

# ESTUDIO SOBRE EL NIVEL DE USO E IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LOS CAMINOS NATURALES Y VÍAS VERDES ESPAÑOLAS INCLUIDOS EN EL PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO RURAL



ELABORADO POR:



# SUMARIO

<b>1. Metodología de análisis y trabajos realizados.....</b>	<b>3</b>
1.1. Introducción.....	3
1.2. Encuesta a los gestores de los Caminos Naturales – Vías Verdes.....	5
<b>2. Nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales - Vías Verdes .....</b>	<b>13</b>
2.1. Datos de uso turístico y perfil de los usuarios.....	13
2.2. La oferta turística en torno a los Caminos Naturales - Vías Verdes .....	36
2.3. Aprovechamiento turístico de los CN-VV.....	61
2.4. Gestión, mantenimiento y promoción de los CN-VV .....	73
2.4.1. Inversiones en mantenimiento y gestión de los CN – VV .....	81
2.4.2. Estado de conservación y accesibilidad de los CN – VV.....	88
2.4.3. Iniciativas de promoción y en los equipamientos de los CN – VV .....	96
2.5. Empleo, formación y desarrollo local.....	103
<b>3. Conclusiones y reflexiones finales.....</b>	<b>123</b>
3.1 Análisis DAFO de los gestores de los CN-VV.....	123
3.2. Observaciones de los gestores de los CN-VV .....	146
3.3. Síntesis de principales datos del estudio.....	147

## **1. Metodología de análisis y trabajos realizados**

### **1.1. Introducción**

Son escasos y parciales los estudios que se han realizado sobre el nivel de uso y el impacto social y económico de los Caminos Naturales - Vías Verdes en el territorio. A pesar de que ésta es una de las principales demandas latentes, tanto del Programa de Caminos Naturales que desarrolla el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación (MAPA), como de los propios gestores, promotores y planificadores de estos itinerarios ecoturísticos. Y estos últimos consideran esencial conocer con detalle el uso que se está haciendo de estos recursos y poder cuantificar su efecto sobre el territorio.

Como antecedente cabe citar el *“Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de las Vías Verdes españolas integradas en el Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente”* que fue encargado por el MAGRAMA a la FFE en 2014.

Anteriormente a este, la Secretaría de Estado de Turismo contrató en 2007 un estudio<sup>1</sup> a la FFE con el objeto de investigar la oferta y la demanda de cicloturismo, de cara a diseñar el producto cicloturístico en vías verdes, así como analizar las posibilidades de creación del producto turístico.

En este contexto, el estudio que se ha realizado ahora, en 2019 busca cubrir la gran necesidad que sigue existiendo para poder cuantificar el nivel de uso que están teniendo los Caminos Naturales - Vías Verdes españolas, conocer el perfil de los usuarios, la estacionalidad de los flujos y el reparto modal de los mismos.

El presente estudio tiene por objetivo dotar al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (en adelante MAPA) de información cuantitativa y cualitativa sobre el nivel de uso y el impacto socioeconómico que tienen los Caminos Naturales - vías verdes españolas, ejecutadas por el Ministerio junto con algunos otros Caminos Naturales de origen no ferroviario.

---

<sup>1</sup> *Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo Vías Verdes*. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Secretaría General de Turismo. Realizado por Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Mercodes. Marzo 2008

El objetivo principal de este estudio es contar con información actualizada sobre el impacto que los Caminos Naturales incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural (en adelante PNDR) están generando sobre el territorio y sobre sus poblaciones locales.

La presente investigación ofrece los siguientes resultados:

- Disponer de datos actualizados cuyo análisis y conclusiones permitan mejorar la planificación y gestión en Caminos Naturales y Vías Verdes. Pero también la toma de decisiones por parte del Ministerio en torno al desarrollo del Programa de Caminos Naturales y al PNDR. Se considera que esta información sería igualmente útil para promotores y gestores de los propios Caminos Naturales y Vías Verdes en materia de planificación turística y de nuevas inversiones.
- Ofrecer un análisis comparativo de la evolución de los Caminos Naturales-Vías Verdes y su impacto en el territorio, con respecto al mencionado estudio realizado por la FFE y encargado por el Ministerio en 2014.
- Presentar una aproximación al actual nivel de uso de los Caminos Naturales-Vías Verdes españolas, incluyendo datos del perfil de los usuarios; aspectos relacionados con la oferta y el aprovechamiento turístico; la gestión y mantenimiento; empleo y desarrollo local y accesibilidad.
- Disponer de un panorama general del impacto socioeconómico que generan los Caminos Naturales - Vías Verdes en el territorio. A partir de la investigación cualitativa y de las buenas prácticas detectadas, que están promoviendo un desarrollo sostenible, y que podrían ser transferibles a otros itinerarios.
- Disponer de resultados con potencial de difusión y comunicación, que podrán ser ampliamente utilizados y divulgados por el MAPA a través de jornadas, foros, informes, memorias, reportajes divulgativos, medios web, etc.

## 1.2. Encuesta a los gestores de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Para analizar el uso turístico que se está haciendo de las vías verdes, se ha planteado el diseño y realización de una encuesta on-line a todos los gestores y responsables de los Caminos Naturales - Vías Verdes incluidos en el PNDR. En total, 60 tramos relacionados en la siguiente tabla.

Se remitió una invitación personalizada a los gestores y entidades, facilitándoles las claves de acceso para cumplimentar el cuestionario y añadiendo una carta explicativa desde la Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Política Forestal de Ministerio.

The screenshot shows a web browser window with the URL [caminosnaturales-viasverdes.mercodes.com/main.php](http://caminosnaturales-viasverdes.mercodes.com/main.php). The page header includes logos for the Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, the Fundación de los Ferrocarriles Españoles, and the Vías Verdes logo, along with a '25 Años' anniversary banner (1993-2018). The main heading is 'CUESTIONARIO PARA GERENTES Y RESPONSABLES DE LA VÍA VERDE'. Below this, there is a checkbox for 'Acepto la política de privacidad'. Two buttons are present: 'Guardar encuesta' (Para continuar más tarde, es posible modificar respuestas) and 'Enviar encuesta' (Envío final de datos, sin posibilidad de modificación). A contact section for Arantxa Hernández Colorado is provided. The main body of the page contains an introductory text about the study's purpose and objectives, followed by a list of expected results. At the bottom, there are instructions on how to use the survey, including a reminder to use the provided username and password, and a 'Gracias por su colaboración.' message.

El período establecido para contestar los cuestionarios fue desde mediados de septiembre hasta finales de octubre de 2018.

### Acciones desarrolladas:

1. Selección del tipo de cuestionario y diseño para su aplicación online, elaboración de preguntas y publicación en internet (acceso restringido)
2. Creación de un listado con nombres de usuarios y contraseñas personalizadas para cada uno de los gestores de forma que pudieran acceder al sitio online con el objeto de cumplimentar el cuestionario.
3. Elaboración de una base de datos actualizada con los contactos de los responsables de los itinerarios (nombres de los caminos naturales, entidad gestora y correos electrónicos). La base de datos generada se adjunta al presente informe.
4. Publicación del cuestionario online el 15 de septiembre, manteniéndose activo en internet hasta el 29 de octubre de 2018. La grabación de los datos se realizó directamente en una matriz programada para su posterior explotación estadística.
5. Envío de 60 mensajes personalizados a los gestores de los caminos naturales, solicitando la cumplimentación on-line del cuestionario. Este escrito contenía los correspondientes “usuarios y contraseñas” necesarios para acceder al sitio<sup>2</sup> con la opción de que pudieran acceder al cuestionario cuantas veces lo precisaran. Algunas de las consultas iban acompañadas del cuestionario en formato *Word* adjunto al correo por ir dirigidas a varios destinatarios (ej. varios ayuntamientos de una misma vía verde).  
En todas estas solicitudes se ha adjuntado carta de petición de colaboración firmada por D<sup>a</sup> Isabel Bombal Díaz, Directora General de Desarrollo Rural, Innovación y Política Forestal del MAPA.

---

<sup>2</sup> En el anexo se puede ver la primera solicitud de esta información dirigida a los gestores de caminos naturales-vías verdes. Solicitados entre el 20 y 24 de septiembre de 2018, repitiendo la solicitud de manera casi semanal.

6. Seguimiento y monitorización permanente del estado de la encuesta con correos y llamadas telefónicas, con objeto de conseguir un alto porcentaje de participación.
7. Grabación de los datos y creación de una matriz de datos. Codificación y tabulación de resultados. Inclusión de manera manual de las respuestas recibidas a través de los formularios en formato Word o fuera de plazo. Definición del tipo de análisis de resultados (tablas dinámicas, diseño de cruces entre variables etc.)
8. Análisis estadístico cuantitativo de los datos y resultados de la encuesta, y contraste con otros datos obtenidos a través de contadores de usuarios e informes adicionales.
9. Interpretación de los resultados e informe final incluyéndose un análisis documental procedente de otras fuentes de información (otros informes y publicaciones, noticias de prensa...)

#### El cuestionario (incluido en los Anexos):

Para el diseño del cuestionario se plantearon una serie de preguntas y espacios para la valoración, clasificadas en los siguientes temas:

- Datos de contacto.
- La oferta turística: Preguntas sobre el itinerario del Camino Natural – Vía Verde referidas a infraestructura, equipamientos y la oferta turística existente en torno al recorrido (alojamiento, restaurantes, empresas de ocio activo, etc.) así como la evolución de la dotación con respecto a la situación en 2014.
- Estudios de demanda, datos de uso, usuarios y perfil de usuarios (procedencia, tipo de uso, estacionalidad, pernoctación), comparación con situación en 2014.
- Accesibilidad, gestión y promoción: figura de gestión, gastos fijos en mantenimiento y gestión, estado de conservación, evolución con respecto al

2014, grado de accesibilidad, mejoras en accesibilidad, puntos negros o menos accesibles, inversiones en equipamientos, actividades y promoción, principales acciones realizadas para la promoción.

- Empleo y desarrollo local. Empleo en gestión y mantenimiento, empleo directo en empresas vinculadas con el Camino Natural - Vía Verde, aprovechamiento económico de las estaciones, incidencia sobre la economía local... etc.
- Debilidades y fortalezas desde el punto de vista de la oferta turística, la demanda turística, la promoción y la comercialización.
- Observaciones. Campo abierto para la inclusión de comentarios.

En la siguiente tabla se recogen los datos del total de 60 itinerarios convocados, de los cuales han aportado respuestas completas 40 casos (2/3 del total; 66,6% de participación/índice de respuestas). Por otro lado, siendo conscientes de que varios de los itinerarios se encontraban aún en fase de obras en el momento del envío del cuestionario o siendo muy reciente su puesta en marcha, les manifestamos a sus promotores el interés del Ministerio animándoles a participar en esta encuesta. Así, sugerimos en estos casos que incluyeran en un documento Word aspectos relativos a estas cuestiones y todas aquellas que considerasen de interés. En concreto se les sugería que aportaran información sobre:

- Expectativas del uso e impacto de este nuevo tramo de camino natural
- Presupuesto para mantenimiento y gestión
- Planes o iniciativas para la gestión y promoción
- Todo aquello que pudieran considerar de interés

También hay algunos Caminos Naturales - Vías Verdes que tienen más de una respuesta (ej. CN-VV del Entre Ríos, Plazaola, Trenillo, etc.) debido a la existencia de más de un ente gestor del itinerario (normalmente diferentes ayuntamientos), habiéndose invitado a participar a cada uno de ellos.



Tabla 1. Caminos Naturales - Vías Verdes consultados

	ITINERARIO	CC.AA.	PROVINCIA	RESPUESTA	ÓRGANO GESTOR
1	CN-VV de La Sierra	Andalucía	Cádiz – Sevilla	SI	Fundación Vía Verde de La Sierra
2	CN-VV de Entre Ríos	Andalucía	Cádiz	NO	Ayuntamientos de Rota
3	CN-VV de Entre Ríos	Andalucía	Cádiz	SI	Ayuntamientos de Chipiona
4	CN-VV de la Campiña (Córdoba)	Andalucía	Córdoba	SI	Diputación de Córdoba
5	CN-VV de la Campiña (Écija)	Andalucía	Sevilla	SI	Ayuntamiento de Écija
6	CN-VV Aceite (Subbética)	Andalucía	Córdoba	SI	Mancomunidad de Municipios de la Subbética
7	CN-VV Aceite (tramo Jaén)	Andalucía	Jaén	NO	Diputación de Jaén
8	CN-VV Guadalimar	Andalucía	Jaén	NO	Diputación de Jaén
9	CN-VV Segura	Andalucía	Jaén	NO	Diputación de Jaén
10	CN-VV del Guadiana	Andalucía	Huelva	NO	Mancomunidad de Municipios de Beturia
11	CN-VV Molinos del Agua	Andalucía	Huelva	SI	Mancomunidad Campiña-Andévalo
12	CN-VV Valle de Almanzora	Andalucía	Almería	SI	Mancomunidad Municipios Valle del Almanzora
13	CN-VV del Noroeste	Murcia	Murcia	SI	Consortio Vías Verdes de la Región de Murcia
14	CN-VV de La Safor (Gandía)	Comunitat Valenciana	Valencia	SI	Ayuntamiento de Gandía
15	CN-VV de La Safor (Oliva)	Comunitat Valenciana	Valencia	SI	Ayuntamiento de Oliva
16	CN-VV del Maigmó	Comunitat Valenciana	Alicante	SI	Diputación de Alicante
17	CN-VV de Denia	Comunitat Valenciana	Alicante	SI	Ayuntamiento de Denia
18	CN-VV de La Jara	Castilla La Mancha	Toledo	NO	Mancomunidad de la Vía Verde de La Jara
19	CN-VV del Trenillo (Villacañas)	Castilla La Mancha	Toledo	SI	Ayuntamiento de Villacañas
20	CN-VV del Trenillo (Quintanar)	Castilla La Mancha	Toledo	SI	Ayuntamientos de Quintanar
21	CN - VV Sierra de Alcaraz	Castilla La Mancha	Albacete	SI	Diputación de Albacete
22	CN - VV Sierra de Alcaraz.(Reolid-limite prov. Jaén) PNDR	Castilla La Mancha	Albacete	NO	Diputación de Albacete
23	CN Humedales de La Mancha. PNDR	Castilla La Mancha	Varias	SI	Asoc. para el Desarrollo y Promoción de la Mancha Norte de

	ITINERARIO	CC.AA.	PROVINCIA	RESPUESTA	ÓRGANO GESTOR
					Ciudad Real
24	CN-VV de las Vegas del Guadiana	Extremadura	Cáceres - Badajoz	NO	Junta de Extremadura
25	CN-VV Vía de La Plata PNDR. Hervás - Casas del Monte	Extremadura	Cáceres - Badajoz	NO	Junta de Extremadura
26	CN Guadiana. Etapa 27. PNDR	Extremadura	Badajoz	SI	MAPA
27	CN-VV de la Sierra de la Demanda	Castilla y León	Burgos	SI	Mancomunidad de la Vía Verde de la Sierra de la Demanda
28	CN-VV del Esla	Castilla y León	León	SI	Ayuntamiento de Valencia de Don Juan
29	CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo La Engaña)	Castilla y León	Burgos	NO	Ayuntamiento de Merindad de Valdeporres
30	CN-VV del Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar). PNDR	Castilla y León	Soria	SI	Diputación de Soria
31	CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	Castilla y León	Soria	SI	Diputación de Soria
32	CN-VV del Santander - Mediterráneo (San Leonardo-Hontoria). PNDR	Castilla y León	Burgos	NO	Ayuntamiento de Hontoria del Pinar
33	CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cejóbar - N234). PNDR	Castilla y León	Burgos	SI	Diputación de Burgos
34	CN-VV del Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	Castilla y León	Burgos	SI	Consorcio Santander Mediterráneo
35	CN-VV del Tren Burra	Castilla y León	Palencia	SI	Diputación de Palencia
36	CN-VV Valle del Eresma	Castilla y León	Segovia	NO	Consorcio VV. Valle de Eresma
37	CN-VV Vía de La Plata. PNDR	Castilla y León	Salamanca	SI	VIFEPLA
38	CN-VV Vía de La Plata (Béjar a Baños de Montemayor) PNDR	Castilla y León	Salamanca - Cáceres	SI	Ayuntamiento de Béjar
39	CN-VV Vía de La Plata (Barcial del Barco - límite León) PNDR	Castilla y León	Zamora	SI	Diputación de Zamora
40	CN-VV de Ojos Negros	Aragón	Teruel	NO	Gobierno Aragón. D.G. Transportes y Planificación de Infraestructuras
41	CN-VV Val de Zafán	Aragón	Teruel	SI	Comarca del Matarraña
42	CN Matarraña - Algars. PNDR	Aragón	Zaragoza - Tarragona	SI	Ayuntamiento de Fayón
43	CN-VV del Santander - Mediterráneo	Aragón	Zaragoza	SI	Ayuntamiento de Calatayud

	ITINERARIO	CC.AA.	PROVINCIA	RESPUESTA	ÓRGANO GESTOR
	(Calatayud). PNDR				
44	CN-VV del Santander - Mediterráneo (Campo de Daroca). PNDR.	Aragón	Zaragoza	NO	Comarca Campo de Daroca.
45	CN-VV del río Oja	La Rioja	La Rioja	NO	Gobierno de La Rioja
46	CN-VV del Cidacos	La Rioja	La Rioja	NO	Gobierno de La Rioja
47	CN-VV del Carrilet Olot-Girona	Catalunya	Girona	SI	Consorti Vies Verdes de Girona
48	CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliù de Guixols	Catalunya	Girona	SI	Consorti Vies Verdes de Girona
49	CN-VV del Ferro i de Carbó	Catalunya	Girona	SI	Consorti Vies Verdes de Girona
50	CN-VV Val de Zafan (Terra Alta)	Catalunya	Tarragona	SI	Consell Comarcal de la Terra Alta
51	CN-VV Val de Zafán (Baix Ebre)	Catalunya	Tarragona	SI	Consell Comarcal del Baix Ebre
52	CN-VV de la Senda del Oso (Valdemurio)	Asturias	Asturias	NO	Ayuntamiento de Quirós
53	CN Ruta del Cantábrico. (O Vicedo – Ladrido)	Galicia	A Coruña	NO	Xunta de Galicia D.G. de Patrimonio Natural
54	CN-VV del Pas (Villaescusa / Valle de Toranzo /La Penilla)	Cantabria	Cantabria	NO	Asociación para la Promoción y Desarrollo de los Valles Pasegos
55	CN-VV de los Montes de Hierro (antigua Galdamés)	Euskadi	Bizkaia	SI	Ayuntamientos de Galdamés y Sopuerta
56	CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran).	Euskadi	Gipuzkoa	SI	Ayuntamiento de Andoain
57	CN-VV FC Vasco Navarro (Ermita Santo Toribio –limite Navarra)	Euskadi	Alava-Navarra	SI	Diputación de Alava
58	CN-VV FC Vasco Navarro (Murieta-Estella. PNDR)	Navarra	Alava-Navarra	SI	TEDER Tierra Estella Desarrollo Rural
59	CN-VV del Plazaola (Irurtzun – Sarasa). PNDR	Navarra	Navarra-Gipuzkoa	SI	Consortio Turístico Plazaola
60	CN-VV del Tarazonica	Navarra	Navarra - Zaragoza	NO	Consortio de la Vía Verde del Tarazonica.

Respecto al nivel y calidad de la información recibida, es preciso señalar que esta es bastante variable en función del grado de madurez en la gestión del cada itinerario. En este sentido, los órganos gestores, principalmente de los Caminos Naturales-Vías Verdes más longevas y experimentadas, han sido los que han aportado más información y contribuido de forma más activa en este estudio, respondiendo a la encuesta de gestores con mayor nivel de detalle e información y aportando valiosos

datos. Como era previsible, en el caso de los itinerarios con menos tiempo de gestión, la información aportada es sensiblemente menos detallada. Parece clave establecer a modo de observatorio, un sistema de seguimiento de información como el realizado en el presente estudio. Esto permitiría que en un futuro no lejano se puedan obtener datos e información más completos sobre el conjunto de itinerarios ya habilitados para su uso y aprovechamiento turístico.

## **2. Nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales - Vías Verdes**

Los datos aquí expresados proceden de los resultados de la encuesta a gerentes de Caminos Naturales– Vías Verdes. Como se ha indicado anteriormente, han participado hasta un total de 40 casos, referenciando a un total de 1077 km con un promedio por tramo de 29 km, si bien hay casos muy dispares entre los 78 km del CN-VV del Noroeste en Murcia y los 1,7 km del tramo CN-VV de La Safor en Oliva.

En buena parte del análisis las respuestas a las preguntas se utilizarán los datos en porcentajes o promedios con el fin de ilustrar el impacto de estas infraestructuras en el desarrollo rural de las zonas de influencia.

### **2.1. Datos de uso turístico y perfil de los usuarios**

En el cuestionario existen varias preguntas que tratan de recoger los datos a partir de aforadores automáticos. Se tratan de sistemas de recuento de personas y bicicletas que se fundamentan en un bucle electromagnético y/o piroeléctrico. Estos se encuentran instalados de forma camuflada en diferentes puntos de algunos itinerarios. De esta manera se pueden contabilizar los usos que se producen al paso por los puntos de instalación.



Esta tecnología permite distinguir entre peatones y bicicletas así como el sentido de la marcha del visitante.

También en el cuestionario se preguntaba sobre la existencia de algún otro sistema de contabilización de usuarios. Del total de 40 trayectos, 11 de ellos cuentan con contadores automáticos y otros 2 mas con sistemas alternativos para contabilizar usuarios. En la siguiente tabla se recogen los datos sobre los itinerarios que cuentan con algún tipo de sistema de contabilización.

**Tabla 2. Existencia de contadores de afluencia de visitantes en los Caminos Naturales - Vías Verdes y otros sistemas de medición**

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	CONTADORES DE AFLUENCIA DE VISITANTES				OTROS SISTEMAS DE MEDICION
	SI/NO	Nº	TIPOLOGIA	AÑO INSTALACIÓN	
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarán)	SI	2	Sensor piroeléctrico y ecocontador	2007 y sept 2018	NO
CN-VV del Esla	SI	2	Ns/nc	Ns/nc	NO
CN- VV de los Montes de Hierro	SI	2	Eco Counter	May 2017 y Mar 2018	NO
CN- VV del Carrilet Olot-Girona	SI	2	Sensor piroeléctrico y bucle magnético	2013	NO
CN- VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	SI	2	Ns/nc	2011	NO
CN- VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guixols	SI	1	Sensor piroeléctrico y bucle magnético	2013	NO
CN- VV del Noroeste	SI	4	Ecocontador	2012	NO
CN- VV del Ferro i de Carbó	SI	1	Sensor piroeléctrico y bucle magnético	Ns/nc	NO
CN- VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezú)	SI	1	Cuenta personas y bicicletas	2013	SI
CN- VV del Aceite (tramo Subbética)	SI	1	Ecocontador para usuarios a pie y bicicleta en ambas direcciones	2018	NO
CN- VV de La Sierra	SI	4	Eco-visio	Feb 2017	SI
CN- VV de La Safor (Oliva)	NO				SI
CN- VV del Trenillo (Villacañas)	NO				SI

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación 2018

### Otras fuentes de medición del uso

Algunos gestores de los Caminos Naturales-Vías Verdes emplean al personal que trabaja directamente y de forma permanente en la vía verde como informadores y medidores de usuarios. Este es el caso de:

- CN-VV de la Sierra (Cádiz-Sevilla). Personal del servicio “patrulla verde” directamente sobre el terreno los fines de semana y en la estación de Zaframagón.
- CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezú) mediante datos tomados en el Centro de Interpretación.

- CN-VV de La Safor (Oliva) y CN-VV del Trenillo (Villacañas), en ambos casos han proporcionado datos sin especificar la fuente, probablemente de las oficinas de turismo y contabilización visual.

En el siguiente cuadro se recogen los principales datos facilitados por los gestores de Caminos Naturales – Vías Verdes que cuentan con algún sistema objetivo de medición.

Es importante considerar que se trata de datos que apenas permiten inferir resultados a partir de los mismos. Esto es debido a que hay que saber si los datos proceden de contadores fijos o móviles, si graban datos durante un periodo/días concretos, el lugar exacto de su localización. También se necesitaría saber si un contador puede estar registrando doblemente pasos, o si es posible establecer sumatorios entre varios contadores situados en un mismo camino natural -vía verde.

No obstante, los contadores proporcionan una visión inicial del nivel de utilización que tienen estos recorridos y por tanto suponen un primer acercamiento para evaluar el impacto socioeconómico de los Caminos Naturales – Vías Verdes. En la medida en que este tipo de sistemas de contabilización se vayan generalizando, podrán obtenerse datos significativos para realizar una correcta evaluación y programación de necesidades de estos itinerarios.

Así mismo, valdría la pena considerar la propuesta de que este tipo de equipamiento sea incluido de forma regular en los itinerarios. Habida cuenta de la importancia que tienen para la medición, desde el momento de puesta en servicio de cualquier camino, de los impactos y de las inversiones realizadas.

Tabla 3. Datos de uso de los Caminos Naturales – Vías Verdes a partir de contadores de usuarios

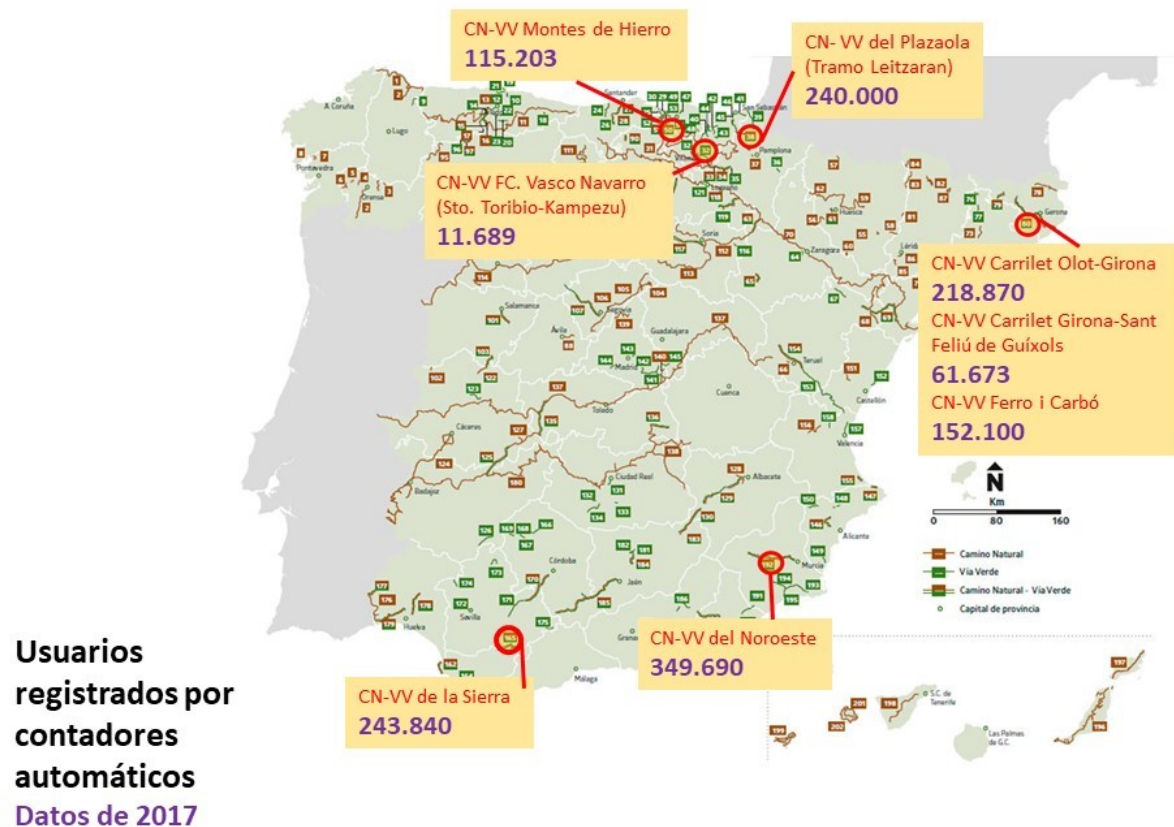
Camino Natural - Vía Verde	2018*			2017			2016			2015			2014			2013		
	Bici	Pie	Total	Bici	Pie	Total	Bici	Pie	Total	Bici	Pie	Total	Bici	Pie	Total	Bici	Pie	Total
CN-VV Plazaola (tramo Leitzarán)						240.000			239.000			235.000			230.000			189.542
CN-VV del Esla																7.000	28.000	35.000
CN-VV Montes de Hierro	56.438	43.894	100.332	21.939	93.264	115.203												
CN-VV Carrilet Olot-Girona			120.599			218.870			203.660			193.319			232.268			130.776
CN-VV Val de Zafán (tramo Terra Alta)										34.903	1.746	36.649			35.767			188.251
CN-VV Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	29.012		29.012	61.673		61.673	93.003		93.003	172.290		172.290	182.363		182.363			133.793
CN-VV del Noroeste	60.912	71.758	132.670	138.966	210.724	349.690	117.768	206.682	324.450	127.997	189.108	317.105	115.438	182.564	298.002			
CN-VV Ferro i de Carbó	29.148	59.209	88.357	50.347	101.753	152.100	28.932	135.488	164.420	54.087	118.544	172.631	47.234	115.083	162.317	37.063	95.068	132.131
CN-VV FC. Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)	7.686	27.941	32.627	5.281	6.408	11.689	8.514	2.715	11.229	9.400			11.065	4.593	15.658			
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)																		200.000
CN-VV de La Sierra	44.106	71.131	115.237	125.668	118.172	243.840										115.500	49.500	165.000

(\*) 2018. Datos a fecha de Octubre 2018. (Anualidad no completa)

Fuente: Encuestas a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.



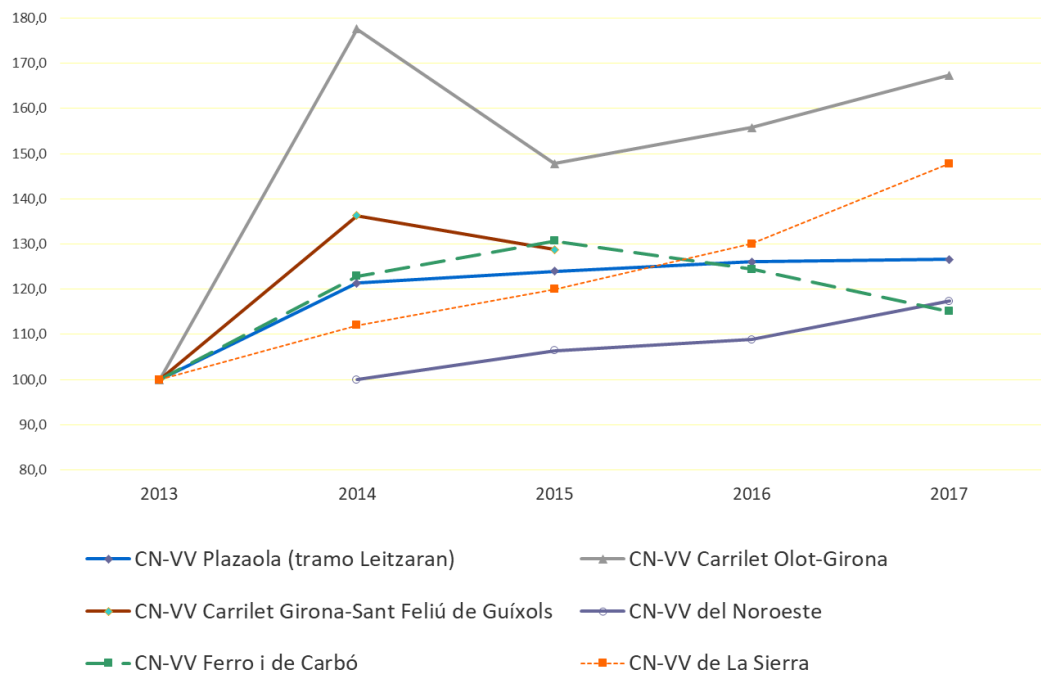
Gráfico 1. Datos de uso de los Caminos Naturales – Vías Verdes a partir de contadores de usuarios y estimaciones



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Es complejo dibujar un panorama con cifras tan desiguales. Lo que sí puede afirmarse es que en la mayoría de los casos en los que se disponen de datos retrospectivos durante varios años atrás, existe una tendencia a la consolidación e incluso un incremento del número de usuarios. Así se aprecia en el siguiente gráfico comparativo: en la mayoría de los casos se conserva una línea ascendente de usuarios.

Gráfico 2. Evolución número de usuarios contabilizados en Caminos Naturales - Vías Verdes. Índice 2013=100



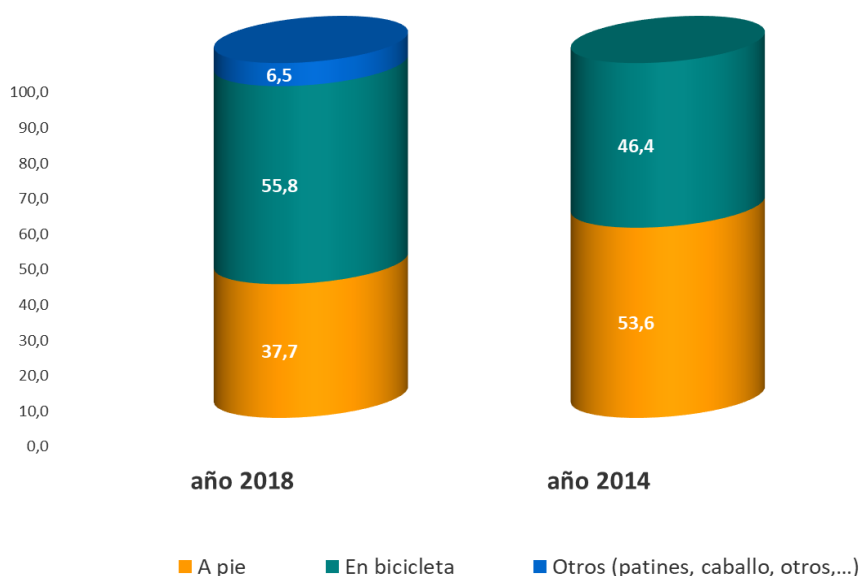
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Así, en el caso de Carrilet I (Olot-Girona) el tráfico actual de usuarios es casi un 70% mayor que en 2013. En el caso de la Camino Natural Vía Verde de la Sierra, el incremento es de casi un 50 % (la curva es una estimación pues se cuenta con datos sólo del 2013 y de 2017). Igualmente destacados serían los incrementos en Plazaola (tramo Leitzarar) con hasta más de un 25%, el CN-VV del Noroeste (17%) y el CN-VV Ferro i Carbó (15%).

En el caso de Carrilet Saint Feliú de Guíxols, los datos más recientes son inferiores a los anteriores al haberse producido un cambio de sistema que no permite que la medición sea homologable con los datos previos al cambio.

En cuanto a la caracterización por el modo de recorrido de estos itinerarios, el promedio de respuestas indica que el 37,7 % son peatones, el 55,8 % son ciclistas y el 6,5 % corresponde a otros medios (caballo, patines, sillas de ruedas<sup>3</sup>). En estos datos, y considerando los existentes en el estudio previo de 2014 como se aprecia en el gráfico siguiente, es significativo ver cómo se ha producido un aumento del número de personas que utilizan la bicicleta frente a los usos a pie.

Gráfico 3. Usuarios de los Caminos Naturales - Vías Verdes según modo de recorrido. % promedio de las respuestas



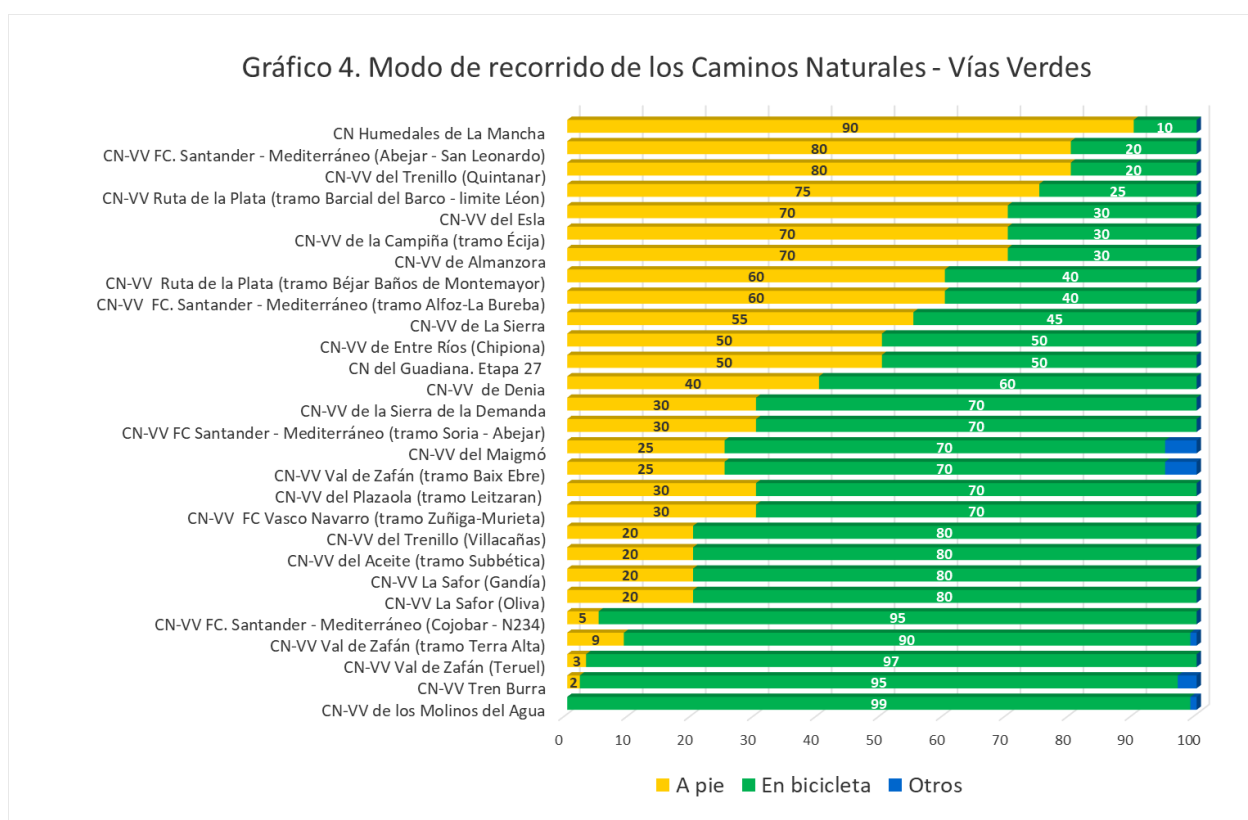
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

No obstante, en este indicador de promedio se incluyen circunstancias bastante diferentes, de manera que se pueden identificar diferentes tipologías según el porcentaje mayoritario de usuarios por modo de recorrido. En este sentido podrían agruparse en tres categorías:

- Los itinerarios en los que predominan usuarios mayoritariamente peatones (más o igual al 70%) y que es el caso de: CN Humedales de la Mancha, CN-VV del FC Santander-Mediterráneo (Abejar - San Leonardo), CN-VV del Trenillo (Quintanar), CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León), CN-VV del Esla, CN-VV de la Campiña (tramo Écija) y CN-VV de Almazora.

<sup>3</sup> Lo políticamente más correcto sería incluir a los usuarios en sillas de ruedas como personas a pie, pero se ha segregado de esta manera para poder medir el impacto de este tipo de usuarios.

- En el punto opuesto estarían los recorridos en los que los usuarios mayoritarios son ciclistas (más o igual al 70%): CN-VV de los Molinos del Agua, CN-VV del Tren Burra, CN-VV Val de Zafán (Teruel), CN-VV Val de Zafán (tramo Terra Alta), CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234), CN-VV de La Safor (Oliva), CN-VV de La Safor (Gandía), CN-VV del Aceite (tramo Subbética), CN-VV del Trenillo (Villacañas), CN-VV del FC Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta), CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarán), CN-VV Val de Zafán (tramo Baix Ebre), CN-VV Maigmó, CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar) y CN-VV de la Sierra de la Demanda.
- En un punto intermedio, están los itinerarios que se reparten entre el 40 y 60 % los usuarios entre peatones y ciclistas: CN-VV de Denia, CN del Guadiana. Etapa 27, CN-VV de Entre Ríos (Chipiona), CN-VV de La Sierra, CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba) y CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor).



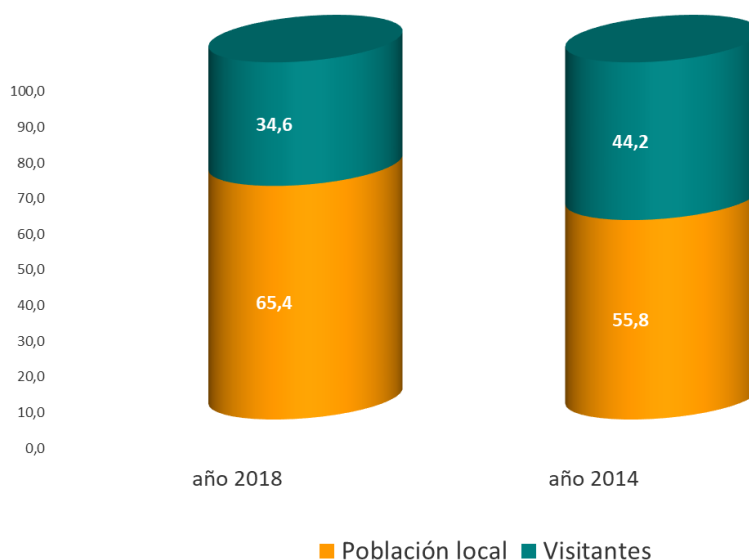
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

A través de los datos existentes en estudios anteriores queda constancia de que el perfil de usuarios entre peatones y ciclistas varía a lo largo del año. El porcentaje de ciclistas mayor en los meses de verano, períodos de vacaciones y fines de semana, coincidiendo con una mayor afluencia de visitantes no residentes.

En este sentido, y conforme a los datos aportados en esta encuesta en 2018, el promedio de usuarios de los Caminos Naturales-Vías Verdes de población local se estima en un 65,4%, frente al 34,6% de visitantes. Estas cifras han variado con respecto a los datos existentes en 2014, en las que el promedio de visitantes es mayor en casi 10 puntos. Para argumentar estas cifras, cabría considerar que en la muestra de 2018 se han incluido varios Caminos Naturales (no ferroviarios) y que algunos de ellos de reciente creación, aún no han tenido apenas trabajo de promoción y son utilizados mayoritariamente por población local.

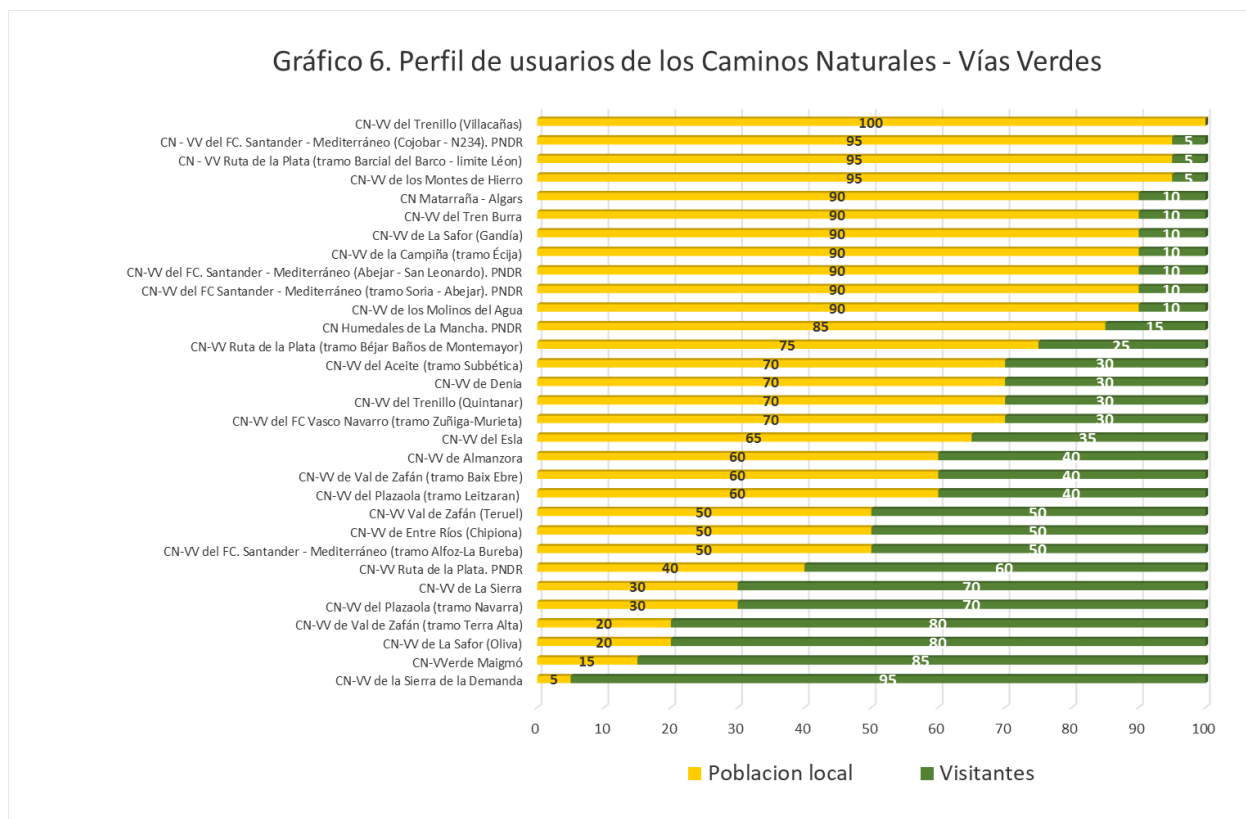
Existe por tanto una correlación entre acciones de promoción y público visitante vs. aquellas vías en las que no ha habido este tipo de acciones y por lo tanto estos itinerarios resultan recursos para uso de la población local.

Gráfico 5. Perfil de usuarios de los Caminos Naturales - Vías Verdes  
% promedio de las respuestas



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

No obstante, en un análisis pormenorizado de los datos existentes, nuevamente se pueden ver notables diferencias entre los recorridos consultados, como puede verse en el siguiente gráfico.



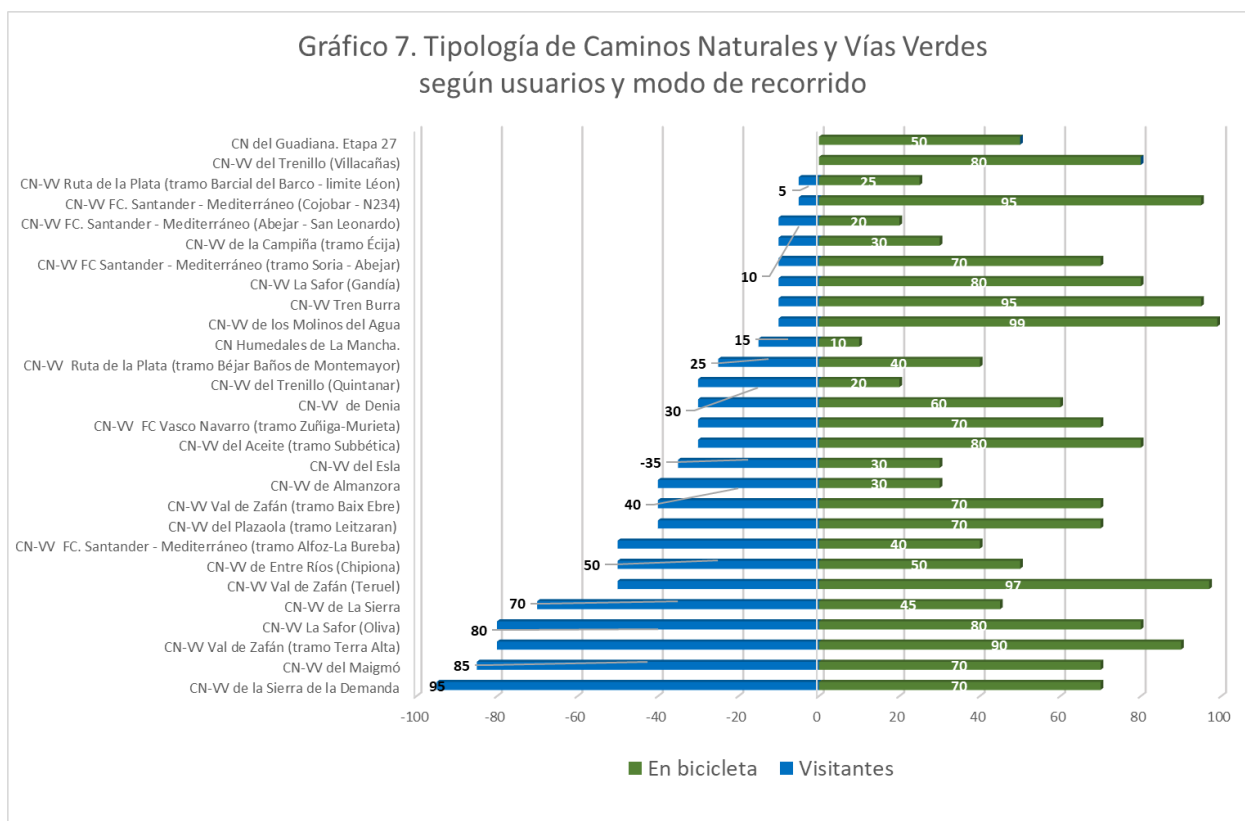
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Como puede apreciarse, la gran mayoría de respuestas se corresponden con itinerarios en los que la población local tiene un porcentaje mayoritario. Así, 17 de las 31 respuestas cuentan con un porcentaje del 70% o más de usuarios que son población local.

Frente a este grupo hay otro grupo de itinerarios en los que el porcentaje de visitantes supera a porcentaje de población local. Y esto ya sea por tratarse de caminos con una mayor trayectoria de promoción (CN-VV de la Sierra ó del CN-VV Plazaola), por ubicarse en territorios de gran afluencia de turistas (CN-VV de Maigmo o CN-VV La Safor....) o bien porque el recorrido queda relativamente alejado de los núcleos de población (CN-VV de la Sierra de la Demanda).

En un intento de clasificación de los Caminos Naturales en función del perfil mayoritario de usuarios (población local vs. visitantes) y teniendo en cuenta el modo

de recorrido (peatones vs. ciclistas), se han cruzado las dos variables conforme se expresa en el siguiente gráfico.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

De la lectura de ambas variables se pueden clasificar los itinerarios en distintas tipologías. Esto con la prudencia correspondiente de los datos recogidos. Y sin duda esta clasificación también sirve como aproximación al diagnóstico de necesidades de infraestructuras y mantenimiento, así como indicador del potencial impacto socioeconómico de estos trayectos.

- Peatonal- población local. Itinerarios con predominio de población local y peatones, como son los casos de: CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León), CN Humedales de La Mancha, CN-VV de la Campiña (tramo Écija) y CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo)
- Peatonal- algunos senderistas / excursionistas visitantes. Itinerarios con predominio de peatones, pero que empiezan a tener ya un porcentaje de

visitantes entre un 30 y un 50 %, son los casos de: CN-VV del Trenillo (Quintanar), CN-VV del Esla y CN-VV de Almanzora, CN-VV Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba).

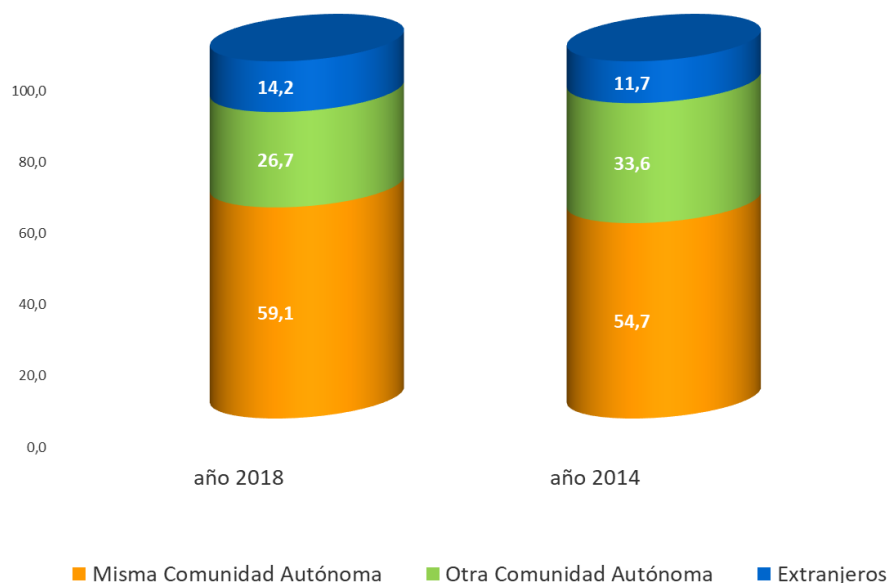
- Predominio senderistas/ excursionistas. Itinerarios con predominio de visitantes y predominio de peatones. En este caso se encuentra sólo el CN-VV de la Sierra (con un 45% de ciclistas y un 70% de visitantes senderistas).
  
- Ciclista - población local. Itinerarios con predominio de población local y ciclistas, como los casos de: CN-VV de los Molinos del Agua, CN-VV del Trenillo (Villacañas), CN-VV Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234), CN-VV Tren Burra, CN-VV La Safor (Gandía) y CN-VV Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar).
  
- Ciclista- algunos cicloturistas. Itinerarios con predominio de ciclistas y visitantes entre un 30 y 50% como son los casos de: CN-VV de Denia, CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran) CN-VV FC Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta), CN-VV Val de Zafán (tramo Baix Ebre), CN-VV del Aceite (tramo Subbética) y CN-VV Val de Zafán (Teruel).
  
- Predominio cicloturista. Itinerarios con predominio de visitantes y ciclistas. En esta tipología estarían los casos de: CN-VV del Maigmó, CN-VV Val de Zafán (tramo Terra Alta), CN-VV La Safor (Oliva) y CN-VV de la Sierra de la Demanda.

Para detallar el perfil de los visitantes, en el cuestionario se preguntaba por la procedencia y si pernoctaban o no en la zona del Camino Natural – Vía Verde.

Así del 34,6 % de promedio de visitantes, la mayoría procede de la misma comunidad autónoma (59,1%), frente a un 14,2% de población extranjera y un 26,7% de visitantes nacionales de otras regiones. La comparativa con los datos de 2014 se expresa en el siguiente gráfico, destacándose el aumento de un 2,5 % de visitantes extranjeros y el aumento (4,4%) de los visitantes más cercanos de la misma comunidad autónoma.



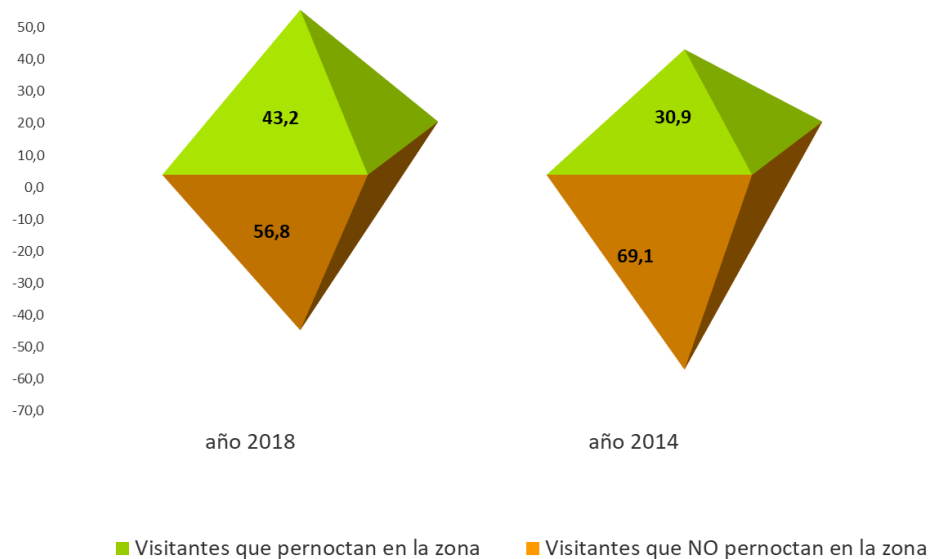
Gráfico 8. Origen de los visitantes de los Caminos Naturales - Vías Verdes.  
% promedio de las respuestas



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Por otra parte, del total de visitantes pernoctan en la zona un promedio del 43,2%, que son los que se pueden considerar técnicamente como turistas. Considerando los datos del 2014 **se constata un aumento del 12,3 % de los turistas**. Dato significativo puesto que a pesar del incremento de usuarios de población local en términos relativos, también se produce un aumento de los visitantes que pernoctan, con las consecuencias directas que tiene en el impacto socioeconómico de la zona en cuanto al incremento del gasto y generación de servicios y empleo.

Gráfico 9. Perfil de visitantes en los Caminos Naturales - Vías Verdes  
% promedio de las respuestas



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

No obstante, existen importantes diferencias entre unos CN-VV y otros, los datos se recogen en la siguiente tabla, de acuerdo a la tipología anteriormente comentada. Destacar que:

- En los itinerarios mayoritariamente local y peatonal, como es lógico, apenas existen visitantes de fuera de la región y apenas extranjeros con lo que la mayoría no pernocta en la zona. Si bien en el CN de Humedales de la Mancha ya se apuntan un 15 % de pernoctaciones.
- En los itinerarios mayoritariamente local y ciclistas, con respecto a las pernoctaciones de los visitantes se dan dos casuísticas opuestas. Mientras que en la CN-VV de La Safor (Gandía) los pocos visitantes (10%) son mayoritariamente extranjeros y no suelen alojarse en la zona, en el CN-VV de los Molinos del Agua los pocos visitantes, mayormente de la misma comunidad autónoma de Andalucía en su gran mayoría (95%), suelen alojarse en la zona.
- En los itinerarios con algunos visitantes y principalmente senderistas no existe tampoco una correlación clara entre la procedencia y pernoctaciones. Así

mientras que en casos como el CN-VV del Trenillo (Quintanar) o el CN-VV de Almanzora a pesar de recibir visitantes de otras CCAA apenas las pernoctaciones son entre un 10% y 30%. Esto, podría deberse en algunos de los casos al hecho de que población alojada en otras zonas (costa de Almería en el último caso), realizan excursiones de un día a las zonas de sierra/interior volviendo a su lugar de estancia sin consumir alojamiento en el entorno del camino natural. Sin embargo, en el caso del CN-VV del Esla y a pesar de recibir visitantes de otras regiones en menor proporción, la mayor parte sí se alojan (80%). Esto, en correlación con la explicación anterior determina que no hay un polo turístico fuerte cercano que esté emitiendo visitantes excursionistas de un día.

- En los itinerarios con algunos visitantes y más ciclistas de nuevo se dan diferentes tendencias. Los CN-VV que apenas generan aún pernoctaciones como FC Vasco Navarro (Zúñiga - Estella) o Plazaola (Leitzarán) que apenas consiguen un 10 % de pernoctaciones. Incluso en este último caso, a pesar de tener visitantes de otras regiones y una parte de extranjeros. Otra tendencia es la de los itinerarios que cuentan con hasta un 30 % de pernoctaciones, como la del Aceite (Subbética), a pesar de tener visitantes principalmente andaluces, o Val de Zafán (Teruel) con visitantes principalmente de otras comunidades autónomas. Paradójicamente lo que declaran los gestores del tramo de Val de Zafán (Baix Ebre) es que con un 20 % de clientes extranjeros, llega hasta un 80% de pernoctaciones entre los visitantes. Esto se puede deber a que dentro del mismo itinerario hay tendencias diferentes, siendo más numerosas las pernoctaciones en el tramo catalán de la misma vía, que en el de Aragón.
- En el caso del CN-VV de la Sierra, con más visitantes y senderistas, y a pesar de un importante porcentaje de extranjeros (30%), todavía las pernoctaciones no superan el 30 %.
- Finalmente, en los itinerarios con más visitantes y principalmente ciclistas, el porcentaje de pernoctaciones es mayor. Es el caso de La Safor (Oliva) y de Val de Zafán (Terra Alta). Y alcanza incluso hasta un 40 % en Sierra de la Demanda, siendo únicamente poco importante en el CN-VV del Maigmó, habida cuenta de la inexistencia de oferta de alojamiento en el entorno de este último itinerario.

En definitiva, el mayor o menor impacto socioeconómico derivado del porcentaje de turistas (visitantes que pernoctan) en los CN-VV está directamente relacionado con el mayor uso de la bicicleta, el porcentaje de extranjeros o visitantes de otras regiones, el recorrido de promoción y la participación de los empresarios de servicios en la zona, como veremos más adelante. Así mismo, la longitud del camino también es un factor que determina y marca la diferencia entre visitantes con o sin alojamiento.

En cualquier caso, conviene incidir en que se trata solo de tendencias y valoraciones (no contrastadas con cifras de reservas de alojamientos en las zonas) emitidas por parte de las entidades gestoras.

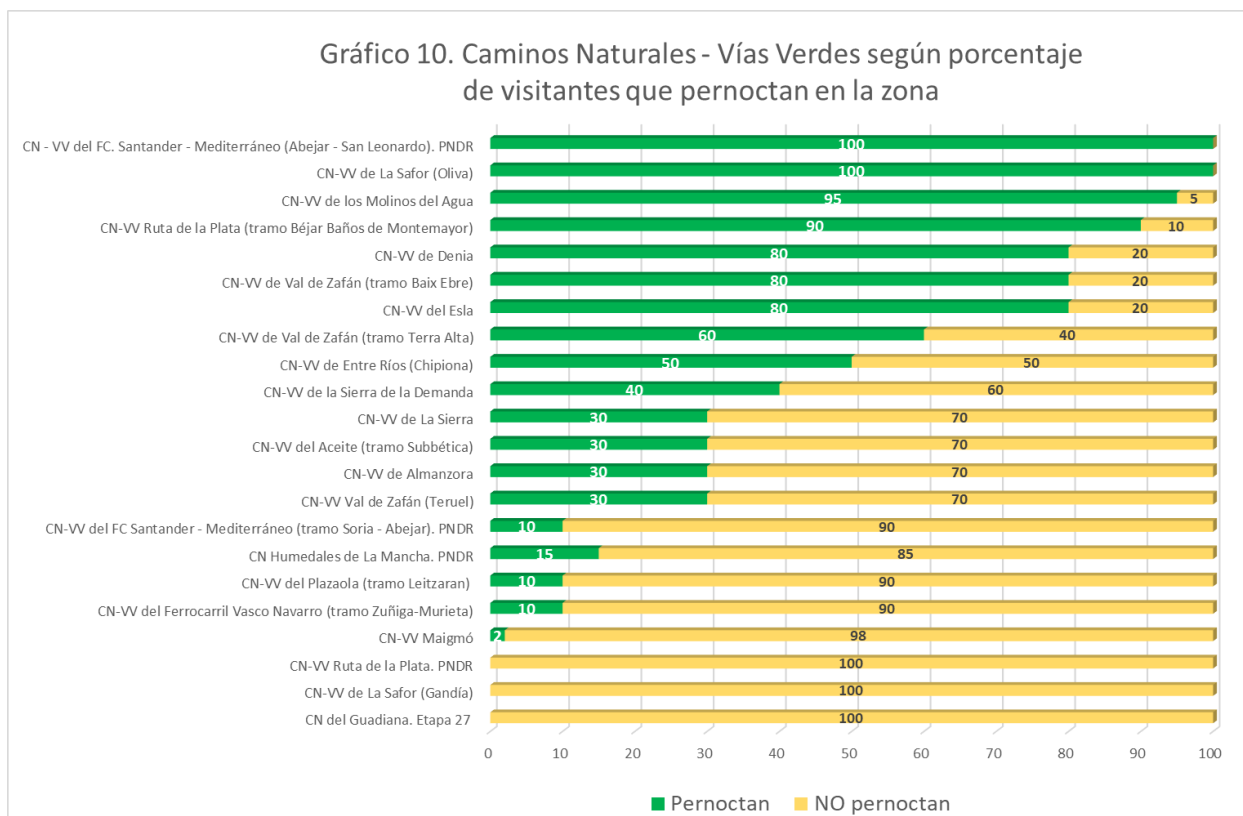
Tabla 4. Perfil de usuarios de los Caminos Naturales - Vías Verdes (%)

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	PERFIL USUARIOS		ORIGEN VISITANTES			PERFIL TURISTAS	
	Población local	Visitantes	misma comunidad	otras comunidades	extranjeros	pernoctan	NO pernoctan
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	Ns/nc	Ns/nc				Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Zúñiga-Murieta)	70	30	80	15	5	10	90
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	30	30	10	80	10	30	70
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarar)	60	40	50	40	10	10	90
CN del Guadiana. Etapa 27	100	0	100	0	0	Ns/nc	100
CN-VV del Esla	65	35	36	59	5	80	20
CN-VV de los Molinos del Agua	90	10	80	10	10	95	5
CN-VV de Val de Zafán (Baix Ebre)	60	40	40	40	20	80	20
CN-VV de Almanzora	60	40	75	20	5	30	70
CN-VV de los Montes de Hierro	95	5	93	6	1	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de La Safor (Oliva)	20	80	10	10	80	100	0
CN-VV Vía de La Plata (Barcial del Barco - limite León)	95	5	100			Ns/nc	Ns/nc
CN-VV Maigmó	15	85	80	5	15	2	98
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	Ns/nc	Ns/nc				Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de Val de Zafán (Terra Alta)	20	80	60	30	10	60	40
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	Ns/nc	Ns/nc				Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (Cojóbar-N234).	95	5	95	5	0	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del Noroeste	Ns/nc	Ns/nc				Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	70	30	20	80	0	Ns/nc	100
CN-VV del Ferro i de Carbó	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN Humedales de La Mancha. PNDR	85	15	95	5	0	15	85
CN-VV del FC Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar)	90	10	80	20	0	10	90
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV FC. Santander-Mediterráneo (Abejar-S Leonardo)	90	10	80	20		100	0
CN-VV FC. Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	50	50				Ns/nc	Ns/nc

Tabla 4. Perfil de usuarios de los Caminos Naturales - Vías Verdes (%)

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	PERFIL USUARIOS		ORIGEN VISITANTES			PERFIL TURISTAS	
	Población local	Visitantes	misma comunidad	otras comunidades	extranjeros	pernoctan	NO pernoctan
CN-VV de Denia	70	30	30	20	50	80	20
CN-VV FC Vasco Navarro (Santo Toribio-Kampezu)	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	90	10	80	18	2	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de La Safor (Gandía)	90	10	20	20	60	0	100
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	40	60	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	0	100
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	70	30	70	20	10	30	70
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	30	70	27	68	5	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV Vía de La Plata (Béjar-Baños de Montemayor)	75	25	100	Ns/nc	Ns/nc	90	10
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	50	50	50	25	25	50	50
CN-VV de la Sierra de la Demanda	5	95	15	75	10	40	60
CN-VV del Tren Burra	90	10	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del FC. Santander-Mediterráneo (Calatayud)	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	100	0	100	0	0	Ns/nc	Ns/nc
CN Matarraña – Algars	90	10	100	0	0	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de La Sierra	30	70	50	20	30	30	70
<b>PROMEDIO</b>	<b>65,4</b>	<b>34,6</b>	<b>59,1</b>	<b>26,7</b>	<b>14,2</b>	<b>43,2</b>	<b>56,8</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En definitiva, los CN-VV son infraestructuras verdes que combinan un doble uso en ambos casos con tendencia creciente, tanto como infraestructura para el uso de la población local para ocio, salud y deporte; como itinerarios que atraen a visitantes y turistas por sus cualidades paisajísticas, ambientales y servicios cercanos. La propia ubicación de los trayectos, más o menos alejados de los núcleos de población, la experiencia y trayectoria del ente gestor en la promoción turística y la participación directa del tejido empresarial que valore e integre este recurso en sus ofertas, son los elementos que determinan el nivel de aprovechamiento y el perfil de usuarios de estos itinerarios.

Así, aunque porcentualmente el promedio de visitantes (34,6%) sea inferior en muchos casos al de usuarios locales, si atendemos a datos absolutos debe considerarse su incidencia e impacto socioeconómico. Y esto especialmente en zonas de interior, en poblaciones locales pequeñas con menor afluencia turística, y en zonas en las que estos itinerarios han contribuido a la dinamización turística de comarcas y territorios y en definitiva, al desarrollo rural.

Así en el caso del CN-VV de la Sierra, de los 243.840 usuarios contabilizados en 2017, el 70% son visitantes y el 30% de ellos pernoctan en la zona, lo que supone un flujo de 51.206 turistas anuales. Cifra nada desdeñable para el desarrollo socioeconómico de los municipios asociados a este itinerario. En otro caso como el CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarán) de los 240.000 usuarios contabilizados en 2017, el 40% son visitantes y de ellos, tan solo un 10% pernocta, lo que supone un flujo de 9.600 turistas anuales.

Con las cifras disponibles y en algunos casos cumplimentándolas con los promedios (cifras en rojo) se ha elaborado la siguiente tabla con la intención de cuantificar el impacto socioeconómico de los CN-VV de los que se dispone cierta información. Es importante reseñar que las conclusiones, si bien tienen que ser tomadas con cierta prudencia, sí manifiestan lo que significa la aportación de estos itinerarios para las zonas en las que se ubican, que son principalmente áreas rurales, como recurso turístico dinamizador.

*Tabla 5. Estimación del impacto socioeconómico en Caminos Naturales - Vías Verdes*

Nombre CN-VV	Usuarios en 2017	% visitantes	Total visitantes	% pernoctan	Visitas que pernoctan	Estimación gasto (70 €/ día) <sup>4</sup>
CN-VV Montes de Hierro	115.203	5	5.760	15	864	60.481,58
CN.VV del Plazaola (Leitzarán)	240.000	40	96.000	10	9.600	672.000,00
CN-VV FC.Vasco Navarro (Sto. Toribio-Kampezu)	11.689	30	3.507	10	351	24.546,90
CN-VV Carrilet (Olot-Girona)	218.870	30	65.661	15	9.849	689.440,50
CN-VV Carrilet (Girona-Sant Feliú de Guíxols)	61.673	30	18.502	15	2.775	194.269,95
CN-VV Ferro i Carbó	152.100	30	45.630	15	6.845	479.115,00
CN-VV del Noroeste	349.690	30	104.907	15	15.736	1.101.523,50
CN-VV de la Sierra	243.840	70	170.688	30	51.206	3.584.448,00
<b>TOTAL</b>	<b>1.393.065</b>	<b>33,1</b>	<b>461.453</b>	<b>15,6</b>	<b>72.102</b>	<b>5.047.139,79</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

<sup>4</sup> Según datos de la Encuesta de turismo a residentes” por el INE (2T del 2018).



Sin duda disponer de datos con mayor fiabilidad y seguimiento permitiría poder ponderar, no solo el número total de usuarios en todos los Caminos Naturales – Vías Verdes, sino poder constatar con mayor precisión la incidencia directa de estas infraestructuras verdes.

Otra variable importante y a considerar es el origen de los visitantes. Según los datos reflejados, el promedio de visitantes de la misma Comunidad Autónoma es del 59,1%, cifra ligeramente superior al dato de 2014 (54,7%). Mientras que los extranjeros alcanzan el promedio de 14,2% (2,5 puntos superior al dato de 2014). Esto podría responder al hecho de que ha habido en los últimos años un repunte del turismo local (nacional) y de cercanía. Turismo de fin de semana a lugares de la misma región.

En la tabla siguiente se cita el origen, según las respuestas de la encuesta. Si bien es cierto que muchos de los itinerarios no han proporcionado este dato, cabe citar como regiones más emisoras de visitantes: Andalucía, Castilla y León, Cataluña, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana y País Vasco.

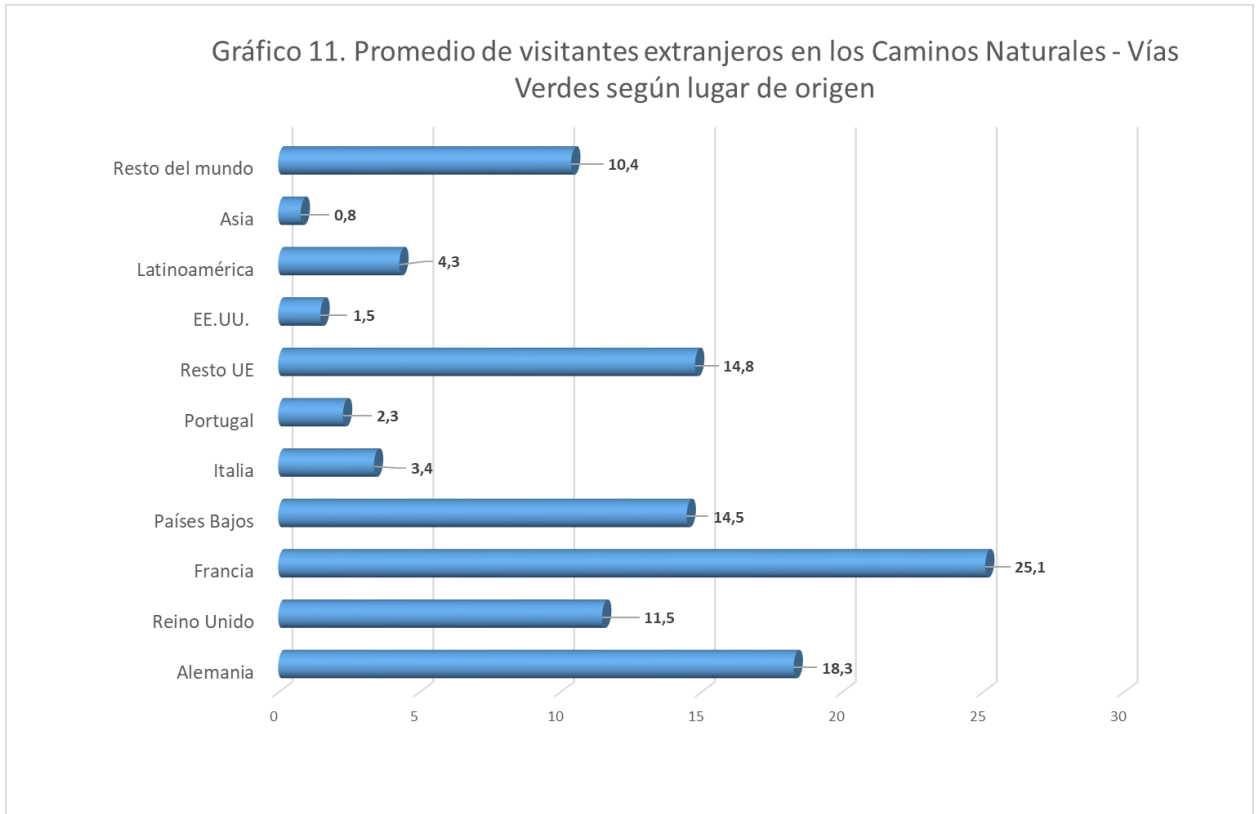
*Tabla 6. Lugar de procedencia de los visitantes de los CN-Vías Verdes*

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	PROCEDENCIA DE LOS VISITANTES	
	COMUNIDADES AUTÓNOMAS	PAÍSES EXTRANJEROS
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, La Rioja,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda, Italia, Portugal, Resto UE, EEUU, Latinoamérica, Asia, Resto del Mundo.
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran)	Andalucía, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad de Madrid, Navarra, País Vasco,	Alemania, Reino Unido, Francia, Resto UE, Resto del Mundo.
CN del Guadiana. Etapa 27	Asturias, Extremadura,	
CN-VV del Esla	Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Comunidad de Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, La Rioja, Melilla,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda, Portugal, Resto UE, EEUU, Latinoamérica, Resto del Mundo.
CN-VV de los Molinos del Agua	Andalucía,	
CN-VV Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	Aragón, Cataluña, Comunidad Valenciana,	Alemania, Reino Unido, Francia,
CN-VV de Almanzora	Andalucía, Cataluña, Murcia,	Reino Unido,

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	PROCEDENCIA DE LOS VISITANTES	
	COMUNIDADES AUTÓNOMAS	PAÍSES EXTRANJEROS
CN-VV de La Safor (Oliva)	Castilla y León, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, País Vasco,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda,
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234). PNDR	Castilla y León, Cataluña	
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	Andalucía,	
CN Humedales de La Mancha. PNDR	Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid,	
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar). PNDR	Aragón, Castilla y León, Cataluña, Comunidad de Madrid, País Vasco, Comunidad de Madrid,	
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)		
CN-VV Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	Aragón, Castilla y León, Cataluña, País Vasco, Comunidad Valenciana,	
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	Andalucía,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda,
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, La Rioja,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda, Italia, Portugal, Resto UE, EEUU, Latinoamérica, Asia, resto del Mundo.
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	Castilla y León,	
CN-VV de la Sierra de la Demanda		Alemania, Francia, Holanda, resto del Mundo.
CN-VV de La Sierra	Andalucía, Aragón, Asturias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, País Vasco,	Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda, Italia, Portugal, Resto UE, EEUU, Latinoamérica, Asia, resto del Mundo.

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Por lo que respecta a los visitantes extranjeros, los principales países emisores son los europeos: Francia (25,1%), Alemania (18,3%), Países Bajos (14,5 %) y Reino Unido (11,5%). Con respecto a los datos existentes en 2014, si bien no son estadísticamente comparables, se puede afirmar que se mantiene la mayoría de visitantes procedentes de Francia. Ha bajado algo ligeramente la proporción de alemanes y aumentado el público procedente de Países Bajos.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

## **2.2. La oferta turística en torno a los Caminos Naturales - Vías Verdes**

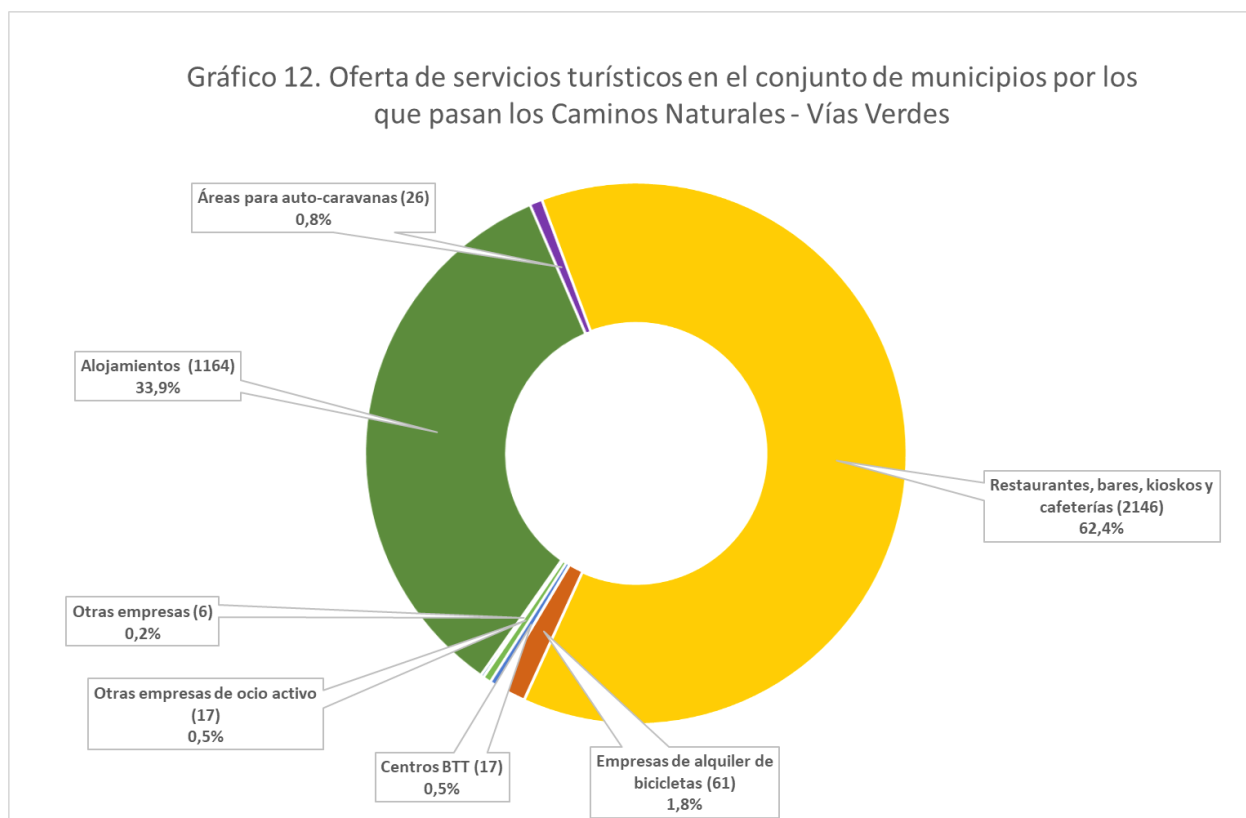
El desarrollo y puesta en marcha de los miles de kilómetros de Caminos Naturales – Vías Verdes y la afluencia de público supone un incentivo para la aparición de servicios básicos. Estos con frecuencia son escasos en las zonas rurales y más aún cuando estos trayectos están alejados de los núcleos de población. Por lo general, cuando estos recorridos atraviesan localidades de mayor número de habitantes, es cuando los establecimientos de restauración y alojamiento aprovechan este flujo de visitantes.

En la medida en que se desarrollan y acercan los servicios ecoturísticos a estos recorridos, con la necesaria implicación y participación del tejido empresarial local, aumenta el impacto socioeconómico en términos de creación de empleo, diversificación de actividades y promoción turística de las localidades por las que transcurren. Esta cuestión es especialmente relevante para los municipios de menor tamaño, al tratarse de un recurso turístico que puede incidir de manera significativa para la viabilidad de los pequeños negocios y ayudar como complemento a otro tipo de actividades o rentas del mundo rural.

En bastantes vías verdes españolas existen ejemplos notables de antiguas estaciones del ferrocarril rehabilitadas y equipadas para dar satisfacción a la demanda, así como una buena oferta turística para atender las necesidades de los visitantes.

En la encuesta a gerentes se preguntaban datos sobre la oferta turística existente en los municipios por los que transcurren los CN-VV. Especialmente en lo que se refiere a la oferta de alojamiento, restaurantes y actividades terciarias, como empresas de turismo activo, alquiler de bicicletas, centros BTT y otras empresas relacionadas.

Con los datos aportados, una primera conclusión es que la mayoría de los establecimientos se corresponden con los servicios de restauración (62%) y alojamiento (34%). El resto son establecimientos de actividades complementarias y aún bastante minoritarias, tanto en lo que se refiere a la oferta de servicios de cicloturismo (alquiler de bicicletas o centros BTT) como a otros servicios de ocio activo, tal y como se aprecia en el siguiente gráfico.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Las cifras en datos absolutos aparecen para cada una de estas categorías, si bien hay bastantes casos significativos de itinerarios consolidados, como los caminos naturales de Girona o el CN-VV del Noroeste, en los que no se han aportado estos datos. No obstante, y atendiendo a la cifra de promedio, es interesante considerar que al margen de alojamientos y servicios de restauración (más o menos presentes en todos los municipios) sí se apunta la existencia de un promedio de 4,3 empresas de ocio activo, 2 empresas de alquiler de bicicletas y 0,6 de centros BTT, 0,9 áreas de auto-caravanas y 1,2 otras empresas. En muchos casos, se trata de un elemento significativo por cuanto supone la aparición de servicios especializados, centrados directamente en la explotación turística de estos itinerarios, y que contribuyen de manera significativa a la necesidad de diversificación de actividades en las zonas rurales.

En una lectura más detallada de los datos, se pueden establecer diferencias significativas entre unos itinerarios y otros, como se aprecia en la tabla siguiente.

Tabla 7. Oferta de servicios turísticos en los municipios del Camino Natural –Vía Verde

NOMBRE CAMINO NATURAL-VÍA VERDE	Alojamientos	Auto- caravanas	Restaurantes	Alquiler bicicletas	Centros BTT	Empresas ocio activo	Otras empresas
CN-VV de la Sierra de Alcaraz				2			
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	24	2	45	1	2		
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	50	1	23	3	1		
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarar)	2	1	75	1	1		
CN del Guadiana. Etapa 27	9		67	0	0		
CN-VV del Esla	4	1					
CN-VV de los Molinos del Agua	6	1	75	0	2		
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	110	2	190	14	0	6	
CN-VV de Almanzora	19	1	33	1			1
CN-VV de La Safor (Oliva)	250	1	250	2	0		
CN-VV Vía de La Plata (Barcial del Barco - limite León)	25	0	50	0	2		
CN-VV Maigmó	2		12			2	
CN-VV del Carrilet Olot-Girona					1		
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	53	0	45	2	0		
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols		2			1		
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234).	6	0	14	0	0		
CN-VV del Ferro i de Carbó					1		
CN Humedales de La Mancha.	20	0	89	2	0		
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar).	69	1	255	1	0		
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar-S.Leonardo).	52	1	41	1	0		
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	18	0	22	0	0		0
CN-VV de Denia	200	0	300	10			
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Santo Toribio-Kampezu)	8	1	8	1	1		1
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	18	0	46	1	0	8	
CN-VV de La Safor (Gandía)	0	0	1	0	0		0
CN-VV Vía de La Plata.	5	1	30	0	0		
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	35	2	250	1	1		
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	78	0	25	1	0		

Tabla 7. Oferta de servicios turísticos en los municipios del Camino Natural –Vía Verde

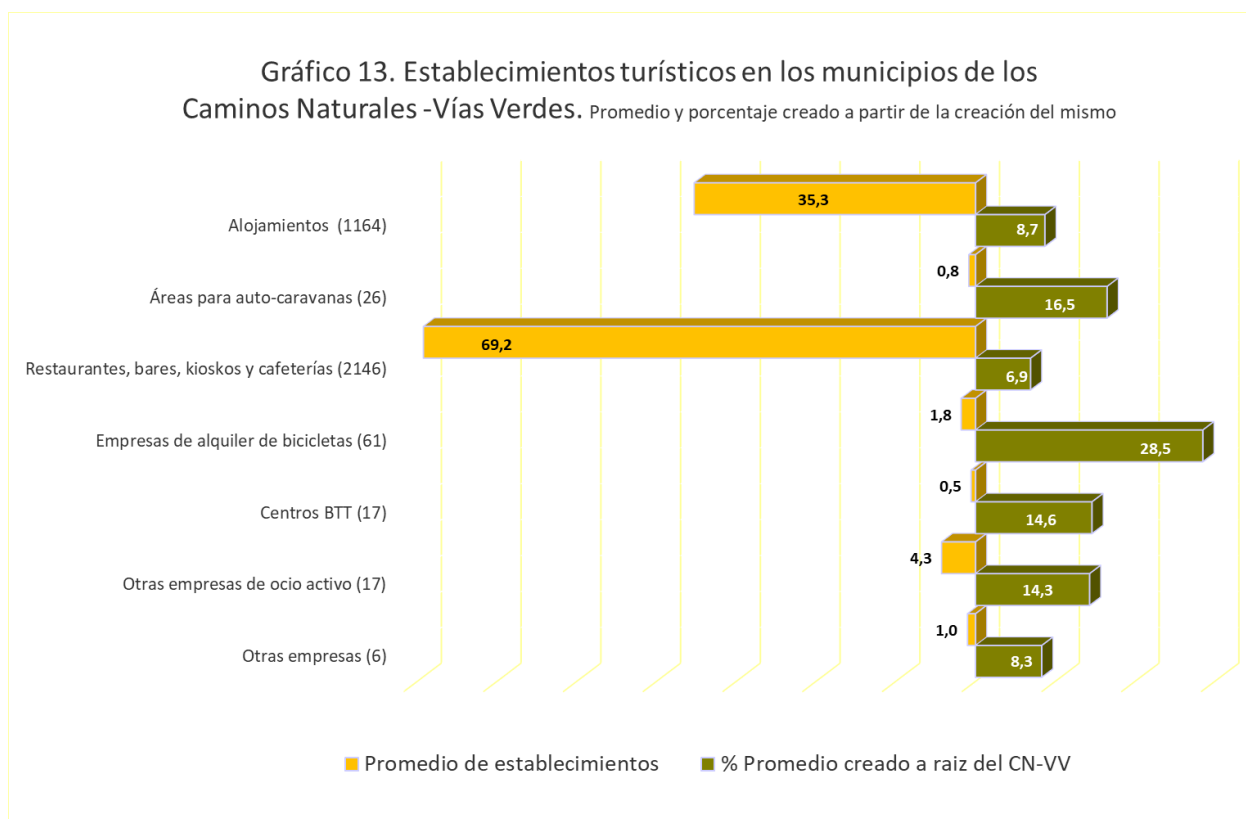
NOMBRE CAMINO NATURAL-VÍA VERDE	Alojamientos	Auto- caravanas	Restaurantes	Alquiler bicicletas	Centros BTT	Empresas ocio activo	Otras empresas
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	1		1	1			
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	43	1		3	3		
CN-VV de la Sierra de la Demanda	12	0	9	1			
CN-VV del Tren Burra	4	4	0	3	0		4
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud).	10	1	100	3	1		
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	4	1	30	1	0		
CN Matarraña – Algars	6		5	1			
CN-VV de La Sierra	21	1	55	4	0	1	
<b>TOTAL</b>	<b>1164</b>	<b>26</b>	<b>2146</b>	<b>61</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>6</b>
PROMEDIO	36,4	0,9	71,5	2,0	0,6	4,3	1,2

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Por encima de los datos medios en alojamiento, hay varias zonas de marcado carácter turístico como La Safor (Oliva), Denia y Baix Ebre. También otras de interior como Plazaola (tramo Navarra), Santander-Mediterráneo (Soria a Abejar y Abejar San Leonardo, Val de Zafán (Teruel) y Entre Ríos (Chipiona). Significativo es también el que en otros itinerarios consolidados como el CN-VV de la Sierra, Plazaola (tramo Leizaran) o Molinos del Agua, los promedios son sensiblemente inferiores, estando en estos casos sus promedios en restauración más próximos a la media.

Con respecto a la oferta de servicios de alquiler de bicicletas, por encima del promedio de total de 2 empresas, están Val de Zafán –Baix Ebre- con 14 (también destacada con la existencia de empresas de ocio activo), CN-VV Denia con 10 y La Sierra con 4 empresas.

En cuanto a la incidencia directa de los CN-VV sobre la creación de estos servicios, los datos recogidos muestran que es precisamente en las actividades vinculadas al cicloturismo y a los servicios de ocio donde el vínculo de estas actividades es mayor como puede observarse en el siguiente gráfico.

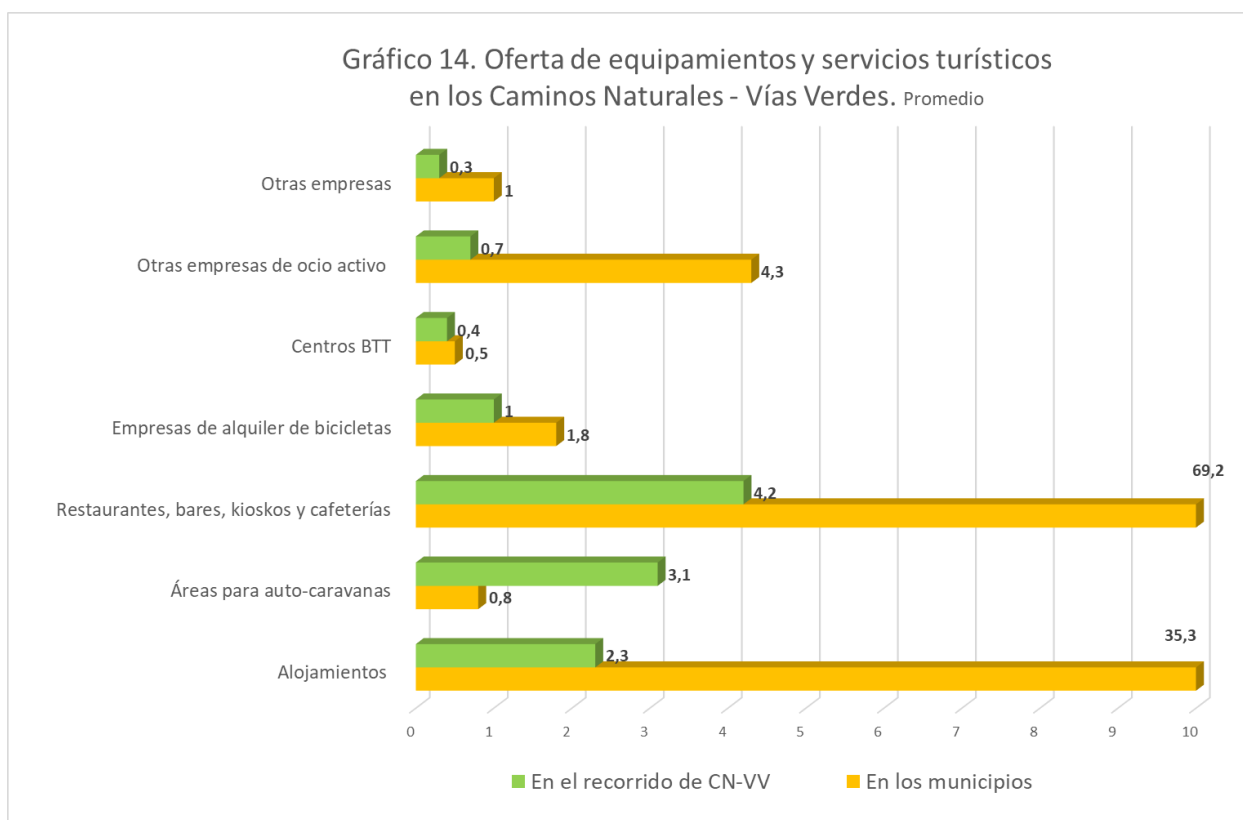


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.



A pesar de tratarse de una oferta preexistente en muchos casos (especialmente en los servicios tradicionales de alojamiento y restauración), la creación del CN-VV ha tenido una incidencia directa en todos los sectores. Evidentemente, esta es mayor en el caso de los servicios asociados especialmente al cicloturismo (alquiler de bicicletas el 28,5% creado desde el acondicionamiento de estos itinerarios, o en los Centros BTT, 14,6%). Pero también es significativo en la creación de otras empresas de ocio la dotación de áreas para las auto-caravanas (igualmente vinculadas al perfil de cicloturista). Y en términos relativos no es desdeñable la incidencia directa en la creación de nuevos alojamientos (8,7%) y de servicios de restauración (6,9%).

Para afinar un poco más en el impacto directo de estas infraestructuras verdes, es necesario considerar las respuestas de los cuestionarios referidas a la dotación existente en los municipios y la ubicada a menos de 100 metros del recorrido, recogida en el siguiente gráfico.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

De la lectura cruzada de promedios en la existencia de servicios, y la ubicación de los mismos, se desprende la necesidad general de acercar –en la medida de lo posible- la

dotación de servicios a los propios recorridos, para aumentar los resultados y satisfacer la demanda de los usuarios.

Como se aprecia, la dotación cercana a los itinerarios es aún bastante reducida con respecto a la existente en los propios municipios. Tan solo un 6,5% del total negocios de alojamientos están a menos de 100 m del recorrido (promedio de 2,3 frente 35,3 existentes en los municipios). Igual ocurre con los servicios de restauración. Solo el 6,1% del total existente están junto a los CN-VV (promedio de 4,2 frente a los 69,2 existentes).

Sin embargo, en las áreas de auto-caravanas, los promedios son superiores en los CN-VV lo que indica la cercanía, lógica por otra parte, de estas dotaciones junto a los itinerarios. En este capítulo habría que referirse a las oportunidades de ubicación de servicios aprovechando los numerosos edificios existentes. Especialmente en los trayectos ferroviarios que, como se viene demostrando, en algunos casos permiten tras una adecuada rehabilitación adaptarse para ofrecer estos servicios turísticos al pie de los trayectos.

Puede afirmarse por tanto que existe una correlación bastante evidente entre generación de economía e impacto y la existencia de servicios en las estaciones de ferrocarril recuperadas en las vías.

En la lectura detallada de los datos sobre los servicios turísticos existentes a menos de 100 metros, expresados en la tabla siguiente, nuevamente se aprecian diferencias entre los distintos itinerarios que han aportado datos. Así, en la dotación de alojamientos en la traza, destacan Plazaola (tramo Navarra) y Noroeste. En la dotación de restaurantes, Plazaola (ambos tramos), Almanzora, y FC. Vasco Navarro (Zúñiga-Murieta). En el alquiler de bicicletas por encima del promedio, están Val de Zafán (Baix Ebre), Entre Ríos (Chipiona) y CN-VV de la Sierra, también con una dotación mayor en puntos de información y museos o centros de interpretación.

La lectura de promedios de plazas para cada uno de los servicios turísticos, nos apunta en cierta medida, un dato significativo en cuanto a la capacidad de acogida y oferta de servicios en las inmediaciones de los itinerarios (< 100 M). Así, 162 plazas de alojamiento, 342 plazas de comedor o una media de 30 bicicletas en alquiler, son indicadores a considerar en la evaluación del impacto socioeconómico de estos itinerarios.

Tabla 8. Oferta servicios turísticos a menos de 100 metros del Camino Natural - Vía Verde

NOMBRE CAMINO NATURAL-VÍA VERDE	Alojamientos	Restaurantes	Alquiler bicicletas	Centros BTT	Información turística	Museos, Centros interpretación
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	1					
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	2	7	1	1	1	1
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	2	2	2	1	0	0
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarar)	2	17	1	1	2	1
CN-VV del Esla	1					
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	3	4	4		2	1
CN-VV de Almazora		10	1		1	2
CN-VV de los Montes de Hierro	0	1	0	0	0	0
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)	1	3	0	0	0	1
CN-VV Maigmó		1				1
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	2	5				
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234).		8				
CN-VV del Noroeste	7	3			3	
CN Humedales de La Mancha. PNDR	2	5	0	0	1	2
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar).	0	1	0	0	0	0
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	0	0	0	0	0	0
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar-S Leonardo)	0	0	0	0	0	0
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	4	5	0	0	0	0
CN-VV de Denia		2	1			
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Santo Toribio-Kampezu)	2	3	1	1	1	1
CN-VV de La Safor (Gandía)	0	1	0	0	1	5
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	4	4	1	1	2	2
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	11	8	1	1		
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	2		3	0	0	1
CN-VV de La Sierra	3	4	3	0	3	2
<b>TOTAL</b>	<b>49</b>	<b>94</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>20</b>
PROMEDIO	2,33	4,27	1,00	0,38	0,94	1,11
PROMEDIO DE PLAZAS	162	342	30		25	200

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

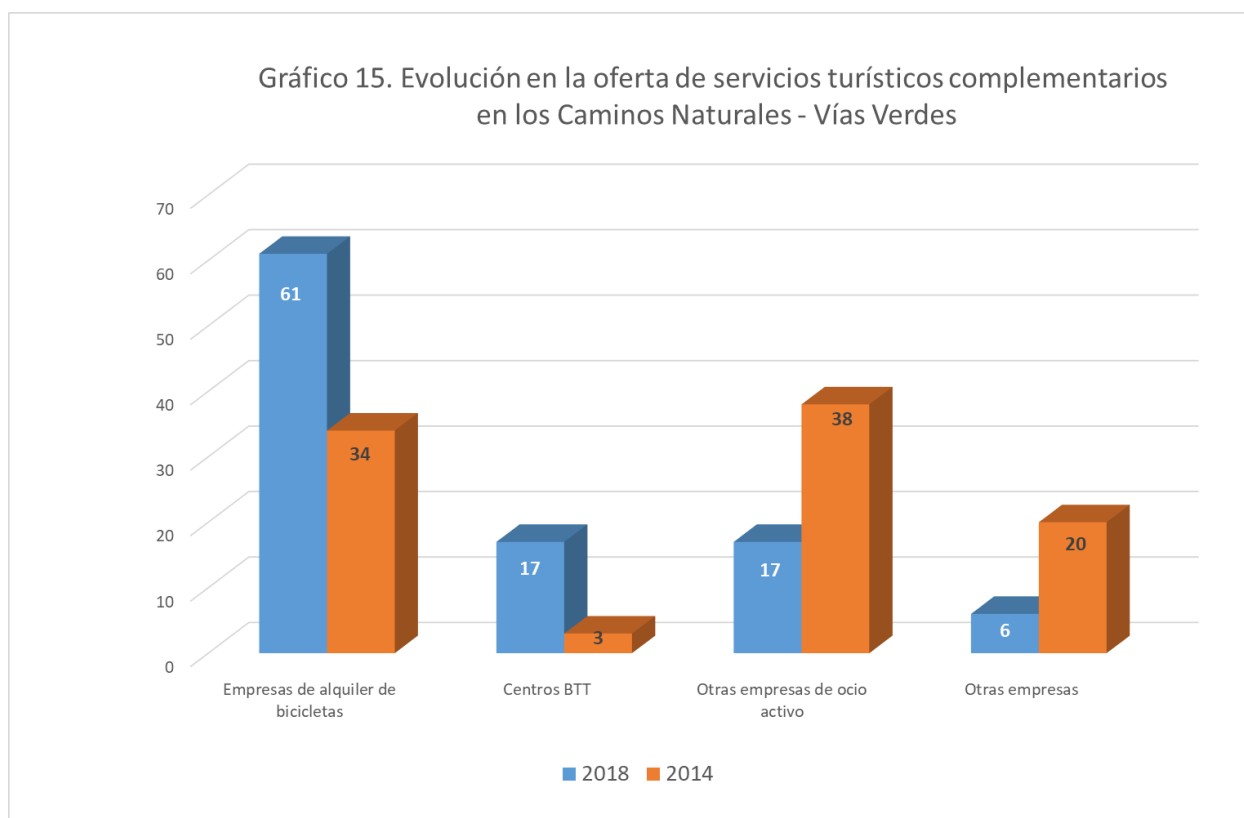
Por el contrario, si atendemos a los establecimientos próximos, hasta 100 m de los itinerarios de los CN-VV, los promedios son ligeramente más bajos en caso del alojamiento. Y han aumentado en casi 2 puntos en restauración. En cuanto a la oferta complementaria, solo ha aumentado en los centros BTT (si bien son pocos casos los recogidos) mientras que en alquiler de bicicletas y otras empresas de ocio activo han disminuido ligeramente. Como explicación, hay que considerar que la muestra de 2018 ha sido más amplia y ha incluido varios trayectos de CN-VV que llevan muy poco tiempo en funcionamiento, careciendo estos itinerarios de infraestructuras ubicadas en la misma traza. Por lo que se apuntan como nichos de actividad a incorporar en cuanto se promocionen estos destinos.

*Tabla 9. Evolución de la dotación de servicios turísticos a menos de 100 metros del Camino Natural - Vía Verde*

Servicios turísticos	Promedio en 2018	Promedio en 2014
Alojamientos	2,33	2,40
Restauración	4,27	2,30
Alquiler de bicicletas	1,00	1,21
Centros BTT	0,38	0,11
Otras empresas ocio activo	0,7	1,36
Áreas para auto-caravanas	3,1	
Otras empresas	0,3	0,39

Fuente: Encuestas a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

En cuanto a la existencia de empresas de servicios complementarios, los datos recogidos en la encuesta contabilizan un **total de 95 empresas**, la mayoría relacionada con el cicloturismo (61 empresas de alquiler de bicicletas y 17 centros BTT). Se han computado otras 17 empresas de servicios de ocio complementario. Este dato contrasta con las 38 empresas computadas en 2014, si bien es cierto que en el caso de las empresas de alquiler de bicicletas la cifra se ha duplicado prácticamente pasando de 32 en 2014 a 61 en 2018. Hay que considerar la dificultad en la mayoría de los casos para establecer una separación de los servicios. Esto es, entre servicios de ocio activo y de alquiler de bicicletas, pues muchas de las empresas tienen ambos tipos de oferta. Sí es significativo el incremento de centros BTT que se ha producido en estos cuatro años. Sumado a la oferta –no computada- de alquiler de bicicletas gestionado en alojamientos rurales, explican la especialización de estos destinos en un mercado en alza como es el del turismo en bicicleta, característico de estos itinerarios.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Además de los servicios relacionados con el cicloturismo, en la tabla anterior también se ha recogido la existencia de otros equipamientos turísticos, como son los puntos de información turística, museos o centros de interpretación. Es importante señalar que el

promedio se aproxima a 1 por itinerario (0,94 en puntos de información y 1,11 en museos o centros de interpretación). Al tratarse de servicios culturales, educativos e informativos, su oferta de servicios está dirigida a un perfil de turista bastante sensibilizado en el contacto con la naturaleza, conocer paisajes y entornos más singulares y disponer de información sobre recursos y servicios en la zona. No obstante, el promedio es dado por los valores superiores de destinos más estructurados, como CN-VV de la Sierra, CN-VV del Noroeste. Y oculta la inexistencia de este tipo de equipamientos en bastantes CN-VV, que deberán incorporar estos equipamientos para aumentar el tráfico y satisfacción de las visitas.

En la siguiente tabla se muestra cómo para muchos territorios, la existencia de los CN-VV está siendo clave en la creación de nuevas empresas en el medio rural. En respuesta a la pregunta de *¿Qué porcentaje de los anteriores establecimientos / empresas considera que se han creado a raíz de la existencia de los CN-VV?:*

**Tabla 10. Porcentaje de empresas creadas a raíz del Camino Natural – Vía Verde**

	Alojamientos	Restaurantes	Alquiler bicicletas	Centros BTT	Emp. ocio activo	Auto-caravanas
CN-VV del FC. Vasco Navarro (Zúñiga-Murieta)	10		100	100		
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	10	5	100	100	30	5
CN-VV del Plazaola, Leizaran			90	50	90	50
CN-VV de Molinos del Agua	1	2		20		
CN-VV Val de Zafán (Baix Ebre)	20	30	50		20	90
CN-VV de Almanzora	10	15	100			100
CN-VV Maigmó		83				
CN-VV del Carrilet Olot-Girona						100
CN-VV Val de Zafán (Terra Alta)	20	10	50			
CN Humedales de La Mancha.	1	2			1	
CN-VV del Aceite (Subbética)	10	5	80	80	30	100
CN-VV del Plazaola (Navarra)	70	15	100			
CN-VV Sierra de la Demanda	10				100	
CN-VV de La Sierra (Cádiz)	90	25	100		100	100
<b>PROMEDIO</b>	<b>22,9</b>	<b>19,2</b>	<b>85,6</b>	<b>70,0</b>	<b>53,0</b>	<b>77,9</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

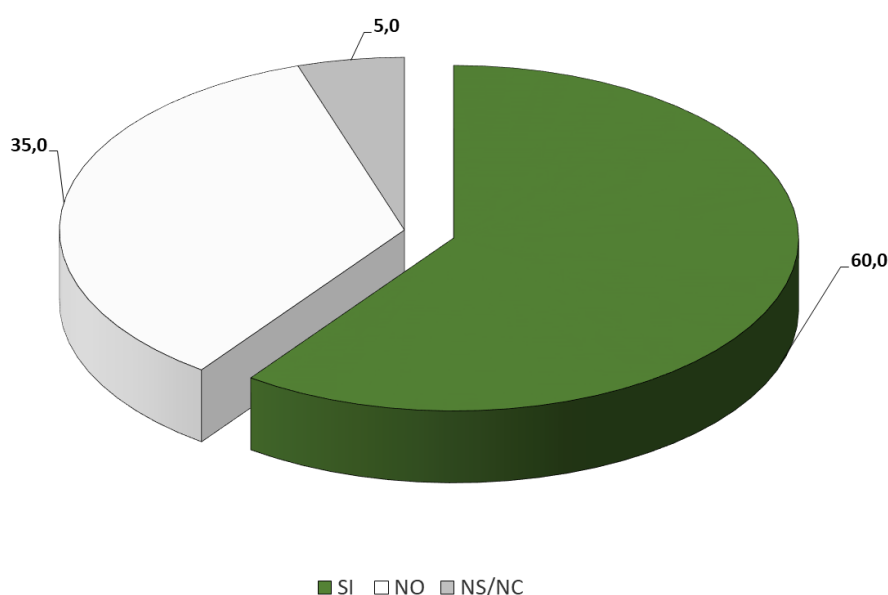
Como se aprecia, la incidencia de creación de nuevos negocios turísticos es mayoritaria a raíz del acondicionamiento de estos trayectos. Principalmente para servicios asociados al cicloturismo (alquiler de bicicletas y centros BTT), y otros servicios de ocio activo y áreas para auto-caravanas. Pero también es significativo que

hayan supuesto la creación de un promedio del 23% de los alojamientos y un 19% de los servicios de restauración. Esta cifra es aún más importante en zonas como CN-VV de la Sierra y del Plazaola donde el 90% y 70% respectivamente de los alojamientos, se han creado a partir de la existencia de estas infraestructuras verdes. Dicho de otro modo, gracias a estas inversiones, se han creado 266 empresas de alojamientos y 412 empresas de restauración en estas zonas. Lo que demuestra cómo estas inversiones públicas atraen inversiones de iniciativa privada.

En términos generales la repercusión de estos itinerarios tiene una mayor incidencia en la creación de servicios cuando se trata de zonas de interior. Normalmente otras zonas costeras ya cuentan con una amplia dotación de servicios de hostelería y en muchos casos, previos a la creación de estos itinerarios. Esto confirma la mayor incidencia de los Caminos Naturales – Vías Verdes en el desarrollo rural de sus áreas de influencia.

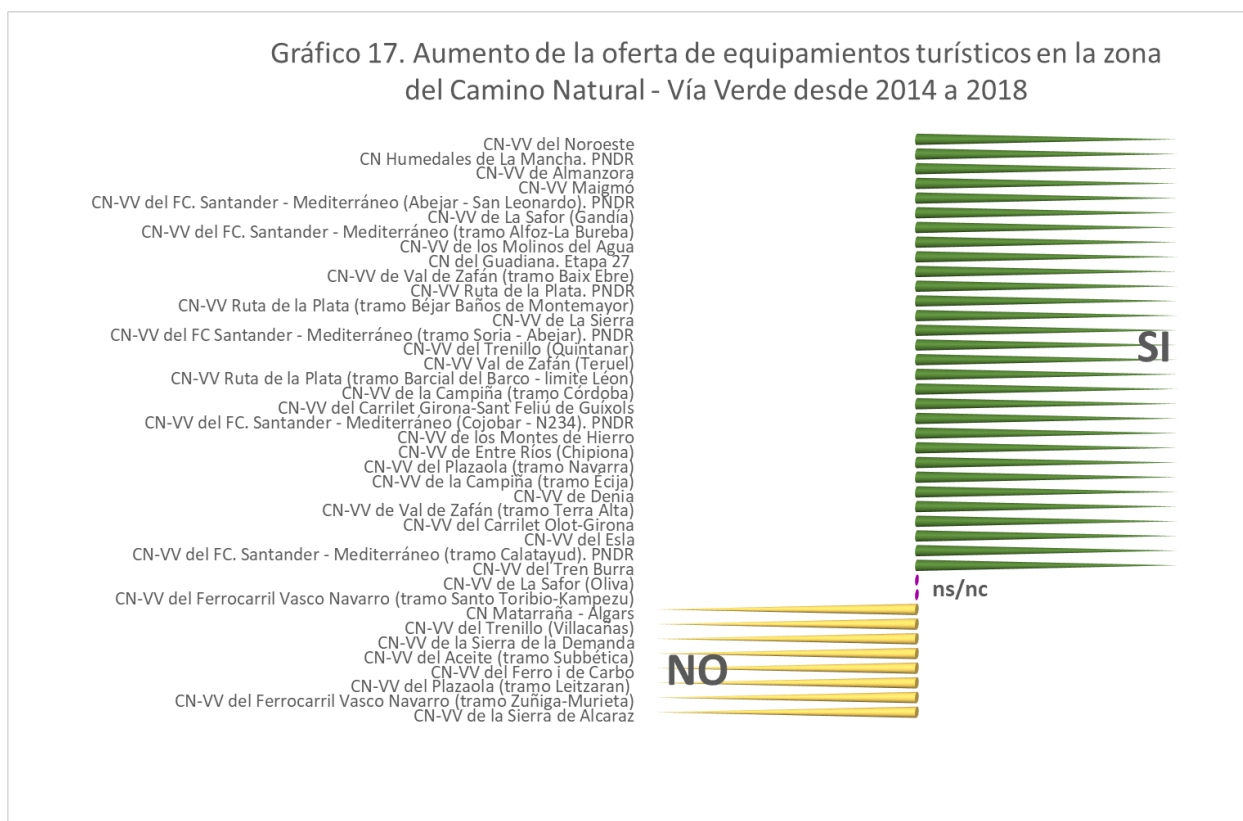
En cuanto a la percepción de la evolución en la dotación de servicios turísticos con respecto a los datos de 2014. La mayoría de los encuestados (el 60%) considera que ha sido positiva, frente a un 35% que considera que no ha aumentado.

Gráfico 16. Opinión sobre el aumento desde 2014 de equipamientos turísticos en la zona del Camino Natural- Vía Verde. % total respuestas= 40



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

La lectura de esta valoración para cada una de las respuestas muestra diferentes situaciones entre los CN-VV consultados. Así se aprecia en el siguiente gráfico.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Entre los casos que valoran como que no se ha producido aumento, están aquellos itinerarios de reciente creación, como CN Guadiana, CN-VV Vía de La Plata. También otros que ya llevan tiempo funcionando pero que o bien el impacto del CN-VV en la zona es menor (La Safor, Gandía, Tren Burra, Maigmó) o no detectan este incremento en la dotación (Montes de Hierro, Molinos del Agua).

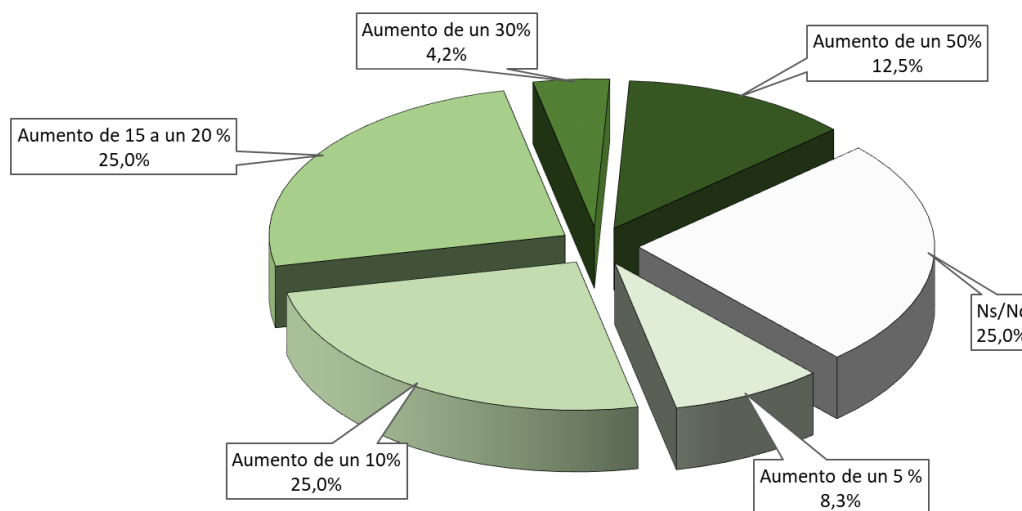
En el lado contrario están el resto de itinerarios salvo dos que no contestaron. La mayoría de ellos son recorridos ya consolidados que a pesar de los años de funcionamiento siguen teniendo un impacto positivo en el crecimiento de la oferta de equipamientos turísticos.

En cuanto al porcentaje de aumento de la oferta desde 2014, la mitad de las respuestas (12 de 24) valoran ese aumento entre un 10 y un 20 %, y 4 más, entre el



30 y 50 %. Percepción nada desdeñable considerando que el periodo 2014-2018 ha coincidido con años de crisis con la consecuente paralización del consumo.

Gráfico 18. Estimación del aumento de la oferta de equipamientos turísticos en zonas con Caminos Naturales - Vías Verdes desde 2014. % total respuestas= 24



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Según el Observatorio del Turismo Rural, en el informe “El ecoturismo en España”<sup>5</sup> y en la “Evolución de precios y consumo en el turismo rural”<sup>6</sup> se trata de viajeros de una media de edad de 43 años, que viaja varias veces al año, principalmente en pareja (33%) o con familia próxima (29%).

El gasto medio por alojamiento es de 40,5 € persona/día. Con respecto a las comidas, la media es de 29,3€ persona. El gasto en actividades suma un consumo medio de 26,7 € persona.

Estos datos manifiestan que el turista rural, sin contar las actividades que realice, suma un gasto de casi 70 euros diarios. Cifra semejante a la recogida en la “Encuesta de turismo a residentes” por el INE (2T del 2018) y que supera la media general de consumo interno. Aun así, este dato se encuentra a cierta distancia del arrojado por el cliente extranjero que según el INE se cifra en 137 €/persona/día (Encuesta Gasto Turístico diciembre 2017).

Esta situación explica el lógico interés de alojamientos y destinos por atraer clientes de otros países. Sin embargo, no hay que olvidar que la mayoría de los clientes de

<sup>5</sup> Información extractada de

<http://www.escapadarural.com/observatorio/wp-content/uploads/2018/10/INFORME-ECOTURISTA-EN-ESPA%C3%91A-converted-2.pdf>

<sup>6</sup> <http://www.escapadarural.com/observatorio/wp-content/uploads/2017/12/EVOLUCIO%C3%ACN-DE-PRECIOS-Y-CONSUMO-EN-EL-TURISMO-RURAL-OTR.pdf>

turismo rural (más del 80%) son de origen nacional y más aún en los Caminos Naturales – Vías Verdes (85,8%).

Los datos invitan a reflexionar sobre la necesidad de incidir en la apuesta de promoción de destinos de interior por parte de los responsables de promoción de España en el exterior, como Turespaña, etc.

En este capítulo parece un elemento clave: la promoción de actividades complementarias que eleven el gasto y por ende, la incidencia del impacto socioeconómico en las zonas rurales.

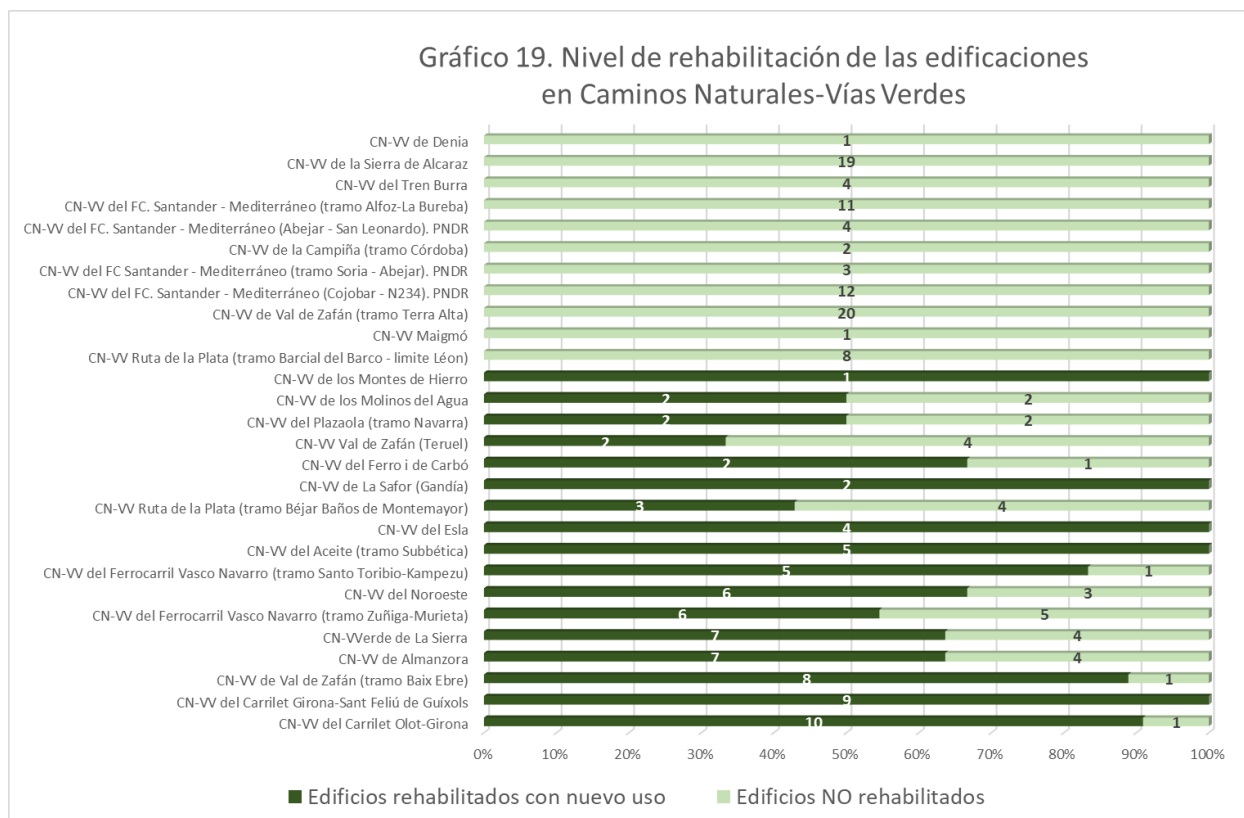
Gran parte de las fuentes apuntan a que la mayoría de los viajeros seleccionan sus alojamientos mediante consulta por internet. Y conforme al planteamiento del Observatorio: *“la red es la primera fuente de información y que todo tipo de oferta turística tendría que hacerse visible a través de herramientas de marketing online, siendo éstas imprescindibles para animar el consumo”*.

Si se cruzan las variables de interés y búsqueda de destinos, se concluye la necesidad de interconectar la promoción de destinos como los CN-VV con la oferta de alojamientos y otros servicios cercanos para generar flujos en ambas direcciones.

Según los datos facilitados en la encuesta por los gestores, sobre un total de 1.078 km, existen un total **81 edificios rehabilitados con nuevos usos** en las inmediaciones de los CN-VV. Esto supone un promedio de 2,4 edificios por cada itinerario, promedio que tendría un potencial de crecimiento hasta de 5,4 edificios si se consideran los 117 edificios existentes, pero con necesidad de rehabilitación. Es importante tener en cuenta que, la totalidad de los datos recogidos se corresponden con vías verdes siendo estas antiguos trazados de ferrocarril con distintas edificaciones anexas (estaciones, apeaderos, almacenes...). No obstante, sería preciso realizar un inventario más exhaustivo para otro tipo de Caminos Naturales, con el interés de ver igualmente el potencial de reutilización y creación de equipamientos e infraestructuras turísticas en estas rutas.

El siguiente gráfico expresa el nivel de rehabilitación y el potencial existente –con los datos aportados- para cada uno de los CN-VV. Como se aprecia, mientras que en algunos casos el nivel de rehabilitación prácticamente ha alcanzado la totalidad de los edificios existentes, en otros aún quedaría bastante margen de actuación para

incorporar estos equipamientos con nuevos usos, pensando en su aprovechamiento turístico.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Analizando con detalle los datos facilitados y considerando los promedios en función de la longitud de los tramos, existen notables diferencias entre los distintos tramos que han facilitado información. Estas diferencias pueden verse de manera clara en la tabla siguiente. Así, se dan situaciones como la de pequeños recorridos (11 o menos km) bien dotados de edificios (CN-VV del Esla) con promedios superiores a los 3 edificios por cada 10 km. Otros casos con trayectos mayores (de 25 a 60 km) cuentan con más de 5 edificios. Es el caso de CN-VV Carrilet –Olot a Girona y Girona a Sant Feliú de Guixols-, o CN-VV Val de Zafán (Baix Ebre), CN-VV de Almanzora, CN-VV de la Sierra, CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella) y CN-VV del Noroeste.

En el lado opuesto estarían otros 9 recorridos que no cuentan con edificios rehabilitados, a pesar de sumar un total de hasta 65 inmuebles susceptibles de serlo. Se trata de: CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León), CN-VV Maigmo, CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta), CN-VV de la Campiña (tramo

Córdoba), CN-VV del Tren Burra, y los distintos tramos del CN-VV del Santander – Mediterráneo.

Es visible nuevamente la correlación existente entre el nivel de desarrollo de los itinerarios y la recuperación de edificios.

En la siguiente tabla se recoge el número de edificios y su estado de rehabilitación con respecto al total de longitud comentado. Se apuntan una serie de promedios como indicador, si bien es cierto que la ubicación de estaciones u otros edificios anejos viene condicionada por su utilización como antiguo trayecto ferroviario y no se corresponde con una planificación turística, si puede servir como indicador del potencial desarrollo de dotación turística que puede albergar cada itinerario.

Tabla 11. Existencia de edificios en los Caminos Naturales – Vías Verdes

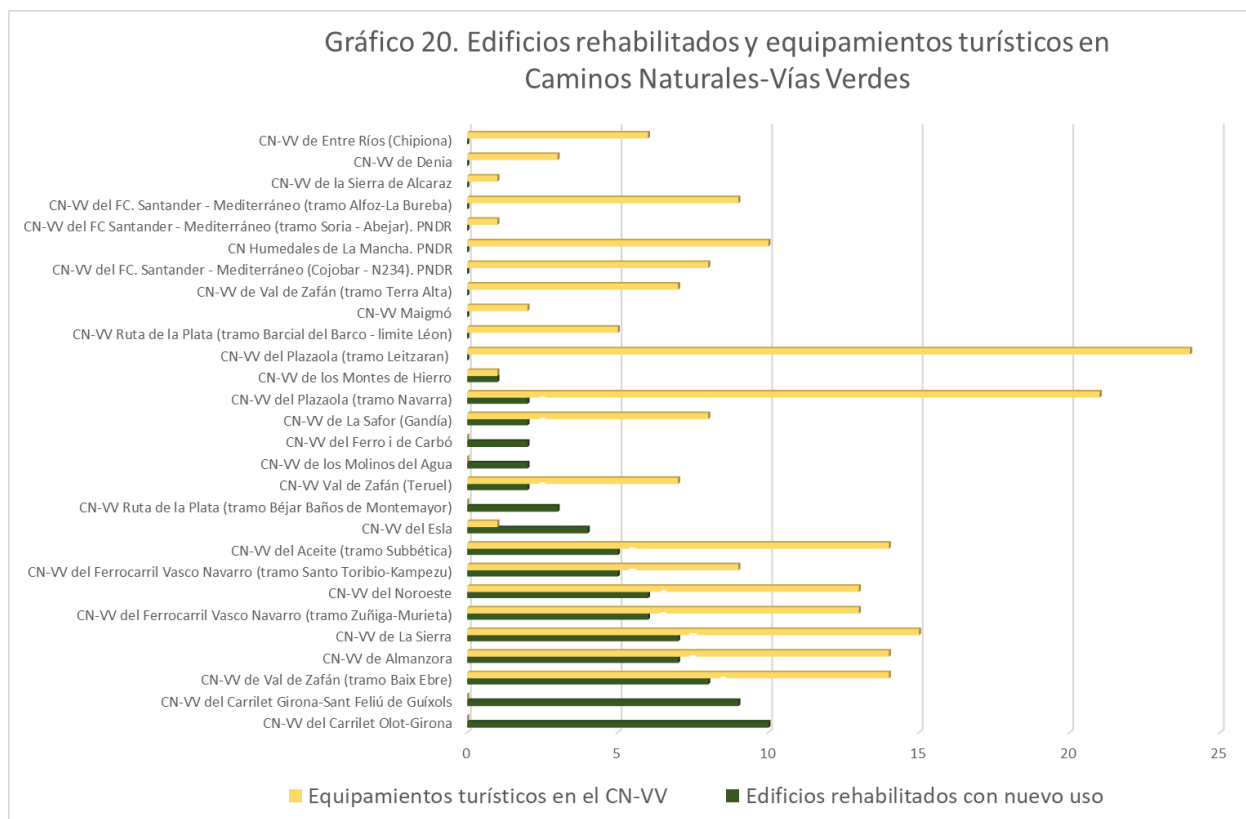
	Longitud del CN-VV (tramo)	Edificios rehabilitados con nuevo uso	Edificios NO rehabilitados	Promedio cada 10 km	Potencial cada 10 km
CN-VV de La Safor (Gandía)	4	2	0	5,0	0,0
CN-VV del Esla	11	4	0	3,6	0,0
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	25	8	1	3,2	0,4
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	40	9		2,3	0,0
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	29	6	5	2,1	1,7
CN-VV de Almazora	34,1	7	4	2,1	1,2
CN-VV de La Sierra	36,5	7	4	1,9	1,1
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)	27,17	5	1	1,8	0,4
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	57	10	1	1,8	0,2
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	21	3	4	1,4	1,9
CN-VV del Ferro i de Carbó	15	2	1	1,3	0,7
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	58	5		0,9	0,0
CN-VV del Noroeste	78	6	3	0,8	0,4
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	29	2	4	0,7	1,4
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	32	2	2	0,6	0,6
CN-VV de los Molinos del Agua	36	2	2	0,6	0,6
CN-VV de los Montes de Hierro	42,5	1		0,2	0,0
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	74		19	0,0	2,6
CN-VV del Plazaola (tramo Leizaran)	22	0		0,0	0,0
CN del Guadiana. Etapa 27	6	0	0	0,0	0,0
CN-VV de La Safor (Oliva)	1,7	0	0	0,0	0,0
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)	24,9	0	8	0,0	3,2
CN-VV Maigmó	22	0	1	0,0	0,5
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	23,6	0	20	0,0	8,5
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234).	36,97	0	12	0,0	3,2
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	1,9	0	0	0,0	0,0
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar).	31,55	0	3	0,0	1,0

Tabla 11. Existencia de edificios en los Caminos Naturales – Vías Verdes

	Longitud del CN-VV (tramo)	Edificios rehabilitados con nuevo uso	Edificios NO rehabilitados	Promedio cada 10 km	Potencial cada 10 km
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	28	0	2	0,0	0,7
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo).	27,88	0	4	0,0	1,4
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba)	43,7	0	11	0,0	2,5
CN-VV de Denia	6		1	0,0	1,7
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	30			0,0	0,0
CN-VV Vía de La Plata.	21	0	0	0,0	0,0
CN-VV de la Sierra de la Demanda	55	0	0	0,0	0,0
CN-VV del Tren Burra	29,8	0	4	0,0	1,3
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud).	9,4	0	0	0,0	0,0
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	7	0	0	0,0	0,0
CN Humedales de La Mancha.	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
CN Matarraña - Algars	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc	Ns/nc
<b>TOTAL</b>	<b>1077,67</b>	<b>81</b>	<b>117</b>		
<b>PROMEDIO</b>	<b>29,1</b>	<b>2,4</b>	<b>3,7</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En siguiente gráfico se hace una lectura combinada entre los datos rehabilitación de edificios en las inmediaciones de los itinerarios y la existencia de equipamientos turísticos a menos de 100 metros.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Al margen del caso del Carrilet que no han facilitado el dato de equipamientos, se distingue un grupo de itinerarios en los que sí existe una correlación entre ambas variables. Se trata de: CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre), CN-VV de Almanzora, CN-VV de La Sierra, CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro, CN-VV del Noroeste, y CN-VV del Aceite (tramo Subbética). En ellos, según las respuestas se deduce que en un notable porcentaje, los usuarios de dichos establecimientos son precisamente usuarios ciclistas y caminantes de estos recorridos. Esta cuestión es especialmente relevante en los CN-VV que transcurren alejados de los núcleos urbanos, valorizándose muy positivamente la existencia de este potencial de inmuebles, y siendo clave articular procesos de recuperación y rehabilitación de estos equipamientos con fines ecoturísticos.

En el lado opuesto estarían otros casos en los que la existencia de equipamientos turísticos próximos, anejos a la propia infraestructura, es independiente de la rehabilitación de edificios. Bien porque los trayectos pasan muy cerca de las poblaciones, o bien porque se ubican en edificios de nueva creación.

En junio de 2014, se contabilizaron 98 edificios ferroviarios situados en todas las vías verdes del Estado y que acogen diversos usos y equipamientos de tipo turístico y cultural, con la consiguiente generación de empleo que eso supone, tanto en la fase de rehabilitación como en la de gestión y explotación de las mismas. Adicional a este casi centenar de edificaciones, hay que considerar que existen también muchos edificios que han sido rehabilitados pero que están aún pendientes de acoger algún tipo de uso de carácter turístico; y otros, de nueva construcción en el entorno de las estaciones, que también acogen usos turísticos y que, como consecuencia de la existencia de la vía verde, igualmente están generando un impacto socioeconómico.

De estas 98 estaciones, apeaderos, muelles y casillas ferroviarias, 67 se ubicaban en las vías verdes construidas bajo el Programa de Caminos Naturales del MAPA.

En diciembre de 2018 esta cifra ha aumentado hasta en 113 estaciones ferroviarias (que en número de edificios serían aún más, dado que una estación puede tener varios edificios rehabilitados) lo que significa un incremento del 15,3% para el conjunto de las vías verdes de todo el Estado.

Y de estas 113 estaciones rehabilitadas en el conjunto de vías verdes de toda España, 84 se ubican en itinerarios de Caminos Naturales – Vías Verdes cuyas plataformas han sido recuperadas por el Ministerio.

Así, en 4 años se ha pasado de 67 estaciones o edificios a 84 en Caminos Naturales-Vías Verdes significando un crecimiento bruto de 17 puntos nuevos que acogen actividad turística y/o cultural y un incremento relativo de 25,4%

Por tanto, si establecemos que existe una correlación entre generación de economía local e impacto socio-económico y recuperación de estaciones en desuso con nuevos usos turísticos, podemos afirmar que el impacto de los Caminos Naturales - Vías Verdes se ha incrementado en estos 4 últimos años gracias también a las inversiones en la recuperación de este patrimonio ferroviario inmueble y su explotación con usos turísticos y culturales



Con los datos que se tienen actualizados en la FFE sobre la situación de los edificios, se ha elaborado la siguiente tabla:

Tabla 12. Estaciones y edificaciones ferroviarias en los Caminos Naturales - Vías Verdes recuperadas como equipamientos ecoturísticos.

## ANDALUCIA

<b>Camino Natural - Vía Verde de la Sierra (Cádiz - Sevilla)</b>	
	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Puerto Serrano	Hotel y restaurante, alquiler de bicicletas y apartamentos turísticos de nueva construcción
Antigua Casa del Guarda	Sede de la Fundación Vía Verde de La Sierra
Estación de Coripe	Hotel y restaurante, alquiler de bicicletas y apartamento turístico de nueva construcción
Estación de Olvera	Hotel y restaurante. Además, acoge apartamentos de nueva construcción y zona de aparcamiento y servicio de autocaravanas. Alquiler de bicicletas y Centro de interpretación de la Vía Verde (nueva construcción)
Estación de Zaframagón	Centro de Interpretación ornitológico - Observatorio de buitres y Cantina: centro de recepción de visitantes y cafetería.
<b>Camino Natural - Vía Verde del Aceite (Jaén)</b>	
Almacenes de las Estaciones de Torredonjimeno, Vado-Jaén y Alcaudete	Uso exclusivo del personal del Consorcio Vía Verde del Aceite (mantenimiento). Además en las inmediaciones de la estación: Alojamiento rural y restaurante (edificios de nueva construcción)
Martos (*)	Sin uso aún definido, pero posible alquiler de bicis
<b>Camino Natural - Vía Verde del Aceite (Córdoba)</b>	
	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Luque	Restaurante y tienda de productos locales / Centro de Interpretación del aceite
Estación de Doña Mencía	Bar restaurante y Centro Cicloturista (Subbética Bike Friend). Alquiler de bicis y otros servicios turísticos. Área de autocaravanas
Estación de Cabra	Centro de Interpretación del Tren del Aceite / Restaurante; otro edificio recuperado como espacio para taller de empleo. Nuevo proyecto a partir de 2019 como albergue
Estación de Lucena	Centro de Turismo y ocio / Museo de Automoción (hangar)
Estación de las Navas del Selpillar	Centro Enogastronómico Olivino
Casilla de la Cruz Blanca (Zuheros)	Museo J. Poyato
Casilla del Caserón (Doña Mencía)	Exposiciones temporales
<b>Camino Natural - Vía Verde Molinos del Agua (Huelva)</b>	
Estación de Pallares (Beas)	Integrada en un área recreativa.
Estación de San Juan del Puerto	Centro de interpretación de la naturaleza
Casa de la Dirección (Valverde del Camino)	Museo Etnográfico
Estación de Valverde del Camino	Escuela municipal de música
<b>Camino Natural - Vía Verde del Alanzora</b>	
	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Serón	Restaurante / Museo del Cuento y Sala de exposiciones. Apartamentos turísticos de nueva construcción. Alquiler de bicicletas y Planetario.
Estación de Huércal Overa (*)	Centro de interpretación, cafetería y edificio multiuso
Estación de Cantoria (*)	Rehabilitación del edificio (Centro de Desarrollo rural Alanzora) y merendero

Estación de Baza (en tramo no ejecutado por el Programa Caminos Naturales)	Espacio de usos multiusos
Estación de Purchena (en tramo aún no ejecutado)	Restaurante

## REGION DE MURCIA

<b>Camino Natural - Vía Verde del Noroeste</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Alguazas	Albergue
Estación de Campos del Río	Albergue
Estación de Albudeite	Albergue
Estación de Cehegín	Albergue
Estación de Caravaca de la Cruz	Albergue
Apeadero de La Luz (Mula)	Albergue - refugio
Además, en el entorno de las estaciones se ha construido otro albergue y un hotel	

## CASTILLA LA MANCHA

<b>Camino Natural - Vía Verde de la Sierra de Alcaraz (Albacete)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de El Robledo	Casa rural
<b>Camino Natural - Vía Verde La Jara (Toledo)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Campillo – Sevilleja	Edificio de servicios múltiples y aseos. En el entorno de la estación instalación de vagones de tren. coche-cama y coche restaurante. Terraza.

## CASTILLA Y LEÓN

<b>Camino Natural - Vía Verde del Ferrocarril Santander Mediterráneo (Burgos – Soria)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Valdeporres (tramo La Engaña)	Centro de Escalada
Estación de Oña (tramo Merindades en obras)	Albergue
Estación de Hontoria del Pinar (Burgos)	Albergue
<b>Camino Natural - Vía Verde del Esla (León)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Valencia de Don Juan + casillas	Se han rehabilitado todos los edificios ferroviarios: dos almacenes, instalándose un Centro Innovador en Acción Social y un Centro de empleo y formación.
<b>Camino Natural - Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Burgos)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Arlanzón	Cafetería de la piscina municipal
<b>Camino Natural - Vía Verde del Tren Burra (Palencia)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Baquerín de Campos	Albergue
<b>Camino Natural - Vía Verde Vía de La Plata</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Hervás (tramo en proyecto)	Albergue
Estación de Béjar (tramo en obras)	Albergue

## COMUNIDAD VALENCIANA

<b>Camino Natural - Vía Verde de Dènia (Alicante)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Denia	Museo del Juguete
Apeadero del Palmar	Rehabilitada (área de descanso)

## CATALUÑA

<b>Camino Natural - Vía Verde del Camí del Ferro (Girona)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de San Joan de les Abadesses	Albergue, restaurante y alquiler de bicicletas
Estación de Toralles	Albergue
<b>Camino Natural - Vía Verde del Carrilet Olot - Girona (Girona)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Salt	Oficina de información Juvenil
Estación de Anglés	Oficina de Turismo y área de promoción económica
Estación La Cellera (El Pasteral)	
Estación Amer	Oficina de Información y alquiler de bicis
Estación Les Planes d'Hosteles	Oficina de Información
Estación Sant Feliú de Pallerols	Oficina de Información
Estación Sant Esteve d'en Bas	
Estación de Les Preses	Oficina de Información, alquiler de bicis y servicios turísticos
Apedero de Codella	
Estación de Olot	Sala de Exposiciones
<b>Camino Natural - Vía Verde del Carrilet Girona – Sant Feliú de Guixols (Girona)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Girona	Centro Cívico
Estación de Quart	Centro Juvenil municipal
Estación de Llambilles	Dependencias municipales
Estación de Cassa de la Selva	Oficina de Turismo
Estación Llagostera	Oficina de Turismo
Estación Font Picant	Restaurante
Estación Santa Cristina d'Aro	Oficina de Turismo
Estación Castell d'Aro	Centro BTT
Estación de Sant Feliú de Guixols	Escuela / almacén en el puerto recuperado como Centro de Interpretación.
<b>Camino Natural - Vía Verde Val de Zafán (Terra Alta - Baix Ebre. Tarragona)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Bot	Rehabilitación del edificio de urinarios. Instalación de un ferrobús como tren cafetería + terraza y un kiosko-bar
Estación de Benifallet	Hostal, Albergue, restaurante / sala multiusos y de exposiciones, alquiler de bicicletas
Estación de Aldover	Restaurante, cafetería y edificio multiusos (almacén)
Estación de Xerta	Centro de interpretación del agua y del río Ebro / Centro juvenil y edificio multiusos. Alquiler de bicis, servicio de transfer y guía.

## ARAGÓN

<b>Camino Natural - Vía Verde Val de Zafán (Teruel)</b>	<b>Equipamiento actual / usos turísticos</b>
Estación de Torre del Compte	Hotel
Estación de Cretas	Albergue Juvenil

## ARAGÓN - NAVARRA

<b>Camino Natural - Vía Verde del Tarazonica (Zaragoza - Navarra)</b>	
Estación de Tulebras	Parcialmente integrada en el recinto del Monasterio de Tulebras
Estación de Tarazona	Centro Cultural

## NAVARRA

<b>Camino Natural - Vía Verde del FC. Vasco Navarro</b>	
Estación de Estella	Sede del Consorcio Tierra Estella y punto de información turística
<b>Camino Natural - Vía Verde del Plazaola</b>	
Estación de Lekunberri	Oficina de información turística, tienda de productos locales, sala de proyecciones, exposiciones, oficinas del consorcio + vagón de los juegos / Kantina: Cafetería y alquiler de bicicletas (almacén) / baños y duchas (nueva construcción)
Estación de Leitza	Rehabilitada (sin uso). En proyecto: albergue y centro BTT
Estación de Latasa*	Sin uso todavía
Junto a la vía verde Tramo (Leitzarán):	Centro de Visitantes Leitzarán / punto de información turística, y centro de turismo activo (alquiler de bicicletas, senderismo, escuela de pesca, escalada...)

## EUSKADI

<b>Camino Natural - Vía Verde de los Montes de Hierro</b>	
Estación de La Aceña (Atxuriaga)	Punto de información, un centro de interpretación de la minería, alquiler de bicicletas y restaurante

## CANTABRIA

<b>Camino Natural - Vía Verde del Pas</b>	
Estación de Puente Viesgo	Oficina de información ambiental. Centro Naturea de Cantabria
Estación de La Concha	Salas de usos múltiples
Estación de Obregón	Salas de usos múltiples

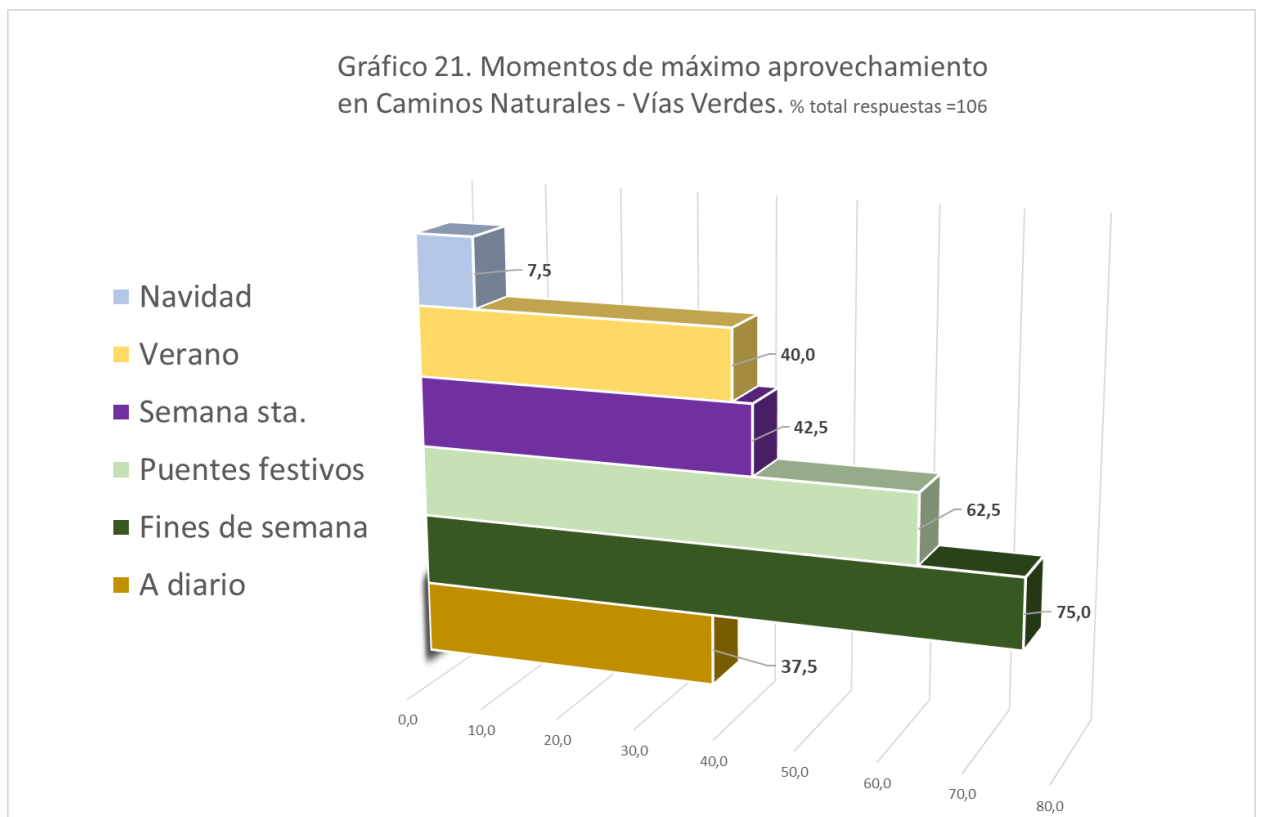
(\*) *En obras o proyectos*

**TOTAL: 84 estaciones rehabilitadas**

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2018.

### 2.3. Aprovechamiento turístico de los CN-VV

En la encuesta realizada se incluían una serie de preguntas dirigidas a conocer la percepción de los gestores en cuanto al aprovechamiento turístico de estos itinerarios. En concreto, se preguntaba por los momentos de máximo aprovechamiento, la estacionalidad de la afluencia y el incremento del uso turístico desde 2014.



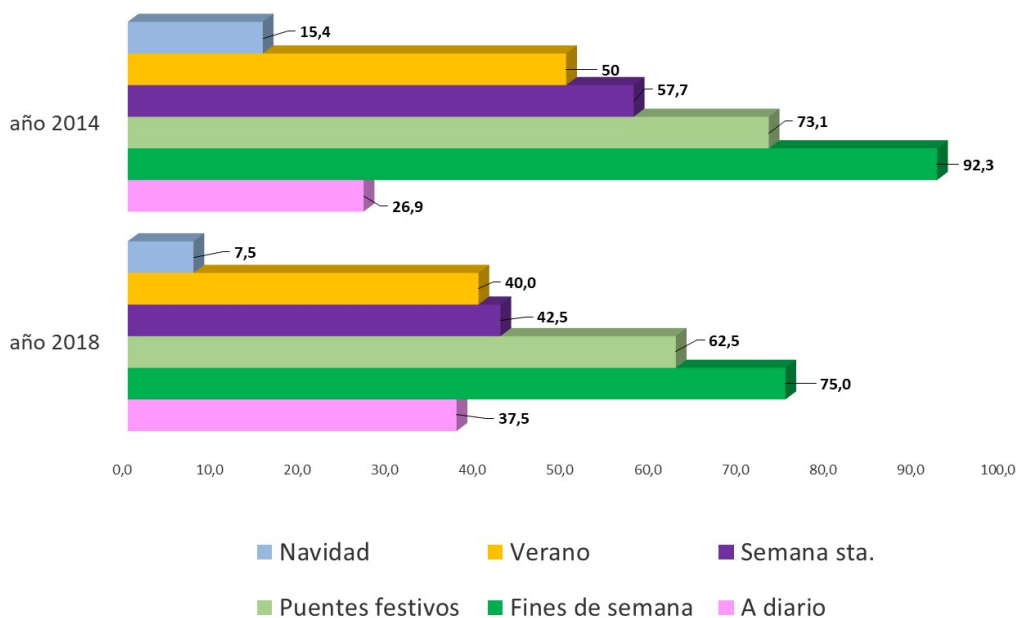
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En cuanto a los momentos de mayor afluencia de visitantes, las respuestas mayoritarias se concentran en el los fines de semana 75%, seguidos de los puentes festivos (62,5%) y la Semana Santa (42,5%). Esto nos dibuja un recurso turístico clave para la necesaria desestacionalidad de la oferta turística nacional, pero que de igual manera reproduce la estacionalidad centrada en los mismos momentos festivos. Tendencia esta difícilmente modificable sin la existencia de cambios estructurales en los modelos productivos, periodos escolares, etc.

Sin embargo, respecto a la percepción recogida en 2014, y tal y como se observa en el siguiente gráfico, se han producido algunas modificaciones significativas por cuanto se aprecia un crecimiento del aprovechamiento a diario de 10,6 puntos, en detrimento del resto de momentos, que no obstante siguen siendo mayoritarios como son, por este orden: fines de semana, puentes festivos, semana santa y verano. Sin duda la incorporación de algunos tramos, aún poco promocionados turísticamente, y mayoritariamente utilizados por la población local, junto con la tendencia social general de aumento de prácticas deportivas al aire libre, condicionan estos resultados globales.

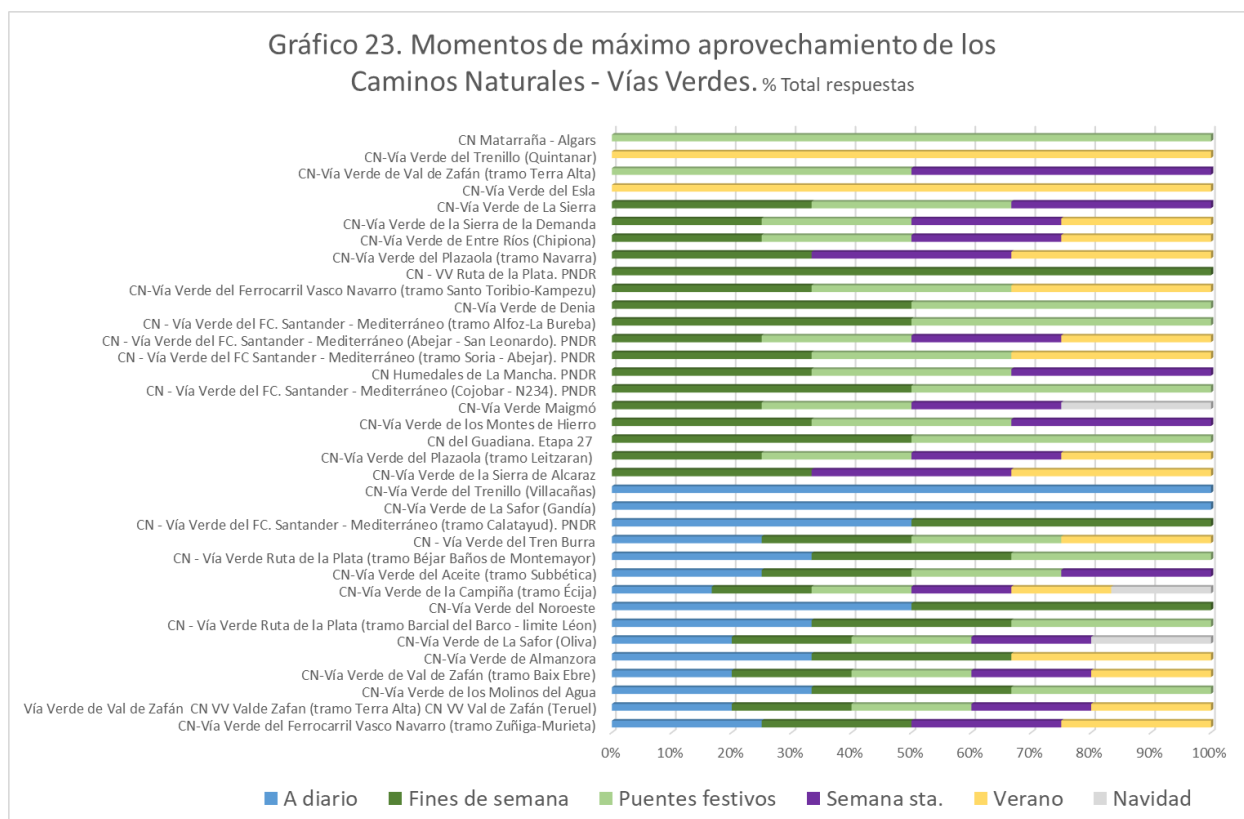
Es significativo destacar el impacto positivo que estas infraestructuras verdes aportan como espacios de esparcimiento y mejora de la calidad de vida de los habitantes de los municipios por los que transcurren. Pero también reflejan que los CN-VV son recursos poco estacionales, que generan un flujo anualmente repartido, seguramente en conexión con el importante potencial de aprovechamiento turístico por parte de colectivos como el Turismo Senior (+ 55 años) o los viajeros con discapacidad no sujetos al calendario vacacional de la mayoría de los turistas.

Gráfico 22. Momentos de máximo aprovechamiento de los Caminos Naturales - Vías Verdes. % total de las respuestas



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En un análisis detallado de las respuestas obtenidas en 2018, nuevamente se aportan diferencias significativas entre los trayectos que son mayoritariamente utilizados a diario (Trenillo en Villacañas, La Safor en Gandía), frente a otros cuya utilización mayoritaria son los fines de semana y puentes festivos (Denia, Santander-Mediterráneo Alfoz-La Bureba, CN Matarraña-Algars). El uso destacado en Semana Santa aparece en casos como Val de Zafán Terra Alta, CN-VV de la Sierra, Plazaola, Montes de Hierro, Sierra de Alcaraz). Mientras que los recorridos “más estivales” con prioridad de tráfico en verano son CN-VV del Esla y Trenillo en Quintanar.

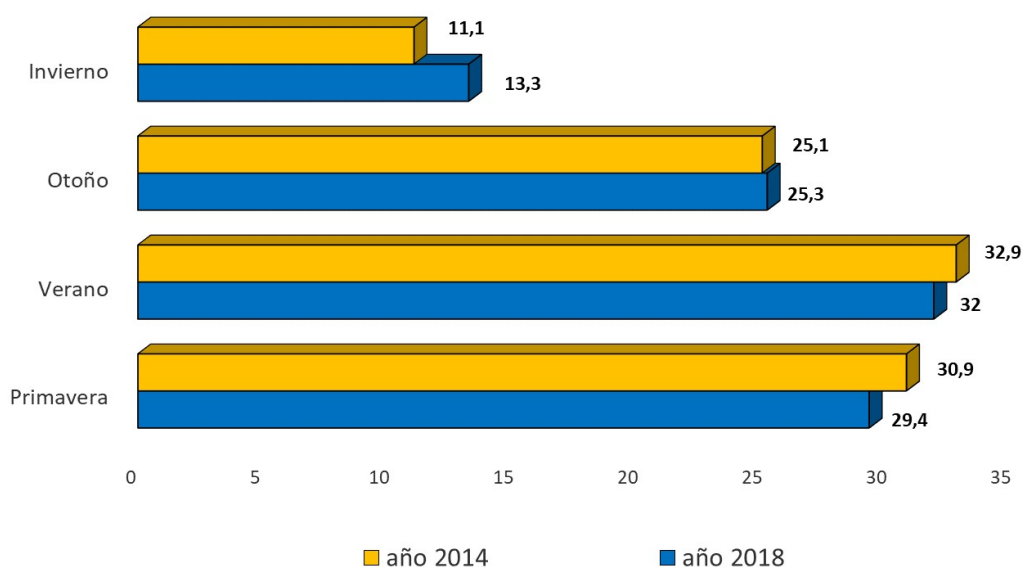


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En cuanto al reparto porcentual de los visitantes por estaciones, en el siguiente gráfico se puede hacer una lectura comparada de los promedios recogidos en 2014 y 2018. Como se aprecia, hay pocas diferencias en estos cuatro años, lo que manifiesta el flujo consolidado de visitas. Se mantiene el porcentaje mayoritario del verano, seguido de la primavera y el otoño. Lo más significativo es quizá el aumento de 2,2 puntos en 2018 de la afluencia en invierno y algunas décimas el % de aumento en otoño con

respecto a los datos recogidos cuatro años atrás. Lo que redundaría en el importante efecto de ruptura de la estacionalidad que pueden tener estas infraestructuras verdes en los casos en los que la climatología es más favorable. También en un mayor grado de aprovechamiento durante todo el año, al incorporarse un nada desdeñable tráfico creciente de población local en estos itinerarios.

Gráfico 24. Estaciones del año con mayor afluencia de visitantes en los Caminos Naturales - Vías Verdes. % total respuestas



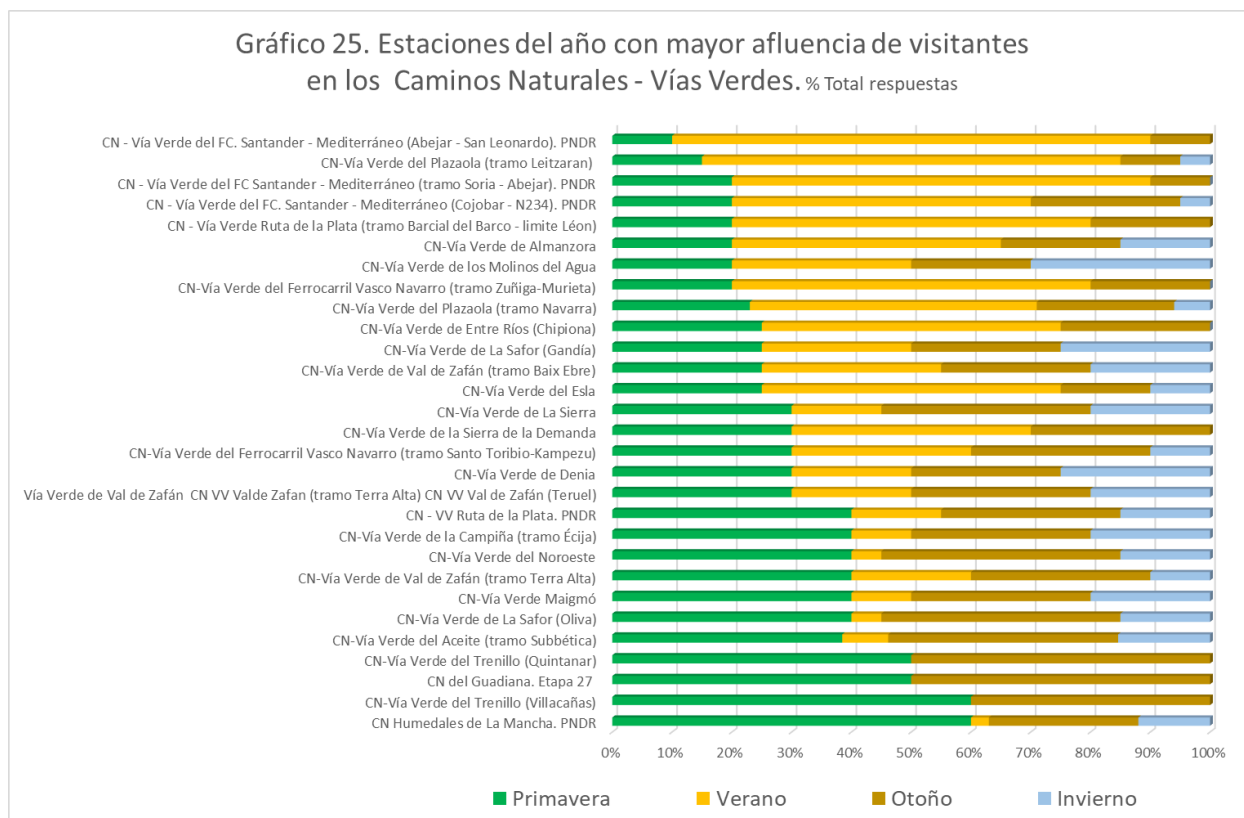
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Analizando los promedios obtenidos para cada una de las vías que han aportado este dato, se observan nuevamente diferencias que pueden verse en el siguiente gráfico. Por lo general la mayor utilización en primavera y otoño se corresponde con un menor tráfico en verano como los casos del CN-VV del Trenillo, CN Humedales de La Mancha y del Guadiana, etapa 27, CN-VV de la Campiña (tramo Écija), CN-VV de La Safor (Oliva) y CN-VV del Noroeste. Sin duda en estos casos en relación con el rigor climático de estos itinerarios, buena parte de ellos carentes de suficientes zonas de arbolado.

En situación contraria estarían los recorridos más frecuentados en el tiempo de vacaciones de verano, generalmente situadas en el norte de la península como son los



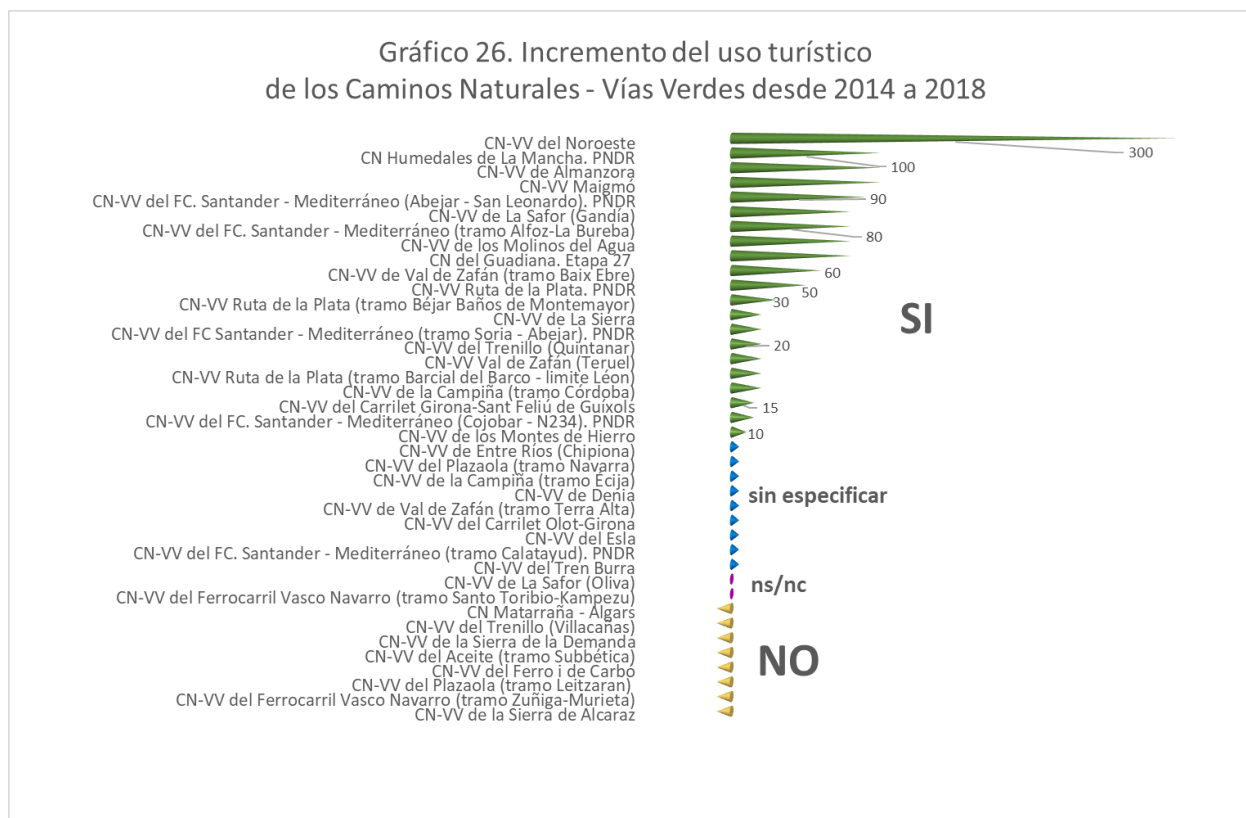
casos del CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramos Soria), FC Vasco Navarro (tramo Zúñiga a Estella) y Plazaola (tramo Leitzarlan) y Vía de La Plata (Barcial del Barco al límite León). Entre los itinerarios con mayor proporción en invierno están los del Sur y Levante con condiciones climáticas más favorables como son CN-VV de los Molinos del Agua, La Safor (Gandía) y Denia.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En cualquier caso, es importante considerar que el 68,8 % de los visitantes de los CN-VV no lo hacen en verano por lo que se reafirman como un recurso turístico que contribuye a un flujo de visitantes fuera de temporada, que unido a su localización dispersa y principalmente en zonas de interior, es necesario considerar como de gran valor estratégico por su capacidad de generar impacto socioeconómico en los territorios, especialmente en los inminentemente rurales. Si bien en términos absolutos las, de momento, cifras de utilización pueden resultar escasas frente a otras estadísticas turísticas, en términos relativos y cualitativos esta afluencia de visitantes es clave para la diversificación económica de municipios basados en una economía agraria. Suponen un impulso para el mantenimiento de servicios de alojamiento y restauración e incluso una plataforma de promoción de productos agroalimentarios de calidad, por otra parte, muy valorados por este perfil de ecoturista.

En este capítulo de aprovechamiento de los CN-VV se interrogaba a los gestores sobre la percepción de la evolución entre 2014 y 2018. La respuesta mayoritaria 72,5 % ha sido positiva en el sentido de declarar un incremento en el aprovechamiento en estos cuatro años y tan solo en nueve casos declaran una tendencia negativa en sus itinerarios. En el siguiente gráfico se aprecian las diferencias en cada caso indicándose el porcentaje de incremento declarado. Una lectura detallada de los casos negativos en las observaciones puede explicar esta tendencia negativa manifestada en estos casos, sin embargo, es de resaltar la visión optimista que existe entre los gestores sobre el aumento de uso turístico y por ende la mayor repercusión socioeconómica en estos municipios.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En casos como CN-VV de la Sierra de Alcaraz, a pesar de mantener un buen estado de conservación e incluso haber mejorado este con respecto a 2014 no se ha producido un aumento del uso turístico. No existe apenas oferta turística, ni personal para el mantenimiento ni acciones de promoción y comercialización. Otro caso es el

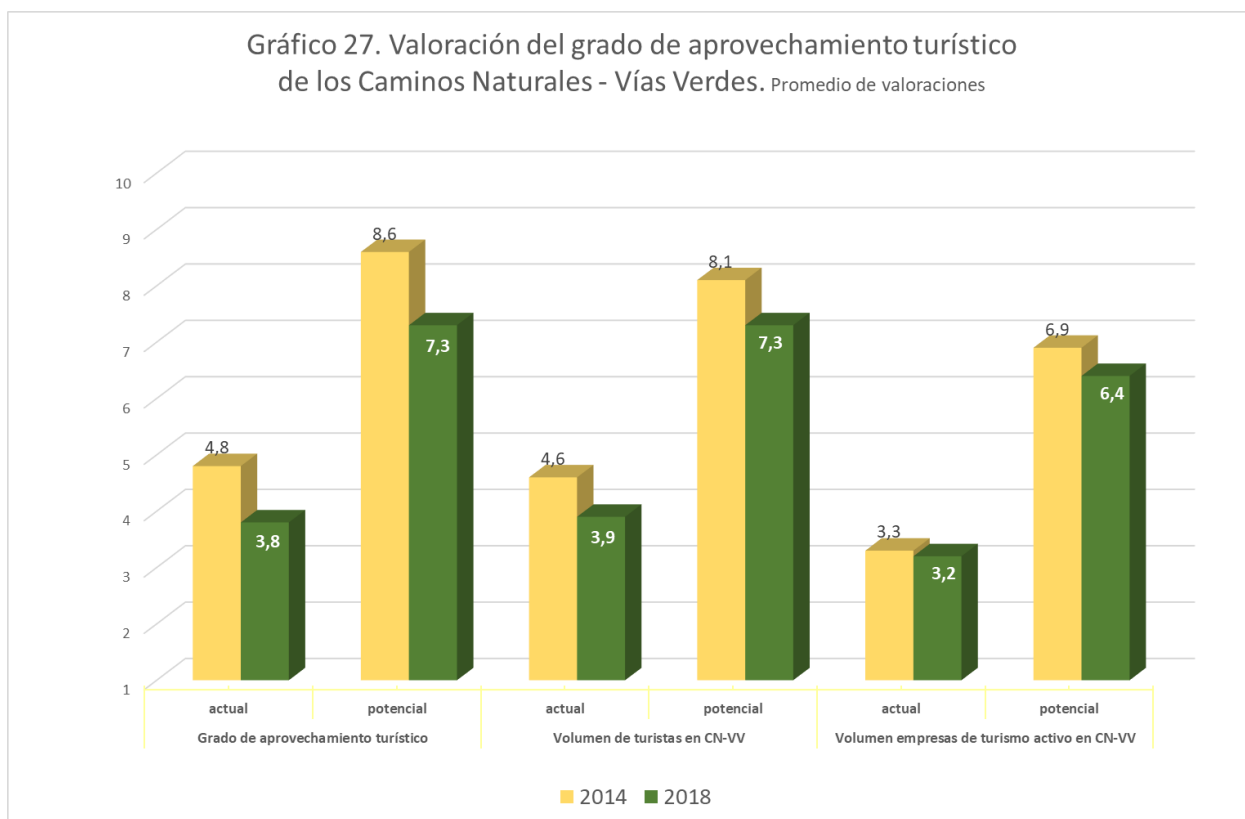
del Sierra de la Demanda en la que el estado de conservación es malo y ha empeorado desde 2014 y “aun así” se ha observado un incremento turístico si bien está en retroceso antes la poca actividad en acciones de promoción y comercialización. Otros casos son itinerarios recién acabados o con poco recorrido promocional como el Trenillo, CN Matarraña-Algars y Santander-Mediterráneo (Calatayud).

En el lado más positivo destacan las declaraciones del FC Vasco Navarro (Sto. Toribio a Kampezu) con un 300% de incremento, y en otros tramos como Alfoz-La Bureba o Soria-Abejar casi recién inaugurado con el 100 % de incremento, al igual que caminos recientes como del Guadiana, etapa 27 o el de la Vía de La Plata. Esta percepción positiva destacada es también significativa en casos de itinerarios con mayor tiempo de funcionamiento como La Safor en Oliva, Almanzora, Val de Zafán en Teruel y Baix Ebre con incrementos entre el 80 y 90%.

Para acabar de valorar el aprovechamiento turístico de los CN-VV se proponía a los gestores que evaluaran la situación actual y potencial con respecto a tres factores que condicionan este punto como son: grado de aprovechamiento turístico en general, volumen de turistas que acuden a la comarca y hacen uso del CN-VV; y volumen de empresas de turismo activo que operan en el mismo recorrido. La escala de valoración utilizada es de 1 a 10 donde 1 es ningún aprovechamiento y 10 es el máximo grado de aprovechamiento. Se trata de un índice de impacto o grado de incidencia de estas infraestructuras verdes con respecto a las cuestiones planteadas.

Los datos de los promedios de las respuestas recogidas tanto en 2014 como ahora en 2018 se presentan en el siguiente gráfico. Como puede observarse existe una valoración a la baja en los tres indicadores entre las puntuaciones obtenidas hace cuatro años y las actuales, tanto para las puntuaciones de la situación actual (en ese momento) como para valorar el potencial. Así en el caso de la valoración global de aprovechamiento el promedio de 2014 es 0,9 puntos mayor para la situación actual y 1,2 puntos para el potencial que el valorado ahora en 2018. En el caso del volumen de turistas las diferencias son de 0,6 y 0,7 puntos, y en el volumen de empresas de turismo tan solo de 0,2 en la situación actual y 0,7 en el potencial. Como explicación a estas valoraciones sin duda hay que considerar la diferente composición de la muestra ya comentada, que incluye CN-VV con poco tiempo en desarrollo. No obstante, si se hace una lectura de las diferencias entre potencial y actual en las valoraciones en ambos períodos, son pocas décimas de diferencia las que se muestran para las tres

variables por lo que en conclusión se puede considerar que existe una percepción similar del aprovechamiento actual y potencial.

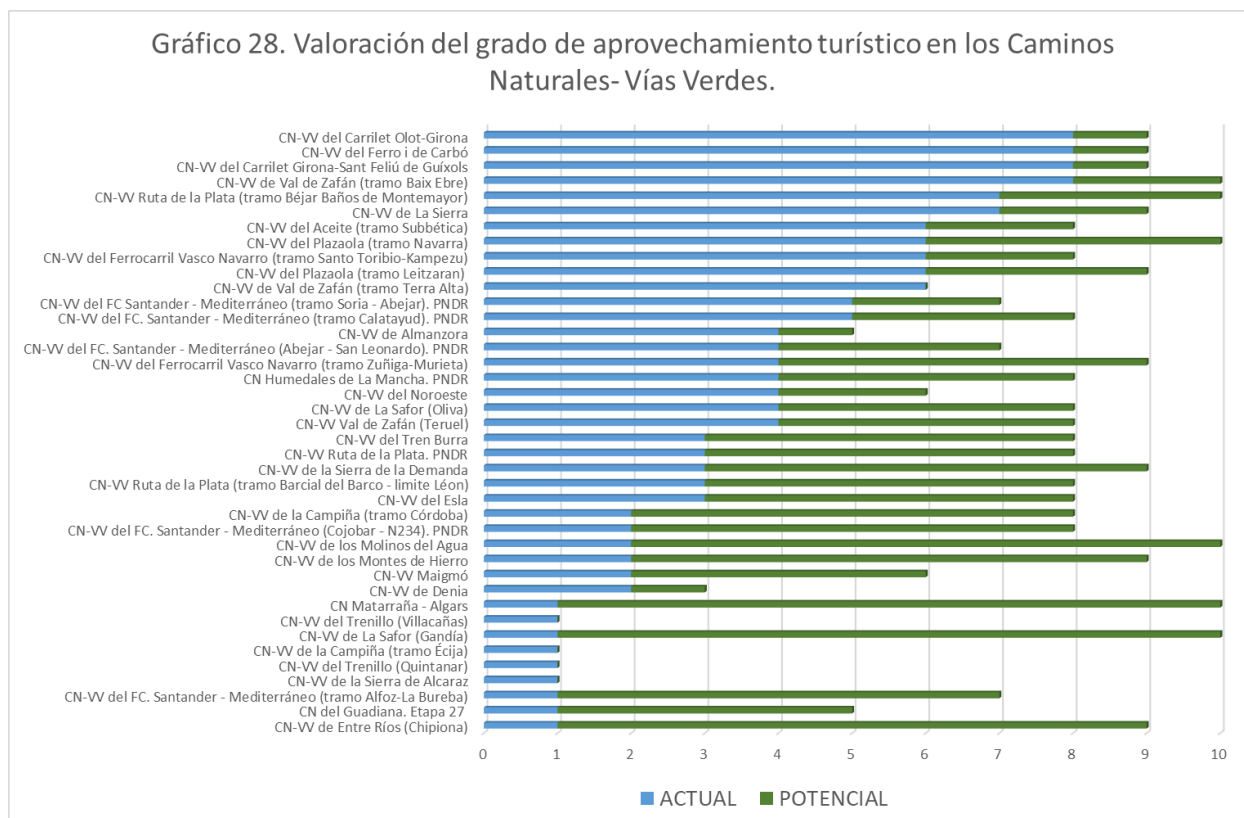


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Profundizando en los datos para cada uno de los itinerarios se aprecian diferencias en la percepción de los gestores. Así sobre el grado de aprovechamiento turístico actual y potencial, reflejado en el siguiente gráfico, se distinguen aquellas infraestructuras con un aprovechamiento actual más alto como son los CN-VV de Girona (Carrilet de Olot a Girona y de Girona a Sant Feliú de Guíxols, y Ferro i de Carbó) que mientras que en 2014 cifraban el aprovechamiento en un 50% actualmente lo elevan a un 80 %, Igual que CN-VV de Val de Zafán-Baix Ebre que ha subido un punto con respecto a 2014 y el CN-VV de la Sierra que se mantiene en el 7 sobre 10 que valoró hace 4 años. Estos serían los casos en los que se pudieran estar acercando a un cierto umbral de capacidad, si bien al tratarse de una ocupación difusa a lo largo del año en ningún caso puede entenderse como saturación.

Frente a estos itinerarios más consolidados estarían aquellos que muestran una valoración más baja del aprovechamiento actual como son CN-VV de la Sierra de

Alcaraz, CN-VV del Trenillo (Quintanar y Villacañas), Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba), CN-VV de la Campiña (tramo Écija), CN-VV de Entre Ríos (Chipiona) y CN Matarraña – Algars y CN del Guadiana, etapa 27. También el caso de La Safor (Gandía), que a pesar de considerar muy bajo aprovechamiento actual valora un alto potencial.

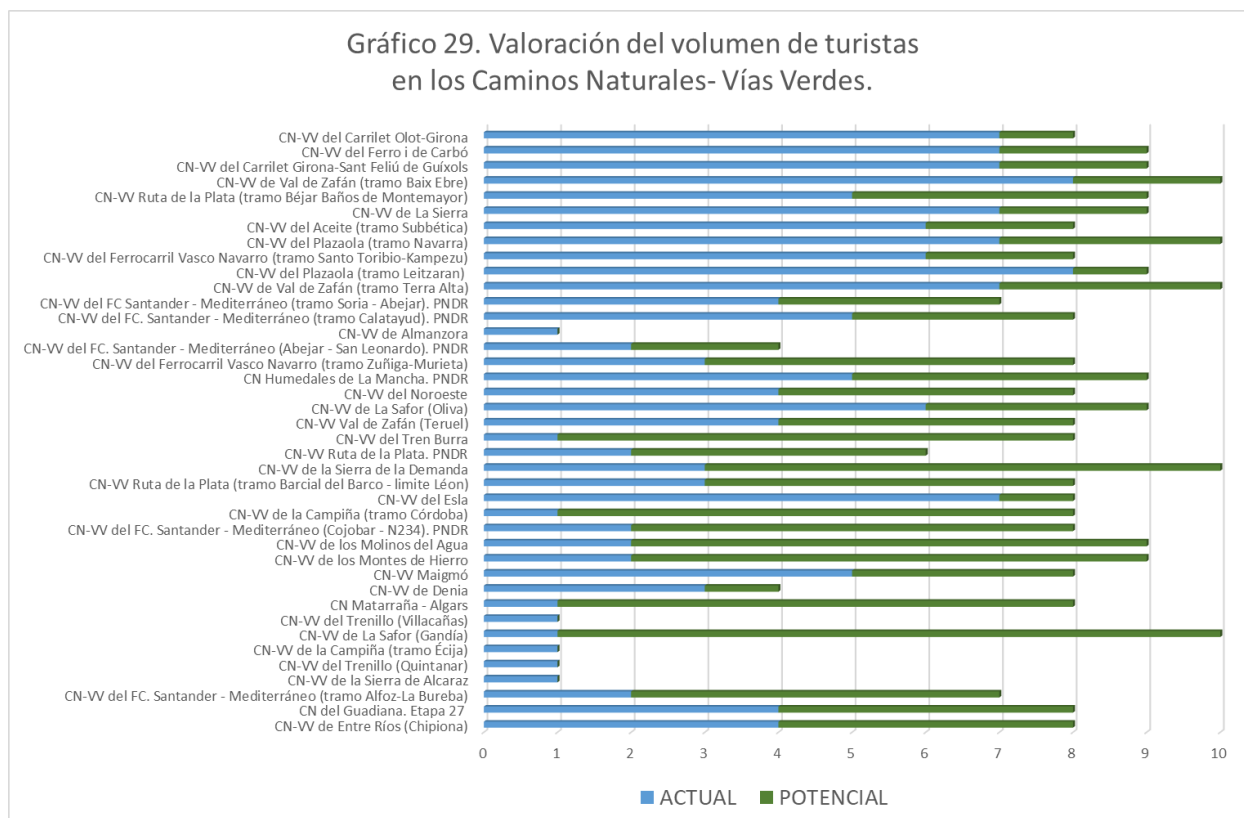


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En cuanto a la valoración sobre el volumen actual de turistas los resultados son en parte semejantes como pueden verse en el siguiente gráfico. En este caso la valoración de un mayor aprovechamiento actual 8 sobre 10 son los casos de Val de Zafán (Baix Ebre) y Plazaola (Leitzarar), seguido de nuevo con las de Girona (Carrilet I y II y Ferro i de Carbó), Plazaola (Navarra), Val de Zafán (Terra Alta) y CN-VV de la Sierra y CN-VV del Esla, todos ellos en 7 sobre 10.

Por contraposición las valoradas con menor volumen actual de turistas coincidiendo con la valoración anterior CN-VV del Trenillo (Quintanar y Villacañas), CN-VV de la Campiña (tramo Écija), CN-VV de La Safor (Gandía) y CN Matarraña – Algars.

Además de CN-VV de Almazora, Tren Burra, CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba), Sierra de Alcaraz.

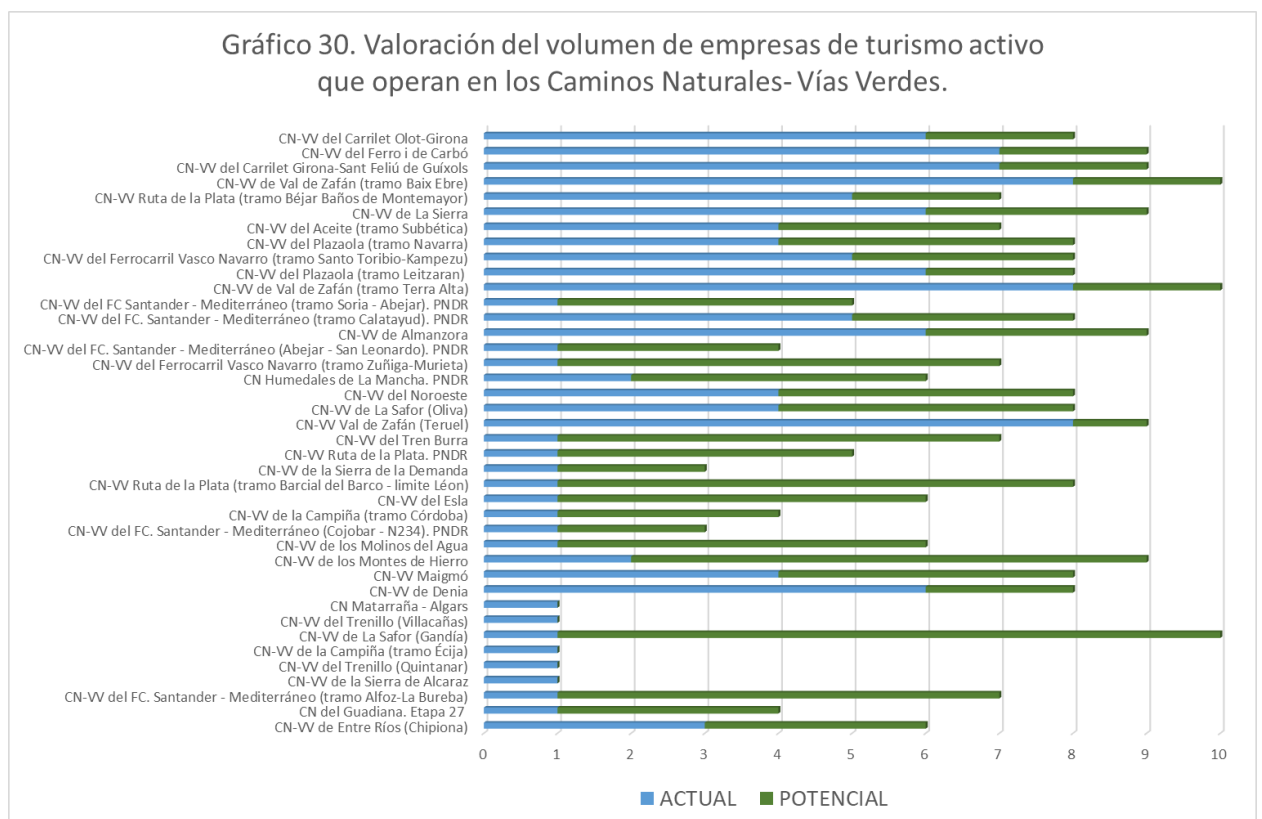


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Para completar la valoración se preguntaba sobre el volumen actual y potencial de empresas de turismo activo que operan en los CN-VV. Como se aprecia en el gráfico siguiente, y como es de esperar, coinciden los trayectos con mayor aprovechamiento turístico y volumen de turistas con una mayor presencia de empresas de turismo activo que operan en estos recorridos como son los casos de las CN-VV de Girona (Carrilet I y II, Ferro i de Carbó), Val de Zafán (Baix Ebre y Terra Alta). También los casos del CN-VV de la Sierra y Plazaola (Leitzaran), sumándose en este caso CN-VV de Almazora y CN-VV de Denia, dada su ubicación en una zona eminentemente turística.

Otro dato interesante es señalar como el 47,5 % de las respuestas valoran casi como nulo el volumen de empresas de turismo activo, en algunos casos coincidiendo con un menor volumen de turistas, pero en otros a pesar de contar con una valoración de un volumen destacado de afluencia como en el caso del CN-VV del Esla, o moderado Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar) y CN del Guadiana, etapa 27

probablemente debido a una mayor utilización por parte de la población local, o al poco casi nulo recorrido de la gestión en promoción y comercialización.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Para considerar el nivel de comercialización turística de los CN-VV se preguntaba a los gestores por la existencia de algún paquete turístico que se comercialice por alguna empresa o agencia de viajes. Tan sólo el 25 % de las respuestas han declarado la existencia de estos productos turísticos. Este dato con respecto a 2014 es significativamente más bajo (47% en 2014).

De nuevo la incorporación de CN-VV de reciente creación con poca trayectoria de promoción y comercialización puede explicar esta disminución en cuatro años. Lo cual no deja de significar la importancia que tienen la existencia de paquetes turísticos tanto nacionales como extranjeros en los que se comercialicen estos itinerarios como son los casos de: CN-VV Val de Zafán (Teruel, Baix Ebre y Terra Alta), los CN-VV de Girona (Carrilet I y II, Ferro y de Carbó) y CN-VV Maigmó todos ellos localizados en Comunidades Autónomas con mayor afluencia del público extranjero (Cataluña,

Comunidad Valenciana) –mayor demandante de este tipo de viajes-. En los casos de la CN-VV de la Sierra, CN-VV del Aceite (tramo Subbética) y CN-VV de la Sierra de la Demanda en los que además de alguna experiencia con extranjeros también se dan ofertas de comercialización destinadas al público nacional.

A la pregunta de si consideran que el nivel de comercialización / paquetización de los CN-VV han crecido desde 2014, además de los casos anteriormente citados responden positivamente también el CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella), CN-VV del Esla, CN-VV de Almanzora y CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo), a pesar de que en su recorrido aún no registren estas ofertas.

En cuanto a la valoración del aumento de la comercialización desde 2014, las respuestas positivas oscilan entre el 5 y 35 % de FC Vasco Navarro y CN-VV del Esla respectivamente (en ambos casos sin declarar existencia de paquetes en su recorrido), los casos de incremento moderado (CN-VV de la Sierra 20% y CN-VV del Aceite-Subbética 30%) y los casos con mayor aumento como son Val de Zafán Baix Ebre (90%), Terra Alta y Maigmo (80%).

Otros CN – VV declaran un aumento de altos porcentajes e incluso del 100% (Almanzora, Santander Mediterráneo - Soria) en los que se ha pasado de cero a 100%, entendiéndose esto como un error de transcripción de los datos.

Respecto a los datos sobre la comercialización de los Caminos Naturales-Vías Verdes y la procedencia de los turoperadores o agencias el nivel de respuesta ha sido bajo en esta pregunta y únicamente se registran los siguientes datos:

- CN – VV Baix Ebre: TTOO holandeses, británicos, de Valencia y Barcelona,
- CN – VV Maigmo: Empresas de turismo activo local
- CN – VV Terra Alta: Empresa nacionales (Bike Friendly)
- CN –VV Aceite (Subbética): agencias de viajes andaluzas (Vive Bike), algunas nacionales (Rutas Pangea, Turismo Vivencial) y operadores nórdicos.
- CN-VV de la Sierra: TTOO nacionales y de Alemania



## 2.4. Gestión, mantenimiento y promoción de los CN-VV

### La importancia de la implicación local y la existencia de un órgano de gestión comprometido

Por la experiencia acumulada hasta el momento con este programa, se puede afirmar que con anterioridad a la constitución de un modelo de gestión y mantenimiento para cualquier CN-VV que se ponga en marcha es necesario garantizar el adecuado funcionamiento mediante:

- Concretar la implicación local sobre la gestión del CN-VV. Es pertinente el apoyo explícito, preferiblemente por acuerdo de pleno, por parte de todas las administraciones locales por las que transcurre el recorrido, más aún en el caso de los trazados ferroviarios en desuso y sus particularidades jurídicas.
- Independientemente del modelo de gestión que se constituya es necesario considerar que **la inversión pública inicial que se dedique a la recuperación del trazado habrá de propiciar futuras inversiones privadas en proyectos complementarios.**
- Es muy relevante que exista un órgano encargado de la gestión del itinerario desde el primer momento de su gestación como proyecto, que pueda tutelar las diferentes fases de su proceso de creación: diseño, redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento, dinamización y promoción. Esta entidad gestora puede constituirse bajo diferentes formas: consorcio, mancomunidad de ayuntamientos, sociedad o fundación pública, o bien cualquier otra figura, preferiblemente de carácter supramunicipal y del sector público, al menos en sus fases iniciales de existencia.

**La existencia de esta entidad constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo**, y por lo tanto proporciona mayor capacidad para generar impacto socioeconómico y de otro tipo en el territorio a través del camino natural. Es esencial buscar siempre la implicación y consenso en la toma de decisiones, para que todos los miembros del ente gestor se vean comprometidos a largo plazo – y, en consecuencia, sus sucesores en el cargo público, cuando corresponda - con las estrategias puestas en marcha desde el propio ente.

Es muy recomendable que en este órgano de gestión estén representados desde un principio, en mayor o menor grado, todos los agentes implicados: empezando por todos y cada uno de los ayuntamientos afectados, áreas de las diputaciones y consejerías potencialmente vinculadas con el proyecto (medio ambiente, transportes, ordenación del territorio, desarrollo rural, turismo...), empresas locales de servicios turísticos (alojamiento, restauración, ocio activo, transportes, productos agroalimentarios,...), organizaciones no gubernamentales (ecologistas, ciclistas, senderistas...) y colectivos ciudadanos (tercera edad, colectivos de personas con discapacidad, promotores de la movilidad sostenible...), que puedan colaborar en la puesta en marcha del CN-VV en cualquiera de sus fases.

Lo cierto es que pocas figuras de gestión de Caminos Naturales-Vías Verdes de todo el panorama nacional incluyen la participación ciudadana a través de estos colectivos, sino, que son los impulsores de base desde el territorio al inicio del proceso, pero luego quedan excluidos de las fórmulas de gestión.

En cualquier caso, el órgano gestor tiene como cometido el asegurar la perdurabilidad del proyecto mediante adecuados sistemas de mantenimiento, seguridad y vigilancia siendo uno de los principales objetivos el mantenimiento de la infraestructura, así como la promoción, y dinamización del camino como recurso turístico.

Es necesario recordar que existe un compromiso por escrito con el Ministerio por parte del órgano receptor para garantizar el mantenimiento del CN-VV una vez construido que se firma de manera previa a la ejecución de las obras correspondientes.

Existen varios modelos de gestión de los CN-VV, a continuación se presentan las más habituales.

**CONSORCIO:** Las Entidades Locales pueden constituir consorcios con otras administraciones públicas para fines de interés social. En ocasiones, los consorcios turísticos funcionan de manera similar a las mancomunidades pues existen con anterioridad a la creación del CN-VV y se encargan de velar por los intereses comarcales. Esta fórmula de gestión tiene de específico que –en la mayor parte de los casos - se crea de forma expresa para la gestión, bien porque en el territorio no existía previamente a la puesta en marcha del itinerario y como una fórmula que permite hacerse cargo de este nuevo recurso turístico supramunicipal, o bien porque se idea como una herramienta de gestión específica de este recurso.

En este sentido, cabe destacar que algunos CN-VV gestionadas inicialmente bajo otras fórmulas, están pasando a la creación de consorcios, demostrando con ello que es un modelo que obtiene resultados. Es el caso del CN-VV Vía Verde del Aceite (Jaén), de cuyo mantenimiento y gestión se hacía cargo antes de manera casi exclusiva la Diputación provincial de Jaén.

Cabe destacar, como modelo excepcional de gestión público-privada el Consorci Vies Verdes de Girona, donde no solo intervienen la Diputación provincial y los ayuntamientos sino también los agentes privados del territorio (empresas turísticas en su mayoría) que actualmente suman cerca de 100 entidades.

**MANCOMUNIDAD:** Otra posibilidad es que sea una entidad ya existente, que ha sido constituida con otros fines, la que asuma entre sus funciones las tareas de gestión y mantenimiento de un Camino Natural-Vía Verde. Esta fórmula es operativa por la inmediatez de la puesta en marcha de las labores de gestión del itinerario, al existir con anterioridad a la puesta en explotación del camino. Sin embargo, en ocasiones este modelo de gestión, y en coherencia con lo que se argumentaba en la parte dedicada a los consorcios, debe incorporar la gestión de un nuevo recurso como es el CN-VV, sin que se vean aumentadas las aportaciones para ello por lo que en ocasiones se crean situaciones de “competencia” entre los recursos locales. Algunos de los caminos gestionados a través de mancomunidades de municipios son el CN-VV de Val de Zafán (Teruel), Guadiana (Huelva), Terra Alta o Baix Ebre, cuya figura de gestión es el Consell Comarcal con funciones muy similares a las de las mancomunidades de municipios.

**GESTIÓN DIRECTA:** en ocasiones, sobre todo si se trata de itinerarios de escasa longitud en el caso de la gestión directa por ayuntamientos, en el caso de la gestión directa por ayuntamientos, la utilización del camino como servicio de carácter público y local, plantea la posibilidad de poder gestionarse de forma directa. Para la gestión directa se adoptará alguna de las siguientes formas:

- Gestión por las propias entidades locales (ayuntamientos o diputaciones provinciales).
- Organismo autónomo local (Comunidad Autónoma).
- Sociedad mercantil, cuyo capital social pertenecerá íntegramente a las entidades locales.

En este caso, la gestión debe realizarse mediante una organización especializada, con la constitución de un Consejo de Administración presidido por algún miembro de las Corporaciones. A propuesta de dicho Consejo, los Alcaldes o Presidentes, designarán al Gerente. Esta organización especializada tendrá su sección presupuestaria propia, con una contabilidad especial, debiendo publicarse los balances y las liquidaciones.

Existen muchos casos de gestión directa de caminos naturales por parte de ayuntamientos (especialmente cuando las vías tienen un carácter puramente municipal) como es el caso de la CN-VV del Almanzora (Ayuntamiento de Serón) o gestionadas por Diputaciones provinciales como es el caso de la CN-VV del Maigmo (Alicante), CN-VV de la Sierra de Alcaraz (Albacete), entre otras. En ciertos casos es la Comunidad Autónoma la que gestiona de forma directa este recurso: CN-VV de Ojos Negros (gobierno de Aragón), CN-VV de La Rioja (Gobierno de La Rioja), etc.

En este caso, dependiendo de la operatividad, interés, implicación y recursos de las diferentes administraciones la gestión de este recurso turístico alcanza un mayor o nivel de éxito desde el punto de vista de su mantenimiento y gestión.

Otras posibles opciones van en la línea de **FUNDACIONES**, entes donde pueden entrar asociaciones cívicas, empresas, instituciones públicas locales y autonómicas... y que tienen la agilidad de gestión de las empresas privadas, ventajas fiscales y capacidad de canalizar ayudas públicas. El único caso existente en el panorama nacional es el CN-VV de la Sierra (Cádiz-Sevilla) formado por las Diputaciones de Cádiz y Sevilla más los ayuntamientos que ha demostrado gran operatividad en la gestión.

**EMPRESA PÚBLICA:** Un tipo de sociedad caracterizada por su personalidad jurídica propia, autónoma e independiente de la entidad pública que posee en todo o en parte el capital social, obligatoriamente más del 50%, y cuya finalidad es invertir en actividades de marcado carácter social y que, por lo tanto, su fin social no debe ser el ánimo de lucro, hecho éste que no puede significar que deba prestar los servicios gratuitamente.

En estos casos es imprescindible que queden perfectamente fijadas y reguladas las funciones específicas que debe desempeñar esta asociación supramunicipal para asegurar el adecuado cumplimiento de sus obligaciones frente al camino.

Existen casos también de **ASOCIACIONES DE DESARROLLO** que están gestionando CN-VV. Es el caso del CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro gestionado por el TEDER, asociación representada por entidades públicas y privadas de la Comarca Tierra Estella. Entre los asociados se encuentran la Mancomunidad de Montejurra, el Consorcio Turístico de Tierra Estella, Asociaciones de Empresarios de carácter turístico y sindicatos.

Se puede decir, por tanto, que el elenco de fórmulas de gestión es bastante diverso por lo que obliga en ocasiones a tratar de manera diferenciada a cada vía verde en función de su estructura, modo de gestión y accesibilidad a sus interlocutores.

En la siguiente tabla se recoge el detalle de las entidades de gestión de los CN-VV con los datos actualizados con las respuestas de 2018.

*Tabla 13. Figuras de gestión de los Caminos Naturales -Vías Verdes*

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL – VIA VERDE	FIGURA DE GESTIÓN	NOMBRE DEL ENTE GESTOR
CN-VV de La Sierra	Fundación	Fundación Vía Verde de La Sierra
CN- VV de Rota	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Rota
CN- VV de la Campiña (tramo Córdoba)	Diputación provincial o foral	Diputación de Córdoba
CN- VV de la Campiña (tramo Écija)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Écija
CN- VV del Aceite	Consorcio	Consorcio Vía Verde del Aceite
CN- VV de la Subbética	Consorcio	Consorcio Vía Verde de la Subbética
CN- VV del Aceite (tramo Campo Real)	Diputación provincial o foral	Diputación de Córdoba
CN- VV del Guadalimar	Diputación provincial o foral	Diputación de Jaén
CN- VV del Guadiana	Ayuntamiento	Ayuntamientos de El Granado y El Almendro
CN- VV de los Molinos del Agua	Mancomunidad de Municipios	Mancomunidad Campiña – Andévalo
CN- VV de Almanzora	Mancomunidad	Mancomunidad municipios Valle Almanzora
CN- VV del Noroeste	Consorcio	Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
CN- VV de La Safor	Ayuntamiento	Ajuntament de Gandía / Ajuntament de Oliva
CN- VV del Maimó	Diputación provincial o foral	Diputación de Alicante
CN- VV de Denia	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Denia
CN- VV de La Jara	Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Mancomunidad de la Vía Verde de la Jara
CN- VV Villacañas - Quintanar	Ayuntamiento	Ayuntamientos de La Puebla de Almoradiel, Quintanar, Villacañas, La Puebla de Don Fabrique

Tabla 13. Figuras de gestión de los Caminos Naturales -Vías Verdes

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL – VIA VERDE	FIGURA DE GESTIÓN	NOMBRE DEL ENTE GESTOR
CN- VV de la Sierra de Alcaraz	Diputación provincial o foral	Diputación de Albacete
CN- VV de las Vegas del Guadiana	-	No existe ente gestor en la actualidad
CN- VV de la Sierra de la Demanda	Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Mancomunidad De la Vía Verde del Ferrocarril Minero
CN- VV Merindades (La Engaña)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Valdeporres
CN- VV del Esla	Ayuntamiento	Ayuntamiento Valencia de Don Juan
CN- VV de Ojos Negros	Comunidad Autónoma	Gobierno de Aragón. Dirección General de Transportes y Planificación de Infraestructuras
CN- VV de Val de Zafán (Teruel)	Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Comarca del Matarraña/ Matarranya
CN- VV del rio Oja	Comunidad Autónoma	Dirección General de Medio Natural. Gobierno de La Rioja
CN- VV del Cidacos	Comunidad Autónoma	Dirección General de Medio natural. Gobierno de La Rioja
CN- VV del Carrilet Olot-Girona	Consorcio	Consorci de les Vies Verdes de Girona
CN- VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	Consorcio	Consorci de les Vies Verdes de Girona
CN- VV del Ferro i de Carbó	Consorcio	Consorci de les Vies Verdes de Girona
CN- VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Consell comarcal del Baix Ebre
CN- VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Consell comarcal de la Terra Alta
CN- VV de la Senda del Oso	Comunidad Autónoma / Mancomunidad de municipios / Comarcas / Consells	Principado de Asturias / Mancomunidad de Municipios Valles del Oso (*) <sup>7</sup>
CN- VV del Pas	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Villaescusa
CN-VV de los Montes de Hierro	Asociación / grupo de desarrollo local	Enkarterrialde
CN- VV La Galdamesa (tramo Atxuriaga-Gallarta)	Diputación provincial o foral	Diputación Foral de Bizkaia
CN- VV del Tarazonica	Consorcio	Consorcio Vía Verde del Tarazonica
CN- VV del Ferrocarril Vasco Navarro	Asociación / grupo de desarrollo local	Asociación TEDER
CN- VV del Plazaola (tramo Navarra)	Consorcio	Consorcio Turístico Plazaola
CN- VV del Plazaola (tramo Leitzarain)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Andoain/ Diputación foral de Gipuzkoa
CN- VV del Ferrocarril Vasco	Asociación de aytos., Grupos	Asociación Vía Verde del

<sup>7</sup> Este itinerario tiene una situación para la gestión muy particular pues si bien es cierto que el camino natural fue promovido por el Principado de Asturias, de su mantenimiento y gestión se ocupan la Mancomunidad de los Valles del Oso, los ayuntamientos y las propias empresas turísticas locales.

Tabla 13. Figuras de gestión de los Caminos Naturales -Vías Verdes

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL – VIA VERDE	FIGURA DE GESTIÓN	NOMBRE DEL ENTE GESTOR
Navarro (tramo Zúñiga-Estella)	de desarrollo local, mancomunidades, consorcios y otras entidades	Ferrocarril Vasco Navarro
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)	Ayuntamiento	Diputación de Zamora
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234). PNDR	Ayuntamiento	Varios Aytos. / Diputación de Burgos
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Écija
CN-VV Vía de La Plata (Béjar Baños de Montemayor)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Béjar
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Chipiona
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Calatayud)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Calatayud
CN-VV del Plazaola (tramo Leizaran)	Ayuntamientos y Diputación Foral	Ayuntamiento de Andoain y Diputación Foral de Gipuzkoa
CN-VV del Noroeste	Consorcio	Consorcio de las vías verdes de la Región de Murcia
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	Consorcio	Consorcio de la Vía Verde del Santander-Mediterráneo
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	Consorcio	Consorcio Turístico del Plazaola
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	Diputación provincial o foral	Diputación de Albacete
CN-VV Maigmó	Diputación provincial o foral	Diputación de Alicante
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar). PNDR	Diputación provincial o foral	Diputación de Soria
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	Diputación provincial o foral	Diputación de Soria
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezú)	Diputación provincial o foral	Diputación Foral de Álava
CN-VV del Tren Burra	Diputación provincial o foral	Diputación de Palencia
CN-VV de La Sierra	Fundacion	Fundación Vía Verde de la Sierra.
CN Humedales de La Mancha. PNDR	Grupo Desarrollo local	Promancha
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	Mancomunidad	Mancomunidad de la subbética
CN del Guadiana. Etapa 27	Ministerio y Ayuntamientos	Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	Otras asociaciones	Asociación vía férrea de la plata (VIFEPLA)
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Villacañas
CN Matarraña - Algar	Ayuntamiento	Ayuntamiento de Fayón

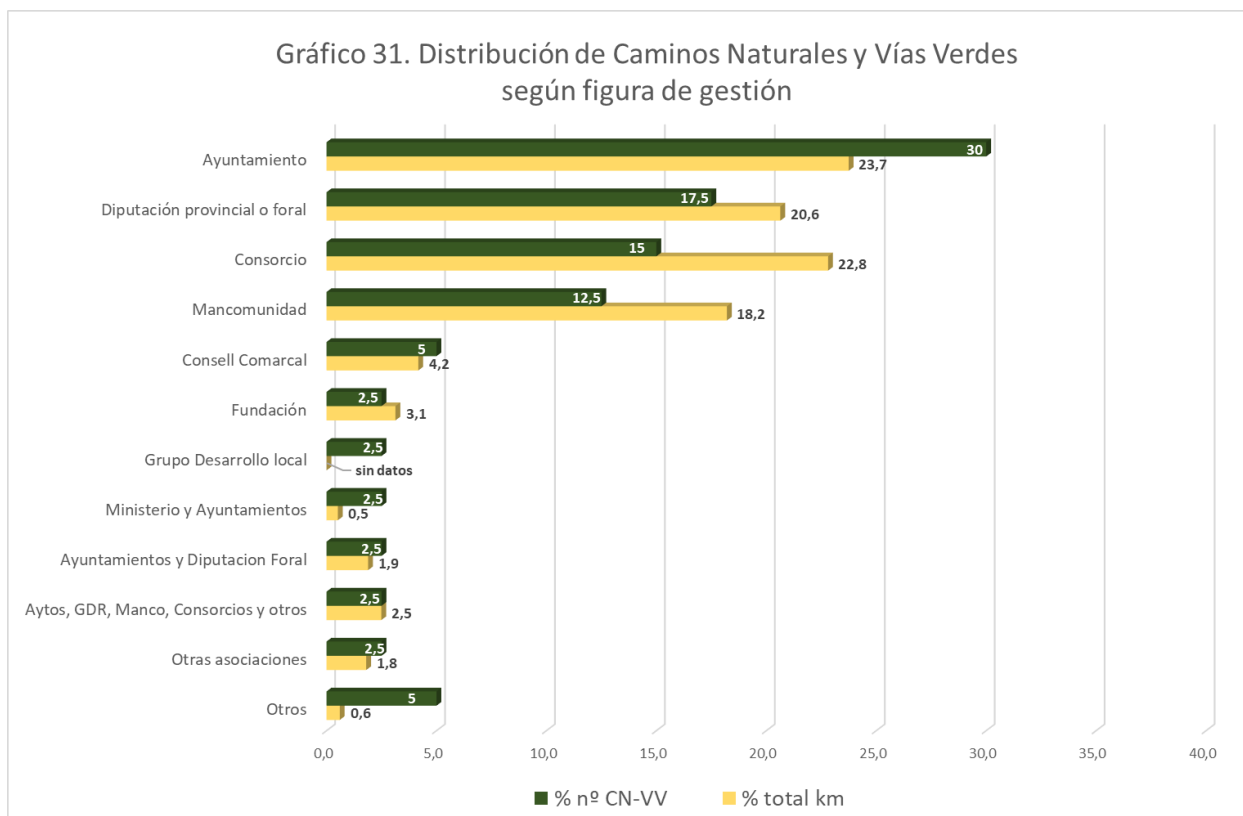
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En la siguiente tabla se presenta un resumen de las respuestas recogidas entre los gestores de los CN-VV según las figuras de gestión. La mayoría de las entidades que gestionan los CN-VV son los ayuntamientos, si bien proporcionalmente el número de km. que gestionan es relativamente menor (23,1 km de media) que en otras figuras como los Consorcios y Mancomunidades (44,3 y 42,4 km de media) y las Diputaciones (34,3 km de media).

*Tabla 14. Caminos Naturales -Vías Verdes según figuras de gestión*

<b>Figura de gestión</b>	<b>Km.</b>	<b>% total km</b>	<b>Nº de CN-VV</b>	<b>Promedio Km/entidad</b>
Asociación de Aytos. Grupos de desarrollo local, mancomunidades, consorcios y otras entidades	29	2,5	1	29,0
Ayuntamientos	276,6	23,7	12	23,1
Ayuntamientos y Diputación Foral	22	1,9	1	22,0
Consell Comarcal	48,6	4,2	2	24,3
Consorcio	265,7	22,8	6	44,3
Diputación provincial o foral	240,4	20,6	7	34,3
Fundación	36,5	3,1	1	36,5
Grupo Desarrollo local		s.d.	1	s.d.
Mancomunidad	212,1	18,2	5	42,4
Ministerio y Ayuntamientos	6	0,5	1	6,0
Otras asociaciones	21	1,8	1	21,0
Otros	7	0,6	2	3,5
<b>Total</b>	<b>1164,9</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>29,1</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Con respecto a la información obtenida en el estudio de 2014, decir que ha aumentado la proporción de CN-VV gestionados directamente por ayuntamientos, en detrimento del peso relativo que en aquel año tenían los consorcios. Quizá sea debido a los efectos derivados de la reforma de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público<sup>8</sup> o al poco tiempo que algunos itinerarios, con la obra recién terminada, han tenido para constituirse.

Finalmente, hay que apuntar que otro de los requisitos que impone el Ministerio para admitir y financiar la adecuación de itinerarios no motorizados en el marco del Programa de Caminos Naturales, es que los Promotores de la misma, suscriban previamente un compromiso de responsabilidad civil. Un requisito del que se deben encargar de cumplir los entes gestores de cada itinerario.

<sup>8</sup> Federico A. Castillo Blanco. *La incidencia de la nueva Ley de Régimen Jurídico del Sector Público en los instrumentos de cooperación del Estado Autonómico: especial referencia a los consorcios públicos* <http://laadministraciondia.inap.es/noticia.asp?id=1507211#nota29>



#### 2.4.1. Inversiones en mantenimiento y gestión de los CN – VV

A continuación se analizan las inversiones en mantenimiento y gestión para el periodo 2014 – 2018, partiendo de las respuestas obtenidas mediante la presente encuesta. Es importante reseñar que se incluyen sólo los datos de los CN-VV que han contestado a esta pregunta. Los datos son muy dispares por lo que el análisis de los mismos se ha realizado considerando los promedios y en función de las diferentes longitudes de los itinerarios.

Con la lectura de datos aportados se ha elaborado la siguiente tabla sintética que presenta las cifras declaradas por las entidades gestoras, en concepto de inversión de mantenimiento y gestión. Para ello, se ha recogido la inversión máxima anual en euros en el período 2014-2018. Como cifras globales, el promedio es de algo más de 1.500 €/km en mantenimiento y poco más de 900 €/km para gestión. No obstante, estas cifras de conjunto no pueden ocultar las diferencias bastante significativas entre unos casos y otros. Los itinerarios con mayor inversión por kilómetro tienen su máximo en el CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba) con casi 7.700 €/km. Esto es debido a que en la actualidad el área de medio ambiente de la Diputación Provincial de Córdoba se encuentra en proceso de puesta en valor de la infraestructura, tras muchos años de abandono y problemas jurídicos ya resueltos con ADIF.

A continuación, en este ranking de inversión, está el CN-VV del Plazaola (tramo Navarra) con 6.150 €/km. Entre 5.000 y 2.000 €/km están el CN-VV del Trenillo (Quintanar), los CN-VV de Girona (Carrilet I y II y Ferro i Carbó), CN-VV del Esla y CN-VV de La Sierra. En el lado opuesto, con una inversión de menos de 500 €/km cabe señalar los casos de CN-VV del FC. Vasco Navarro (tramo Zúñiga - Estella), CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta), CN-VV Vía de La Plata y CN-VV de los Molinos del Agua.

*Tabla 15 Inversiones en mantenimiento y gestión entre 2018-2014 en los Caminos Naturales – Vías Verdes*

Camino Natural- Vía Verde	Km	Máximo anual 2018-2014		Máximo anual 2018-2014 x km	
		Mantenimiento	Gestión	Mantenimiento	Gestion
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	74	48.000,00	-	648,65	-
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Zúñiga-Murieta)	29	12.000,00	-	413,79	-
CN-VV del Esla	11	25.345,44	-	2.304,13	-
CN-VV de los Molinos del Agua	36	3.000,00	-	83,33	-
CN-VV de Almazora	34,1	30.000,00	-	879,77	-
CN-VV Maigmó	22	40.000,00	-	1.818,18	-
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	23,6	7.356,02	-	311,70	-
CN-VV del Carrilet I y II y Ferro i Carbó	112	365.000,00	-	3.258,93	-
CN-VV del Noroeste	78	40.000,00	233.406	512,82	2.992,38
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	1,9	9.000,00	-	4.736,84	-
CN-VV de la Campiña (Córdoba)	28	215.419,00	-	7.693,54	-
CN-VV Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	43,7	-	11.000,00	-	251,72
CN-VV del FC. Vasco Navarro (Sto. Toribio-Kampezu)	27,2	40.500,00	-	1.490,61	-
CN-VV de La Safor (Gandía)	4	6.000,00	-	1.500,00	-
CN-VV Vía de La Plata. PNRD	21	5.000,00	500,00	238,10	23,81
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	32	197.000,00	-	6.156,25	-
CN-VV del Tren Burra	29,8	30.000,00	-	1.006,71	-
CN-VV de La Sierra	36,5	80.789,46	335.963,48	2.213,41	9.204,48
<b>TOTAL</b>	<b>643,77</b>	<b>982.121,01</b>	<b>580.369,48</b>	<b>1.525,58</b>	<b>901,52</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En lo que se refiere a la ratio costes de mantenimiento anual por kilómetros, si bien la cifra de algo más de 1.500 euros de 2018 se ha incrementado con respecto a 2014, (aproximadamente cifrada en 1300 €/km) dista aún bastante de los 4.000 €/km de 2008. Realmente significa una pérdida de calidad del firme en estos itinerarios, debido a esta reducción de inversiones en mantenimiento.

Tan solo en cuatro casos han facilitado los datos desglosados sobre los gastos de gestión, existiendo una gran diferencia entre el CN-VV de la Sierra y el CN-VV del Noroeste con cifras anuales de más de 335.000 € y 233.000 € respectivamente. El caso del Santander-Mediterráneo (Alfoz-La Bureba) con una cifra de 11.000 € en 2018, y el dato del CN-VV Vía de La Plata con un gasto puntual de 500 € anuales (2016 y 2017).

Comparando estos datos con los obtenidos en la encuesta en 2014, existen varios casos en los que se tienen cifras que permiten analizar la evolución de las inversiones. Así los recogemos en la siguiente tabla, que refleja los máximos de inversión en mantenimiento y gestión para los períodos 2009-2013 (encuesta de 2014) y 2014-2018 (encuesta de 2018).

Con los datos agregados de los 13 casos comparados se aprecia un incremento de las inversiones, tanto en mantenimiento como en gestión (si bien aquí solo se tienen datos de dos itinerarios CN-VV de la Sierra y Plazaola tramo Navarra). Aunque las cifras absolutas puedan significar un aumento considerable, casi 300.000 euros en mantenimiento, en términos relativos en función de los km de longitud apenas supone un incremento de 130,86 € más por km en mantenimiento y 511,33 € más por km en gestión (cifras poco significativas para el conjunto de años considerados).

Leyendo los casos comparados existen situaciones distintas entre ellos. Ha disminuido la inversión en mantenimiento (CN-VV de la Sierra, Sierra de Alcaraz, Esla y CN-VV de Girona), frente a otros en los que ha aumentado la misma, especialmente en el caso del Plazaola (tramo Navarra), y algo menos significativo en Almanzora y Noroeste.

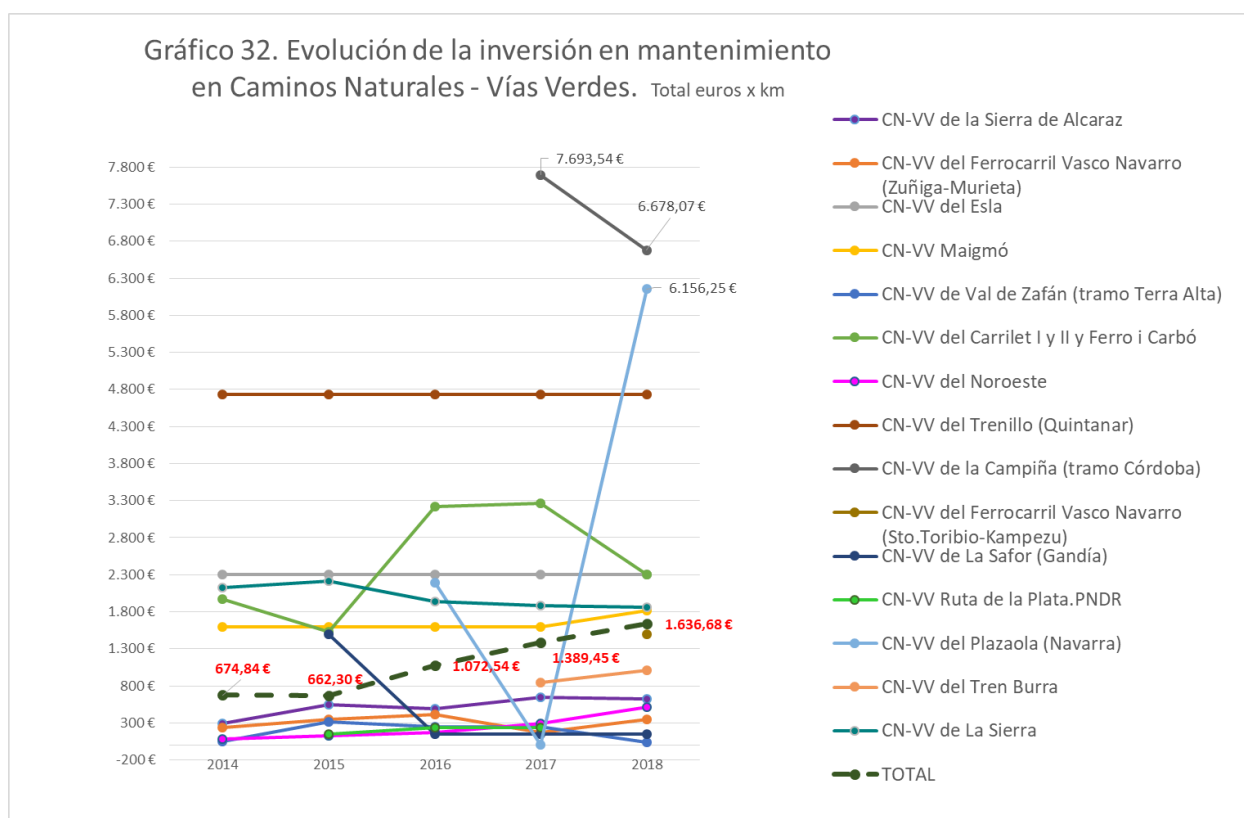
Tabla 16 Comparativa de las inversiones realizadas en mantenimiento y gestión entre 2009-2018 en los Caminos Naturales – Vías Verdes

NOMBRE DEL CAMINO NATURAL - VÍA VERDE	LONGITUD km	MAX ANUAL 2009-2013		MAX ANUAL 2018-2014		MAX ANUAL 2009-2013 X KM		MAX ANUAL 2018-2014 X KM	
		MANTENIMIENTO	GESTION	MANTENIMIENTO	GESTION	MANTENIMIENTO	GESTION	MANTENIMIENTO	GESTION
CN-VV Verde de La Sierra	36,5	104.116,78	132.077,30	80.789,46	335.963,48	2.852,51	3.618,56	2.213,41	9.204,48
CN-VV de los Molinos del Agua	36	260.000,00	- €	3.000,00	- €	7.222,22	- €	200,62	- €
CN-V de Almazora	34,1	15.000,00	- €	30.000,00	- €	439,88	- €	879,77	- €
CN-VV del Noroeste	78	38.500,00	- €	40.000,00	233.406,00	493,59	- €	512,82	2.992,38
CN-VV de La Safor*	4	- €	- €	6.000,00	- €	- €	- €	1.500,00	- €
CN-VV del Maigmó	22	- €	- €	40.000,00	- €	- €	- €	1.818,18	- €
CN-VV Trenillo (Quintanar)*	1,9	5.000,00	- €	9.000,00	- €	2.631,58	- €	4.736,84	- €
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	74	56.050,00	- €	48.000,00	- €	757,43	- €	648,65	- €
CN-VV del Esla	11	27.437,71	- €	25.345,44	- €	2.494,34	- €	2.304,13	- €
CN-VV del Carrilet I y II y Ferro i Carbó	112	371.343,69	- €	365.000,00	- €	3.315,57	- €	3.258,93	- €
CN-VV Val de Zafán (Terra Alta)	23,6	- €	- €	7.356,02	- €	- €	- €	311,70	- €
CN-VVI FC. Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)*	27,17	5.800,00	- €	40.500,00	- €	213,47	- €	1.490,61	- €
CN-Vía Verde del Plazaola (Navarra)	32	25.000,00	60.000,00	197.000,00		781,25 €	1.875,00	6.156,25	- €
<b>TOTAL</b>	<b>492,27</b>	<b>686.578,77</b>	<b>192.077,30</b>	<b>981.121,01</b>	<b>580.369,48</b>	<b>1.394,72</b>	<b>390,19</b>	<b>1.525,28</b>	<b>901,52</b>

\* Se contemplan los datos referidos a los tramos de la última encuesta, si bien puede que no coincidan exactamente

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

En cuanto a la evolución de las inversiones en el período 2014-2018, en el siguiente gráfico se recogen los datos aportados por los gerentes. La cifra total de inversión por kilómetro ha aumentado casi 1.000 euros (961,84€) en estos cuatro años. No obstante, este dato agregado y la tendencia de crecimiento, oculta situaciones muy diferentes entre los distintos itinerarios. Así, los datos de Plazaola (Navarra) muestran un aumento desde los 2.187,50 € en 2016 hasta los 6.156,25 € en 2018 y de alguna manera, condicionan la tendencia global.

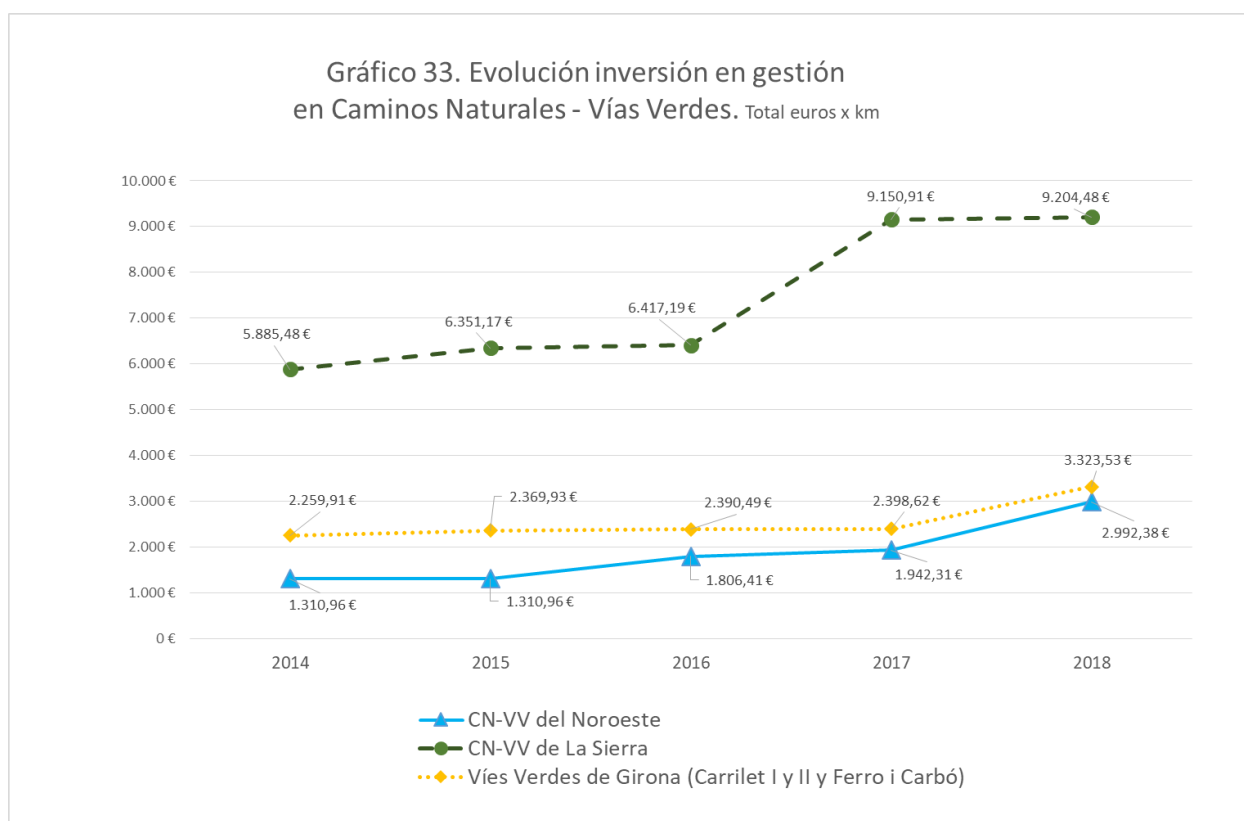


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

La mayoría de los CN-VV que han aportado datos mantienen una cierta estabilidad de inversión anual. Si bien las diferencias de cifras por km se deben principalmente a la desigual longitud de los trazados. CN-VV Trenillo en Quintanar con apenas 2 km, o CN-VV del Esla con 11 km frente otros como CN-VV del Noroeste y CN-VV Sierra de Alcaraz con 78 y 74 km respectivamente, que cuentan con un dato menor por kilómetro, lo cual resulta lógico por la amortización de gastos fijos en personal, maquinaria, etc.

En algunos casos se produce un descenso en el dato de 2018, como los CN-VV de Girona o CN-VV de la Campiña. En este sentido es necesario considerar que la encuesta se realiza antes de finalizar el año y es probable que el dato no esté cerrado en el momento de ofrecer las respuestas. Con tendencia ligeramente a la baja estarían el CN-VV de la Sierra que ha reducido en 264,4 € por kilómetro la inversión en mantenimiento en estos cuatro años.

En el siguiente gráfico se presentan los datos de evolución de la inversión en gestión que han sido facilitados de manera completa por el CN-VV de la Sierra, CN-VV del Noroeste y CN-VV de Girona. Hay que tener en cuenta que en la mayor parte de los casos es complicado establecer el presupuesto en gestión, dado que estos itinerarios forman parte de los recursos que en conjunto, deben gestionar las administraciones públicas y por tanto, se desconoce este dato de forma desagregada.

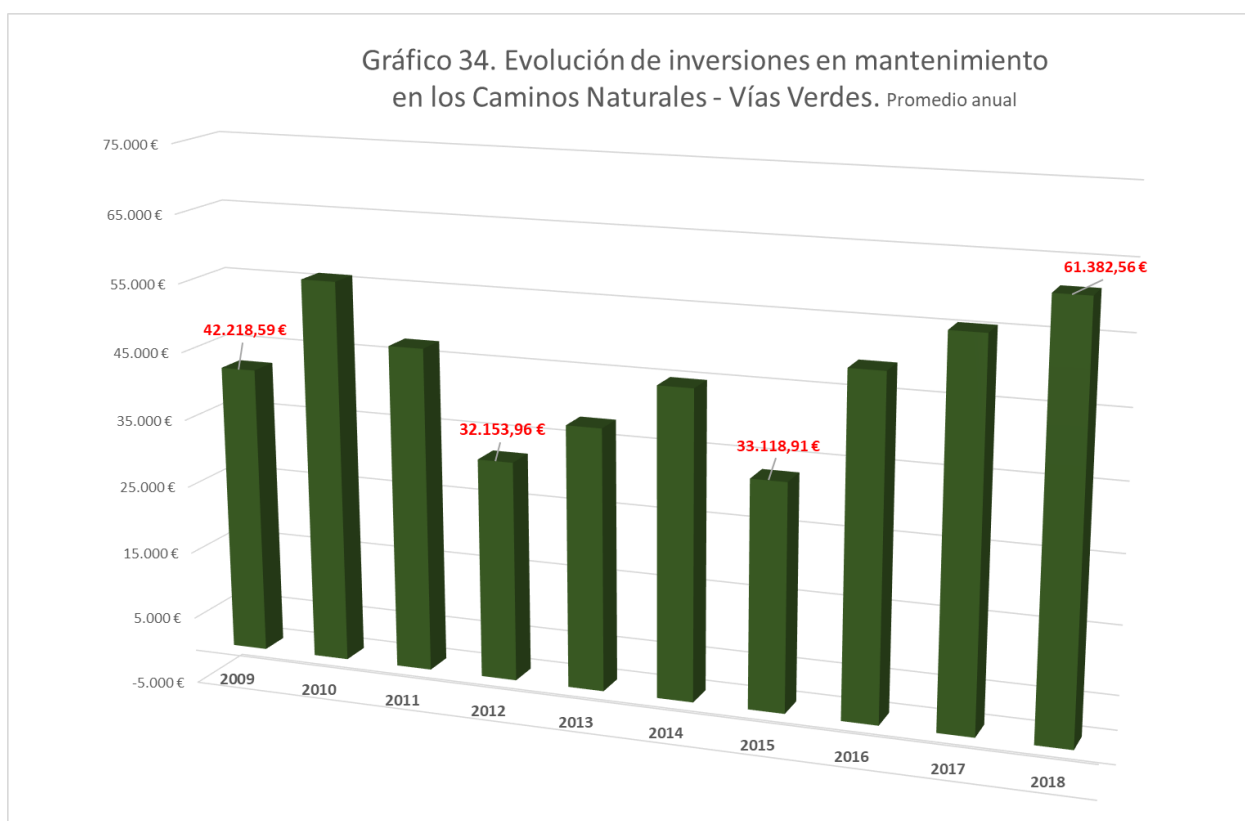


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En muchos de los casos es posible que este importe esté contemplado de manera conjunta como mantenimiento y gestión y por ello, sea complicado diferenciarlo en dos tipos de gastos. A pesar de las diferencias en las cifras por kilómetro, la tendencia es bastante semejante y muestra incrementos notables en ambos casos. Confirma así

que a mayor inversión, mayores resultados en promoción y aprovechamiento turístico y por ende, mayor impacto socioeconómico.

Considerando los datos de estudios anteriormente citados, se ha elaborado el siguiente gráfico que presenta promedios anuales por recorrido en cuanto a inversión en mantenimiento. La evolución muestra tras un incremento inicial en 2010, un descenso entre 2011 y 2013, recuperación en 2014 y descenso en 2015. Desde entonces toma una tendencia al alza que se mantiene a partir de 2016 hasta la actualidad. Sin duda esto en correlación a la recuperación económica que se viene produciendo en los dos últimos años.

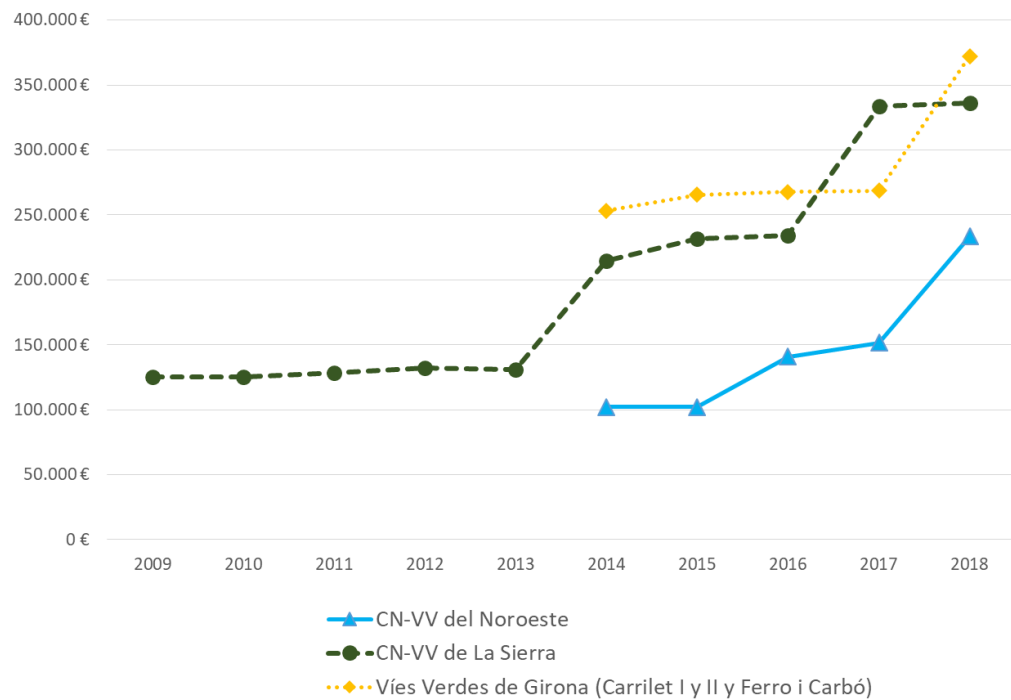


Fuente: Encuestas a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

En cuanto a la inversión total en gastos de gestión, la comparativa de datos entre ambas encuestas sólo se puede realizar parcialmente con los datos de las tres entidades antes mencionadas CN-VV de la Sierra, CN-VV del Noroeste y CN-VV de Girona, que por otra parte, se trata de algunas de las estructuras de gestión más activas. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la tendencia de inversión es ascendente en todos los casos, convirtiéndose en una apuesta consolidada por

mantener estas infraestructuras verdes como dinamizadoras de los territorios rurales en las que se ubican.

Gráfico 35. Evolución de inversiones en gestión. Datos absolutos

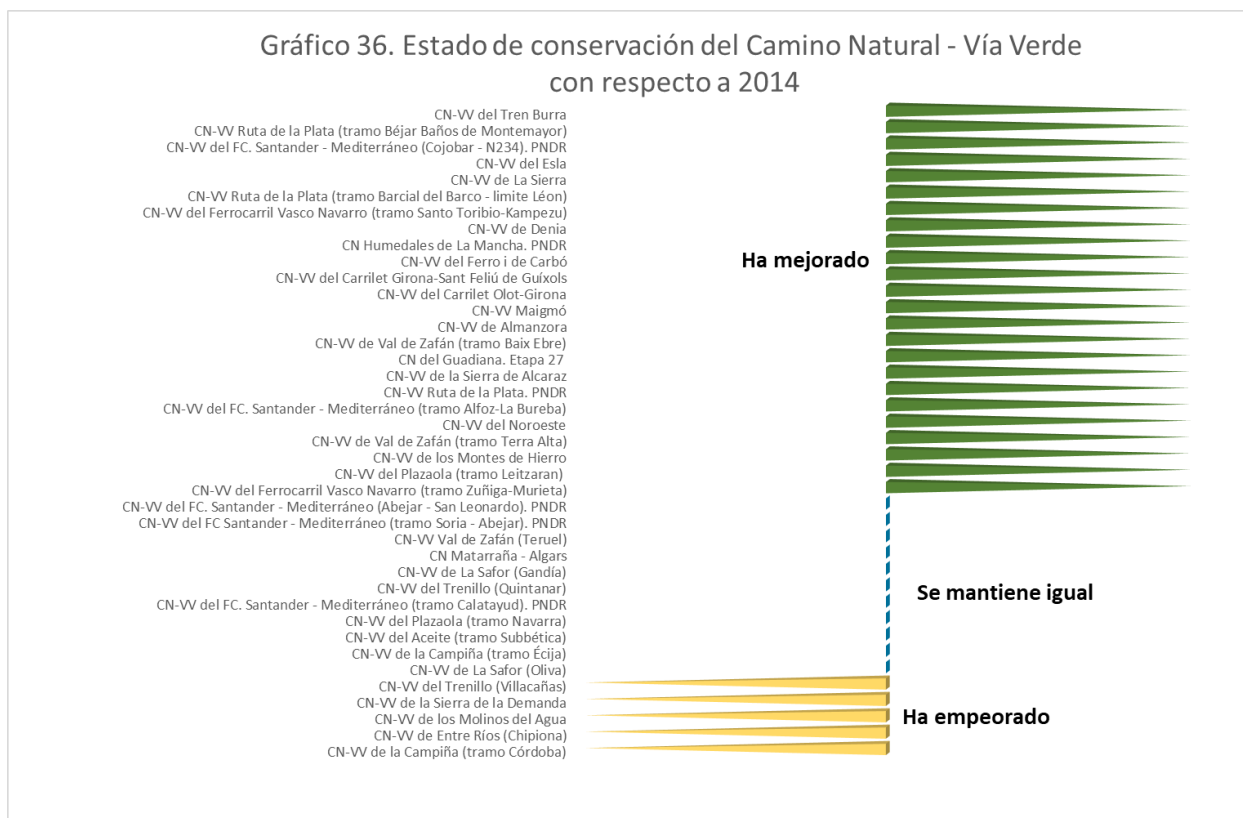


Fuente: Encuestas a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

#### 2.4.2. Estado de conservación y accesibilidad de los CN – VV

En el cuestionario se planteaba a los gerentes reflexionar sobre la evolución del estado de conservación del CN-VV con respecto a la situación de 2014. Del total de 40 respuestas obtenidas, 24 (60%) consideran que el estado de conservación ha mejorado, frente a 11 (27,5%) que considera que se mantiene igual y 5 (12,5%) que manifiestan un empeoramiento.

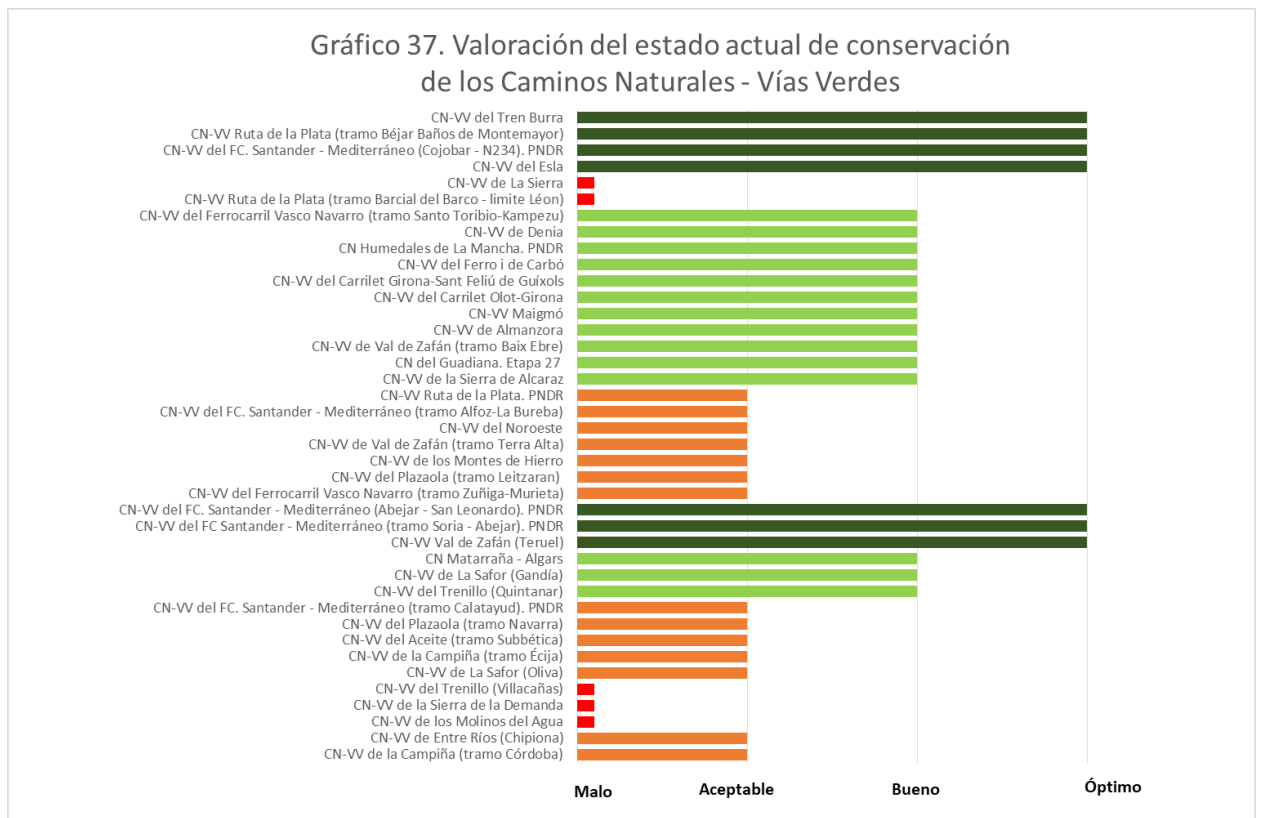




Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

De los cinco casos que manifiestan el deterioro del estado de conservación, tres consideran que el estado actual es malo (CN-VV de los Molinos del Agua, Sierra de la Demanda y Trenillo en Villacañas) y los otros dos, como aceptable (CN-VV de la Campiña en Córdoba y Entre Ríos en Chipiona).

El gráfico mostrado a continuación, presenta la valoración del estado actual. También permite observar aquellos que son valorados como una situación de conservación óptima: en total 7 casos. La mayoría de ellos coincidentes con una reciente terminación de las obras (Santander-Mediterráneo en todos sus tramos y Vía de La Plata). Otros que consideran que han mejorado y que su situación es óptima son: CN-VV Val de Zafán (Teruel), CN-VV del Esla y CN-VV del Tren Burra.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En el caso de los 24 itinerarios que manifiestan una mejora del estado de conservación, dos de ellos declaran un estado actual malo: CN-VV Vía de La Plata entre Barcial del Barco y límite León y CN-VV de La Sierra.

En este último, se debe puntualmente al estado actual –en el momento de contestar la encuesta– por los daños causados debido al temporal acaecido en marzo 2018, que afectó gravemente a la casi totalidad del camino, con cierre de túneles, caídas de terraplén y problemas del firme que exigieron el cierre parcial del itinerario en determinados tramos. No obstante, durante 2018 se ha ido reparando parcialmente con fondos propios de la Fundación Vía Verde de la Sierra. En el momento de contestar la encuesta esta entidad de gestión se encontraba a la espera de nuevas obras de rehabilitación y mejora, así como de los fondos que lo hicieran posible, procedentes de otras administraciones como Diputación provincial de Cádiz, Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía o del propio Ministerio. De ahí esa valoración. Sabemos que, en el momento de redacción del presente informe, la vía

verde ya había mejorado gracias a las inversiones recibidas de la Diputación de Cádiz<sup>9</sup>.

Otros siete itinerarios, dan una valoración tan sólo aceptable: CN-VV del FC Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella), Plazaola (tramo Leitzaran), Montes de Hierro, Val de Zafán (Terra Alta), CN-VV del Noroeste, CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba) y Vía de La Plata. En conclusión, se puede afirmar que, a pesar del esfuerzo inversor y dado el creciente aprovechamiento turísticos de los CN-VV, es preciso recuperar, mantener e incluso incrementar el gasto de mantenimiento. Con ello se garantizan unos recorridos de calidad, acordes con los criterios de accesibilidad universal que se promocionan, especialmente en el caso de los Caminos Naturales-Vías Verdes.

Con respecto a la valoración de comodidad, facilidad y accesibilidad de los CN-VV, en la encuesta se preguntaban varias cuestiones como la valoración global, porcentaje de accesibilidad parcial de los itinerarios, medidas implementadas y detalle de puntos negros o importantes obstáculos para la accesibilidad universal.

Del total de respuestas recibidas, la mayoría (60%) considera los itinerarios como accesibles para todas las personas, incluidas las personas con discapacidad. En este sentido es importante incidir en esta cuestión ya que estos caminos y en especial, las vías de ferrocarril en desuso, por sus características de escasa pendiente y acondicionamiento se constituyen en un destino de acceso universal. No obstante, 12 de las 40 respuestas (30%) informan de la falta de accesibilidad de los recorridos y restringen esta únicamente a una parte de los mismos.

Tabla 17. Grado de accesibilidad de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Nombre del Camino Natural – Vía Verde	% total
CN del Guadiana. Etapa 27	10%
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	10%
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	20%
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)	50%
CN-VV de la Sierra de la Demanda	70% (*)
CN-VV de La Safor (Oliva)	80%
CN-VV de La Sierra	80%
CN-VV Maigmó	90%
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	sin especificar
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	sin especificar
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)	sin especificar
CN Matarraña - Algars	sin especificar

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

<sup>9</sup> [La Vía Verde de la Sierra vuelve a ser transitable en todo su recorrido](#)

El CN-VV de la Sierra de la Demanda aparece marcado con un asterisco (\*). Esto se debe a que su valoración es del todo subjetiva, dado que se ha valorado como accesible el 70% de esta vía, siendo precisamente una de las vías menos accesibles del panorama estatal. Se desconocen en ella por completo las necesidades de las personas con necesidades especiales. En concreto este itinerario cuenta con graves problemas estructurales con dos importantes túneles sin recuperar, importantes desmontes de terraplenes a lo largo de todo el trazado, trazados alternativos con pendientes del 12%, mal estado del firme, etc.

En sentido inverso, es probable, que la respuesta acerca del CN-VV Baix Ebre esté infravalorada, o que el gestor valorando el itinerario, lo haya hecho de manera más crítica y exigente. O pensando en todo tipo de discapacidades (visual, auditiva, física, cognitiva) lo que ha provocado que haya valorado el nivel de accesibilidad de la ruta únicamente en un 20%.

Todo ello, hace recomendable leer con enorme cautela estos resultados, y realizar estudios específicos técnicos homologados sobre accesibilidad en los trazados.

Es importante reseñar que en algunos casos de falta de accesibilidad se corresponden con itinerarios cuyo acondicionamiento ha sido relativamente reciente. Esta falta de accesibilidad se debe, según las declaraciones de los encuestados, al acabado de la traza con la gravilla suelta de bastante gramaje. Un ejemplo son los casos del Trenillo en Villacañas, en el Santander Mediterráneo (tramo Soria) y en la Vía de La Plata (Barcial del Barco-límite de León). En otros casos, es por la escasa y discontinua inversión en mantenimiento, y la existencia de importantes “puntos negros” (Sierra de la Demanda).

Tan solo 15 de los 40 itinerarios han implementado medidas para mejorar la accesibilidad de los trayectos. Se mencionan distintas intervenciones puntuales como las siguientes:

- Mantenimiento de pequeñas rampas (CN-VV del Esla)
- Acondicionamiento de tramos más deteriorados (CN-VV Maigmó)
- Semáforo para cruzar carretera general; mejora general del firme, ensanchamiento de puentes, eliminación de desniveles (aceras, tapas de

- registro de servicios) y adquisición de más bicicletas adaptadas (en CN-VV Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols)
- Mejora del firme, colocación de pasarelas para evitar escaleras (CN-VV del Noroeste)
  - Adquisición de bicicletas adaptadas, adaptación para personas con discapacidad visual (10km): guía en ruta, app, guías y señalización en braille y colaboración en actividades promoción turismo accesible (CN-VV Ferro i Carbó).
  - Instalación de dos plazas de aparcamiento adaptado en inicio del CN-VV (Denia).
  - Iluminación automática en túnel (La Safor en Gandía)

Con carácter más general estaría el trabajo que está realizándose en el CN-VV del Plazaola (Navarra) donde se contempla un plan de accesibilidad del camino en ejecución. Otro ejemplo es el de la participación de los CN-VV de Girona y Sierra en programas y proyectos para la mejora continua de este aspecto.

Reseñar las acciones que se han desarrollado desde el CN-VV de la Sierra (Cádiz): equipamientos (audio guías, mobiliario) y rehabilitación en centro de interpretación contemplando su accesibilidad. También en la adaptación de los edificios y anexos (bungalow de una sola planta), adecuación y mejora de los aparcamientos y creación de nuevas plazas, construcción de camino peatonal, rampas de acceso, mobiliario exterior adaptado. Igualmente, en la web se incluye un apartado como “Visita Accesible”, en el que se especifica toda la información relativa a la accesibilidad, tanto en los diferentes tramos del camino natural como en sus equipamientos turísticos, y la participación en el proyecto europeo Greenways4all dirigido a la creación de productos turísticos accesibles y con gran cantidad de acciones (Auditorías de accesibilidad, formación, creación y comercialización turística accesible, *testing* de usuarios con discapacidad, etc.)

Finalmente se solicitó a los gerentes que especificasen aquellos puntos críticos con importantes obstáculos desde el punto de vista de la accesibilidad universal. Básicamente la relación expuesta en el siguiente cuadro, se refiere a tramos con una mayor pendiente (superior al 5%), cruces o tramos por carretera, túneles sin iluminación o iluminación deficiente y estado del firme con zahorra compactada en mal estado. También en los casos de Caminos Naturales, que no son antiguos trazados de ferrocarril, esta accesibilidad lógicamente se determina como menor.

Tabla 18. Relación de puntos negros con importantes obstáculos para la accesibilidad universal

Camino Natural – Vía Verde	Respuestas literales
FC. Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	Existen 9 kilómetros del Camino Natural, entre Zubielqui y Murieta, en los que existen tramos con pendientes mayores del 5%. Además, existe un cruce de carretera a la altura de Zubielqui con un arcén estrecho que puede resultar peligroso para sillas de ruedas o bicicletas adaptadas. Existen otros cruces de carretera señalizados pero que pueden resultar peligrosos (en Zufía y Acedo).
Plazaola (tramo Leitzarain)	En el km6 de la vía verde, en la zona Gipuzkoana, tomando como referencia el centro urbano de Andoain, se encuentra el túnel de Inturia, el único dentro del Valle Leitzarain que se encuentra cerrado y desde que se habilitó la vía verde se bordea utilizando una pista forestal. Esta misma pista alternativa presenta desniveles superiores a los de la Vía verde.
CN del Guadiana. Etapa 27	Se trata de un sendero de ribera por lo que la mayor parte del trazado no es accesible para personas con discapacidad
Molinos del Agua	El tramo que va desde mitad de camino de San Juan del Puerto hasta el inicio del camino en Trigueros
Val de Zafán (Baix Ebre)	Hay dos cruces con dos carreteras, debidamente señalizados y los tramos de vía de Roquetas y Cherta transcurren por dentro del municipio.
Maigmó	Túneles por falta de iluminación. Toda la vía Verde es de zahorra compactada.
Carrilet Olot-Girona	Subida del Coll d'en Bas. Subida del Pasteral que obliga a circular un tramo por carretera si no se puede acceder con la bici adaptada o silla de ruedas
Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	Costa de n'Alou, subida. Puentes de Quart y Cassà de la Selva (con proyecto de ampliación)
del Noroeste	Algunos Tramos de Caravaca de la Cruz, Bullas, Mula y Alguazas.
del Trenillo (Quintanar)	Casi todo el trayecto por el mal estado de la gravilla
Ferro i de Carbó	Subida a Ogassa, extrema pendiente para accesibilidad universal.
CN Humedales de La Mancha.	Accesibilidad a alguno de los humedales y algunos tramos de caminos entre lagunas
Denia	Exceso de pendiente en cruce con un camino agrícola, PK 4 de la Vía.
FC. Vasco Navarro (Sto. Toribio-Kampezu)	Puerto de Guereñu
Aceite (tramo Subbética)	Desde la Estación de Luque a la Laguna del Salobral y desde la Estación de Lucena hacia las Navas del Selpillar.
del Plazaola (tramo Navarra)	Túneles (iluminación, personas con discapacidad visual, sensibles a la oscuridad, facilidad de desorientación, miedo a la oscuridad?). Pendientes fuertes en Mugiro y cementerio de Urritza. Cruces de la vía en Urritza y Latasa (peligrosos). Inestabilidad de laderas y desprendimientos en túneles (19 túneles).
CN-VV de la Sierra de la	Puerto del Manquillo

Tabla 18. Relación de puntos negros con importantes obstáculos para la accesibilidad universal

Camino Natural – Vía Verde	Respuestas literales																																																															
Demanda																																																																
CN-VV del Tren Burra	El punto que presenta un poco de dificultad es el acceso a la vía desde el Canal de Castilla en las inmediaciones de la harinera la 30, debido a una pequeña pendiente. Otro tramo que presenta dificultad es el que atraviesa Villamartín de Campos, ya que hay que atravesar el pueblo y se pueden desorientar ya que hay un déficit de señalización																																																															
Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud)	Aquellos que cruzan carreteras a lo largo trazado camino																																																															
del Trenillo (Villacañas)	En todo el trayecto, porque cuando realizaron las obras, la zahorra utilizada es muy basta, y dificulta las sillas de ruedas e incluso cuando se realiza las rutas de bicicleta con la población escolar terminamos con dolor de culo. El firme está fatal y la grava es muy gorda.																																																															
de La Sierra	<p>Cuadro detallado según tipo de pavimento, accesibilidad con silla de ruedas, fuentes accesibles, mobiliario accesible, alquiler bicicletas adaptadas, parking señalizado para personas con discapacidad</p> <p style="text-align: center;">Accesibilidad en los tramos de la Vía Verde de la Sierra</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tramo</th> <th>Longitud</th> <th>Tipo de pavimento</th> <th>Accesibilidad en silla de ruedas</th> <th>Fuentes accesibles</th> <th>Mobiliario accesible</th> <th>Alquiler de bicis adaptadas</th> <th>Parking señalizado para personas con discapacidad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Est. Puerto Serrano/Junta de los ríos</td> <td>9,2 kms.</td> <td>Zahorra / Asfalto</td> <td>✓*</td> <td>✓</td> <td>✗</td> <td>✓</td> <td>✓ Est. de Puerto Serrano</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Junta de los ríos / Estación de Coripe</td> <td>5,8 kms.</td> <td>Zahorra</td> <td>✓</td> <td>✗</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓ Est. de Coripe**</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Estación de Coripe / La Ventilla de Zaframagón</td> <td>7,7 kms.</td> <td>Zahorra</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓ Est. de Coripe</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>La Ventilla de Zaframagón / Estación de Navalagrulla</td> <td>6 kms.</td> <td>Zahorra</td> <td>✓</td> <td>✗</td> <td>✗</td> <td>✗</td> <td>✓ Est. de Navalagrulla</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Estación de Navalagrulla / Colada de Morón</td> <td>3,8 kms.</td> <td>Asfalto</td> <td>✓</td> <td>✗</td> <td>✗</td> <td>✗</td> <td>✓ Est. de Navalagrulla</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Colada de Morón / Estación de Olvera</td> <td>4 kms.</td> <td>Asfalto</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓ Centro de Interpretación de Olvera y Est. de Olvera***</td> </tr> </tbody> </table>		Tramo	Longitud	Tipo de pavimento	Accesibilidad en silla de ruedas	Fuentes accesibles	Mobiliario accesible	Alquiler de bicis adaptadas	Parking señalizado para personas con discapacidad	1	Est. Puerto Serrano/Junta de los ríos	9,2 kms.	Zahorra / Asfalto	✓*	✓	✗	✓	✓ Est. de Puerto Serrano	2	Junta de los ríos / Estación de Coripe	5,8 kms.	Zahorra	✓	✗	✓	✓	✓ Est. de Coripe**	3	Estación de Coripe / La Ventilla de Zaframagón	7,7 kms.	Zahorra	✓	✓	✓	✓	✓ Est. de Coripe	4	La Ventilla de Zaframagón / Estación de Navalagrulla	6 kms.	Zahorra	✓	✗	✗	✗	✓ Est. de Navalagrulla	5	Estación de Navalagrulla / Colada de Morón	3,8 kms.	Asfalto	✓	✗	✗	✗	✓ Est. de Navalagrulla	6	Colada de Morón / Estación de Olvera	4 kms.	Asfalto	✓	✓	✓	✓	✓ Centro de Interpretación de Olvera y Est. de Olvera***
	Tramo	Longitud	Tipo de pavimento	Accesibilidad en silla de ruedas	Fuentes accesibles	Mobiliario accesible	Alquiler de bicis adaptadas	Parking señalizado para personas con discapacidad																																																								
1	Est. Puerto Serrano/Junta de los ríos	9,2 kms.	Zahorra / Asfalto	✓*	✓	✗	✓	✓ Est. de Puerto Serrano																																																								
2	Junta de los ríos / Estación de Coripe	5,8 kms.	Zahorra	✓	✗	✓	✓	✓ Est. de Coripe**																																																								
3	Estación de Coripe / La Ventilla de Zaframagón	7,7 kms.	Zahorra	✓	✓	✓	✓	✓ Est. de Coripe																																																								
4	La Ventilla de Zaframagón / Estación de Navalagrulla	6 kms.	Zahorra	✓	✗	✗	✗	✓ Est. de Navalagrulla																																																								
5	Estación de Navalagrulla / Colada de Morón	3,8 kms.	Asfalto	✓	✗	✗	✗	✓ Est. de Navalagrulla																																																								
6	Colada de Morón / Estación de Olvera	4 kms.	Asfalto	✓	✓	✓	✓	✓ Centro de Interpretación de Olvera y Est. de Olvera***																																																								

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

### 2.4.3. Iniciativas de promoción y en los equipamientos de los CN – VV

Dentro de este apartado de la encuesta a los gerentes de los CN-VV se realizaban una serie de preguntas relacionadas con las principales iniciativas de promoción y las inversiones e iniciativas en trazados y equipamientos, así como actividades de promoción destacadas.

Desde el nacimiento del Programa Vías Verdes se han venido desarrollando diferentes acciones de promoción turística de estos itinerarios, que de manera desigual han ido aumentando su notoriedad en función de los recursos ecoturísticos surgidos en relación con estas infraestructuras verdes.

Hay que distinguir varios tipos de actores paralelos y complementarios que protagonizan las acciones de promoción. Por un lado, los propios promotores y gestores de los Caminos Naturales-Vías Verdes que promocionan cada camino natural con recursos propios provenientes éstos en gran medida de las administraciones autonómicas y provinciales, a través de subvenciones, programas, planes de promoción, etc.

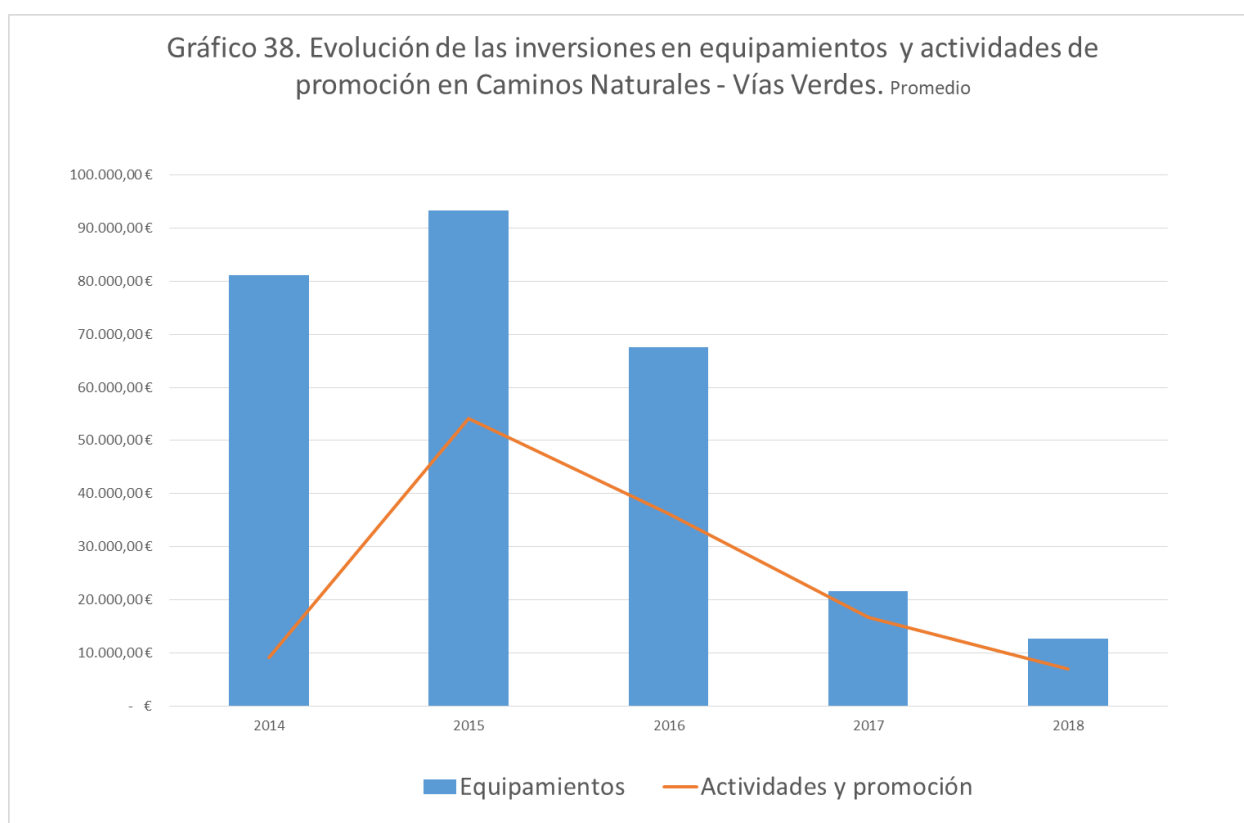
Por otro lado, hay que destacar las acciones de promoción y comunicación llevadas a cabo en el marco del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como las realizadas por el área de Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, para la promoción conjunta de los 125 itinerarios en la actualidad en todo el territorio estatal. A esto, podría sumarse también la promoción que, aunque débilmente, hacen algunas las propias consejerías o áreas de turismo de las diferentes Comunidades Autónomas o Diputaciones dentro de sus planes de promoción turística (por ejemplo con la inclusión de información de estas vías verdes en las páginas webs, folletos o mapas, etc.). Por su parte, conviene señalar que también se realiza algo de promoción (aunque aún escasa) en el exterior por parte de Turespaña, fundamentalmente a través de las OETs y el Plan de Acción anual que la FFE mantiene con Turespaña.

Respecto a los datos obtenidos en la encuesta, es relevante ver que se mantiene el desconocimiento sobre las inversiones en materia de promoción, salvo datos reflejados de iniciativas propias. La información es muy desigual y poco contrastable. La gran mayoría de los encuestados no ha aportado respuestas sobre esta cuestión. Por ello, no se tratará de manera específica de esta pregunta.



Esta circunstancia de desconocimiento, en parte es debida a que los órganos que gestionan los recursos para el mantenimiento no son en ocasiones los mismos que los que invierten en materia de promoción turística. De modo que estos itinerarios que dependen de departamentos o áreas de la administración relacionadas con transportes o medio ambiente, por ejemplo, desconocen por completo lo que el departamento de turismo de su administración invierte en la promoción de este mismo recurso.

En el siguiente gráfico se recogen los promedios de inversión declarados para los cuatro últimos años, y que con la prudencia necesaria –máxime cuando en algunos casos los datos representados corresponden entre 5 y 8 casos del total de entrevistados-, muestran un descenso importante en las cifras de inversión, o al menos un desconocimiento mayor de éstas por parte de los órganos gestores. Además de este descenso también registrar la menor cifra promedio de inversión existente en las actividades de promoción frente a la dotación de equipamientos.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

La enumeración que han aportado de iniciativas e inversiones realizadas en trazados y equipamientos en los últimos años debe considerarse con cierta precaución al no tratarse de una lista exhaustiva ya que sin duda existirán otras acciones de promoción no controladas por los órganos gestores, sino realizadas por otras instancias de la administración provincial y/o regional. De todo ello, cabe pensar que la promoción turística es mayor que la que declaran los gestores que respondieron a esta encuesta y en este cuadro se reflejan intervenciones centradas en equipamientos o mantenimiento del CN-VV.

Tabla 19. Principales iniciativas e inversiones realizadas en trazados y equipamientos desde 2014

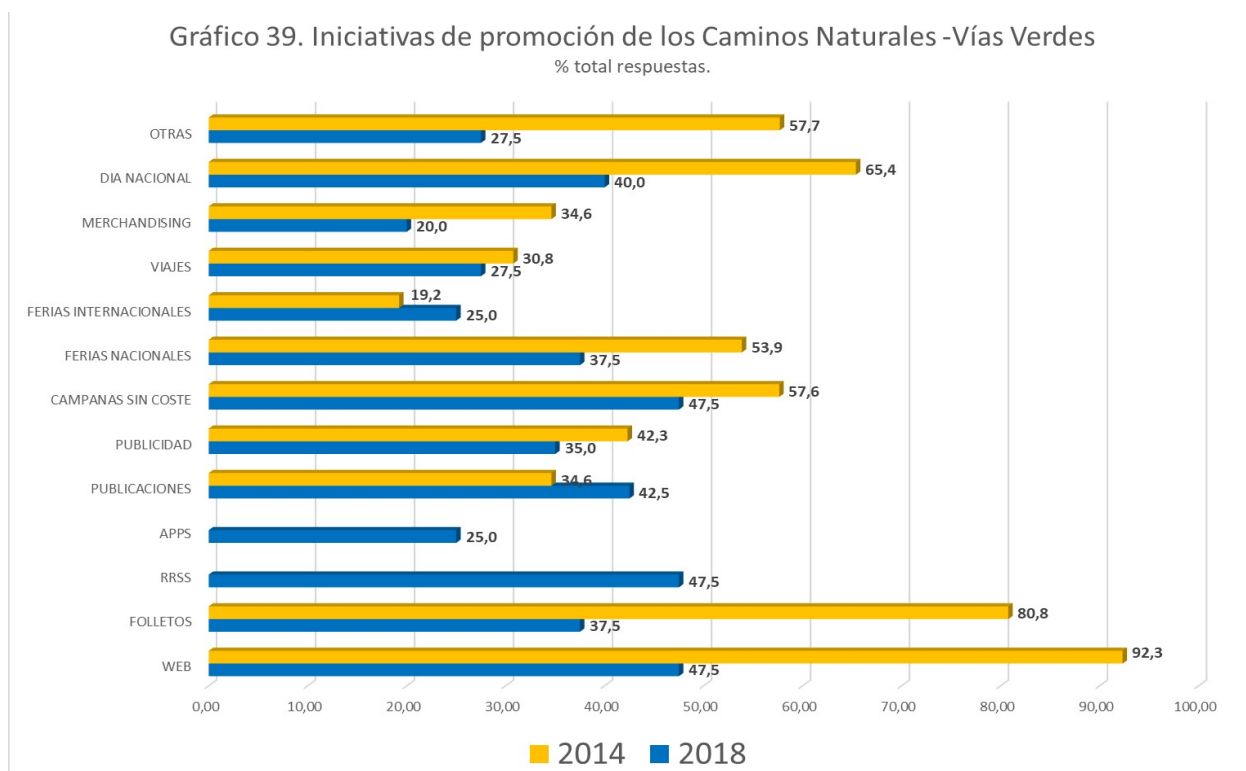
Camino Natural - Vía Verde	Respuestas literales
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran)	<p>1. Año 2015-6, ampliación Centro Visitantes Leitzaran y compra de 20 bicicletas. Gracias a aportación municipal, así como subvención recibida por el Dirección de Medio Rural de Gobierno Vasco, así como la Asociación de Montaña comarcal -Behemendi.</p> <p>2. Año 2017. Programa Subvencionado por el Fondo Europeo Txertatu Merkatuan. Formación y Recuperación de bicicletas que se encontraban en depósito guardia municipal.</p> <p>3. Año 2018. Obras de adecuación del Punto de Información Turística del Centro de Visitantes Leitzaran para su inclusión en Red vasca Itourbask. Aportación municipal y subvención solicitada al Dpto de Medio Rural de Gobierno Vasco</p>
CN-VV del Esla	En los últimos años el Ayuntamiento ha solicitado programas mixtos de formación y empleo dirigidos a la adecuación y mantenimiento de la Vía Verde: Año 2004: 75.344,04 Año 2016: 121.804,8 Año 2017: 122.690,88 Año 2018: 111.473,04
CN-VV de los Molinos del Agua	Arreglo de un paso de agua en la vía verde
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite Léon)	El camino se ha recepcionado en su totalidad en la presente anualidad 2018. Se empezará con las iniciativas a partir de ahora.
CN-VV Maigmó	Programa de Caminos Naturales Ministerio de Medio Ambiente
CN-VV del Noroeste	<p>Estudio de mejora ambiental en la Vía Verde del Noroeste. Importe: 6.655,00€. Financia: Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM). Reparaciones tramo Bullas. 29.300,00€.</p> <p>ITREM Reposición de vinilos en señalética. 3.555,00€ ITREM Obra cierres, mejora áreas de descanso y colocación de bolardos. 7.966,00€. ITREM Reposición de Barandillas. 23.631,00€</p> <p>ITREM Obras mejora acceso a Caravaca. 10.153,00€. ITREM Obras de emergencia. 92.000,00€. ITREM Reparación cubiertas albergues. 5.893,00€. ITREM Reposición barandillas. 34.694,00€. ITREM Recuperación nuevos tramos en Alguazas y Campos del Río. 346.000,00€ (80% FEDER y 20% ITREM) Obras de emergencia. 300.000,00€ aproximadamente. Ministerio de Agricultura.</p>
CN-VV del Ferro i de Carbó	Adaptación para personas con discapacidad visual (10km): guía en ruta, app, guías y señalización en braille. Realizado con financiación FEDER - vía Generalitat de Catalunya
CN Humedales de La Mancha. PNDR	Desde el 2014 se ha realizado la inversión en el Camino Natural por lo tanto toda la inversión del Ministerio en este camino se ha hecho desde el 2015 a esta parte.
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo	Recuperación de tramo antiguo en Antoñana y proyecto de rehabilitación del Túnel de Laminoria

Tabla 19. Principales iniciativas e inversiones realizadas en trazados y equipamientos desde 2014

Camino Natural - Vía Verde	Respuestas literales
Santo Toribio-Kampezu)	
CN-VV de La Sierra	<p>Plan de incremento de la calidad en sus edificios e infraestructuras turísticas 107.437,50 €                      Plan de dinamización de la Vía Verde 122.713,41 €                      Obras de mejora de la dotación interpretativa y acondicionamiento del trazado de la VV 155.854,29 €                      Equipamiento del Antiguo Almacén de Zaframagón 17.749,03 €                      Proyecto de conexión de la localidad de Pruna 102.420,00 €                      Plan de difusión y promoción de la VV y la ITS 123.607,85 €                      Plan de señalización de la VV 74.444,65 €                      Plan de adaptación de la VV a las nuevas tecnologías 142.810,56 €                      Plan de adaptación de la VV a la accesibilidad universal 28.314,00 €                      TOTALES 875.351,29 €</p> <p><b>Proymit “Vía Verde de la Sierra”. Junta de Andalucía.</b>  <b>Proyectos de mejora Diputación Provincial de Cádiz.</b> Varios proyectos de arreglos llevados a cabo en la Vía Verde de la Sierra (limpieza, bacheado, iluminación de túneles....  <b>Proyecto “Turismo Accesible en Vías Verdes Europeas: Vías Verdes para todos (Greenways4all)” 2017.</b> presupuesto total de 166.148,60 €  <b>Proyecto “GREENWAYS OUTDOOR”.</b> presupuesto total de 329.590,00 €</p>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Finalmente, preguntamos por las iniciativas de promoción que desde la entidad gestora se vienen realizando en los últimos años, y en comparación con los datos recogidos en 2014, las respuestas obtenidas se expresan en el siguiente gráfico.



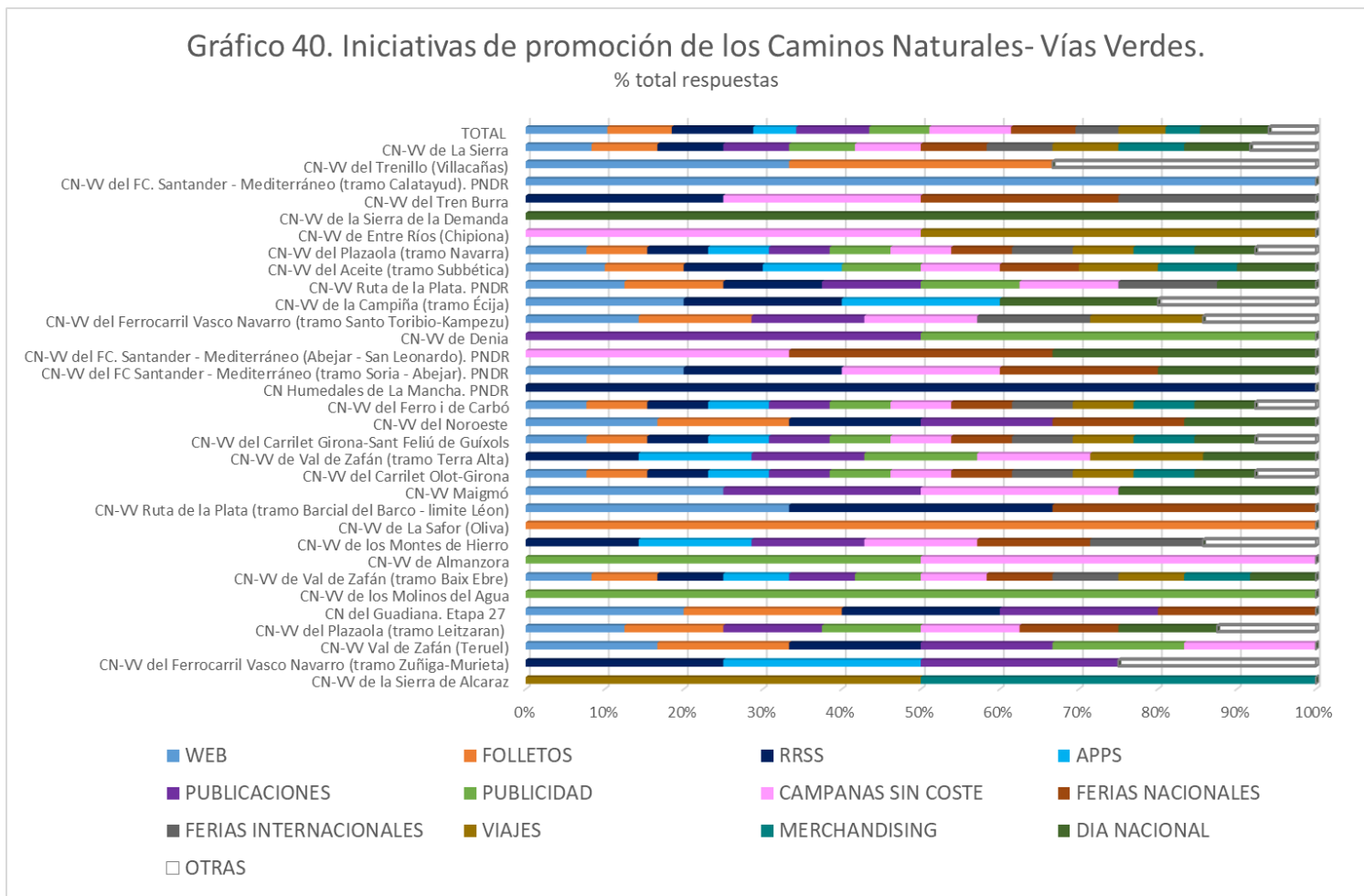
Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

Así, los mayores porcentajes en 2018 se concentran en las acciones digitales web y redes sociales y campañas sin coste (47,5%), seguido de las publicaciones (42,5%). Estos datos son especialmente diferentes con respecto a las respuestas en 2014, donde medios como webs, folletos, campañas sin coste, ferias nacionales y celebración del día nacional de las vías verdes, tenían porcentajes superiores al 50 %. Esta tendencia manifiesta una reducción significativa de las iniciativas de promoción, en parte en consecuencia con la composición de la muestra que incluye itinerarios con poco tiempo de promoción y gestión de estos CN-VV que aún apenas han iniciado acciones de comunicación.

A pesar de la reducción del porcentaje del uso de las páginas web, se mantiene la importancia de los canales digitales, (redes sociales y apps). Otro dato significativo es el aumento proporcional de presencia en ferias internacionales y el aumento de publicaciones. En el caso contrario está, una reducción importante del uso de folletos, reducción de la celebración del día nacional de las vías verdes y la presencia en ferias nacionales y las iniciativas de merchandising. Sin duda en todos los casos en conexión con una reducción de las inversiones en estos años.

En definitiva, la mayoría de los CN-VV utilizan estrategias multicanal para la promoción, exceptuando CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba) que no ha facilitado los datos. Un 12,5 % tan solo utiliza básicamente un canal. Son los casos de: CN-VV de los Molinos del Agua (publicidad), La Safor en Oliva (folleto), CN Humedales de La Mancha (redes sociales), Sierra de la Demanda (día nacional de las vías verdes), y CN-VV del Santander - Mediterráneo en Calatayud (web).

En una lectura detallada de las respuestas por cada uno de los CN-VV que han aportado datos, y tal como se aprecia en el siguiente gráfico, pueden verse diferencias significativas.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

De los 13 tipos de acciones sugeridas en el cuestionario para la promoción, existen algunos itinerarios que apenas utilizan una o dos, como el caso de CN-VV Molinos del Agua (solo publicidad); CN Humedales de la Mancha (sólo redes sociales); CN-VV del Santander - Mediterráneo en Calatayud (solo vía web); Almanzora (publicidad y campañas sin coste).

Existen algunos CN-VV que no se promocionan ni vía web, ni redes sociales. Son los casos CN-VV de los Molinos del Agua, Almanzora, La Safor en Oliva, Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo), Denia, Entre Ríos (Chipiona) y Sierra de la Demanda. A estos, añadir los que aún no utilizan las redes sociales: Plazaola (Leitzarán), Maigmo, FC. Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu), Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud) y Trenillo (Villacañas).

En el otro extremo se sitúan los gestores que utilizan una estrategia multicanal más diversificada: CN-VV de Girona (Carrilet I y II, y Ferro i Carbó), Plazaola en Navarra, CN-VV de la Sierra, y Val de Zafán (Baix Ebre). Coinciden todos ellos con itinerarios con mayor experiencia en la promoción y consolidación de acciones de promoción turística. Estos recorridos realizan viajes de familiarización (fam trip o press trip), modalidad de promoción a la que hay que añadir Val de Zafán en Terra Alta, CN-VV del Aceite (Subbética).

Del total de 40 respuestas, 17 no disponen de folletos. Esto ya sea por tratarse de recorridos con poco tiempo de promoción como Santander-Mediterráneo (tramo Soria – Abejar, Abejar - San Leonardo y tramo Calatayud) o CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León), CN Humedales de la Mancha. Incluso en otros casos con mayor tiempo desde que se finalizó el acondicionamiento, no carecen de este tipo de acción de promoción (Sierra de Alcaraz, Molinos del Agua, Almanzora, Entre Ríos en Chipiona, Maigmo, Sierra de la Demanda, Tren Burra). En otros casos, se ha contestado en sentido negativo a esta pregunta dado que la información sobre el camino se incluye en otros más genéricos de tipo comarcal: CN-VV Val de Zafán en Terra Alta.

## **2.5. Empleo, formación y desarrollo local.**

Uno de los objetivos centrales del **Programa de Caminos Naturales** es la **generación de empleo en el área de influencia de estos itinerarios, impulsando la dinamización socioeconómica y la diversificación de la economía eminentemente rural** activando la aparición de nuevas actividades económicas asociadas al aprovechamiento turístico de estas infraestructuras verdes.

Las inversiones públicas en los caminos naturales-vías verdes pretenden incentivar y motivar la iniciativa privada hacia la captación de público del ecoturismo y turismo activo. Esto generalmente fuera de las temporadas de verano, al tratarse de población nacional y extranjera no supeditadas al calendario laboral y que eligen estos destinos de interior para la práctica del cicloturismo y senderismo. Para ello es preciso que el sector empresarial se implique y participe en el desarrollo de estos itinerarios.

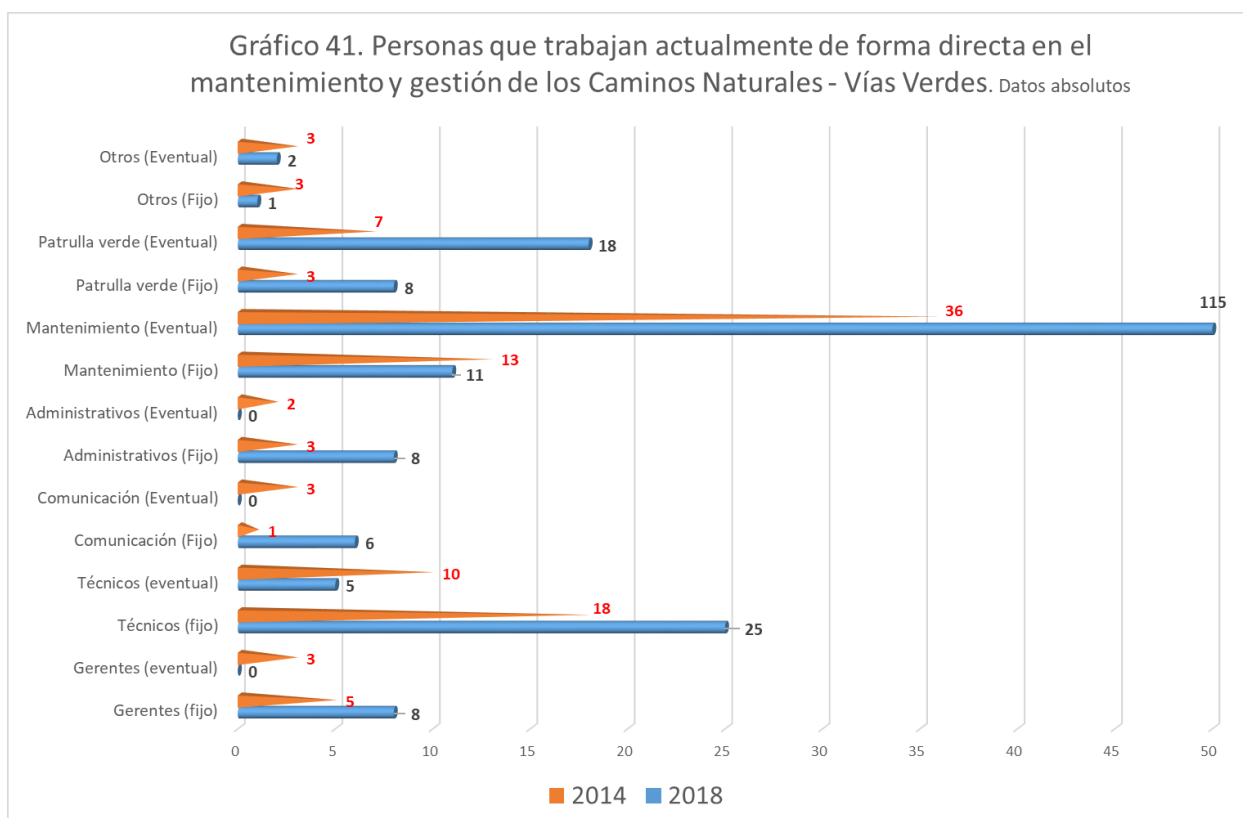
El acondicionamiento de estas infraestructuras y la aparición de visitantes y turistas conlleva nuevas demandas de alojamiento, restauración, actividades deportivas y culturales, mejora de vías de acceso... que suelen ser atendidas por inversiones públicas adicionales en la zona y que, en cualquier caso, siempre **representan una dotación añadida de servicios de los que se beneficia el conjunto de la población local.**

Otro elemento más de valor añadido que ha generado la red de Caminos Naturales es la focalización de diversos programas formativos sociolaborales destinados a la población local (con preferencia por colectivos menos favorecidos: desempleados, jóvenes, mujeres, personas con discapacidad). Estos programas conducen en muchas ocasiones a la inserción en el mercado laboral, centrandose en el aprovechamiento de estas nuevas oportunidades asociadas a las infraestructuras verdes. Así, habría que referenciar la contribución de los diversos proyectos de escuela-taller, taller de empleo y otros proyectos ocupacionales que se han y siguen desarrollándose gracias a los programas implementados por los servicios públicos de empleo de las diferentes administraciones (central, regional y local).

Los CN-VV se han beneficiado sustancialmente de proyectos de rehabilitación de los edificios de las antiguas estaciones ferroviarias y su equipamiento para nuevos usos ecoturísticos, así como también la construcción y mejora de las infraestructuras de los

trayectos y sus equipamientos anejos (áreas recreativas, miradores, fuentes, revegetación, equipamientos deportivos...).

Con respecto al empleo directo en las entidades de gestión, analizando las respuestas facilitadas sobre empleo, se ha elaborado el siguiente gráfico que expresa el total de personas que trabajan de forma directa en los CN-VV.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

Con los datos referenciados en ambas encuestas, que suman 23 casos en 2018 y 22 en 2014, se pueden comentar como cambio significativo cierta consolidación del empleo en los distintos puestos (aumento del total de fijos y disminución de los puestos eventuales en 2018). En cuanto al número total, si bien se registra un aumento en 2018 (207) frente a los 110 de 2014, en buena medida se debe al dato único de empleos eventuales en mantenimiento y ello debido a que se dispara con el CN-VV de la Campiña (Córdoba) que cifra en 75 las personas que puntualmente trabajan en este itinerario. Esto se debe a que en la actualidad, en este itinerario, se está realizando una acción de recuperación casi integral de la infraestructura, tras



años de abandono a través de los Planes que gestiona el área de medio Ambiente de la Diputación provincial de Córdoba<sup>10</sup>.

Aun así, habrían aumentado en 22 personas en estos cuatro años, dejando el promedio de 5 a 5,7 empleos por itinerario. No obstante, es preciso considerar que solo han aportado datos en esta cuestión el 57,5 % de los encuestados.

---

<sup>10</sup> <http://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=678>

Tabla 20. Personas que trabajan actualmente de forma directa en el mantenimiento y la gestión del Camino Natural - Vía Verde

	Gerentes (fijo)	Técnicos (fijo)	Técnicos (eventual)	Comunicación (Fijo)	Administrativo (Fijo)	Mantenimiento (Fijo)	Mantenimiento (Eventual)	Patrulla verde (Fijo)	Patrulla verde (Eventual)	Otros (Fijo)	Otros (Eventual)	Total
CN-VV de la Sierra de Alcaraz								1				1
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)										1		1
CN-VV Val de Zafán (Teruel)		1					4					5
CN-VV del Plazaola (tramo Leizaran)											1	1
CN-VV del Esla						2	9					11
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)		1		1		1			12			15
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)		1		1								2
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	1	4		1	3							9
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)									3			3
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	1	4		1		3						9
CN-VV del Noroeste	1	2					3					6
CN-VV del Trenillo (Quintanar)							4					4
CN-VV del Ferro i de Carbó	1	4		1	3							9
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)		1	2				75					78
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba)	1											1
CN-VV de Denia									3			3
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)	1	1		1		1	6	1			1	12
CN-VV Vía de La Plata. PNDR		1				2						3
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	1				1			2				4
CN-VV del Tren Burra		1	1				5					7
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud). PNDR						2	2					4
CN Matarraña - Algars		1										1
CN-VV de La Sierra	1	3	2		1		7	4				18
TOTAL	8	25	5	6	8	11	115	8	18	1	2	207
PROMEDIO	0,8	1,8	1,3	0,7	1,1	1,4	11,5	1,3	4,5	0,3	0,7	9,0

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Considerando los datos para los distintos CN-VV que han completado esta información, presentados en el cuadro anterior, reseñar que tan solo en 5 casos se superan los 10 empleos por infraestructura. Al ya mencionado caso del CN-VV de la Campiña (Córdoba), cabe añadir el CN-VV de la Sierra (18), Val de Zafán en Baix Ebre (15), FC. Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu) y CN-VV del Esla (12 y 11 respectivamente).

Tan sólo en 8 de los 23 casos disponen de gerencia o dirección y en tres itinerarios además la comparten (CN-VV de Girona: Carrilet Olot-Girona, Girona-Sant Feliú de Guíxols y Ferro i de Carbó) por lo que serían 6 los que cuentan con esta dirección, CN-VV del Noroeste, Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba), FC. Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu), del Plazaola (tramo Navarra) y CN-VV de La Sierra.

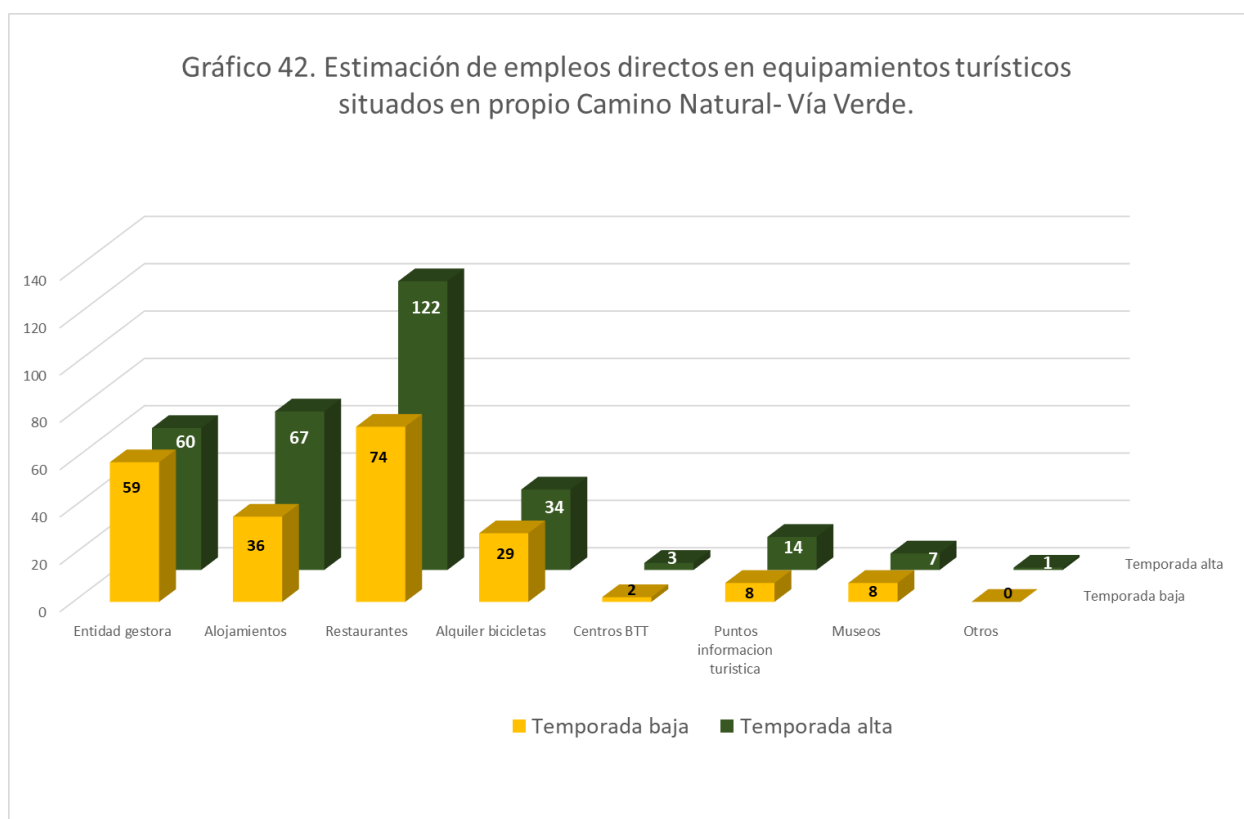
En el lado opuesto estarían un total de 8 casos. Además, probablemente de los 17 que no contestaron esta pregunta y que no disponen ni de gerencia ni de equipo técnico especialmente dedicado a la gestión del itinerario. Son los casos de: CN-VV de la Sierra de Alcaraz, FC. Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella), Plazaola (tramo Leizaran), del Esla, Val de Zafán (tramo Terra Alta), del Trenillo (Quintanar), Denia y Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud).

Y no significa que no se realicen estas labores, sino que quedan integradas en estructuras de mayor alcance, que incorporan la gestión de otros recursos como mancomunidades, consells, asociaciones de desarrollo o directamente diputaciones provinciales.

Mencionar que, a pesar de que las labores de mantenimiento suman un total de 126 empleos (la mayoría eventuales) son varios los casos que no cuentan con personas (ni fijas ni eventuales) en labores de mantenimiento. Son los casos de: CN-VV de la Sierra de Alcaraz, FC. Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella), Plazaola (tramos Leizaran y Navarra), Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León), Val de Zafán (tramo Terra Alta), Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba), Denia y CN Matarraña – Algars. La explicación a esto es la misma que lo apuntado anteriormente. Significa que el mantenimiento puede estar realizándose por los servicios o áreas dedicadas al efecto en las estructuras de gestión en las que se insertan el CN-VV.

Finalmente considerar, que en los últimos cuatro años el promedio de empleos por CN-VV ha aumentado a un total de 9,4 (de los 5 existentes en 2014). Si obviamos el dato extremo ya mencionado del CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba), sería de 5,7. Esta cifra evidencia que las infraestructuras verdes generan puestos de trabajo en el mundo rural. Considerando el entorno menos favorable que supone la creación de empleo en estas zonas rurales, con menor actividad económica, **este dato cualitativamente tiene gran importancia puesto que supone un mayor impacto socioeconómico para cuestiones determinantes como fijar población y vertebrar un territorio con frecuencia carente de servicios básicos.**

Pero al margen del empleo propio que se genera por los entes gestores, existe una incidencia clara en la creación de empleo en otros establecimientos vinculados directamente al uso turístico de estas infraestructuras. Así, considerando los datos aportados (23 respuestas) el siguiente gráfico recoge las cifras de empleo generado por los equipamientos turísticos que, situados en el propio CN-VV, no requieran desplazamientos superiores a 100 metros para los visitantes.

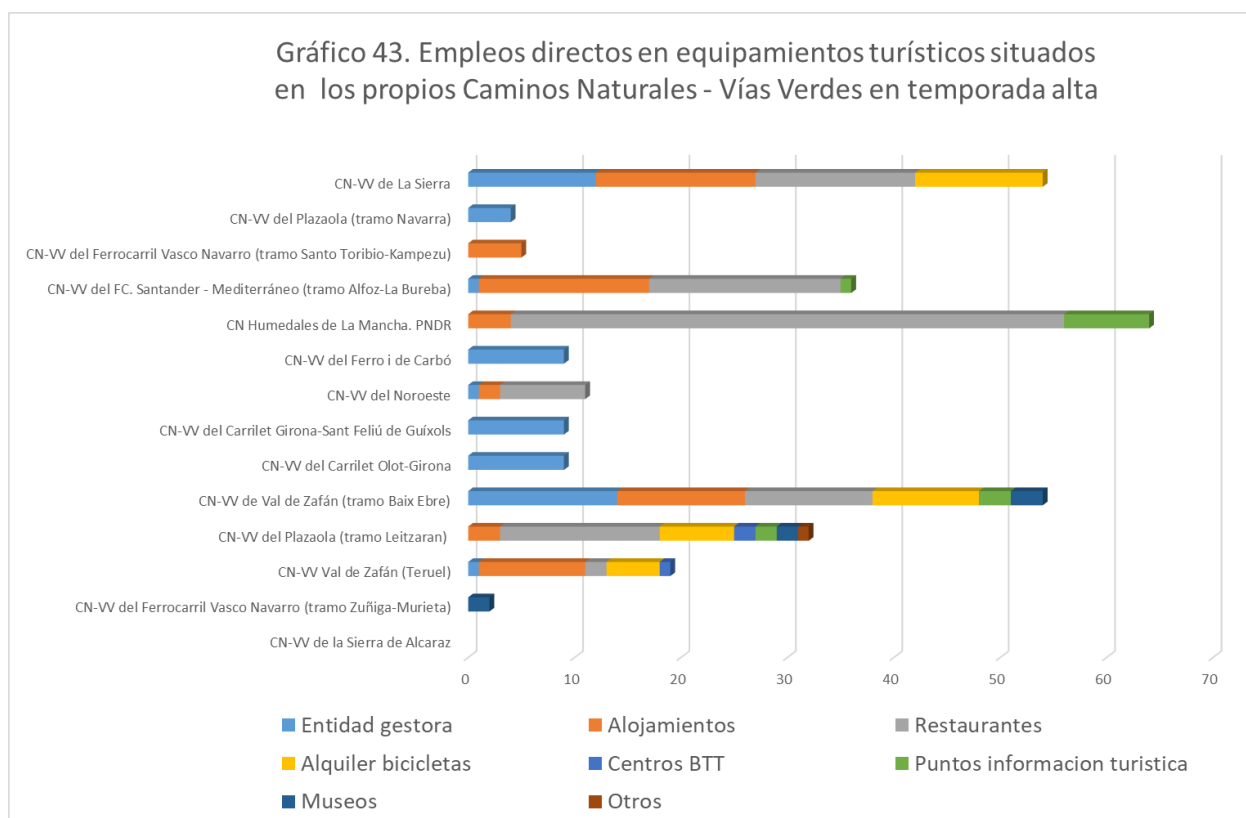


Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

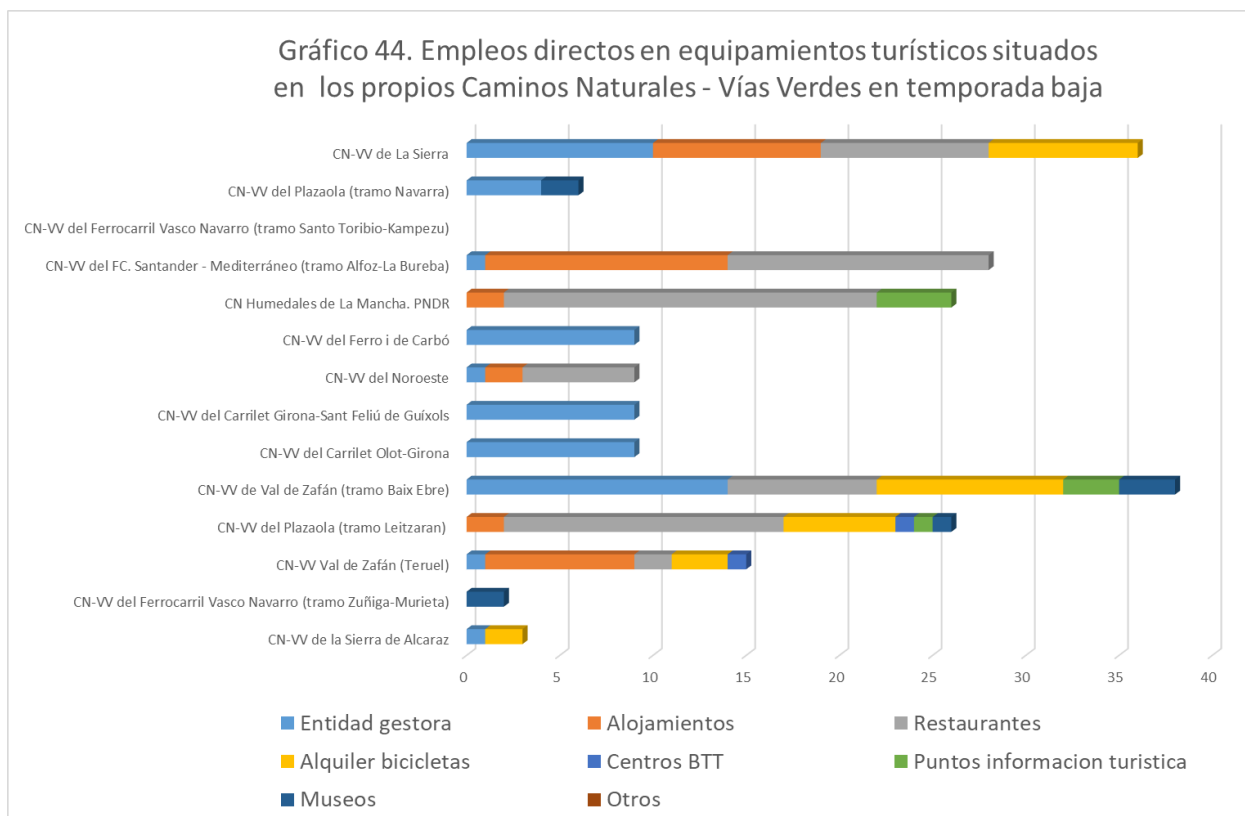
Algunas cuestiones relevantes que se desprenden de la lectura del gráfico son:

- La mayor concentración de empleo en temporada alta se produce en los servicios de restauración, seguido de alojamientos. Entre ambos alcanzan el 61,3 %, si bien en ambos tienen una marcada estacionalidad. El promedio se reduce a 6,8 en los restaurantes y en 2,4 en los alojamientos.
- Destaca el papel de las entidades gestoras en la promoción directa de empleo (19,5 %) y por la poca estacionalidad durante el año, tan solo se reduce el promedio en 0,8.
- La estacionalidad es menos marcada en actividades complementarias como centros BTT, museos o centros de interpretación y puntos de información turística.

La distribución de los datos por cada una de los CN-VV que han contestado a este ítem se recoge en los siguientes gráficos.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

De nuevo se manifiesta la mayor estacionalidad del empleo en los servicios de restauración, especialmente en aquellos itinerarios que no cuentan con una mayor diversificación (CN Humedales de la Mancha y Santander-Mediterráneo Alfoz – La Bureba). Por el contrario, existe menos oscilación en los empleos generados en la entidad gestora, si bien en algunos casos aumenta en temporada baja (CN-VV de Girona, Val de Zafán Baix Ebre) coincidiendo con el incremento de las labores de mantenimiento o arreglos puntuales.

Preguntados los gestores por el empleo indirecto que se genera aproximadamente por el CN-VV, la mayoría coincide en no tener cifras exactas. En algunos casos cuando evalúan el impacto se arrojan cifras poco claras. Entre 20 personas que citan en Val de Zafán (Teruel) a las 100 personas en el CN Humedales de la Mancha. En esta línea es interesante recoger la aportación del CN-VV de la Sierra, con una mayor trayectoria y datos: *“el número de empleos indirectos que se generan a partir de la creación de empleos directos, está en proporción de uno a uno. No obstante, en este caso, consideramos que la proporción es mayor, debido al impulso para la economía local*

*que suponen los numerosos turistas que visitan la Vía Verde que acuden también a los pueblos utilizando los servicios de empresas como hoteles, bares, restaurantes, cooperativas de aceite, fábricas de embutidos...”.*

El impacto de empleos indirectos se centra tanto en empresas de turismo activo (guías, alquiler de bicicletas, rutas, observación de aves,...), como en la hostelería (aumento de clientela en los fines de semana y visitas de grupo), empresas de transporte (taxi y servicios discrecionales de autocares), industrias agroalimentarias con venta directa, empresas de construcción (rehabilitación de edificios y acondicionamiento de la traza,...), informadores turísticos, empresas consultoras o de servicios para las entidades gestoras, y contrataciones puntuales de alumnos de programas de formación ocupacional.

Con respecto a este tema, preguntados los gerentes por los programas de formación ocupacional, tan sólo en 7 casos de los 40 han contestado positivamente, confirmando haber realizado, desde 2014, alguna acción formativa centrada en el aprovechamiento turístico del CN-VV. Son los casos de CN-VV del Plazaola (tramo Leizaran y Navarra), del Esla, Val de Zafán (tramo Baix Ebre), Noroeste, Vía de La Plata y CN-VV de La Sierra.

La participación de personas en estos programas ha sido de pequeños grupos de un máximo de 15 personas. En tan sólo cuatro casos, la formación se ha traducido en parte en empleo, oscilando el porcentaje de integración entre el 15 % en la Vía de La Plata, el 20% en CN-VV del Noroeste, el 50 % en el CN-VV de la Sierra y la totalidad en el caso del Val de Zafán (Baix Ebre) si bien ha sido en una contratación puntual de seis meses en el Consell comarcal y en otras brigadas de los ayuntamientos.

En este sentido, las cifras son poco relevantes. En parte por la reducción significativa de los programas de formación ocupacional, experimentada en el período de 2014 a 2018.<sup>11</sup> Pero también por la falta de entidades gestoras o la propia capacidad de éstas para conseguir programas formativos, dirigidos a oportunidades de formación centradas en necesidades específicas de estos itinerarios y sus servicios asociados.

No obstante, considerando los estudios previos y los porcentajes de inserción laboral de las Escuelas Taller así como otros programas de formación ocupacional, es

---

<sup>11</sup> “La Formación para el empleo en España. Propuestas para consolidar un sistema de formación para el empleo de calidad, eficiente, competitivo y profesionalizado”.  
<http://www.adams.es/site/downloads/La-formacion-para-el-empleo-en-Espana>

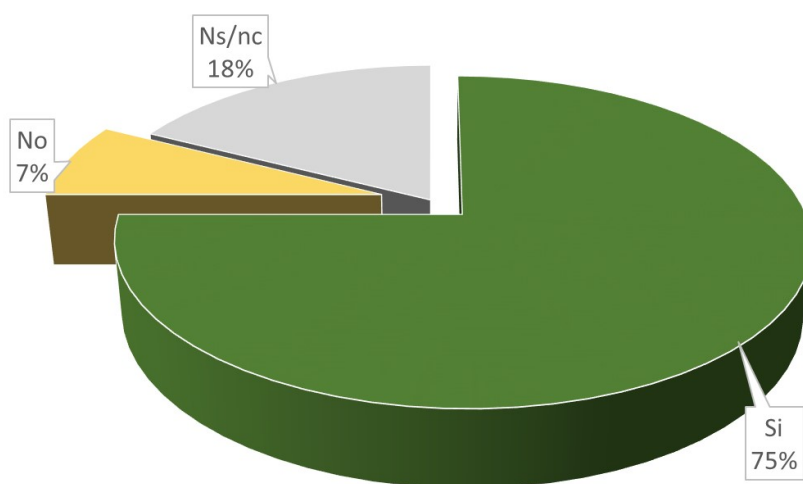
pertinente afirmar que los CN-VV han contribuido y pueden seguir contribuyendo activamente a la capacitación y generación de empleo, a través de estos instrumentos de las administraciones públicas. Especialmente entre la población más joven.

Para concluir la evaluación del impacto en el desarrollo local de estos itinerarios, se realizaron una serie de preguntas a los gestores sobre las mejores iniciativas turísticas (buenas prácticas) que han incidido con mayor impacto en el desarrollo socioeconómico de la zona o comarca.

La mayoría (30 de 40 gestores) considera que otras empresas y proveedores locales no relacionados directamente con el itinerario, se benefician de manera indirecta de la existencia del propio CN-VV. Tan sólo en 3 casos opinan que no existe directamente esta relación CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba), Entre Ríos (Chipiona) y Trenillo (Villacañas).

Y en otros 7 casos no han contestado: CN-VV de la Sierra de Alcaraz, Montes de Hierro, Val de Zafán (tramo Terra Alta), de la Campiña (tramo Écija), Vía de La Plata. CN-VV del Aceite (tramo Subbética) y Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud). En este caso sin duda por su reciente inauguración.

Gráfico 45. Existencia de beneficios indirectos de los Caminos Naturales - Vías Verdes en otras empresas y proveedores locales



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.



Las mejores iniciativas turísticas destacadas por los gerentes se muestran en el listado. Y hacen referencia a su mayor incidencia en el desarrollo local de la zona, así como a la propia obra de rehabilitación del itinerario por parte del Programa de Caminos Naturales:

- Creación de entidades gestoras
- Conexión con otros trazados ya existentes
- Señalización de trayectos urbanos
- Paneles interpretativos
- Actividades de promoción (celebración del Día Nacional de las Vías Verdes)
- Implicación de empresas locales
- Centros de visitantes y puntos de información turística
- Centros de turismo activo
- Eventos deportivos
- Promoción en colegios e institutos
- Rehabilitación de estaciones en restaurantes y albergues
- Servicios de guía y transfer
- Adecuación de pasarelas
- Conexión con otros proyectos de turismo (senderos, puntos de visita...)
- Promoción en ferias y fiestas
- Conexión con otros proyectos europeos y regionales (Iniciativa de turismo sostenible de la Junta de Andalucía, Proyecto Proymit del CN-VV de la Sierra)...

En el siguiente cuadro se detallan las respuestas aportadas:

Tabla 21. Mejores iniciativas turísticas con más incidencia en el desarrollo local

Camino Natural – Vía Verde	Respuestas literales
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	La creación de la Asociación Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro en 2008 para la gestión integral del Camino Natural o Vía Verde. La incorporación en el programa de Caminos Naturales para la conexión definitiva del trazado entre Estella-Lizarra y Murieta en 2017. La señalización del trazado urbano de Estella-Lizarra y paneles interpretativos en 2013 a través del programa Leader. La iniciativa de la Asociación TEDER a través de diferentes programas (Leader, Fundación Caja Navarra, convocatorias de turismo, proyectos de cooperación...) para la realización de actividades de promoción y Difusión (Celebración del Día de la Vía Verde, Certificación Starlight, Feria de la Trufa solidaria con la Vía Verde, implicación de empresas locales y vinculación con el producto agroalimentario local, etc..)
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran)	Gestión del Centro de Visitantes Leitzaran. Punto de Información Turística y centro de Turismo Activo. Donde se alquilan bicicletas, así como otro tipo de actividades relacionadas con la Vía Verde (Educación ambiental, visitas guiadas, senderismo, cursos, etc.

Tabla 21. Mejores iniciativas turísticas con más incidencia en el desarrollo local

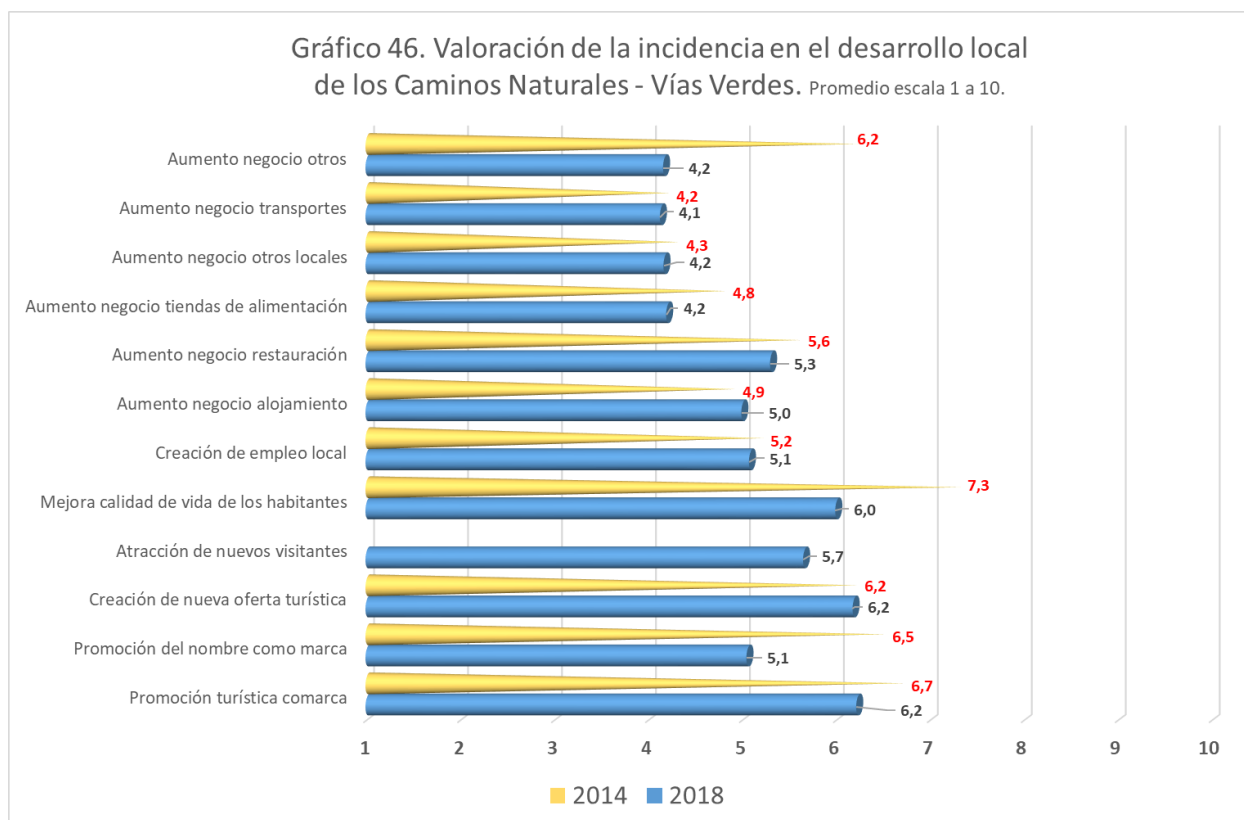
Camino Natural – Vía Verde	Respuestas literales
CN-VV de los Molinos del Agua	Publicidad, actividades deportivas realizadas, dinamización que se hizo anteriormente con las celebraciones del día de la vía verde, promoción en los colegios e institutos de los municipios y participación en ferias a nivel local y provincial.
CN-VV de Val de Zafán (Baix Ebre)	La reconversión de las dos estaciones de Aldover y Benifallet en restaurantes ha sido un impacto muy positivo y en Benifallet se han rehabilitado dos de los edificios para dar servicio de albergue y una pensión para pernoctar. Además, tiene un alquiler de bicicletas y ofrece servicio de transfer para los viajeros. La estación de Xerta ha habilitado un punto de información en la estación, un museo y un alquiler de bicicletas con servicio de transfer y guía.
CN-VV de Alanzora	Obra del camino natural vía verde con la adecuación de pasarela de Olula del Rio
CN-VV Maigmó	Celebraciones anuales del día Nacional de las Vías Verdes
CN-VV del Noroeste	La puesta en marcha del Camino de Peregrinación a Caravaca de la Cruz, a través del Camino Natural Vía Verde del Noroeste.
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acondicionamiento de la propia vía (Camino natural-vía verde: 32km – Programa Caminos Naturales)</li> <li>• Emprendimiento local: algunas empresas como alquiler de bicicletas, alojamientos, restauración, etc.</li> <li>• Participación y sinergias con proyectos paralelos (cuevas de Mendukilo, red de senderos, etc.).</li> <li>• Fijación de un servicio de información turística</li> <li>• Promoción de eventos de alto poder de atracción de visitantes (ferias, fiestas, pruebas deportivas, etc.)</li> </ul>
CN-VV de La Sierra	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Iniciativa de turismo sostenible. Vía Verde de la Sierra. Junta de Andalucía.</li> <li>- Proymit. Vía Verde de la Sierra. Junta de Andalucía</li> </ul>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Para proceder a la valoración de la incidencia del CN-VV en el desarrollo local, la encuesta proponían una serie de variables a considerar, en una escala de 1 a 10, donde 1 es la puntuación mínima y 10 la máxima, Las variables han sido:

- Promoción turística de la comarca
- Promoción del “nombre” de la comarca como marca
- Creación de nueva oferta turística
- Mejora de la calidad de vida de los habitantes
- Creación de empleo local
- Aumento del volumen de negocio de las empresas locales
  - o Alojamiento
  - o Bares y restaurantes
  - o Tiendas de alimentación
  - o Otros comercios y empresas locales
  - o Empresas de transporte (ej. taxis, buses)
  - o Otros

En el siguiente gráfico se recogen las puntuaciones medias para cada variable.



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAGRAMA 2014 y MAPA 2018.

Las valoraciones de la mayor incidencia se refieren a la promoción turística de la comarca, la creación de nueva oferta y la mejora de la calidad de vida de los habitantes locales. Por el contrario, las puntuaciones menores se refieren al aumento de negocio en las empresas locales (transportes, otras empresas y tiendas de alimentación). Con respecto a los datos de la evaluación en 2014, las diferencias de los promedios son poco significativas, en general en 2018 bajan todos los promedios en especial la mejora de la calidad de vida de los habitantes locales y la promoción del nombre como marca.

No obstante, existen diferencias significativas entre las valoraciones de los distintos CN-VV. Así, desde el promedio máximo de 9,2 en el caso Val de Zafán (tramo Baix Ebre), hasta las puntuaciones más bajas con un solo punto CN-VV de la Campiña (tramo Écija), La Safor (Gandía) y Trenillo (Villacañas). En el siguiente cuadro se recogen las puntuaciones obtenidas en cada caso.

Así las valoraciones globales superiores se dan en los casos de Val de Zafán (tramo Baix Ebre), CN del Guadiana. Etapa 27, Plazaola (tramo Leitzaran), CN-VV de La Sierra, Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234) y Almanzora, todos ellos con un promedio del total de variables superior a 7 sobre 10.

Con respecto a la incidencia en la promoción turística de la comarca las puntuaciones superiores se dan en Val de Zafán (tramo Baix Ebre), Sierra de la Demanda, CN-VV de La Sierra, Plazaola (tramo Navarra), Val de Zafán (Teruel) y Molinos del Agua. El 65 % de los gestores consideran positiva la incidencia de los CN-VV en la promoción turística de la zona.

Si atendemos a la mejora en la calidad de vida de los habitantes locales, el 75 % de las respuestas son positivas y las puntuaciones mayores se dan en CN del Guadiana. Etapa 27, Molinos del Agua, Almanzora, Esla y Val de Zafán (tramo Terra Alta).

Finalmente, la mayor valoración en la creación de empleo local el 65 % de las respuestas son positivas, y se corresponden con las puntuaciones mayores los casos de CN-VV de Almanzora, Esla, Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols, Ferro i de Carbó y Trenillo (Quintanar).

Tabla 22. Valoración de la incidencia en el desarrollo local de los CN-VV

Nombre del Camino Natural – Vía Verde	Promoción turística comarca	Promoción del nombre como marca	Creación de nueva oferta turística	Atracción de nuevos visitantes	Mejora calidad de vida de los habitantes	Creación de empleo local	Aumento negocio alojamiento	Aumento negocio restauración	Aumento negocio tiendas de alimentación	Aumento negocio otros locales	Aumento negocio transportes	Aumento negocio otros	Otras variables	Promedio
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	10	10	10	10	6	6	10	10	10	10				9,2
CN del Guadiana. Etapa 27	--	--	--	--	9	--	--	--	--	--	--	--		9,0
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarar)	8	--	8	7	7	6	8	9	6	9	7	9	9	7,8
CN-VV de La Sierra	9	9	9	9	7	7	9	7	6	6	7	7		7,7
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234). PNDR	8	8	9	8	3	6	5	8	8	8				7,1
CN-VV de Almanzora	7	8	6	1	9	9	8	8	5	8	7	9	--	7,1
CN-VV de La Safor (Oliva)	8	8	8	8	8	4	7	7	7	7	6	6	6	6,9
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	5	1	7	4	8	6	10	9	8	8	8	8	--	6,8
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	8	3	7	7	8	8								6,8
CN-VV del Ferro i de Carbó	8	3	7	7	8	8								6,8
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	9	8	7	9	8	5	9	5	5	5	4	--	--	6,7
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - limite León)	6	7	6	7	6	5	6	7	7	7	7			6,5
CN-VV de la Sierra de la Demanda	10	7	10	10	7	1	10	10	1	1	4			6,5
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	7	3	7		8	7								6,4
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)	8	5	5	5	6	6	6	9	6	6	7			6,3
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	8	8	6		7	6	6	6	5	5	5	5		6,1
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)		1	9	1	9	7	4	5	6	6	8	8	6	5,8
CN-VV de los Montes de Hierro		1	7	7	7	7	7	7	5	5	5	--	--	5,8
CN Humedales de La Mancha. PNDR	8	7	7	7	6	5	5	7	5	4	2			5,7
CN-VV del Esla	6	7	6	6	9	8	4	4	4	4	4			5,6
CN Matarraña - Algars	8	6	7	8	7		5	5	5	2	2			5,5
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud). PNDR	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5,3

Tabla 22. Valoración de la incidencia en el desarrollo local de los CN-VV

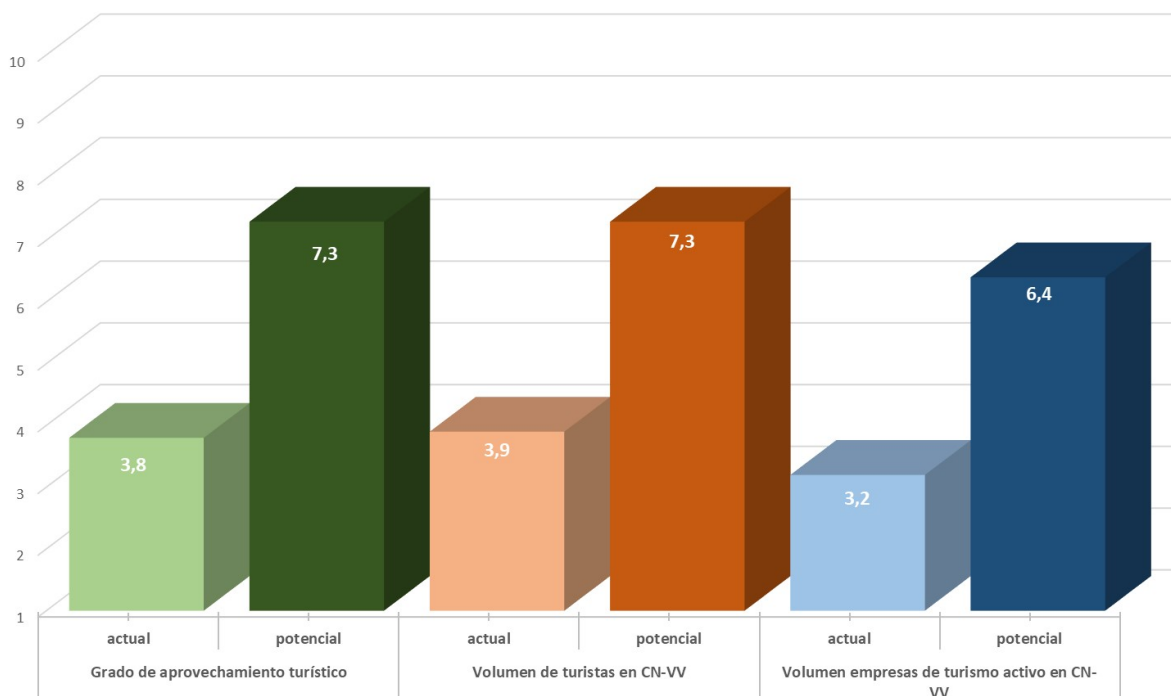
Nombre del Camino Natural – Vía Verde	Promoción turística comarca	Promoción del nombre como marca	Creación de nueva oferta turística	Atracción de nuevos visitantes	Mejora calidad de vida de los habitantes	Creación de empleo local	Aumento negocio alojamiento	Aumento negocio restauración	Aumento negocio tiendas de alimentación	Aumento negocio otros locales	Aumento negocio transportes	Aumento negocio otros	Otras variables	Promedio
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	7	7	8	7	6	5	3	3	3	3	--			5,2
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	7	6	8	6	7	8	4	3	3	3	4	3		5,2
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba)	8	8	8	8	4	6	5	7	6	4	1	1	1	5,2
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	9	9	5	5	3	3	5	4	2	2	9			5,1
CN-VV del Tren Burra	4	4	5	5	5	5	5	7	5	5	5			5,0
CN-VV del Noroeste	4	4	6	4	7	7	4	6	4	5	4	4	4	4,8
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	3	5	5		4	3	6	6	--	--	--			4,6
CN-VV Maigmó	3	2	5	5	5	5	4	8	3	3	3	3	3	4,0
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	4	3	5	5	6	6	4	5	4	2	2	2		4,0
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	8	8	6	6	4	6	1	1	1	1	1	1		3,7
CN-VV de los Molinos del Agua	9	5	3	3	9	1	2	3	2	2	1			3,6
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar). PNDR	5	4	6	6	6	4	1	1	1	1	1			3,3
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	5	5	7	7	2	1	1	1	1	1	1	1		2,8
CN-VV de la Sierra de Alcaraz								3	3	2	2	1	1	2,0
CN-VV de Denia	1	1	1	1	4	2	2	1	1	2	--	--	--	1,6
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1,0
CN-VV de La Safor (Gandía)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1,0
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1		1,0
<b>Promedio</b>	<b>6,2</b>	<b>5,1</b>	<b>6,2</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>	<b>5,1</b>	<b>5,0</b>	<b>5,3</b>	<b>4,2</b>	<b>4,2</b>	<b>4,1</b>	<b>4,2</b>	<b>4,0</b>	<b>5,0</b>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

En general no existe una correlación entre las valoraciones obtenidas y la mayor o menor vocación turística de estos itinerarios. Las puntuaciones de las diferentes variables están directamente relacionadas con la percepción puntual de la persona y momento en el que se realiza la encuesta, siendo complejo sacar una conclusión definitiva. En cualquier caso, sí se puede considerar el impacto positivo que en términos generales tienen los CN-VV, tanto en la promoción turística y atracción de nuevos visitantes, como en la mejora de la calidad de vida de los habitantes locales, y algo menos en la creación de empleo y aumento del negocio en empresas locales.

Para finalizar este capítulo de valoración sobre la incidencia en el desarrollo local de las zonas por las que transcurren los CN-VV, se les solicitó a los gerentes de los itinerarios que realizasen una valoración sobre la situación actual y su potencial sobre el grado de aprovechamiento turístico. Esto conforme a una escala de 1 a 10, siendo 1 la puntuación inferior y 10 la máxima. En el siguiente gráfico se recogen los promedios obtenidos para el conjunto de respuestas.

Gráfico 47. Margen de crecimiento del impacto socioeconómico de los Caminos Naturales - Vías Verdes. Promedios escala 1 a 10



Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Como se aprecia, el grado de aprovechamiento actual se ha valorado en unos niveles bastante bajos: en ninguno de los tres parámetros contemplados el promedio alcanza los 4 puntos sobre 10. Tanto en el aprovechamiento turístico, como en el volumen actual de turistas, existe un margen de crecimiento de 3,5 puntos, siendo algo inferior la valoración en el caso de las empresas de turismo activo. La cuestión a plantear en cuanto a la valoración de potencial es, por qué se valoran con casi 3 y 4 puntos, inferior al total hipotético de 10 puntos. Seguramente estas valoraciones recogen las limitaciones que los gestores consideran que tienen estos CN-VV, en muchos casos para maximizar el aprovechamiento turístico, el volumen de turistas y el número de empresas de turismo activo que pueden ofrecer sus servicios.

En el siguiente cuadro se recogen los datos pormenorizados de estas valoraciones.

Tabla 23. Valoración del margen de crecimiento del impacto socioeconómico en los CN – VV

Nombre del Camino Natural – Vía Verde	Aprovechamiento turístico		Volumen de turistas		Volumen empresas turismo activo	
	Actual	Potencial	Actual	Potencial	Actual	Potencial
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	8	10	8	10	8	10
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	8	9	7	9	7	9
CN-VV del Ferro i de Carbó	8	9	7	9	7	9
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	8	9	7	8	6	8
CN-VV de La Sierra	7	9	7	9	6	9
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	7	10	5	9	5	7
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzarán)	6	9	8	9	6	8
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	6	6	7	10	8	10
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	6	10	7	10	4	8
CN-VV del Vasco Navarro (Santo Toribio-Kampezu)	6	8	6	8	5	8
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	6	8	6	8	4	7
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud)	5	8	5	8	5	8
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar)	5	7	4	7	1	5
CN-VV de Alanzora	5	4	1	1	6	9
CN-VV de La Safor (Oliva)	4	8	6	9	4	8
CN Humedales de La Mancha. PNDR	4	8	5	9	2	6
CN-VV Val de Zafán (Teruel)	4	8	4	8	8	9
CN-VV del Noroeste	4	6	4	8	4	8
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Zúñiga-Murieta)	4	9	3	8	1	7
CN-VV del Santander-Mediterráneo (Abejar-S Leonardo)	4	7	2	4	1	4
CN-VV del Esla	3	8	7	8	1	6
CN-VV Vía de La Plata (Barcial del Barco - limite León)	3	8	3	8	1	8



Tabla 23. Valoración del margen de crecimiento del impacto socioeconómico en los CN – VV

Nombre del Camino Natural – Vía Verde	Aprovechamiento turístico		Volumen de turistas		Volumen empresas turismo activo	
	Actual	Potencial	Actual	Potencial	Actual	Potencial
CN-VV de la Sierra de la Demanda	3	9	3	10	1	3
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	3	8	2	6	1	5
CN-VV del Tren Burra	3	8	1	8	1	7
CN-VV Maigmó	2	6	5	8	4	8
CN-VV de Denia	2	3	3	4	6	8
CN-VV de los Montes de Hierro	2	9	2	9	2	9
CN-VV de los Molinos del Agua	2	10	2	9	1	6
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234)	2	8	2	8	1	3
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	2	8	1	8	1	4
CN-VV de Entre Ríos (Chipiona)	1	9	4	8	3	6
CN del Guadiana. Etapa 27	1	5	4	8	1	4
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Alfoz-La Bureba)	1	7	2	7	1	7
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	1	1	1	1	1	1
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	1	1	1	1	1	1
CN-VV de la Campiña (tramo Écija)	1	1	1	1	1	1
CN-VV de La Safor (Gandía)	1	10	1	10	1	10
CN-VV del Trenillo (Villacañas)	1	1	1	1	1	1
CN Matarraña - Algars	1	10	1	8	1	1
PROMEDIO	3,8	7,3	3,9	7,3	3,2	6,4

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Nuevamente se manifiestan diferencias entre unos recorridos y otros. Los mejor valorados en el aprovechamiento turístico se corresponden con CN-VV con la mayor experiencia en la promoción y gestión: CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre), los CN-VV de Girona (Carrilet I y II y Ferro i de Carbó), y CN-VV de La Sierra. También coinciden estos itinerarios con las máximas puntuaciones con respecto al volumen de turistas actuales, a los que habría que añadir Plazaola (Leizaran y Navarra) y Val de Zafán (Terra Alta). Y si consideramos el volumen de empresas de turismo activo actuales igualmente son los mismos incluyendo también el Val de Zafán (Teruel).

En el lado opuesto están los recorridos con menores puntuaciones en el aprovechamiento actual, estos son: CN-VV de Entre Ríos (Chipiona), CN del

Guadiana. Etapa 27, Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba), Sierra de Alcaraz, Trenillo (Quintanar y Villacañas), la Campiña (tramo Écija), La Safor (Gandía) y CN Matarraña – Algars. En muchos de estos casos se trata de obras recién terminadas. En otros la valoración tan baja no se corresponde con esta situación, sino con el hecho de no haber realizado una apuesta por la dinamización del itinerario, con acciones de promoción turística, rehabilitación de estaciones o dotación de servicios y creación de empresas en torno al itinerario, siendo estos equipamientos, para el uso y disfrute de la población local.

En definitiva, del conjunto de parámetros contemplados en la encuesta en este capítulo se puede concluir con la afirmación de la importancia creciente de los CN-VV en el desarrollo local de los territorios por los que transcurren. Si bien el grado de incidencia está estrechamente ligado a la capacidad de los entes gestores de generar un flujo de inversiones en mantenimiento, gestión y promoción de estos destinos.

Por otra parte, volver a reseñar que en la muestra obtenida se incluyen unos cuantos itinerarios con poca trayectoria en la gestión y promoción, y que por lo tanto aminoran ciertas puntuaciones medias de los parámetros considerados.

### **3. Conclusiones y reflexiones finales**

#### **3.1 Análisis DAFO de los gestores de los CN-VV**

En la parte final del cuestionario se interrogaba a los gestores para que comentasen debilidades/carencias y potencialidades/fortalezas de los CN-VV que gestionan, con respecto a distintas cuestiones como son:

- Oferta turística
- Demanda turística
- Promoción turística
- Comercialización turística

Con respecto a las **carencias** sobre oferta turística, los principales comentarios giran sobre los siguientes temas:

- Falta de oferta turística o poco desarrollada en las inmediaciones del CN-VV, son los casos de CN-VV de la Campiña (Córdoba), Sierra de Alcaraz, CN Matarraña- Algars, Santander-Mediterráneo (Abejar-San Leonardo), CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)
- Falta de servicios e infraestructuras vinculados a los recorridos: FC. Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Estella), Val de Zafán (Baix Ebre), Santander-Mediterráneo (Soria-Abejar y Alfoz-La Bureba)
- Oferta poco estructurada o muy limitada, de servicios turísticos y falta de coordinación entre empresas locales: Plazaola (Navarra y Leizaran), Val de Zafán (Terra Alta), CN-VV de Girona (Carrilet I y II; Ferro i Carbó), CN-VV de la Sierra,
- Necesidad de mejora general del CN-VV (Molinos del Agua, Sierra de la Demanda).
- Poca capacidad de alojamiento (CN-VV de la Sierra)
- Poca implicación de los ayuntamientos CN Humedales de La Mancha

- Recorridos excesivamente cortos, con falta de conexión con otros tramos y fuera de grandes rutas (como Eurovelo) en los casos de CN-VV Maigmó, Trenillo (Quintanar) y CN-VV del Santander - Mediterráneo (Calatayud).
- Falta de recursos económicos (CN-VV del Noroeste)
- Falta de promoción, cultura y conocimiento de los Caminos Naturales – Vías Verdes (Vía de La Plata, Sierra de la Demanda)

Si atendemos a las **carencias** sobre la demanda turística, las aportaciones recogidas tratan sobre cuestiones como:

- Demanda inexistente o poco desarrollada por necesidad de una actuación global de mejora CN-VV de los Molinos del Agua.
- Demanda sin desarrollar al acabarse las obras hace poco tiempo como los casos de CN-VV del Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar) y Vía de La Plata (Béjar a Baños de Montemayor)
- Demanda mayoritariamente centrada en la población local, usuarios de diario y poca promoción turística como en los casos de CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (Zúñiga-Estella), La Safor (Oliva y Gandía) CN-VV de La Safor (Gandía), Vía de La Plata y Tren Burra.
- Falta de información sobre la demanda existente (CN Humedales de La Mancha, Sierra de la Demanda)
- Poco identificada y muy atomizada (Plazaola en Navarra), falta de coordinación, y poco definida por ausencia de productos o paquetes turísticos (Plazaola en Leitzaran y CN-VV del Noroeste).
- Demanda muy estacional por falta de servicios complementarios o capacidad de acogida (alojamiento) limitada como comentan CN Matarraña-Algars, CN-VV de la Sierra, Val de Zafán (Baix Ebre).

- Demanda de usuarios con pocas pernoctaciones y gasto medio escaso (CN-VV de la Sierra).

En lo relativo a **carencias** sobre al mantenimiento, las respuestas principalmente hacen alusión a los siguientes temas:

- Falta de presupuesto y recursos de personal, en especial de ayuntamientos pequeños (Santander- Mediterráneo en distintos tramos) que tienen dificultades para asumir las necesidades continuas de mantenimiento (Sierra de la Demanda, CN Matarraña-Algars). Esta cuestión prácticamente es mayoritaria en todos los casos.
- Dificultad de atender gastos extraordinarios derivados de las inclemencias meteorológicas y las deficiencias estructurales de los trayectos (CN-VV de Girona, CN-VV de la Sierra, Plazaola...)
- Costes de mantenimiento elevados en los túneles, señalización, iluminación, pavimentación y zonas con elevadas pendientes para adaptación a los niveles de accesibilidad universal (Val de Zafán en Terra Alta y Baix Ebre, CN-VV de la Sierra, CN-VV de Girona, La Safor (Gandía y Oliva), FC. Vasco Navarro (Sto. Toribio – Kampezu)
- Se comenta el elevado coste del canon que se paga a ADIF que condiciona los presupuestos municipales para emplear más recursos en el mantenimiento de estos itinerarios (CN-VV Vía de La Plata y CN – VV Noroeste).

En lo que se refiere a la promoción turística, las **carencias** detectadas por los gerentes se agrupan principalmente en:

- Ausencia o escaso desarrollo de las labores de promoción (Santander-Mediterráneo en varios tramos), Campiña en Córdoba, Sierra de Alcazar, CN-VV del Esla, La Safor en Oliva, Trenillo, Sierra de la Demanda. En algunos casos dada su reciente creación (Vía de La Plata de Béjar a Baños

de Montemayor, y Santander - Mediterráneo (Soria - Abejar - San Leonardo).

- Falta de recursos económicos y de personal (CN-VV del Aceite, Subbética, Vía de La Plata, Plazaola en Leizaran...)
- Falta de coordinación entre organismos que realizan la promoción (CN-VV de Girona, Plazaola en Navarra, CN Matarraña-Algars)
- Falta de conexión con otras ofertas turísticas y falta de formación a informadores (La Safor en Gandía)
- Poca incidencia en prensa no especializada (CN-VV de la Sierra).

Finalmente, y con respecto a la comercialización turística, los gerentes destacan las siguientes **carencias**:

- Ausencia o poco desarrollo de labores de comercialización (Sierra de Alcaraz, Esla, Molinos del Agua, Campiña en Córdoba, Sierra de la Demanda...)
- Inexistencia de paquetes o escasos productos turísticos y operadores turísticos que los comercialicen (FC. Vasco Navarro, CN-VV del Noroeste, CN Humedales de la Mancha, Santander- Mediterráneo, Plazaola en Navarra, CN-VV de la Sierra y CN Matarraña-Algars).
- Falta de colaboración entre las empresas del itinerario (CN-VV de Girona)
- Falta de central de reservas y colaboración entre empresas (CN-VV de la Sierra, Vies Verdes de Girona, y Plazaola en Leizaran y Navarra)
- Poca interés o conocimiento de este recurso por las empresas turísticas (La Safor en Oliva) y touroperadores (FC Santander-Mediterráneo).
- Falta de recursos (Vía de La Plata)

- Falta de coordinación en los diferentes tramos de los trazados Val de Zafán. Teruel, Baix, Ebre, Terra Alta); Aceite, etc.

De manera detallada se recogen en las siguientes tablas todas las aportaciones:

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV de la Sierra de Alcaraz	No existe oferta turística		No existe personal fijo para el mantenimiento a lo largo de todo el año	No existe	No existe
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	Debería incluirse en grandes rutas (Eurovelo) para su proyección internacional  Faltan servicios vinculados a la Vía (transporte, alquiler de bicis,...)	No está todavía muy explotado por la discontinuidad existente en el trazado hasta este año 2018. A partir de ahora se hará mayor incidencia en la promoción turística para aumentar la demanda de visitantes. La población local es usuaria de la Vía	Falta de presupuesto y falta de implicación de la administración pública en las labores de mantenimiento de la Vía. Los ayuntamientos que componen el ente gestor son muy pequeños y no disponen de presupuesto.	Al igual que el mantenimiento y accesibilidad, el problema para realizar una adecuada promoción turística, es la falta de presupuesto. En 2018 se ha empezado a trabajar con Turismo de Gobierno de Navarra para aumentar las acciones de promoción (Rutas guiadas, eventos, publicidad, folletos...)	No existen operadores turísticos en la zona que incluyan las Vía Verde como paquete turístico
CN-VV del Plazaola (tramo Leitzaran)	Promoción. Coordinación	Creación de paquetes turísticos. Coordinación	coordinación y falta presupuesto	presupuesto	coordinación
CN-VV del Esla	Escasa	Correcta	Correcta	Escasa	Escasa
CN-VV de los Molinos del Agua	La vía verde no está en condiciones para ofertarla como un atractivo turístico, necesita de una actuación global de mejora	La vía verde no está en condiciones para ofertarla como un atractivo turístico, necesita de una actuación global de mejora	No existe mantenimiento en la vía por falta de recursos económicos y el que se realiza es por parte de los municipios en actuaciones puntuales	La vía verde no está en condiciones para ofertarla como un atractivo turístico, necesita de una actuación global de mejora	La vía verde no está en condiciones para ofertarla como un atractivo turístico, necesita de una actuación global de mejora. no se puede ofertar un producto que no es atractivo al turista
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	Hay dos cruces con carreteras. No hay ningún tramo preparado con accesibilidad. Faltan más servicios en la propia vía. Poca capacidad de alojamiento.	Muy estacionalizada.	El camino natural comparte tramos: falta de presupuesto para arreglar el asfalto, más señalización, túneles y la valla de madera que protege la vía.	Más presupuesto para poder asistir a ferias y más colaboración con todos los gestores del total del trazado de la Val de Zafan para realizar promociones	Falta la promoción conjunta de todo el trazado de la vía verde de la val de zafan.



Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
				conjuntas.	
CN-VV de La Safor (Oliva)	Se debe mejorar la dotación de servicios y el mantenimiento	No existe prácticamente demanda turística sólo uso diario de movilidad sostenible para trabajar, pasear o desplazarse al Hospital sin ningún motivo turístico o poco (algún visitante extranjero viene a recorrer la vía por estar bien conectada con Valencia y tener playas próximas)	Se debe hacer 100% accesible	Se debe aumentar la promoción turística	no se utiliza por las empresas turísticas
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León)			El mantenimiento va a depender de muchas entidades locales diferentes por lo que puede que en algunas zonas esté mejor que en otras.		
CN-VV Maigmó	El problema fundamental es que la Vía Verde es de poca longitud 22 km, y solo pasa cerca de un municipio, Agost, situado a poca distancia de Alicante y su costa. Por lo cual el usuario no pernocta en la Vía Verde				
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta.		Puentes o pasos estrechos. Zona con elevada pendiente: Coll d'en Bas.	Varios organismos haciendo promoción por separado	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta.

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
			Algún cruce de carreteras, p.e. Anglès, aunque hay semáforo. Necesidad de mantenimiento continuo por cumplir con altos estándares de calidad. Falta de presupuesto, en ocasiones, abra cubrir consecuencias meteorológicas, etc.		
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	Necesidad de oferta turística a lo largo del recorrido debido a la lejanía de los centros urbanos a las estaciones del recorrido		Mejora de Iluminación y pavimentación	Mejora de la promoción. Necesidad de más recursos para promocionar el activo	
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta.		Puentes o pasos estrechos. Zona con elevada pendiente: Coll d'en Bas. Algún cruce de carreteras, p.e. Anglès, aunque hay semáforo. Necesidad de mantenimiento continuo por cumplir con altos estándares de calidad. Falta de presupuesto, en ocasiones, abra cubrir consecuencias meteorológicas, etc.	Varios organismos haciendo promoción por separado	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234). PNDR				Nula promoción	

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV del Noroeste	Falta de recursos económicos.	Al no estar definido como producto turístico, la demanda es menor.	Faltan recursos económicos para mantenimiento y accesibilidad.	Falta de recursos económicos	Falta de creación de Producto Turístico
CN-VV del Trenillo (Quintanar)	Es un recorrido muy corto y está fuera del casco del municipio			No existe una promoción específica	
CN-VV del Ferro i de Carbó	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta.		Puentes o pasos estrechos. Zona con elevada pendiente: Coll d'en Bas. Algún cruce de carreteras, p.e. Anglès, aunque hay semáforo. Necesidad de mantenimiento continuo por cumplir con altos estándares de calidad. Falta de presupuesto, en ocasiones, abra cubrir consecuencias meteorológicas, etc.	Varios organismos haciendo promoción por separado	Falta de colaboración entre empresas cercanas a la ruta
CN Humedales de La Mancha. PNDR	Deberíamos hacer más promoción de la misma, de manera conjunta con los Ayuntamientos incluidos	No conocen su existencia	Se pueden mejorar algunos accesos pero por lo general está bastante bien	Utilizar más redes sociales, oficinas de información,...	No hay un producto turístico como tal
CN-VV del FC Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar). PNDR	Empresas de turismo activo. Servicios turísticos a menos de 100 m de la vía.	Vía de reciente inauguración. Todavía no se puede valorar este punto	Al ser una vía reciente, se encuentra en perfecto estado de uso. Las debilidades futuras serán que los ayuntamientos no podrán asumir los costes de mantenimiento del tramo de la vía que trascurra por su término municipal.	Vía de reciente inauguración. Todavía no se puede valorar este punto	Vía de reciente inauguración. Todavía no se puede valorar este punto

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	No existe oferta turística		No existe personal fijo para el mantenimiento a lo largo de todo el año	No existe	No existe
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	No existe infraestructura turística a menos de 100m de distancia de la vía		En un futuro los ayuntamientos no podrán asumir los costes de mantenimiento de la vía	Vía de reciente inauguración	Vía de reciente inauguración
CN-VV del FC. Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba)	Faltan servicios e infraestructuras (museos, centros de interpretación) y empresas de turismo activo		Es necesario efectuar un primer desbroce del Camino Natural	Falta promoción turística. Está prevista una web, trabajo en redes sociales, material promocional...	Falta contacto con touroperadores y comercializar determinadas actividades (escalada, por ejemplo)
CN-VV de Denia			Puede mejorarse la inspección de deficiencias y mantenimiento de la Vía Verde.		
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)			Necesidad de reparar el Túnel de Laminoria para evitar el puerto de Guereñu		
CN-VV de La Safor (Gandía)	No hay oferta, no existe. No hay continuidad del camino más allá de Oliva. No hay buena señalización ni promoción.	No existe prácticamente demanda turística sólo uso diario de movilidad sostenible para trabaja, pasear o desplazarse al Hospital sin ningún motivo turístico o poco (algún visitante extranjero viene a recorrer la vía por estar bien conectada con Valencia i	Falta señalización	Falta formación a los informadores y conexión con otras ofertas turísticas. Falta continuidad de la vía verde más allá de Oliva, al menos hasta Dénia.	

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	Falta de cultura y conocimiento sobre los Caminos Naturales-vías verdes en la zona	El tramo todavía es muy corto. Se utiliza más por los vecinos de los municipios y, sobre todo, ciclistas de la ciudad de Salamanca y su alfoz. Cuando haya más tramos y sea más conocido se incrementará la demanda	Falta de recursos económicos de los Ayuntamientos. El canon que se paga a ADIF (7.000 euros anuales) impide que los Ayuntamientos empleen más recursos	Falta de recursos	Falta de recursos
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)			Falta de recursos económicos y de personal para un buen mantenimiento.	Falta de recursos económicos y de personal para una mejora en la promoción turística. Actualmente se realiza desde la Mancomunidad, integrada por 14 municipios, donde la Vía Verde es un producto más de solo 5 localidades.	
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	Oferta muy limitada de servicios turísticos (gran potencial), poco estructurada. Dificultades para el emprendimiento. Necesidad de formación y sensibilización.	Apenas identificada (a nivel local, no hay estudios de afluencia, y menos aún un estudio de demanda en el marco de las posibilidades que ofrece la oferta local de recursos y servicios). Muy atomizada. Falta de control sobre la misma.	La vía del Plazaola, más allá de su mantenimiento ordinario, presenta grandes dificultades estructurales que generan incidencias permanentes que cuestionan la seguridad del mismo (desplomes en túneles, desprendimientos, deslizamientos de laderas, incidencias meteorológicas puntuales, etc. Además, hay puntos críticos de altas pendientes y cruces con riesgos para la seguridad de usuarios. La	Hay carencias/deficiencias estructurales en el marco del consorcio como principal promotor de zona (no hay un trabajo específico o especializado en esta materia) es muy transversal, con una planificación muy simple y previsible. No hay un salto cualitativo	Prácticamente inexistente en el ámbito de la paquetización; muchas reservas, escepticismo desde el sector privado. Escasísimas iniciativas. Las pocas iniciativas impulsadas, chocan muchas veces con la actitud del sector.

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
			accesibilidad está cuestionada con puntos como los túneles, espacios puntuales de gran pendiente, cruces, etc.		
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	Junto al recorrido aún no existen establecimientos cercanos	De momento no hay demanda, no está inaugurado		No está inaugurado	No está inaugurado
CN-VV de la Sierra de la Demanda	Falta de promoción	Falta de información Difícil comunicación y acceso a la vía	Falta un programa continuo de mantenimiento	Falta de promoción	Nula
CN-VV del Tren Burra	No existe en la zona una oferta turística muy amplia	En la actualidad el uso de la vía se circunscribe principalmente a usuarios del entorno, siendo necesario trabajar en la promoción de esta vía verde para que esa tendencia cambie y sean los turistas los principales usuarios, lo que redundará en la promoción turística de la zona, en la creación de empresas e infraestructura turística, etc.		Es preciso promocionar más esta vía verde en distintos ámbitos.	Falta dotación turística

Tabla 24. Principales carencias o debilidades de los Camino Natural – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud). PNDR	No están unidos los dos tramos que hay del camino natural. Falta de continuidad en el camino natural.		hay carreteras que lo atraviesan		
CN Matarraña - Algars	No hay oferta turística	No hay servicios complementarios de calidad que pudieran complementar las estancias relacionadas con el camino natural	al estar cerca del río el mantenimiento tiene que ser más constante	Hay muy pocos organismos que trabajen en términos de promoción turística territorial y desarrollo local	hay un número de productos a comercializar muy reducido
CN-VV de La Sierra	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poca capacidad de alojamiento y de centro de reuniones para grupos grandes o Turismo MICE</li> <li>- Falta de colaboración y asociacionismo entre las diferentes empresas del entorno de la Vía.</li> <li>- Oferta muy centraliza en turismo natural y cicloturismo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayoría de excursionistas, la mayoría de los visitantes no pernocta.</li> <li>- Gasto medio en los servicios de la zona muy escaso.</li> <li>- Estacionalidad: la mayoría de visitas se concentran en los meses de Octubre-Diciembre, Marzo-Junio, y en fines de semana y festivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costos mantenimiento de las antiguas infraestructuras ferroviarias -Reparaciones ante fenómenos meteorológicos, igualmente muy costosos.</li> <li>- Sólo algunas partes del trazado tienen accesibilidad universal debido a la orografía del terreno.</li> <li>- Muchos túneles, lo que encarece el mantenimiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poca incidencia, en prensa no especializada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de una central de reservas que venda todos los servicios de la Vía Verde de la Sierra como un destino Global.</li> <li>- Poca comercialización por parte de Turoperadores incluso por agencias minoristas locales.</li> <li>- Paquetes turísticos escasos.</li> <li>- Poca experiencia y escasa formación en el tema de los empresarios locales.</li> </ul>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

Por otra parte, las opiniones con respecto a las **potencialidades** sobre la oferta turística se refieren principalmente a las siguientes cuestiones:

- Ubicación privilegiada de los itinerarios, en paisajes, zonas de alto valor ecológico y patrimonial, zonas con especial interés por su protección ambiental.
- Rutas con posibilidad de conectar con otros productos turísticos (zonas de playa, caminos históricos, rutas de mayor recorrido...)
- Nivel de calidad de empresas locales
- Recursos gastronómicos de las comarcas de los CN-VV
- Reconocimiento de la marca
- Accesibilidad de los recorridos (pocas pendientes)
- Oferta durante todo el año
- Facilidad para el uso de la bicicleta
- Singularidad de los establecimientos y edificios ferroviarios
- Existe una variedad de opciones de alojamiento y productos complementarios que amplía el espectro de posibles clientes.
- Itinerarios no masificados que pueden disfrutar de trato personal y familiar.

En lo relativo a las **potencialidades** sobre la demanda turística las respuestas recogidas apuntan temas como los siguientes, si bien algunos de ellos se refieren también a la propia oferta:

- Se caracteriza una demanda en alza, en pleno crecimiento
- Demanda heterogénea, con diferentes perfiles, edades, procedencias,
- Perfiles asociados al ecoturismo, turismo de naturaleza y turismo responsable
- Usuarios de la bicicleta o practicantes del senderismo
- Dada la “pretendida universalidad de acceso” para todos los públicos.
- Demanda cercana dada la ubicación relativamente próxima a ciudades

Con respecto al mantenimiento los puntos fuertes o **potencialidades** que se han referenciado en la encuesta aluden principalmente a la cuestión de la accesibilidad. Los Caminos Naturales, y en especial los que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios, se caracterizan por ofrecer unos recorridos con escasas pendientes y una labor de mantenimiento prácticamente constante, realizada principalmente gracias a la



implicación de las entidades pertenecientes al órgano gestor, realizada principalmente por personal local –lo que se traduce en la creación de empleo. Siendo este propósito un reto enorme, máxime dadas la falta de recursos y continuidad de los mismos, la fortaleza principal reside en la percepción de esta característica como un elemento singular de esta oferta turística centrada en la accesibilidad universal. La adaptación de edificios, mobiliario, señalización; la iluminación de túneles con energías renovables, el mantenimiento continuo de la traza, constituyen argumentos que caracterizan esta oferta turística singular y reconocida.

Las respuestas relativas a las **potencialidades** con respecto a la promoción turística que han facilitado los gerentes, si bien son diversas y reflejan distintos elementos específicos, hacen referencia en líneas generales a las siguientes cuestiones:

- Se destaca la implicación de las entidades locales y regionales en las labores de promoción que se consiguen realizar.
- Se trata de un recurso, en algunos casos producto turístico, plenamente complementarios con el resto de la oferta comarcal o provincial.
- Algunos gestores ya cuentan con una importante experiencia en la promoción turística y en la colaboración con otras entidades (CN-VV de Girona, CN-VV de la Sierra)
- Existe un notable recorrido de la información en web's y redes sociales.
- Se reconoce el prestigio de la marca Vías Verdes.

Finalmente, con respecto a la comercialización turística, las **potencialidades** reflejadas principalmente tratan temas como:

- Especialización en cicloturismo como oportunidad de incorporarse a este mercado emergente
- La implicación de entidades provinciales con mayores recursos para articular acciones de comercialización.
- La necesaria participación e implicación del sector privado, aún incipiente en muchos casos, pero imprescindible para concretar productos o paquetes turísticos existentes y la creación de otros nuevos.
- La importante notoriedad alcanzada en el canal digital (web y redes sociales).
- Los precios competitivos y la singularidad de las ofertas

- La presencia en ferias y encuentros con agencias de viaje y touroperadores.

De manera detallada se recogen en las siguientes tablas las aportaciones recogidas con respecto a las potencialidades o fortalezas apuntadas en la encuesta.

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Zúñiga-Murieta)	Es una Vía con un gran atractivo turístico y de gran riqueza patrimonial, natural y gastronómica. Es una ruta de largo recorrido que enlace con el Camino de Santiago y otras grandes rutas a nivel europeo (Eurovelo)		Al ser un único ente gestor el que gestiona toda la vía en el tramo navarro, existe una uniformidad en el trazado y a pesar de no disponer de mucho presupuesto existe una gran implicación de las entidades socias para mantener y mejorar la vía de manera voluntaria.	La gran implicación de las entidades locales, Consorcio turístico, asociación Teder y Asociación de comerciantes. Y a partir del año 2018 la fuerte implicación del departamento de Turismo de Gobierno de Navarra	La creación de un espacio BTT en Tierra Estella con más de 1000 km. de itinerarios y rutas ciclistas que posiciona Tierra Estella como referente de esta modalidad de turismo emergente
CN-VV del Plazaola (tramo Leizaran)	Excelente ubicación	Ubicación y proximidad a capital gipuzkoana (Donostia-San Sebastian)	Brigada municipal en el ámbito de Andoain y mantenimiento de Vía Verde dentro del Valle Leizaran por parte de Diputación	Pertenecer a la Comarca Donostialdea. Eventos como el Maratón Vías Verdes	Pertenecer a la Comarca Donostialdea
CN-VV del Esla			El mantenimiento es perfecto y totalmente accesible		
CN-VV de los Molinos del Agua	Está en una situación inmejorable, al conectar, tanto con la costa como con la sierra, la orografía al ser un trazado muy llano, el clima del que gozamos durante casi 9 meses del año se disfruta de temperaturas muy agradables y casi no llueve,	Está en una situación inmejorable, al conectar, tanto con la costa como con la sierra, la orografía al ser un trazado muy llano, el clima del que gozamos durante casi 9 meses del año se disfruta de temperaturas muy agradables y casi no llueve,	Atraer y conseguir recursos económicos para un mejor mantenimiento y por ende la accesibilidad	Municipios y sus gentes acogedoras, buena restauración en los municipios y alojamientos, parajes naturales hermosos, monumentos artísticos en las localidades, promoción de la historia del ferrocarril de mineral de la línea del buitrón, cercanía a la capital y a la frontera con Portugal, buena	Municipios y sus gentes acogedoras, buena restauración en los municipios y alojamientos, parajes naturales hermosos, monumentos artísticos en las localidades, promoción de la historia del ferrocarril de mineral de la línea del buitrón, cercanía a la capital y a la frontera con Portugal, buena accesibilidad por

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
				accesibilidad por carretera, amplia oferta cultural, festiva y lúdicas, etc.	carretera, amplia oferta cultural, festiva y lúdicas, etc.
CN-VV de Val de Zafán (tramo Baix Ebre)	Un producto turístico poco conocido, en un entorno natural y muy bien rehabilitado, que atraviesa dos parques naturales y que es Reserva de la Biosfera. La vía está conectada con los activos turísticos de los municipios.	Un itinerario no masificado con un trato personal y muy familiar. Excelente gastronomía y facilidades para el turista.	El trazado está cuidado y el mantenimiento es correcto. Las luces de los túneles son paneles solares.	La promoción turística se realiza dentro de la marca turística Terres de l'Ebre, Reserva de la Biosfera y se vende en conjunto con la oferta global.	La comercialización se hace a través del Patronato de turismo de la Diputación de Tarragona.
CN-VV de La Safor (Oliva)	Es un recurso turístico muy acorde con el turismo que quiere ofertar el municipio de naturaleza y deportes. contribuye a desestacionalizar el turismo, diversifica la oferta de playas	Es un recurso turístico que demandan los turistas centroeuropeos	Es casi accesible ya que no tiene pendientes	se puede promocionar conjuntamente con la comarca y con el proyecto de vías verdes	es utilizable por las empresas turísticas de turismo activo
CN-VV Vía de La Plata (tramo Barcial del Barco - límite León)		Servicios muy polarizados en un núcleo: Benavente	No tiene continuidad, hoy por hoy, hacia el norte en la provincia de León		
CN-VV Maigmó		La Vía está en una zona de gran demanda turística, cerca de Alicante	Al ser una antigua vía de ferrocarril, presenta una pendiente mínima, pudiendo ser acondicionada para su accesibilidad universal		
CN-VV del Carrilet Olot-Girona	La marca es conocida y reconocida	Heterogénea, numerosos públicos, distintas procedencias.	Un equipo con atención continua y empresas contratadas para mantenimiento habitual	Experiencia del gestor y colaboración con otras entidades  Buena info en webs y redes sociales	El tipo de firme, tierra compactada mayormente, se integra en el entorno natural.

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV de Val de Zafán (tramo Terra Alta)	Nivel de calidad óptimo en la mayoría de empresas relacionadas con la oferta turística de la zona	Capacidad de absorber mayor demanda relacionada con la desestacionalización	En época de empleo de trabajadores en la vía verde se encuentra en perfecto estado de limpieza y mantenimiento	Incremento de promoción del recurso si se consiguen nuevas fórmulas de financiación	
CN-VV del Carrilet Girona-Sant Feliú de Guíxols	La marca es conocida y reconocida	Heterogénea, numerosos públicos, distintas procedencias	Un equipo con atención continua y empresas contratadas para mantenimiento habitual	Experiencia del gestor y colaboración con otras entidades Buena info en webs y redes social	El tipo de firme, tierra compactada mayormente, se integra en el entorno natural.
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Cojóbar - N234). PNDR	Entorno natural	Turismo responsable	Empleabilidad de personal local residente		
CN-VV del Noroeste	Este Camino Natural se puede recorrer durante casi todo el año y discurre muy cercano a las poblaciones, incluso atravesando algunas de ellas. Aprovecharlo como Camino de Peregrinación, pues son muchas las personas que se desplazan a la Ciudad Santa de Caravaca de la Cruz para ganar el Jubileo.	Es un Camino apto para cualquier persona y dispone de infraestructuras de alojamiento y restauración.	Se trata de un Camino que por su desnivel es prácticamente accesible.	Se puede promocionar tanto a nivel turístico como cultural y medioambiental.	
CN-VV del Ferro i de Carbó	La marca es conocida y reconocida	Heterogénea, numerosos públicos, distintas procedencias	Un equipo con atención continua y empresas contratadas para mantenimiento habitual	Experiencia del gestor y colaboración con otras entidades Buena info en webs y redes social	El tipo de firme, tierra compactada mayormente, se integra en el entorno natural.
CN Humedales de La Mancha. PNDR	Se trata de un itinerario accesible y bastante atractivo	Suelen venir muchos visitantes a esta zona que buscan el turismo ornitológico			
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Soria - Abejar). PNDR	Producto turístico en crecimiento exponencial (BTT, Senderismo, Caballo, etc.)		Vía de reciente inauguración. Todavía no se puede valorar este punto	Aumenta la oferta turística de la provincia basada en un turismo denominado activo.	Estará en función de la implicación del sector privado en el proyecto,

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV de la Campiña (tramo Córdoba)	Paisaje	Turismo de naturaleza	Fácilmente accesible		
CN-VV del Santander - Mediterráneo (Abejar - San Leonardo). PNDR	Espacios Naturales, gastronomía y turismo activo			Nuevo producto turístico cuya promoción se unirá a la estrategia de promoción de Fundación de Ferrocarriles Españoles a través de la marca Vías Verdes	Posibilidad de la creación de nuevos paquetes turísticos
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Alfoz-La Bureba)	Hay una oferta variada (patrimonio, naturaleza, actividades de turismo activo...)	El Camino Natural arranca junto a la capital burgalesa	El Camino es accesible	El Camino Natural está recién habilitado, por lo que todo son potencialidades. Destacaría el trabajo en página web y redes sociales.	El Camino Natural está recién habilitado, por lo que todo son potencialidades. Destacaría el trabajo en página web y redes sociales.
CN-VV de Denia	Es sólo una opción más en una comarca muy turística con grandes atractivos de mar principalmente y también de montaña.	Falta de paquetes turísticos que aprovechen el trazado de la Vía Verde			
CN-VV del Ferrocarril Vasco Navarro (tramo Santo Toribio-Kampezu)			La mayor parte del trazado accesible y muchos años de trabajo y experiencia del personal de mantenimiento		
CN-VV de La Safor (Gandía)	Paisaje, playas, naranjas, buen tiempo todo el año, montañas cercanas, centros de interpretación...				
CN-VV Vía de La Plata. PNDR	La perspectiva de apertura de nuevos tramos				

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
CN-VV del Aceite (tramo Subbética)	Ubicación geográfica en el centro de Andalucía, y la de más longitud unida a Jaén.	Existe una amplia variedad de alojamientos de diferentes tipologías y empresas de actividades complementarias. Por otra parte, los municipios están a pie de Vía Verde, lo que hace que sea muy interesante su visita. El alza el sector agroalimentario con posibilidad de visitas a almazaras de aceite y bodegas de vino. DO Aceite Baena y DO Montilla-Moriles.		Existe una amplia variedad de alojamientos de diferentes tipologías y empresas de actividades complementarias. Por otra parte los municipios están a pie de Vía Verde, lo que hace que sea muy interesante su visita. El alza el sector agroalimentario con posibilidad de visitas a almazaras de aceite y bodegas de vino. DO Aceite Baena y DO Montilla-Moriles.	Existe un amplio tejido empresarial entorno al sector servicios y turístico, lo que beneficia la comercialización de la Vía Verde. Tenemos municipios como Lucena el más grande en cuanto habitantes de la provincia de Córdoba con 42.000 h. (a pie de vía verde) o Cabra, con otros preciosos como Zuheros declarado uno de los pueblos más bonitos de España, por la Asoc. De pueblos más bonitos de España.
CN-VV del Plazaola (tramo Navarra)	A pesar de ser limitada y de su dimensión, hay oferta muy singular, en algunos casos única, que ofrece un gran potencial. Se están trabajando recursos próximos al entorno de la vía que deben contribuir a una oferta “complementaria” para el visitante que llega motivado por la vía verde. Hay un gran potencial para el desarrollo de una red ciclable en territorio teniendo como eje central la propia vía; así como un amplio potencial de sinergias y relación con	Amplio abanico de públicos de gran interés para atraer a la propia vía, y al entorno (turismo senior -creciente en zona-, turismo cultural, turismo adaptado, senderismo). Son mercados incipientes que ya representan una afluencia notoria en la comarca. El turismo de bicicleta (especialización) se revela como clave en el desarrollo turístico local,	La vía, de por sí, ofrece espacios amables para el disfrute de forma segura y accesible (accesibilidad física), pero el trabajo/retos en esta materia son enormes. Ya se está trabajando en ello. Creciente sensibilización en torno a una nueva orientación de la gestión del mantenimiento de la vía que, por otro parte, no se puede olvidar que es propiedad del Gobierno de Navarra. Se está trabajando	El entorno ofrece un marco ideal para acciones promocionales. Además, ligado a cuestiones culturales locales-identitarias y tradicionales. Herramientas varias a nuestro alcance. Se precisa de una planificación específica	A pesar de haber poca oferta de proveedores con alta dedicación y especialización, hay margen para acometer acciones de comercialización. Hay oferta singular que lo favorece.

Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
	recursos e iniciativas en el entorno (potencial que se incrementa en la relación con espacios-comarcas limítrofes (Sakana, Baztan y Pamplona-Iruñea)	más aún a partir de la materialización de nuevos tramos que nos unen a Pamplona, así como con la red transfronteriza Ederbidea y, por extensión, con la red Eurovelo.	actualmente en ello con un plan integral de mantenimiento, Estudio en profundidad del estado de los túneles y plan de actuación, Plan de accesibilidad de la vía verde del Plazaola, etc.		
CN-VV Vía de La Plata (tramo Béjar Baños de Montemayor)	Facilita el uso de la bicicleta en un entorno de montaña	La existencia de la estación de esquí La Covatilla como oferta complementaria.	Está en óptimo estado.	Se completa con el catálogo de productos turística de la comarca.	
CN-VV de la Sierra de la Demanda	Trazado de singular riqueza natural, diversidad ambiental, faunística y geológica, historia y trazado en si mismo	Producto muy demandado		Aprovechar su ubicación en pleno corazón de la Sierra de la Demanda	
CN-VV del Tren Burra	Poca información sobre esta vía, lo que supone que cuando sea más conocida, dadas sus potencialidades, será una vía muy interesante para el cicloturista	Además de los amantes de la bicicleta, se trata de un tipo de vía que puede resultar accesible para distintos tipos de usuarios.		Es un complemento en la oferta general de Palencia y más concreto de esa zona	Es una vía que se encuentra en perfecto estado, muy cerca de la capital y muy transitada por cicloturistas
CN-VV del Santander - Mediterráneo (tramo Calatayud). PNDR	Falta continuidad en el camino natural	Falta continuidad en el camino natural	puede ser un gran atractivo turístico para la Ciudad desde un punto de vista deportivo y de ocio de naturaleza	puede ser un gran atractivo turístico para la Ciudad desde un punto de vista deportivo y de ocio de naturaleza	al estar dentro del tramo municipal es fácil controlar su mantenimiento
CN Matarraña - Algars	El camino permite conectar con otras rutas senderistas y cicloturistas como el GR99 y la Vía verde Val de Zafán			El gran potencial de este recurso turístico como tal: valor paisajístico, histórico y cultural	
CN-VV de La Sierra	- Empresas locales que hacen de elemento multiplicador y vertebran el territorio.	- Turismo en alza tanto natural como en cuanto a cicloturismo se refiere,	- Empresas que realizan el mantenimiento constante del trazado y edificios de la	- Constante presencia en prensa de las diferentes actividades	- Precios competitivos. - Asistencia constante a Workshops con



Tabla 25. Principales potencialidades o fortalezas de los Caminos Naturales – Vías Verdes

Camino Natural - Vía Verde	Oferta turística	Demanda turística	Mantenimiento	Promoción turística	Comercialización turística
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecimientos singulares que recuperan patrimonio ferroviario en desuso.</li> <li>- Ubicación de los establecimientos y servicios a una hora aproximada de grandes núcleos receptores de turistas como Sevilla, Ronda o Jerez y a una hora y media de Málaga.</li> <li>- Igualdad de servicios ofrecidos en cada uno de los accesos principales: Puerto Serrano, Coripe y Olvera.</li> <li>- Situación en plena naturaleza</li> </ul>	<p>mayor concienciación por parte de los usuarios de Turismo Verde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posibilidad de realizar actividades en plena naturaleza para todas las edades.</li> <li>- Cercanía de grandes núcleos de población como Málaga, Sevilla, Cádiz o Jerez.</li> <li>- Recepción de turistas que tiene la bicicleta como actividad en su vida normal, sobre todo del norte de Europa.</li> </ul>	<p>Vía Verde de la Sierra, supervisión permanente de la Fundación Vía Verde de la Sierra en esta actividad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptación en la media de la permisividad del terreno para accesibilidad.</li> <li>- Adaptación de Edificios de la Vía Verde para que sean accesibles.</li> <li>- Alojamiento adaptado en cada una de las Estaciones que ofrecen alojamiento.</li> <li>- Disponibilidad de hand bikes y sillas de ruedas para el uso por su parte de personas con movilidad reducida.</li> <li>- Signo guías en el Centro de Interpretación de Olvera.</li> <li>- Áreas recreativas e infantiles con mobiliario adaptado para todas las personas.</li> </ul>	<p>que se realizan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acogimiento de Fam y Pres trip, tanto nacionales como internacionales.</li> <li>- Asistencia a Ferias y Workshops tanto a niveles globales como Fitur como locales Oliveira(Feria del aceite celebrada en mayo en Olvera)</li> <li>- Actividades propias, marchas, talleres, jornadas.</li> <li>- Material promocional: camisetas, gorras, mochilas, chándal, sudaderas, agendas, calendario etc.</li> <li>- Realización de reportajes en revistas especializadas.</li> </ul>	<p>Agencias de Viajes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de Paquetes turísticos a iniciativa de la Fundación.</li> <li>- Productos turísticos emergentes en la zona como el turismo natural, cicloturismo.</li> </ul>

Fuente: Encuesta a gestores de Caminos Naturales - Vías Verdes. MAPA 2018.

### **3.2. Observaciones de los gestores de los CN-VV**

Finalmente, en el cuestionario se contemplaba un campo de OBSERVACIONES, utilizado para anotar sugerencias consideradas de interés y dirigidas al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Es recomendable la lectura de debilidades y fortalezas y de las observaciones anotadas por los responsables de la gestión diaria de los Caminos Naturales-Vías Verdes, ya que transmiten fielmente la realidad actual de estas infraestructuras verdes.

De manera general, la mayoría de los encuestados manifiestan la necesidad de recursos presupuestarios y humanos para garantizar el mantenimiento de estos itinerarios, que por otra parte, dadas sus características orográficas, precisan de labores de acondicionamiento permanentes y máxime desde la intencionalidad de ofrecer unos recorridos caracterizados por un alto nivel de accesibilidad. En este punto parece importante anotar la reivindicación de renegociar el canon que muchos territorios pagan a ADIF, de cara a su posible reinversión en las labores de mantenimiento y promoción.

Otra cuestión clave es el aumento de la conectividad con otros recorridos de mayor longitud, para poder ser incorporados entre los destinos de un mercado emergente (principalmente cicloturista). La conexión de estos trayectos con puntos de interés patrimonial, o recursos turísticos de la comarca permitirá prolongar la estancia y gasto y consecuentemente aumentar el impacto socioeconómico en las zonas eminentemente rurales, constituyéndose en elementos estratégicos y dinamizadores.

Al margen de cuestiones puntuales, la mayoría de los gestores consideran a estos recorridos como una oportunidad de diversificación económica. Existe un consenso mayoritario sobre la necesidad de conseguir la máxima implicación del sector empresarial y una demanda de mayor coordinación interadministrativa, para maximizar la eficiencia de las acciones de promoción y comercialización.

### 3.3. Síntesis de principales datos del estudio.

Participación en el presente estudio. Se ha solicitado la participación activa de los entes gestores de los Caminos Naturales - Vías Verdes, muchos de los cuales se enmarcan en el Programa de Desarrollo Rural Nacional desarrollado en el marco del Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en la realización de este Estudio. Para ello se invitó a un total de 60 gestores / promotores de los que se ha obtenido respuesta sobre 40, lo que significa una **participación del 66,6%**.

Datos de contadores automáticos. Del total de 40 trayectos, 11 de ellos cuentan con contadores automáticos y otros dos más con sistemas alternativos para contabilizar usuarios. Entre los 8 que han facilitado datos para el año 2017 el número total de usuarios es de 1.393.065 lo que supone un **promedio de 174.133 usuarios anuales por itinerario**. A pesar de disponer de cifras desiguales, puede afirmarse que en la mayoría de los casos de los que se disponen de datos referentes a varios años atrás existe una **tendencia a la consolidación e incluso incremento del número de usuarios**.

Modo de recorrido. El promedio de respuestas indica que el **37,7 % son peatones y el 55,8 % son ciclistas, el 6,5 % lo recorren por otros medios** (caballo, patines, sillas de ruedas). La tendencia general del conjunto desde 2014 es el aumento del uso de la bicicleta (46,4 % en 2014), si bien existen diferencias entre los distintos itinerarios consultados que determinan una cierta tipología:

- Itinerarios con predominio de peatones (más o igual 70%)
- Itinerarios con predominio de ciclistas (más o igual 70%)
- Itinerarios con ambos perfiles (entre 40% y 60% entre peatones y ciclistas).

Procedencia de los usuarios. Según las respuestas recogidas los usuarios se corresponden **con población local en un 65,4%, frente al 34,6% de visitantes**. Si bien ha bajado el % de visitantes con respecto a 2014, en parte se justifica por la incorporación de muchos nuevos recorridos con poco tiempo de promoción y por el aumento de las prácticas deportivas (senderismo y ciclismo) en general.

Tipología de itinerarios. Conforme a la procedencia mayoritaria de los usuarios y al modo de recorrido principal se ha elaborado una tipología de recorridos de los CN-VV que contempla las siguientes categorías:

- Peatonal- población local
- Peatonal-algunos senderistas / excursionistas visitantes.
- Predominio de senderistas / excursionistas.
- Ciclista - población local.
- Ciclista - algunos cicloturistas.
- Predominio cicloturista.

Características de los visitantes. Del 34,6 % de promedio de visitantes, la mayoría proceden de la misma comunidad autónoma (59,1%), frente a un **26,7% de visitantes nacionales** de otras regiones y **14,2% de población extranjera**. Del total de visitantes **pernoctan en la zona un promedio del 43,2%**, que son los que se pueden considerar técnicamente como turistas. Considerando los datos del 2014 **se constata un aumento del 12,3 % de los turistas**.

El mayor o menor impacto socioeconómico derivado del porcentaje de turistas (visitantes que pernoctan) en los CN-VV, está directamente relacionado con el mayor uso de la bicicleta, el porcentaje de extranjeros o visitantes de otras regiones, y del recorrido de promoción y participación del ente gestor y empresarios de servicios en la zona. También influye la longitud del camino como factor que determina y marca la diferencia entre visitantes con o sin alojamiento.

Oferta turística en torno a los CN-VV. La mayoría de los establecimientos se corresponden con **servicios de restauración (62%) y alojamiento (34%)**, siendo el resto de actividades complementarias aún bastante minoritarias tanto en lo que se refiere a la oferta de servicios de cicloturismo (alquiler de bicicletas o centros BTT) como a otros servicios de ocio activo.

A pesar de que esta oferta se trata en muchos casos de oferta preexistente, la creación del CN-VV ha tenido una incidencia directa en todos los sectores, mayor en la creación de oferta de alquiler de bicicletas 28,5%, o en Centros BTT 14,6%, pero también significativo en la creación de nuevos alojamientos (8,7%) y de servicios de restauración (6,9%).

En cuanto a la ubicación sigue siendo preciso acercar los servicios a los itinerarios, Considerando que tan solo un **6,5% del total negocios de alojamientos están a menos de 100 m** del recorrido (promedio de 2,3 frente 35,3 existentes en los municipios). Igual ocurre con los **servicios de restauración, solo el 6,1% del total** existente están junto a los CN-VV (promedio de 4,2 frente a los 69,2 existentes). Ello, está directamente ligado a la existencia de edificios ferroviarios rehabilitados.

Además de los servicios básicos de alojamiento y comida, **los CN-VV generan nuevos negocios**. En la encuesta se han contabilizado un total de **95 empresas**, la mayoría relacionada con el cicloturismo (61 empresas de alquiler de bicicletas y 17 centros BTT). Parece un elemento clave la promoción de actividades complementarias que eleven el gasto y por ende la incidencia el impacto socioeconómico en las zonas rurales.

En cuanto a la evolución en la dotación de servicios turísticos, **la mayoría de los encuestados 60% considera que ha sido positiva** en estos últimos cuatro años.

Puede afirmarse por tanto que existe una correlación bastante evidente entre generación de economía e impacto socioeconómico y la existencia de servicios en las estaciones de ferrocarril.

Según los datos facilitados en la encuesta por los gestores, sobre un total de 1.078 km existen un total **81 edificios rehabilitados con nuevos usos** en las inmediaciones de los CN-VV, lo que supone un **promedio de 2,4 edificios por cada itinerario**, promedio que tendría un **potencial de crecimiento hasta de 5,4 edificios** si se consideran los 117 edificios existentes necesarios de rehabilitación.

**En junio de 2014**, se contabilizaron 98 edificios ferroviarios de estas estaciones, apeaderos, muelles y casillas ferroviarias. De ellos, **67 se ubicaban en los Caminos Naturales-Vías Verdes construidas bajo el Programa de Caminos Naturales del MAPA**. **En noviembre de 2018 esta cifra ha aumentado hasta en 113 estaciones ferroviarias** (que en número de edificios serían aún más, dado que una estación puede tener varios edificios rehabilitados) lo que significa **un incremento del 15,3% para el conjunto de las vías verdes de todo el Estado**.

Aprovechamiento turístico de los CN-VV. Los momentos de mayor afluencia de visitantes se concentran en fines de semana (75%), seguido de los puentes festivos

(62,5%) y la Semana Santa (42,5%) lo que nos dibuja un **recurso turístico clave para la necesaria desestacionalidad de la oferta turística nacional**, pero que de igual manera reproduce la estacionalidad centrada en los mismos momentos festivos, tendencia, difícilmente cambiabile sin la existencia de cambios estructurales en los modelos productivos, periodos escolares, etc. Con respecto a los datos de 2014 se ha producido un crecimiento del aprovechamiento a diario, ahora en 2018 alcanzando el 37,5 % de las respuestas.

Se mantiene el porcentaje **mayoritario en verano 32%, seguido de primavera 29,4% y otoño 25,3%**, y con respecto a 2014 se ha incrementado la afluencia de visitantes en **invierno hasta un 13,3%**.

La mayoría 72,5 % considera que la evolución entre 2014 y 2018 ha sido positiva aceptando un **incremento en el aprovechamiento turístico de los CN-VV**. No obstante, aun así la valoración subjetiva del grado de aprovechamiento ha bajado ligeramente con respecto a 2014, también debido a la inclusión en la muestra de algunos recorridos con poco desarrollo turístico o recién entregados.

Como prueba de esta situación incipiente añadir que **tan sólo el 25 %** de las respuestas han declarado la existencia de **productos o paquetes turísticos**. Sólo en cinco casos han anotado la existencia de programas de turoperadores o agencias (Baix Ebre, Maigmo, Terra Alta, Subbética y CN-VV de la Sierra).

#### Gestión de los CN-VV.

Es muy relevante que exista un órgano encargado de la gestión del itinerario desde el primer momento de su gestación como proyecto, que pueda tutelar las diferentes fases de su proceso de creación: diseño, redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento dinamización y promoción.

El mayor o menor impacto socioeconómico de los CN-VV está vinculado a la existencia de esta **entidad gestora que es garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo**. Independientemente del modelo de gestión que se constituya es necesario considerar que **la inversión pública inicial que se dedique a la recuperación del trazado habrá de propiciar futuras inversiones privadas en proyectos complementarios**.

La mayoría de las entidades que gestionan los CN-VV son los ayuntamientos, si bien proporcionalmente el número de km. que gestionan es relativamente menor (23,1 km de media) que en otras figuras como los Consorcios y Mancomunidades (44,3 y 42,4 km de media) y las Diputaciones (34,3 km de media).

Así mismo, cabe indicar que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación también participa en algunas ocasiones en el diseño y redacción del proyecto constructivo y es el responsable de la ejecución de las obras de los Caminos Naturales aportando también la inversión necesaria a tal efecto. Además, en algunos casos como lo es en el Camino Natural de Guadiana etapa 27, es el propio promotor del itinerario.

#### Mantenimiento de los CN-VV.

Las entidades **gestoras invierten por término medio algo más de 1.500 €/km para el mantenimiento y poco más de 900 €/km para gestión.** Si bien existen pocos datos y con bastantes diferencias entre los casos consultados. También en este punto es importante reseñar que algunos presupuestos facilitados incluyen el pago del canon por la cesión de los terrenos a ADIF, por lo que la inversión directa será menor.

En cuanto al **estado de conservación, el 60 % consideran que el estado ha mejorado**, frente al 27,5% que considera que se mantiene igual y el 12,5% que manifiestan un empeoramiento.

En todos los casos manifiestan la necesidad de realizar un mantenimiento constante, que además precisa de mayores recursos ante episodios de inclemencias meteorológicas que afectan a zonas sensibles como taludes, terraplenes, túneles y deterioro del firme para mantener el grado máximo de accesibilidad.

**El 60 %** de las respuestas recibidas **consideran los itinerarios como accesibles** para todas las personas incluidas las personas con discapacidad. Cabe destacar, que esta valoración es del todo subjetiva y que es recomendable leer con cautela estos resultados, siendo necesario realizar estudios específicos técnicos sobre accesibilidad en los trazados.

Es importante reseñar que en algunos casos de falta de accesibilidad se corresponden con itinerarios cuyo acondicionamiento ha sido relativamente reciente, y se refieren al acabado de la traza. En otros casos por la escasa y discontinua inversión en

mantenimiento y la existencia de “puntos negros”. Tan sólo un 37,5% de los itinerarios han realizado algún tipo de medida para mejorar la accesibilidad, por lo que sigue siendo una cuestión pendiente y a desarrollar, máxime cuando se pretende caracterizar, especialmente a las vías verdes, como itinerarios de accesibilidad universal.

#### Promoción de los CN-VV.

Existen varios actores paralelos y complementarios que protagonizan las acciones de promoción. A las acciones que realizan los promotores y gestores (con recursos propios o de otras administraciones provinciales y regionales), habría que sumar algunas iniciativas directas de las Comunidades Autónomas y Diputaciones, las acciones de promoción del programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las acciones que realiza la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de promoción conjunta de los 125 itinerarios existentes en todo el Estado. También, aunque sea modesta, se realiza algo de promoción exterior por parte de Turespaña, fundamentalmente a través de las OETs y el Plan de Acción anual que la FFE mantiene con Turespaña.

Esta múltiple participación de actores, en parte complica la obtención de datos concretos de inversión en temas promocionales. Los pocos datos apuntados por los gestores manifiestan un descenso importante en las cifras de inversión o al menos un desconocimiento de estas cifras por parte de los órganos gestores.

La mayoría utiliza estrategias multicanal siendo mayoritarias las acciones digitales web y redes sociales y las campañas sin coste (47,5%), seguido de las publicaciones (42,5%).

#### Empleo, formación y desarrollo local.

Uno de los objetivos centrales del **Programa de Caminos Naturales es la generación de empleo en el área de influencia de estos itinerarios, impulsando la dinamización socioeconómica y la diversificación de la economía eminentemente rural** activando la aparición de nuevas actividades económicas asociadas al aprovechamiento turístico de estas infraestructuras verdes.



En cuanto al empleo directo, y con los datos facilitados por el 57,5% de los encuestados (23 casos) se calcula un **promedio de 9 empleos por itinerario**. Y con respecto al 2014 se puede comentar como significativa la **tendencia de cierta consolidación del empleo** en los distintos puestos (aumento del total de fijos y disminución de los puestos eventuales).

Es significativo que tan solo hay 8 itinerarios que disponen de una gerencia o dirección (y 3 de ellos –Girona- la comparten) lo que muestra la **falta de consolidación de los entes gestores**, que por otra parte se manifiestan como claves para la consolidación de los proyectos y aumento de su impacto socioeconómico.

Por otra parte, en las labores de mantenimiento se concentra la mayor parte del empleo 60,8% y la mayor parte son eventuales (91,2%). Normalmente las tareas de mantenimiento se asumen por otras áreas o entidades en las que se incluyen las estructuras de gestión.

Al margen del ente gestor, existe una clara incidencia de los CN-VV en la creación de empleo, especialmente en los establecimientos vinculados al uso turístico de estas infraestructuras. Igualmente, con los datos obtenidos el promedio por itinerario se eleva hasta un total de 13,4 empleos incluyendo alojamientos, restaurantes, servicios de alquiler de bicicletas, puntos de información turística, museos y otros.

Si es difícil medir el empleo directo, aún lo es más respecto al empleo indirecto que se genera por estas infraestructuras, los datos son poco significativos, si bien se considera que la proporción es de uno a uno o algo superior, **por cada empleo directo se genera otro o 1,5 más** en empresas como hoteles, bares, restaurantes, empresas de turismo activo, cooperativas o fábricas agroalimentarias, tiendas, empresas de transporte, empresas de construcción, etc.

Hasta la fecha, los CN-VV habían sido ejes para capitalizar acciones de **formación ocupacional**, en los datos reflejados en la encuesta tan solo 7 itinerarios se han realizado estos programas, con una inserción laboral que en el caso más favorable afecta al 50% de los participantes, si bien con contrataciones puntuales.

La mayoría, 75% de los gestores, considera que otras empresas y proveedores locales no relacionados directamente con el itinerario **se benefician de manera indirecta** de la existencia del propio CN-VV.

Entre las **mejores iniciativas turísticas** destacadas por los gerentes por su mayor incidencia en el desarrollo local de la zona, además de la propia obra de rehabilitación del itinerario por parte del Programa de Caminos Naturales, se han citado como destacadas las siguientes:

- Creación de entidades gestoras
- Conexión con otros trazados ya existentes
- Señalización de trayectos urbanos
- Paneles interpretativos
- Actividades de promoción (celebración del Día Nacional de las Vías Verdes)
- Implicación de empresas locales
- Centros de visitantes y puntos de información turística
- Centros de turismo activo
- Eventos deportivos
- Promoción en colegios e institutos
- Rehabilitación de estaciones en restaurantes y albergues
- Servicios de guía y transfer
- Adecuación de pasarelas
- Conexión con otros proyectos de turismo (senderos, puntos de visita,...)
- Promoción en ferias y fiestas
- Conexión con otros proyectos europeos y regionales,...

En cuanto a la valoración de la **incidencia en el desarrollo local**, las puntuaciones mayores se refieren a la **promoción turística de la comarca, la creación de nueva oferta y la mejora de la calidad de vida de los habitantes locales**, siendo algo menores en lo referente al aumento de negocio en las empresas locales en los casos de transportes y tiendas de alimentación.

En cuanto al margen de crecimiento del impacto socioeconómico, la percepción de los gestores recoge las **limitaciones** que consideran que tienen estos CN-VV en muchos casos para **maximizar el aprovechamiento turístico, el volumen de turistas y el número de empresas de turismo activo** que pueden ofrecer sus servicios.