PROFESIONALES Y HERRAMIENTAS PARA EL
DESARROLLO LOCAL Y SUS SINERGIAS TERRITORIALES.
EVALUACIÓN Y PROPUESTAS DE FUTURO
IX Coloquio Nacional de Desarrollo Local del GTDL-AGE

ANTONIO MARTÍNEZ PUCHE, XAVIER AMAT MONTESINOS,
ISABEL SANCHO CARBONELL y DANIEL SANCHIZ CASTAÑO
(EDS.)

PROFESIONALES Y HERRAMIENTAS PARA EL DESARROLLO LOCAL Y SUS SINERGIAS TERRITORIALES. EVALUACIÓN Y PROPUESTAS DE FUTURO

*IX Coloquio Nacional de Desarrollo Local del
GTDL-AGE*

PUBLICACIONES DE LA UNIVERSITAT D'ALACANT

Este libro ha sido examinado y valorado por evaluadores ajenos a la Universidad de Alicante,
con el fin de garantizar la calidad científica del mismo.

Publicacions de la Universitat d'Alacant
03690 Sant Vicent del Raspeig
Publicaciones@ua.es
<http://publicaciones.ua.es>
Telèfon: 965903480

© Antonio Martínez Puche, Xavier Amat Montesinos,
Isabel Sancho Carbonell y Daniel Sanchiz Castaño (eds.), 2016
© d'aquesta edició: Universitat d'Alacant

ISBN: 978-84-16724-00-0
Dipòsit legal: A 92-2016

Disseny de coberta: candela ink
Composició: Página Maestra (Miguel Ángel Sánchez Hernández)
Impressió i enquadernació: Guada Impresores

Esta editorial es miembro de la UNE, cosa que garantiza la difusión y comercialización
nacional y internacional de sus publicaciones.

Reservados todos los derechos. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o
transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares,
salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Repográficos,
www.cedro.org) si necesita fotocopias o escanear algún fragmento de esta obra.

INNOVACIÓN SOCIAL EN LA OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS LOCALES A TRAVÉS DE LA VÍA VERDE EN CASTALLA (VÍA VERDE AGOST-ALCOY)

Andrés Ruiz Sánchez

Inmaculada Moreno Márquez

Alumnos curso adaptación al Grado de Turismo de la Universidad de Alicante

RESUMEN

Nuestra propuesta de trabajo tiene como objetivo analizar el actual aprovechamiento turístico de la antigua vía férrea Agost-Alcoy (iniciada en 1926), a través de los 2 tramos de vía verde que hay rehabilitados; La Vía Verde del Maigmó que se extiende por los términos de Agost, Petrer y Tibi con un total de 22,5 km. y está gestionada por la Diputación de Alicante y la Vía Verde de Alcoy con 10,5 km. gestionada por el Ayuntamiento de Alcoy, ambos tramos de vía suman 33 km. y pertenecían al mismo trazado ferroviario que quedó en desuso. Tanto la Vía del Maigmó como la de Alcoy se restauraron como “Vías Verdes” hace poco más de una década y actualmente quedan por acondicionar otros 33 km. de toda la parte central para completar los 66 km. de vía original y de los que forma parte los municipios de Tibi, Castalla e Ibi. La posible recuperación integral de todo el trazado vertebraría el territorio de la costa hacia el interior, siendo un eje estratégico en la provincia donde se podría desarrollar un turismo de calidad y promovería los valores históricos, culturales, paisajísticos y medioambientales, así como motivaría la participación de las comunidades locales implicadas en la reivindicación, restauración y mantenimiento de una marca “Vías Verdes” que está muy consolidada tanto en España como en Europa, cuya misión principal es la sostenibilidad y la innovación social.

Palabras clave: vía verde, cicloturismo, turismo sostenible, “Foia de Castalla”, “bottom up”.

SOCIAL INNOVATION IN OPTIMIZATION OF LOCAL RESOURCES
THROUGH THE GREENWAY IN CASTALLA”
(GREENWAY AGOST - ALCOY)

ABSTRACT

Our work proposal aims to analyze the current tourism development of the old railroad Agost - Alcoy (started in 1926), through the two sections of greenway that have been rehabilitated; The Greenway of Maigmo that extends to Agost, Petrer and Tibi with a total of 22.5 km. and it is managed by the Provincial Council of Alicante and the Greenway of Alcoy is 10.5 km and is managed by the town hall of Alcoy. Both railroads add up to 33 km and they belonged to the same railway line that fell into disuse. Both the Maigmo line as Alcoy were restored as "Greenways" a little more than a decade ago and currently remain to put another 33 km. to the entire center to complete the 66 km of the original line and of the ones that form part of the municipals of Tibi, Castalla and Ibi. The possible full recovery of the entire layout would structure the territory of the coast inland, being a strategic area in the province where they could develop quality tourism and promote the historical, cultural, scenic and environmental values and motivate participation of local communities involved in the claim, restoration and maintenance of the brand "Greenways" is well established both in Spain and in Europe, whose main mission is sustainability and social innovation.

Key words: greenway, bicycle tourism, sustainable tourism, "Foia of Castalla", "bottom up".

1. INTRODUCCIÓN

1.1. *Presentación*

Se pretende realizar un análisis del aprovechamiento turístico actual que tiene la Vía Verde del Maigmo y la Vía Verde de Alcoy, así como exponer las posibles medidas para una posible recuperación del tramo central que comprende los términos de Jijona, Ibi, Castalla y Tibi, valorizando los recursos locales disponibles a través de la innovación social y el desarrollo local. La estructura de contenido se inicia con la explicación del Programa Vías Verdes; introducción, gestión y normativa. Se ha realizado un análisis histórico, geográfico y socio-económico de los municipios donde pasa la línea férrea mediante el estudio del estado actual de las vías verdes acondicionadas y el tramo sin acondicionar alcanzando unos resultados y unas conclusiones mediante la metodología utilizada.

1.2. *Objetivos*

El objetivo principal de la investigación está basado en el estudio y análisis que determinan como se están gestionando la oferta de servicios, infraestructuras y promoción de ambas vías verdes: la de Alcoy y el Maigmo, y la posibilidad

de recuperar de una manera integral el resto de la vía en su tramo central que sobrevive al paso del tiempo de forma muy precaria.

Algunos tramos han quedado irrecuperables porque han sido utilizados para la construcción de carreteras, y otros continúan sin acondicionar, un buen cóctel de trabajo “bottom up” de abajo-arriba en su recuperación, multidisciplinar donde están implicados diferentes entes públicos en cuanto a competencias: medio ambiente, servicios sociales, ciudadanía, deportes y turismo. La importancia de la coordinación administrativa es la llave para articular el carácter multinivel de las entidades públicas locales y supramunicipales, en cuanto a competencias en el uso y gestión, así como la participación público-privada en la generación de la oferta y aprovechamiento de los recursos existentes en el desarrollo de estrategias para determinar un turismo sostenible y de calidad.

Algunos objetivos específicos se centran en comprobar el estado de conservación actual de las vías, su promoción, perfil y tipos de uso y finalmente la “visibilidad” que generan a nivel turístico y el tipo de impacto tanto negativo como positivo, así como el posible coste de oportunidad en la recuperación de los más de 30 kilómetros que quedan por finalizar en la “Foia de Castalla”.

2. PROGRAMA VÍAS VERDES EN ESPAÑA

2.1. *Concepto de vía verde*

Una vía verde, es un itinerario que discurre sobre antiguas infraestructuras ferroviarias que han quedado en desuso, y que tras unos procesos de adecuación y acondicionamiento pasan a convertirse en un camino no motorizado. Desarrolla un turismo sostenible a través de la recuperación del patrimonio natural y cultural en las zonas por donde transita, conectando territorios, permitiendo un uso; peatonal, de ocio, del contacto con la naturaleza, deportivo, y para todo tipo de perfiles de demanda, en especial personas con movilidad reducida. Estos caminos en el largo proceso de reivindicación y rehabilitación, así como su mantenimiento y promoción posterior pretenden ser un motor de desarrollo socioeconómico y de reivindicación local que fomenten el empleo, promuevan todo tipo de actividades deportivas, medioambientales y educativas que redunden en la diversificación del turismo y la creación de producto.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes. Las personas con movilidad reducida (especialmente discapacitados, ancianos y niños) son los mayores beneficiarios de estas infraestructuras seguras, fáciles y accesibles. La gran ventaja de las Vías Verdes es que garantizan la accesibilidad y la universalidad de usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física.

2.2. *Aproximación histórica a las vías verdes*

Las premisas del movimiento de las vías verdes aparecieron en Europa a finales del siglo XIX, sus orígenes se sitúan en gran medida en Europa, conjuntamente con en el desarrollo de las ciudades jardín en el Reino Unido, Francia y Bélgica.

En 1993, se puso en marcha el denominado Programa Vías Verdes impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, actualmente el Ministerio de Medio Ambiente, Agricultura y Alimentación, en colaboración con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE). Participan muy activamente las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como entidades privadas y asociaciones deportivas, culturales, sociales, además de otros colectivos ciudadanos.

Según el inventario que posee la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en el Estado español existen 7.684 km de plataformas de ferrocarril en desuso (5.764 km de carácter público y 1.920 km de otros propietarios vinculados a la minería e industria).

Cifras a las que hay que sumar 954 estaciones y apeaderos, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos, que forman parte del sistema. Este patrimonio de gran valor histórico y cultural, están siendo rescatado de su olvido y en definitiva de su desaparición, dado que las vías ofrecen un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos, acordes a las nuevas demandas sociales.

De 1993 a 2013 se han acondicionado más de 2.000 km distribuidos en 102 itinerarios por todo el Estado, para ser recorridos a pie, en bicicleta, patines, sillas de ruedas y cochecitos de bebé. De ellos, el 47% corresponde a terrenos propiedad de Adif, mientras el 18% se asienta sobre antiguos trazados de Feve y un 35% del kilometraje es propiedad de otras entidades públicas. Las vías verdes han supuesto la inversión de más de 80 millones de euros en obras de adecuación de plataformas, iluminación de túneles, vegetación y arbolado, señalización, colocación de barandillas y creación de áreas recreativas. Al mismo tiempo, el Mapa Oficial de Carreteras publicado por el Ministerio de Fomento incluye los itinerarios de las Vías Verdes, lo que facilita notablemente el acceso a las mismas por parte del público.

La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definirlas como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local.

Tabla 1. Líneas de tren pendientes de acondicionar en la provincia de Alicante

VÍAS TRANSITABLES SIN ACONDICIONAR	PROVINCIA	LONGITUD	LINEA DE TREN
Vía Verde Xixarra III (Biar - Alcoi)	Alicante	42 Km	Yecla - Alcoi
Vía Verde el Serpis	Alicante-Valencia	67 km	Alcoi - Gandía
Vía Verde la "Foia de Castalla"	Alicante	34 km	Agost - Alcoi

Fuente: www.viasverdes.com – Elaboración propia (2013).

En la Comunidad Valenciana hay alrededor de 170 kilómetros de Vías Verdes, la mayoría de ellas situadas en la provincia de Alicante.

3. GESTIÓN Y NORMATIVA DE LAS VÍAS VERDES

3.1. *Cómo crear una vía verde*

Para crear una vía verde se necesitan realizar unos estudios de factibilidad y un proyecto constructivo de la línea concreta sobre las que se quiera actuar. Desde Fundación de los Ferrocarriles se han redactado más de 100 estudios y proyectos constructivos de diferentes Vías Verdes repartidas por todo el territorio nacional y su experiencia desde que el programa de Vías Verdes se gestó en 1993 está mayormente avalada. En estos trabajos, se tratan tanto los aspectos más técnicos como de tipo patrimonial y/o jurídico, recogiendo y consensuando con los agentes locales las iniciativas de la zona y el diseño de la vía. Además se valora en gran medida la participación social y local para que los ayuntamientos se puedan implicar desde el origen en el proyecto.

Para la materialización de los estudios y proyectos, se suele firmar un convenio entre la institución que encarga la redacción y la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) donde, de mutuo acuerdo entre las partes, se establecen los plazos de entrega de los estudios y el resto de las condiciones.

Uno de los requisitos básicos, y quizá el más importante para que un antiguo trazado ferroviario llegue a ser Vía Verde, es la obtención de los terrenos del antiguo ferrocarril y que estos sean de titularidad pública. Esta es condición imprescindible para que el Ministerio de Medio Ambiente (o cualquier administración) financie las obras de ejecución de la futura Vía Verde. En ese caso habrá que ponerse en contacto con la unidad de patrimonio de la empresa ferroviaria (ADIF, FEVE, compañías mineras, Ministerio de Fomento; FGV, o el/los titular/es de la vía) para la adquisición de los terrenos o para la obtención de la cesión de uso.

Respecto a la financiación de estos estudios y proyectos, pueden ser los ayuntamientos, las diputaciones provinciales o las Comunidades Autónomas quienes encarguen y asuman los costes de redacción de los mismos, ya que el Ministerio de Medio Ambiente no financia los estudios y proyectos. Por otra parte, el Ministerio considera y valora en mayor medida, que sea un ente supramunicipal quien lidere el proyecto de Vía Verde desde su origen, puesto que

entiende que este órgano (bien consorcios de municipios, mancomunidades, diputaciones, comunidades autónomas...) mantendrá una mayor capacidad de mantenimiento y gestión sobre la misma, con posterioridad a la inauguración de la obra y una vez que el Ministerio entregue la Vía Verde ejecutada.

También los ayuntamientos pueden liderar la iniciativa de la ejecución de Vías Verdes (siempre es mejor que sean varios los municipios implicados). En ese caso los municipios tendrían que asumir los costes de la redacción de estos estudios y proyectos y comprometerse a la gestión y mantenimiento de la Vía Verde.

Otras posibles fuentes de financiación para la ejecución de la obra (en numerosas Vías Verdes han sido las propias comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos quienes han asumido el coste de las obras: Vía Verde de Ojos Negros –Comunidad Valenciana–; Vía Verde del Tajuña –Comunidad de Madrid–; Vía Verde de La Camocha –Ayuntamiento de Gijón–, etc.).

Por otro lado, la conveniencia del uso sistemático del distintivo Vía Verde mediante las sinergias ya creadas con la existencia de un Programa Vías Verdes y una imagen única bajo la cobertura de un logotipo propio, cuya forma tratan de simbolizar el proceso de transformación de la infraestructura rígida del trazado ferroviario en un itinerario verde.

3.2. ÓRGANOS GESTORES DE LAS VÍAS VERDES

Los entes públicos implicados en la recuperación de la vía pueden ser cualquiera de los niveles administrativos del estado: *Administración Central, Autonómica, Provincial y Local* (Ministerios, Consejerías, Diputaciones y Ayuntamientos);

- *Área de Medio Ambiente*: educación ambiental, centros de Interpretación, recuperación del paisaje, etc.
- *Área de Trabajo y Asuntos Sociales*: escuelas taller, programas de formación.
- *Área de Turismo e Industria*: planes de dinamización y comercialización turística, promoción internacional (Turespaña), plan Avanza, señalización...
- *Área de Agricultura*: programas Leader, desarrollo rural, etc.
- *Área de Cultura*: rehabilitación del patrimonio ferroviario, etc.
- *Área de Sanidad*: estrategia NAOS, control del peso infantil, etc.
- *Área de Deportes*: actividades relacionadas con el ocio y tiempo libre.

Otros tipo de entidades tanto públicas como privadas que pueden participar:

- Federaciones de Municipios y Provincias (FEMP, FAMP...)
- Asociaciones culturales, sociales, deportivas, etc...

3.3. Uso y gestión de una Vía Verde

El mantenimiento se materializa mediante un contrato de conservación de las siguientes características:

- Contratación del servicio por periodos de cuatro años.
- Vigilancia de la Vía Verde (equipo fijo).
- Conservación ordinaria y extraordinaria.

Los entes gestores se encargan de elaborar un reglamento que regule el uso y disfrute de la vía en las actividades a realizar, así como las restricciones y consejos en la utilización de la misma.

3.4. Infraestructura y equipamiento

El trazado de la línea Agost-Alcoy contó, entre otras obras de fábrica, con la construcción de 24 túneles y 7 viaductos para salvar la difícil orografía de las comarcas de l'Alcoià i l'Alacantí.

Actualmente, los puentes destacan por su monumentalidad y son los siguientes:

- Viaducto sobre el río Polop: 230 m. de longitud y 46 de altura.
- Viaducto sobre el barranco de Fontanar: 190 m. de longitud y 30 de altura.
- Viaducto sobre el barranco del Forn del Vidre: 167 m. de longitud y 40 de altura.
- Viaducto sobre el río Barxell: 150 m. de longitud y 30 de altura.
- Viaducto sobre el barranco de las Siete Lunas: 69 m. de longitud y 20 de altura.
- Viaducto sobre el barranco de Uxola: 77 m. de longitud y 20 de altura.
- Viaducto sobre el barranco del Cinc: 56 m. de longitud y 25 de altura.

4. ESTADO ACTUAL DE LA VÍA VERDE DE AGOST-ALCOY

4.1. Análisis DAFO

Cuadro 1

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Turismo sostenible. • Vertebración estratégica territorial. • Imagen de marca “vías verdes”. • Inexistencia de grandes infraestructuras para rehabilitar. • Mayor conciencia medioambiental. • Entorno natural atractivo. • Oferta variada hostelera. • Bienes de interés cultural. • Servicios de información turística. • Proyecto integro subvencionable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tramos de vía irrecuperables. • Proyecto multidisciplinar complejo. • Informe técnico-jurídico costoso. • Nula planificación territorial. • Baja promoción turística. • Recursos turísticos sin adecuar. • Alta estacionalidad. • Baja implicación local. • Limitada oferta de ocio y turismo activo. • Inexistencia de comercialización. • Predominio del excursionismo. • Gasto medio bajo. • Desigual distribución de la oferta turística.

Fuente:

Cuadro 2

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Vía Verde de gran recorrido. • Conexión de municipios en el territorio no motorizado. • Integración de la iniciativa empresarial de emprendedores locales • Desarrollo local e innovación social. • Fomento de empleo y sostenibilidad. • Creación de un centro BTT. • Diferenciación de alojamiento rural por categorías. • Diversificación del turismo (Plan de turismo de interior 2011-2015). • Un ente gestor único. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rutas naturales alternativas (PR-GR-SL). • Crisis económica. • Diferentes entes gestores de la vía. • Oferta de alojamiento no planificada. • Política partidista de los municipios.

Fuente:

4.2. Análisis de la oferta turística

En cuanto a los recursos turísticos de cada municipio, los recursos naturales, en cuanto a número, son los más destacados. Alicante es una de las provincias más montañosas de España. Hay una gran cantidad de senderos locales (SL), pequeño recorrido (PR) y gran recorrido (GR) como el GR-7 para la práctica de senderismo, así como los espacios naturales que son de gran atractivo: Parque Natural de la Font Roja y San Antonio (Alcoy), la Carrasqueta (Xixona), Sierra del Cid (Petrer) y el Maigmó (Tibi-Castalla).

Las Fiestas y eventos a lo largo del año con un número total de 73. La mayoría de municipios celebran a lo largo del año algún tipo de festividad o evento local de interés turístico o con cierta relevancia de atracción turística: Moros y Cristianos, Vaca, Ferias, etc. La oferta cultural y patrimonial es muy importante a través de los bienes de relevancia local y de Interés Cultural como diferentes edificios religiosos; iglesias y/o ermitas que existen en todos los municipios en un periodo constructivo de siglos entre el XIV-XVIII. Edificios o construcciones civiles; castillos como los de Castalla, Xixona, Tibi y Petrer, algunos incluidos en la ruta de los Castillos del Vinalopó. El Pantano de Tibi (s. XVI) que es el más antiguo de la península ibérica. Por último, la oferta museística, donde Alcoy es la ciudad que más ofrece mediante su centro de interpretación Explora y los museos; arqueológico, de fiestas de Moros y Cristianos, bomberos y refugio guerra civil. Ibi ofrece el museo de la biodiversidad, el del juguete y la futura casa de los Reyes Magos. Onil, el museo de la muñeca. Petrer, el museo etnológico y arqueológico y por último Agost, el museo de la alfarería.

4.3. Análisis de la demanda: Perfil del usuario-visitante

Según el estudio más reciente encontrado de los últimos años, la empresa MERCODER, realizó un estudio del perfil de la demanda, bajo petición de la Fundación de Ferrocarriles Españoles en noviembre de 2007, con un total de participación de 31 vías verdes de las 62 que existían.

- El promedio de usuarios de las vías verdes es de 50.000 usuarios/año por vía verde. La ponderación para el conjunto de las hasta entonces 64 vías verdes españolas arroja una cantidad anual de 3.200.000 usuarios.
- El 60% de los usuarios es población local. El 40% es población visitante. De este 40% de visitantes, el 35% pernocta en la zona. Es decir, una media de unas 6.600 personas por vía verde y año consumen alojamiento y otros servicios complementarios en las vías verdes.
- La ponderación para el conjunto del Estado arroja unas cifras de 448.000 turistas que pernoctan al año en el entorno de las vías verdes.

5. TRAMO SIN ACONDICIONAR: LA “FOIA” DE CASTALLA

La vía de la “Foia” está actualmente sin acondicionar y en estado de abandono, aun así son muchos los senderistas y cicloturistas que la utilizan cada día. Lamentablemente, parte del trazado de la antigua vía de ferrocarril se ha perdido bajo las carreteras nacionales, rotondas y la autovía central A-7. Existe un itinerario cicloturista que utiliza parte de la vía de servicio de la autovía por lo que existen alternativas de conexión viables que van paralelas a la línea original.

Cuadro 3. Descripción del Recorrido Agost-Alcoi

Nombre	Kilómetros	Nº de Km.	Estado actual
Vía Verde del Maigmo Apeadero de Agost a la ctra CV-815 (Tibi)	Del 0 al 21,1	21 km,100 m	Vía Verde recuperada
Ctra . CV-815	Del 21,1 al 26,9	5 km 800 m	Ctra. Asfaltada
Continuación ctra. CV- 815	Del 26,9 al 28,3	1 km 400 m	Via Transitable sin acondicionar
Ctra.vía de servicio paralela a la A-7	Del 28,3 al 29,6	1 km 300 m	Ctra. Asfaltada
Partida de Fontés (Castalla) a la rotonda A7/CV-815	Del 29,6 al 32	2 km 400 m	Via Transitable sin acondicionar
Partida el Clot (Castalla)	Del 32 al 34,7	2 km 700 m	Vía Transitable sin acondicionar

Castalla (zona urbana)	Del 34,7 al 36,7	2 km	Avda. de Alcoy Polígono Castalla Rotonda - asfaltada
Desde Actiu (Castalla) a C/ Granada (Ibi)	Del 36,7 al 42,7	6 km	Vía Transitable sin recuperar
Ibi (zona urbana)	Del 42,7 al 45,7	3 km	Zona urbana asfaltada
Avda. Hermanos Grimm (Ibi) - Rotonda	Del 45,7 al 47,2	1 km 500 m	Vía Transitable recuperada
Vía de Servicio CV-8062	Del 47,2 al 49,3	2,1 km	Ctra. – Vía de servicio – asfaltado
Antigua vía paralela a la CV- 8062	Del 49,3 al 56,2	6 km 900 m	Vía Transitable sin recuperar
Vía Verde de Alcoi Desde la Canal al barrio de Batoy.	Del 56,2 al 67,9	11 km 600 m	Vía Verde Recuperada

Fuente: Trabajo de campo, medidor Gps. Elaboración propia (2013).

- Vías Verdes = 34 km 200 m. (V.V. Maigmo – V.V. Alcoy – V.V. Ibi)
- Vía Transitable recuperable = 19 km 400 m. (Firme: Tierra)
- Vía irrecuperable = 14 km 200 m. (alternativa; carreteras con poco tránsito y vías de servicio. Firme: asfaltado)

Total Línea Agost- Alcoy: 67 kilómetros 800 metros.

6. POSIBLES ACTUACIONES PARA SU RECUPERACIÓN: SUGERENCIAS

6.1. Foro de participación ciudadana

Es importante implicar a toda la sociedad local de cada municipio y hacerla partícipe del proyecto mediante la utilización de internet y las redes sociales como canal de comunicación rápido y accesible para todos.

6.2. Creación ente gestor: consorcio/mancomunidad

Mediante un ente gestor que planifique, coordine, impulse, dirija y haga un continuo control de seguimiento. Se deben crear grupos de trabajo, promover el asociacionismo, incentivar la participación, y saber gestionar y optimizar todos los recursos económicos disponibles.

- Ayuntamientos a través de los representantes políticos (Alcoi – Xixona – Ibi – Castalla – Tibi – Petrer – Agost) y dentro de los entes municipales implicar a las oficinas de turismo, agencias de desarrollo local y departamentos técnicos de medio ambiente y deportes.
- Conselleria de la Generalitat Valenciana.
- Diputación de Alicante, área de Medio Ambiente
- Asociaciones turísticas, gastronómicas, deportivas y sociales.
- Otras asociaciones u entidades que se quieran adherir de cualquier clase que puedan tener relación.

6.3. Redacción de Estudios de factibilidad y Proyectos constructivos

Realización de un proyecto constructivo detallado de todos los kilómetros de la Vía en la “Foia” y valorar cada tramo con los posibles inconvenientes a tener en cuenta (conducciones de agua, luz y gas), así como determinar las alternativas posibles a los tramos de vía desaparecidos por la construcción de carreteras y rotondas.

6.4. Conseguir disponibilidad patrimonial de terrenos e inmuebles

Realizar un estudio exhaustivo de la titularidad de cada tramo de la vía, teniendo en cuenta la reversión de terrenos y su estado actual. Los ingenieros técnicos de los Ayuntamientos podrían ejecutar un informe previo al estudio de factibilidad y proyecto constructivo.

6.5. Gestión, mantenimiento y promoción

El Consorcio o Ente Gestor asume la responsabilidad patrimonial que conlleva el uso público en cuanto a gestión y mantenimiento de la Vía Verde: regulación de ordenanzas y reglamentos, contratación de seguro responsabilidad civil y firma de convenio con los técnicos y agentes implicados.

7. INNOVACIÓN SOCIAL Y EMPLEO

La recuperación de la vía verde entre Alcoy y Agost debe fomentar:

- Recuperación del valor: histórico, patrimonial y paisajístico.
- Hábitos saludables: el 53% de la población adulta española sufre sobrepeso, la obesidad infantil se ha multiplicado por tres en los últimos 10 años (O.M.S)
- Sostenibilidad; espacios no motorizados y buena accesibilidad.
- Desestacionalizar la oferta y nuevos mercados: las vías verdes en España reciben más de 3 millones de usuarios/año) y cerca de 500.000 visitantes pernoctan en las vías verdes.
- Eje estratégico vertebrador; desarrollo turístico en el territorio de los municipios de interior: Agost, Petrer, Tibi Castalla, Onil, Ibi y Alcoy.

La Innovación Social: mediante la implicación local y existencia de un órgano de gestión constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo, ya sea bajo la forma de un consorcio o una mancomunidad de ayuntamientos, una sociedad o una fundación pública, o bien cualquier otra figura, preferiblemente de carácter supramunicipal y del sector público, aunque debe ser imprescindible y necesaria la participación privada para realizar lo siguiente:

- Incentivar actividades promocionales de Vías Verdes C02=0 y creación de paquetes turísticos (recursos turísticos y oferta privada).
- Tarjeta verde o pasaporte verde. Creación de un club de producto. Mediante descuentos y promociones,
- Web, blogs y redes sociales. Internet es una herramienta cada vez más útil y eficaz para promocionar cualquier acción comercial que se pueda llevar a término.
- Geolocalización y descargas de tracks a través de webs y aplicaciones móviles.

La creación de una vía fomentaría el empleo:

- Creación de una nueva oferta turística en las proximidades de la vía y/o reforzar las ya existentes de alojamiento, restauración y servicios.
- Creación de centro BTT como centro de recepción de visitantes. alquiler y reparación de bicicletas y servicios hosteleros.
- Escuelas-taller de empleo para la restauración y mantenimiento posterior de la vía.
- Promover el emprendedurismo local: empresas de gestión ambiental, turismo activo, guías locales, alquiler de bicis y venta de productos agroalimentarios.
- Déficit de servicios comercializados y estructurados para ciertos sectores de demanda (tercera edad,...).

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En primer lugar, no existe ni en la vía verde de Alcoy ni la del Maigmo, un producto turístico que se comercialice. Son las empresas de turismo activo o de educación ambiental quienes utilizan de forma esporádica las infraestructuras ferroviarias para fines deportivos y/o medioambientales.

La recuperación de una vía verde, en este caso, la del tramo de la “Foia”, supone un gran retorno social más que económico. Las vías verdes están incidiendo positivamente en el desarrollo comarcal, uniendo municipios entre si por vías no motorizadas, siendo los aspectos mejor valorados por el incremento de la calidad de vida de los habitantes.

Se debe diferenciar entre “marca” y “producto turístico”, la imagen de marca vías verdes es excelente para asociarlo al turismo sostenible, pero a la

hora de comercialización, sólo unas pocas vías en España tienen un producto turístico denominado vía verde que está comercializado en paquetes, siendo ese cometido el objetivo final que debe tener cualquier vía verde.

La vía Alcoy-Agost podría denominarse a todos los efectos “*Vía Verde Maigó-Font Roja*”, un nombre apropiado que valorizaría la imagen de marca y reforzaría la de los espacios naturales protegidos.

Es importante, la creación de un verdadero “club de producto” entre los 7 municipios de la línea Agost-Alcoy incorporando información sobre los niveles de dificultad, temáticas de interés en las vías, otros recursos complementarios (monumentos, paisajes, zonas de interés ornitológico...), así como la oferta de alojamiento, restauración y demás servicios turísticos. Innovación social y optimización de recursos para la creación de empleo.

Existe un déficit de servicios comercializados y estructurados para ciertos sectores de demanda (tercera edad,...). Pero este futuro pasa obligatoriamente por un desarrollo bajo el paraguas del turismo sostenible como advierten distintos planes y programas, con la Declaración sobre el Turismo, la Diversidad Cultural y el Desarrollo Sostenible (OMT, 2004), el Plan del Turismo Español Horizonte 2020 y el Plan del Turismo Español 2008-2012 y el Plan General de Turismo Sostenible 2008-2011 (Decreto 261/2007, de 16 de octubre). Un turismo experiencial ligado al contacto con la naturaleza, el deporte y la sostenibilidad.

Se deberían crear algún centro o alojamiento para dar cabida a los cicloturistas, podría ser un centro BTT en la zona de Castalla que es el tramo central de la vía para el alquiler, reparación de bicis, así como un tipo de albergue juvenil con servicios. Una gestión público-privada para dar servicios y crear empleo. Según el estudio realizado, no existen empresas que alquilen bicicletas. Es necesario definir las necesidades de los tipos de usuarios, en especial los cicloturistas y adaptar la oferta a éstos. La oferta complementaria es el alojamiento y la restauración y el foco central de su interés, es la ruta en sí misma.

Se recomienda de cara a la creación de un producto y su comercialización la puesta en marcha itinerarios de trayecto largo o vías de entre 50 y 100 km como mínimo, y en este caso la supuesta **vía verde** “*Font Roja-Maigó*”, sería de 66-70 kilómetros, con 7 municipios conectados por camino no motorizado. Además sería muy positivo, porque cuantos más kilómetros se puedan tener de vía, obligará al usuario o visitante no residente a pernoctar. A nivel de las administraciones públicas, se debe reconocer y poner en valor el medio rural, a través de una rentabilidad no económica pero sí imprescindible: la conservación del pasado histórico ferroviario, la ecología, el paisaje y la gestión del territorio.

La Secretaría General de Turismo ha puesto en marcha de proyectos piloto de comercialización turística conjunta de vías verdes como; La Vía Verde del Plazaola puso en marcha el “Pasaporte 10 Vías Verdes” donde se integra la

promoción conjunta de diferentes vías verdes del Estado interesadas en formar parte de una iniciativa en el que el usuario va “completando” un programa “inter vías” que oferta vías verdes no necesariamente conectadas físicamente.

Las comunicaciones y la accesibilidad a las vías verdes, se deben mejorar mediante más conexiones en tren, tanto desde el tren regional Xátiva-Alcoy como el de Alicante-Agost, también y recientemente se deben aprovechar las sinergias del AVE, desde Villena o Alicante. Mi recomendación es que desde TURESPAÑA y la FFE a través del programa Vías Verdes y RENFE, se pueda crear una “Green Card”, una tarjeta verde para crear un producto de naturaleza que mezcle oferta turística, comercial y hostelera de cada municipio, con promociones especiales y descuentos.

Se debería estudiar la creación de una plataforma de comercialización a nivel nacional dedicada a la cooperación entre las diferentes vías verdes (labor que actualmente desempeña la FFE) y entre estas vías y los operadores turísticos (siguiendo y adaptando modelos ya existentes como, por ejemplo, Paradores de Turismo).

En la rehabilitación del tramo central en la “Foia” (32 km) y la unificación de todo el trazado original Agost-Alcoy (Maignó-Font Roja). Existen alrededor de 15 kilómetros desaparecidos, y otros 17 km quedan todavía por recuperar en su trazado original. El proceso será un recorrido de largo trayecto y difícil de conseguir, pero ojalá que todos unidos y en red, aunque en distintos vagones, estemos encima del tren **¿Té subes?**