ESTUDIO SOBRE LOS USOS DE LAS **VÍAS VERDES DE GIRONA** Y EL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL DE LAS RUTAS GESTIONADAS POR EL **CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA**

- RESUMEN EJECUTIVO-

CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA | Diputació de Girona

Estudio realizado por:
Baldrick & Munitz SL
Assessorament i Consultoria

Finançat per
Unió Europea
Fons Europeu
Next Generation

Gobierno de España · Ministerio de Industria y Turismo · Secretaría de Estado de Turismo

Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia

Next Generation Catalunya

Generalitat de Catalunya

ÍNDICE DE CONTENIDOS

01 MARCO DE TRABAJO

02 METODOLOGÍA

03 CONCLUSIONES DE LOS ANÁLISIS DE DATOS

04 ESTUDIO Y CONCLUSIONES DE IMPACTO DE LAS VÍAS VERDES

05 COMPARATIVA 2018- 2023

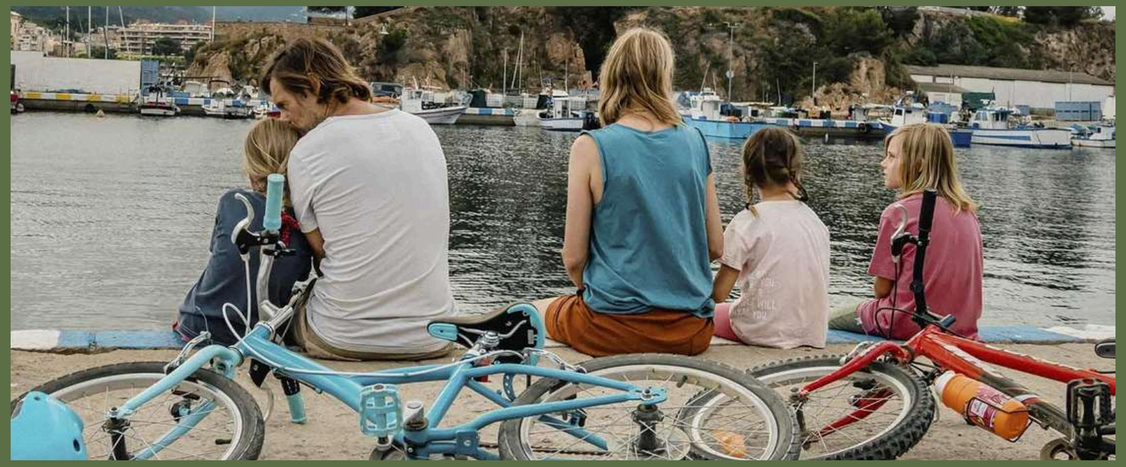
06 CONCLUSIONES



1. MARCO DE TRABAJO

- Las rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes cubren un total de 325 kilómetros de itinerarios ciclables y senderistas que conectan las comarcas gerundenses de norte a sur y de este a oeste, estructurando un sistema de movilidad y ocio integrador.

- En este marco, hemos desarrollado el **Estudio sobre los Usos de las Vías Verdes de Girona y el Impacto Económico, Social y Medioambiental de las rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona** para medir y dimensionar las aportaciones de estas rutas en cuatro ámbitos principales: el uso y los perfiles de los usuarios, el impacto económico, el impacto en la salud pública. Este estudio aporta datos concretos y herramientas de reflexión para orientar futuras políticas e inversiones.



- **En este contexto, el estudio da respuesta a los siguientes objetivos:**

1. Analizar las diferentes tipologías de usos de las vías verdes y otras rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona. Dimensionar cada tipología de usuario y analizar su perfil, comportamiento e impacto en el territorio.

2. Medir el impacto económico de las rutas en las comarcas gerundenses (impacto económico directo e indirecto, puestos de trabajo, etc.).

3. Medir el impacto en sanidad de las rutas en las comarcas gerundenses.

4. Medir el impacto medioambiental del uso de las rutas en las comarcas gerundenses.

5. Analizar la evolución temporal de los usos de las rutas con segmentación de usuarios a pie/bicicleta.

6. Analizar la evolución temporal de los perfiles de usuario con segmentación pie/bicicleta.

Obtención de datos de fuentes primarias para el análisis:

- Datos obtenidos de **encuestas** realizadas sobre el terreno = **786**, en 4 idiomas
- **Datos** de los **contadores** de Vías Verdes. (+1,1millones de registros anuales)

Obtención de datos de fuentes secundarias para el análisis:

- **Estudios y bases de datos** de la entidad y de contexto económico y social del territorio

2. METODOLOGÍA

01. Análisis de los datos

recogidos en las encuestas realizadas a lo largo de los tramos

02. Impacto económico

Con los datos disponibles de las encuestas recogidas combinadas con los datos de los contadores que se dispone a lo largo de los distintos tramos.
Así como otros datos como los propios presupuestos de la entidad.



03. Otros impactos

Las Vías Verdes generan también otros impactos como los vinculados al medio ambiente con las potenciales disminuciones de emisiones o los beneficios en la promoción de la salud.

04. Comparativa y evolución

El estudio también contempla un análisis no sólo del momento actual, sino también de la evolución que ha hecho este impacto en los últimos años, así como la comparativa con el estudio realizado en 2019 que ya nos medía el impacto de las Vías Verdes y dibujaba el perfil de su usuario.



LAS ENCUESTAS

4 minutos y 48 segundos
Duración media de ejecución

TEMPORALIDAD DE LA RECOGIDA

3 de junio de 2024 y el 25 de octubre de 2024

1. **Junio: 48**
2. **Julio: 128**
3. **Agosto: 182**
4. **Septiembre: 152**
5. **Octubre: 163**

DISTRIBUCIÓN HORARIA

Entre las 8 h. de la mañana y las 21 h. de la tarde

Puntos de recogida

⇨ **Ruta del Carrilet II en Girona**: 136 encuestas.
⇨ **Ruta del Tren Petit de Palamós**: 114 encuestas.
⇨ **Ruta del Hierro y el Carbón en Sant Joan de les Abadesses**: 87 encuestas.
⇨ **Ruta del Carrilet en Llagostera**: 81 encuestas.
⇨ **Ruta del Carrilet en Llambilles**: 73 encuestas.
⇨ Otros puntos: espacios de recogida como Santa Cristina de Aro, diferentes puntos de tráfico del Carrilet II, Cassà de la Selva, Sant Feliu de Pallerols o algunos puntos sin identificar específicamente por el encuestador: 192 encuestas.

3. CONCLUSIONES DE LOS ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS

	Perfil demográfico	Comportamiento y uso	Valoración de la vía verde
Residente	Edad media: **53,5 años** *(Alta desviación estándar 14,97)* Predominio de: **jubilados 29%, trabajadores por cuenta ajena 24%, funcionarios 24%** Nivel educativo: **formación profesional 54%, 13% estudios universitarios, ...**	Frecuencia: **90% - 1 vez por semana 25% diariamente** Distancia media recorrida: **12,5 Km** Motivaciones: **97% oci** ,deporte y salud Tipo de recorrido: **94%** repiten el mismo trayecto de ida y vuelta	Media de valoración ★★★★☆ **7,09 /10** **Mejores aspecto**s: señalización (7,62), limpieza (7,61) y estado de la vía (7,56). **Aspectos a mejorar**: alojamiento (6,47) y puntos de información (6,79). **Alta prescripción**: NPS de 7,98 (78% de prescriptores)
No residente	Edad media: **54 años** *(Alta desviación estándar 11,98)* Predominio de: **Profesiones diversas, con una presencia notable de trabajadores por cuenta ajena 29% y jubilados 21%** Nivel educativo: **predominio de estudios de formación profesional y similar de universitarios**	Frecuencia: **Estacionalidad turística, fines de semana y vacaciones** Distancia media recorrida: **24,7 Km** Motivaciones: **95% ocio** ,deporte y placer Tipo de recorrido: **37%** circular **63%** de ida y vuelta	Media de valoración ★★★★☆ **7,23 /10** **Mejores aspectos**: estado de la vía (8), limpieza (7,8) y señalización (7,7). ·**Aspectos a mejorar**: servicios de transfer (6,4) y puntos de información (6,7). **Prescripción moderada**: NPS de 7,37 (30% de prescriptores).

4. ESTUDIO Y CONCLUSIONES DE IMPACTO DE LAS VÍAS VERDES



CONCEPTO	IMPORTAR
I.E. DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	6.861.524,88 €
I.E. EN EL MEDIO AMBIENTE	69.085,98 €
I.E. EN SALUD	2.471.357,99 €
IMPACTO ECONÓMICO TOTAL	9.401.968 €



Impacto económico de las Vías Verdes vinculado a la actividad económica

1. Impacto económico directo e indirecto

- **Directo:** Es el resultado de la actividad económica generada directamente por los usuarios de las Vías Verdes, con un valor de **4.751.748,53€**
- **Indirecto:** Este impacto, que llega a **2.109.776,35 €** procede de las actividades económicas derivadas, como las cadenas de suministro u otros sectores vinculados indirectamente. Este valor es un **44,4%** del impacto directo.

2. Impacto en términos de valor añadido bruto (VAB) - 79% del impacto económico directo

3. Impacto sobre el empleo

- El impacto directo en puestos de trabajo es de **86,96 puestos – 69,2% del total**
- El impacto indirecto en puestos de trabajo es de **38,61 puestos – 30,8% del total**

4. Impacto global

El total del impacto económico generado por las Vías Verdes es de 6.861.524,88 €

CONCEPTE	IMPORT
IMPACTE ECOMÒNIC DIRECTE	**4.751.748,53€**
IMPACTE ECONÒMIC RESPECTE VALOR AFEGIT	3.753.881,34€
IMPACTE EN L'OCUPACIÓ (LLOCS DE TREBALL)	86,96
IMPACTE ECONÒMIC INDIRECTE	**2.109.776,35€**
IMPACTE ECONÒMIC RESPECTE VALOR AFEGIT	1.666.723,31€
IMPACTE EN L'OCUPACIÓ (LLOCS DE TREBALL)	38,61
TOTAL IMPACTE ECONÒMIC	**6.861.524,88€**
IMPACTE ECONÒMIC RESPECTE VALOR AFEGIT	5.420.604,65€
IMPACTE EN L'OCUPACIÓ (LLOCS DE TREBALL)	125,57

Impacto en el medio ambiente

Entre los distintos impactos medioambientales positivos podemos identificar:

1. Fomento de la movilidad sostenible. Las Vías Verdes priorizan el uso de medios no motorizados, como la bicicleta y el senderismo, que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Esta movilidad sostenible disminuye la dependencia del transporte motorizado, especialmente en zonas turísticas con alto riesgo de saturación, contribuyendo a la descarbonización del territorio.

2. Recuperación y preservación de espacios naturales. La conversión de antiguos trazados ferroviarios en vías verdes ha permitido recuperar espacios degradados, transformándolos en pasillos verdes que fomentan la biodiversidad y mejoran la calidad ambiental. Estas rutas actúan como conectores ecológicos que enlazan hábitats fragmentados, mejorando la salud de los ecosistemas.

3. Reducción de la presión turística en zonas sensibles. Las Vías Verdes distribuyen el flujo turístico de forma más equilibrada a lo largo del territorio, alejándolo de puntos de sobrecarga y protegiendo zonas especialmente vulnerables. Esto contribuye a un uso responsable del patrimonio natural, cultural y paisajístico. Las Vías Verdes son un producto que contribuye a desestacionalizar en el sector turístico.

4. Educación ambiental, conciencia ecológica e identidad territorial sostenible. A través de las experiencias que ofrecen, las Vías Verdes impulsan la sensibilización de los usuarios hacia la sostenibilidad y el respeto por el medio ambiente.

CO_2

Los resultados nos sitúan en los siguientes valores:

- Ahorro diario medio por persona:
- **2,29 kg de CO_2**

- Ahorro diario en emisiones de las Vías Verdes:
- **3,78 toneladas de CO_2**

- Ahorro anual total:
- **1.381,72,5 toneladas de CO_2**

- Costo Social del Carbono **(CSC):**

69.085,98€ anuales.

Impacto en la salud

Para determinar el impacto en la salud del uso de las Vías Verdes, se utilizan dos aproximaciones:

1. Impacto teórico:

- Promoción de la actividad física y prevención de enfermedades
- Reducción de la contaminación atmosférica y mejora de la salud respiratoria
- Mejora del bienestar mental y emocional.

2. Impacto económico aplicado:
Para ello, existen dos perfiles de tipologías de estudios y **ejemplos de cálculo**:

Supuesto 1

Por un lado encontramos lo que serían los estudios que buscan cifrar cuál es el impacto en porcentaje de reducción del gasto sanitario vinculado a la actividad deportiva y movilidad activa:

1. Prevención de enfermedades crónicas
2. Impacto en salud mental.

Se toman en consideración los siguientes datos:

1. Población residente en las Vías Verdes con actividad física que cumple criterios: 3.738 personas.
2. Gasto sanitario medio por persona en Cataluña: 2.263 €.
3. En un valor medio de reducción del 20%: 452 € por persona/año.
4. Total ahorro sanitario: 1.689.630 €/anuales.

Supuesto 2

La otra línea de estudios fija un ahorro vinculado al sistema sanitario en función de la actividad física realizada expresada en km.
Éste es un sistema aceptado y desarrollado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) bajo el nombre de HEAT para convertir las mejoras en salud en cifras económicas. El HEAT sugiere valores de 0,50€ a 1,00€ por kilómetro recorrido.

Con la misma metodología, la European Cyclists' Federation (ECF) ha publicado estudios que valoran el beneficio económico del ciclismo en torno a 0,70 € por km

Tipus desplaçament	Nombre desplaçaments	Estalvi km	Mitjana de distància	Estalvi vinculat a la salut
Diaris	137.331	0,70 €	12	1.153.576,67 €
3 o 4 setmana	142.824	0,70 €	12	1.199.719,74 €
1 o 2 cops setmana	107.118	0,70 €	12	899.789,81 €
			TOTAL	3.253.086,22 €

En el valor medio entre los dos cálculos realizados, permite fijar el impacto económico en **2.471.357,99 €**

5. COMPARATIVA 2018-2023

2018

PERFIL USUARIO

Tipología predominante:



ciclistas / turistas mayor protagonismo

Motivación prinicipal: **motivos recreativos o deportivos**

Selección de rutas: **Eurovelo 8**

DATOS DE IMPACTO

Impacto económico directo **2M€**

(El análisis se centra en turistas y no incluye de forma destacada a los residentes, ni tampoco a las actividades económicas derivadas (indirectas), aunque sí lo hace para analizar su impacto global)

Media de gasto diario: **62€/dia**

- Sólo turistas

2023

PERFIL USUARIO

Tipología predominante:

91,4% de residentes



Selección de rutas:

equilibrio entre todas las rutas de las Vías Verdes

DATOS DE IMPACTO

Impacto económico directo **4,75 millones de euros**

Media de gasto diario global: **14,22 €/día**

- (Media total de turistas y residentes)

102 €/viaje Turistas- Media de gasto diario

5,92 €/viaje Residentes- Media de gasto diario

CONCLUSIONES

- **La actividad senderista** ha **aumentado** en volumen de usos especialmente entre los residentes
- **Motivación recreativa o deportiva**
- **Uso estacional,** con **picos** durante los meses de **primavera** y **verano,** especialmente en las rutas más **turísticas**
- Los **turistas** siguen siendo un **segmento económicamente relevante** gracias a un **gasto diario** muy **superior** al de los residentes, aunque son los predominantes

- La **incorporación** de **nuevos impactos** (salud y medio ambiente) = una **visión más completa** que permite ascender el impacto económico de las Vías Verdes en

Impacto económico global



9,4M€

+137,5% respecto 2018

- Una **mejor explotación** de las **potencialidades** de las Vías Verdes.
- **Aumento** de la **diversidad de usuarios** (turistas y residentes).
- Una **mejora** en la **capacidad de atracción turística** de la **infraestructura**



6.CONCLUSIONES

Aunque **se pueden identificar multitud de análisis** derivados de la información anteriormente detallada, queremos **centrar las conclusiones en torno a 10 IDEAS FUERZA** que pueden permitir **visualizar la actual situación**, así como **dibujar** potenciales **líneas de trabajo futuras** para el Consorci de les Vies Verdes y por el conjunto del territorio.

IDEA FUERZA

01 Dinamización económica y creación de empleo

El impacto económico derivado de la actividad que se genera en torno a las Vías Verdes **es de 6,86 millones de euros anuales**.

Éste no sólo se limita al gasto directo, sino que tiene un efecto multiplicador en otros sectores como la restauración, el alojamiento y los servicios locales, ejerciendo de claro dinamizador de la actividad económica de los espacios y territorios por donde transcurren las Vías Verdes de Girona. Por tanto, estamos ante un importe de impacto económico que se ha incrementado notablemente en comparación con el del año 2018, consolidando el proyecto de las Vías Verdes como un motor de actividad económica por el territorio.

Netamente vinculado al impacto económico, podemos apreciar cómo esta actividad **genera 125 puestos de trabajo**, dato especialmente importante en zonas rurales. El gasto diario medio evidencia la capacidad de la infraestructura para atraer visitantes con diferentes niveles de gasto y perfiles motivacionales (tanto turistas como residentes), ampliando la base económica de los municipios gerundenses.



IDEA FUERZA

02 Promoción del turismo sostenible

Las Vías Verdes son un **ejemplo de turismo responsable**, alineado con las tendencias de **viajes conscientes y experiencias en entornos naturales**. Atrayendo a **usuarios no locales**, mayoritariamente internacionales, estas rutas distribuyen la presión turística más allá de la Costa Brava y las ciudades principales, diversificando la oferta turística de Girona. Además, el 39% de los turistas declara haber pernoctado en la región gracias a las Vías Verdes. Un modelo que complementa y se alinea en dos direcciones:

Alineado con las tendencias de **Long Tail**, genera una infraestructura importante para generar un turismo especializado, donde el uso de las Vías Verdes desempeña un papel central en la toma de decisiones y motivos de viaje.
Contribución a la **cadena de valor** de otras motivaciones turísticas, donde una infraestructura como las Vías Verdes genera valor positivo para otros segmentos que, a pesar de no ser su principal motivo de viaje, utilizan y valoran las Vías Verdes en sus experiencias turísticas.

Las Vías Verdes se convierten pues en **un elemento importante en el modelo turístico gerundense y ayudan a complementar y especializar su oferta turística, así como a combatir la estacionalidad.**



IDEA FUERZA

03 Contribución a la movilidad sostenible

Con un **ahorro anual de 1.381 toneladas de CO_2**, las Vías Verdes son un eje estratégico para la descarbonización de las comarcas gerundenses. Esta contribución se traduce en un **ahorro ambiental valorado en más de 69.085€ anuales** (Coste Social del Carbono). Además, las rutas fomentan la movilidad no motorizada tanto para usos recreativos como para desplazamientos cotidianos, con un importante porcentaje de los usuarios que utilizan las rutas como vía de transporte alternativa.

Es justamente en este perfil vinculado a la movilidad cotidiana donde las Vías Verdes todavía tienen un enorme potencial –aunque no es fácil– de crecimiento y pueden **contribuir de forma notable al modelo de movilidad sostenible del territorio**.

En este modelo de movilidad sostenible, también ejerce un **buen punto de partida y ejemplo para el sector turístico,** donde puede mostrar todavía un **mayor recorrido y trascendencia en políticas de movilidad turística a destino.**



IDEA FUERZA

04 Impacto positivo en la salud pública

La promoción de la actividad física a través de las Vías Verdes reduce el impacto de enfermedades relacionadas con el sedentarismo, especialmente preocupante en la sociedad actual, generando un **ahorro sanitario de 2,47 millones de euros anuales en el sistema sanitario de Girona.**

Según la herramienta **HEAT** (Health Economic Assessment Tool), este ahorro se atribuye a la actividad física equivalente a trayectos individuales diarios, con **beneficios directos sobre la salud cardiovascular y mental** de los usuarios. También se demuestra que menor contaminación implica una mejor calidad del aire, con impactos directos en la r**educción de enfermedades respiratorias** y cardiovasculares, especialmente en zonas cercanas a las áreas urbanas (como puede ser el caso de Girona ciudad). Especialmente importante en estos aspectos vinculados a la salud ya que tenemos un perfil de usuario que - a pesar de encontrar múltiples franjas de edades- se sitúa con una media superior a los 50 años y también tenemos un segmento importante de seniors, donde la posibilidad de **generar hábitos saludables** que ofrece las Vías Verdes es un elemento determinante para la **mejora de su calidad de vida**.

El impacto positivo en la salud de la población residente en el entorno de las Vías Verdes, **permite que unas inversiones en el territorio que tienen un trasfondo turístico, se conviertan también en muy beneficiosos por otros aspectos** importantes para la calidad de vida, **como es la salud de los residentes.**



IDEA FUERZA

05 Integración en la vida cotidiana de los residentes

El **91,4% de los usuarios encuestados son residentes**, lo que demuestra que las **Vías Verdes no sólo son una atracción** o un activo turístico, sino que se convierten en una **infraestructura vital** para la población local.

Además de ser una **herramienta recreativa,** son utilizadas como **espacios de socialización** y para **desplazamientos internos** -especialmente en municipios pequeños- donde se convierten en un recurso esencial para mejorar la **calidad de vida**. Un aspecto relacionado con esta socialización es su capacidad de convertirse en un espacio de **encuentro intergeneracional**. En un contexto de fragmentación social, estos espacios promueven la cohesión y el aprendizaje entre generaciones, mejorando la calidad de vida y fomentando valores compartidos.

Este elemento de cotidianidad se refuerza con la visión de los resultados de la encuesta, donde cerca del **90% de los encuestados hace un uso intenso** -en muchos casos diario- de las Vías Verdes, incorporando éstas a su rutina.



infraestructura vital para la población local



herramienta recreativa usada como espacio de socialización



Uso intenso, incorporando Vías Verdes en su rutina.

IDEA FUERZA

06 Equilibrio entre sus usuarios

Un elemento que se convierte en una identidad clara de sus usuarios es su heterogeneidad y su equilibrio de perfiles. El estudio demuestra que **el 55% de los usuarios son senderistas y el 45% ciclistas**, lo que refleja un uso diversificado y equilibrado de las vías en función de cómo transitemos. Esta **diversidad facilita la adaptación de servicios** específicos para cada colectivo como alquileres de bicicletas o guías para senderismo, generando un ecosistema de servicios complementarios que multiplican los beneficios sociales y económicos.

Al mismo tiempo, también encontramos un **equilibrio entre los usuarios que son turistas y los usuarios que son residentes** (aunque estos segundos son mayoritarios) de modo que las Vías Verdes se convierten también en un espacio de encuentro y convivencia entre los residentes y los turistas.

Así pues, podemos identificar cómo el equilibrio es una de las constantes y valores que tienen las Vías Verdes.



IDEA FUERZA

07 Conservación del patrimonio cultural y paisajístico

Las Vías Verdes actúan **como auténticos corredores de conservación del patrimonio cultural y paisajístico**, conectando elementos históricos, arquitectónicos y naturales en un mismo trazado. Son rutas que en muchos trazados siguen antiguas infraestructuras como líneas ferroviarias, caminos tradicionales o senderos históricos, que se recuperan y ponen en valor como parte de un paisaje cultural integrado.

A través de su **rehabilitación**, no sólo se **preservan las estructuras físicas, sino también las historias y tradiciones asociadas a estos espacios, convirtiéndolos en lugares de memoria viva**. Al mismo tiempo, las Vías Verdes ofrecen una experiencia inmersiva en el paisaje, fomentando la conexión de las personas con su entorno natural y cultural. Un ejemplo de esta importancia es que el **62% de los encuestados afirma haber escogido la ruta por la combinación de entornos naturales y culturales**, destacando como un elemento diferenciador en el mercado turístico.

Estas rutas se convierten así en una **herramienta para educar sobre la importancia del patrimonio y el respeto por el territorio**, promoviendo un turismo sostenible que contribuye a su conservación a largo plazo, y potenciando la identidad territorial para los residentes. La función de las vías verdes trasciende el puramente recreativo, transformándose en ejes vertebradores de identidad y sostenibilidad cultural y paisajística.



IDEA FUERZA

08 Adaptación a las tendencias del turismo responsable y clara alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La creciente demanda de experiencias auténticas y sostenibles posiciona a las Vías Verdes como una **infraestructura líder**.

Esta adaptación es clave para competir en el mercado internacional del turismo, donde un 84% de los viajeros declara priorizar destinos que ofrezcan opciones respetuosas con el medio ambiente y las comunidades locales. En este contexto, la propuesta de las Vías Verdes enlaza perfectamente con estas tendencias, dónde se posiciona en un modelo de turismo responsable que se fundamenta con valores perfectamente enajenables a los diferentes Objetivos de Desarrollo Sostenible. Podemos observar cómo se alinea claramente con:

ODS 3: Salud y Bienestar/ ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles/ ODS 13: Acción por el Clima/ ODS 15: Vida de Ecosistemas Terrestres/ ODS 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico/ ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura/ ODS 14: Producción Alianzas para conseguir los Objetivos



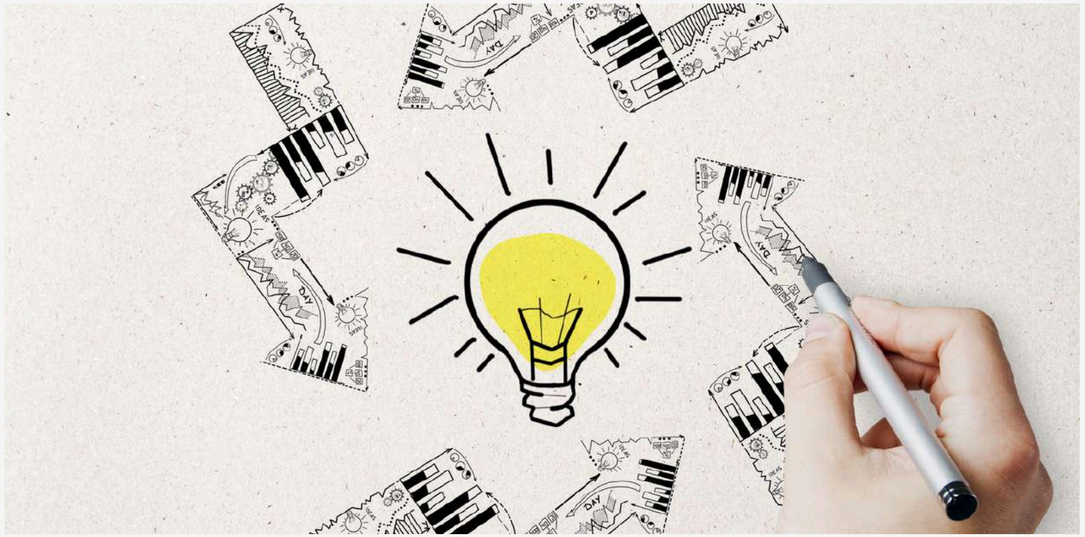
IDEA FUERZA

09 Generación de conocimiento e innovación

Una de las últimas ideas bastante, podemos enmarcarla con el mismo estudio que se presenta. **Éste incorpora a nivel metodológico diferentes aspectos innovadores que permiten generar conocimiento aplicado a las Vías Verdes.**

La aplicación de herramientas avanzadas, como HEAT o el Coste Social del Carbono, ha permitido **cuantificar impactos con un alto grado de precisión y también de trascendencia para entender el potencial transformador que tienen las Vías Verdes por el territorio**.

Este enfoque innovador convierte el presente estudio de las Vías Verdes en un **modelo replicable en otros territorios**, posicionando al Consorci como un referente en la medida de impactos en infraestructuras sostenibles y fomentando la transferencia de conocimiento.



IDEA FUERZA

10 Visión estratégica y oportunidades futuras

Con un **impacto económico global de 9,4 millones de euros anuales**, las Vías Verdes se perfilan como una inversión estratégica para el desarrollo sostenible del territorio. En las anteriores ideas bastante ya hemos identificado algunos de sus elementos clave, que pasan no sólo por este impacto analizado, sino también por la **positiva evolución de éste en los últimos 5 años**.
Muchos aspectos que se recogen en el presente estudio se presentan pues como claves para la gestión que hace el Consorcio de las Vías Verdes de la infraestructura, siendo lo más importante ser capaces de comunicar y transmitir la importancia que tiene por el territorio las Vías Verdes a nivel económico, medioambiental y social.

De este gran objetivo o visión estratégica demostrada con el presente estudio, se desprenden otras visiones, oportunidades y retos:

1. **Promoción del turismo sostenible como elemento intrínseco a su propuesta competitiva.**
2. **Fomento de la movilidad sostenible, tanto bajo el prisma turístico como bajo el prisma del residente, donde existe mucho potencial para crecer. En este fomento de la movilidad sostenible, habrá que repensar cómo se integran las Vías Verdes con otras redes de transporte en un complejo modelo intermodal.**
3. **Conservación del patrimonio natural y cultural en esta visión de sostenibilidad y educación ambiental y sensibilización a los turistas y también a los residentes.**
4. **Mantenimiento y financiación que permita garantizar la calidad actual de las Vías Verdes e incrementar la resonancia e impacto del proyecto en los próximos años.**
5. **El aumento de la afluencia de visitantes puede generar presión sobre los ecosistemas y las comunidades locales, haciendo necesario implementar medidas de gestión que aseguren la sostenibilidad ambiental y social.**

ESTUDIO SOBRE LOS USOS DE LAS **VÍAS VERDES DE GIRONA** Y EL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y MEDIAMBIENTAL DE LAS RUTAS GESTIONADAS POR EL **CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA**

CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA | Diputació de Girona

Finançat per Unió Europea Fons Europeu Next Generation

Gobierno de España · Ministerio de Industria y Turismo · Secretaría de Estado de Turismo

Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia

Next Generation Catalunya

Generalitat de Catalunya

Baldrick & Munitz SL
Assessorament i Consultoria