

Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro



Sumario

Resumen ejecutivo.....	4
1 Justificación, alcance y contenido.....	6
2 Como se ha elaborado EL “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”	9
3 Balance de la ejecución del plan anterior.....	16
4 Las Vías pecuarias en el nuevo marco normativo y de planificación.....	26
4.1 Planificación urbanística.....	28
4.2 Planificación territorial.....	29
4.3 Infraestructuras.....	33
4.4 Sector agropecuario.....	36
4.5 Recursos naturales.....	38
4.6 Patrimonio natural.....	47
4.7 Uso público, turismo y deporte.....	55
4.11 Información ambiental.....	69
5 Diagnóstico.....	70
6 Plan de acción.....	78
6.1 Visión.....	79
6.2 Directrices.....	79
6.3 Objetivos particulares.....	80
6.4 Programa de actuaciones.....	81
6.5 Cuadro de acciones.....	83
7 Metodología análisis de prioridades.....	86
7.1 Definición de la red básica de análisis.....	87
7.2 Aplicación de criterios selectivos:.....	89
7.3 Red de planificación en función de los usos prioritarios asignados a cada vía pecuaria.....	101
8 Implementación de las acciones.....	102
8.1 Instrumentación.....	103
8.2 Planificación de actuaciones Comunes.....	103
8.2.1 Recuperación de vías pecuarias incluidas en la red.....	103
8.2.2 Clasificación de vías pecuarias previa a su inclusión en la red de de vías pecuarias.....	104
8.3 Vigencia.....	104

8.4	Indicadores de ejecución.....	104
9	Programación de los trabajos.....	105
9.1	Clasificación.....	106
9.2	Deslinde.....	107
9.3	Amojonamiento.....	108
9.4	Adecuación.....	108

RESUMEN EJECUTIVO

La Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobó por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 27 de marzo de 2001 el “Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias”. Transcurridos más de 20 años desde su aprobación, este plan ha demostrado ser una herramienta eficaz de planificación. No obstante, se precisa adaptarlo a otras planificaciones territoriales o ambientales que han surgido, con afección directa en la gestión y puesta en valor de la Red Andaluza de Vías Pecuarias.

Por Acuerdo de 12 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno, se aprueba el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, una estrategia de infraestructura verde, que da respuesta al objetivo 2 de la Estrategia de la UE sobre Biodiversidad para 2020, en el artículo 15 de la Ley 33/2015 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y a la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad (Objetivo 1, Línea estratégica 1.3). En este Plan se define la infraestructura verde como una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos, formando parte fundamental de estas infraestructuras la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

Así mismo, la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas Aprobada por Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, concibe la Infraestructura Verde como una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada compuesta por un conjunto de áreas naturales y seminaturales, elementos y espacios verdes rurales y urbanos, y áreas terrestres, dulceacuícolas, costeras y marinas, que en conjunto mejoran el estado de conservación de los ecosistemas y su resiliencia, contribuyendo a la conservación de la biodiversidad y beneficiando a las poblaciones humanas mediante el mantenimiento y mejora de las funciones que generan los servicios de los ecosistemas (Naumann et al. 2011a), facilitando por tanto la conectividad ecológica de los ecosistemas y su restauración.

La preservación y puesta en valor de la extensa Red de Vías Pecuarias con la que cuenta Andalucía, asciende a un total de 32.094,73 km inventariados, con un estado de conservación no uniforme y en muchos casos transformados por otros usos o afecciones. Esta red de caminos ganaderos llega incluso, en algunos casos, a la pérdida de las características propias de este bien demanial, aunque aún mantiene altas posibilidades para lograr una importante cohesión y articulación territorial.

Mientras que el “Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía” tenía cierto carácter de plan de choque para revertir el declive de este bien público en el marco de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y de su Reglamento en Andalucía (Decreto 155/98, de 21 de julio), el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” pretende dar continuidad a ese primer impulso adaptándolo a los intensos cambios acaecidos y a las incertidumbres que depara el futuro.

El Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía, definió la Red Andaluza de Vías Pecuarias como el compendio de todas las vías pecuarias de factible recuperación y que a su vez registraban un elevado potencial para algunos de los usos recogidos en el Decreto 155/98, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias. Definida la Red Andaluza de Vías Pecuarias, con una longitud de 24.087 km distribuidos por todo el territorio andaluz, el plan ordenó la red por usos, siguiendo para ello los siguientes criterios:

- Uso tradicional; recoge el tránsito ganadero de las vías y el mantenimiento de la accesibilidad a las fincas agrícolas colindantes a las mismas.
- Uso turístico-recreativo; hace referencia al turismo rural caracterizado por su interés ecológico o/e histórico y cultural.
- Uso ecológico; hace mención a la potencialidad de las vías pecuarias como enlace de espacios protegidos, generando biodiversidad en zonas ecológicamente simplificadas y, más allá, como corredores de fauna y flora entre zonas de naturalidad elevada.

Para cada uno de los usos propuestos se establecieron tres niveles de prioridad, siendo una herramienta básica de planificación y decisión del Gobierno Andaluz en materia de vías pecuarias.

No obstante, tras más de veinte años desde la aprobación del plan en materia de vías pecuarias, se precisa incorporar en la gestión y conocimiento de la Red Andaluza de Vías Pecuarias las mejoras técnicas disponibles. Entre ellas, y con el fin de actualizar la gestión en el contexto de otras planificaciones de carácter territorial y ambiental, a escala regional, nacional y europea, se encuentran los recursos cartográficos que facilitan el conocimiento de la situación física de los recorridos.

Por todo ello, el objetivo de este nuevo enfoque pretende dar una visión más global e integrada en otras planificaciones sectoriales, con el fin de contribuir al logro de otros objetivos ambientales y territoriales en la política andaluza, dotándole de una mayor utilidad pública como recurso de extraordinario potencial en el territorio andaluz.

En el actual “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” se han abordado las siguientes operaciones:

1. Análisis y cuantificación de la situación actual respecto a los objetivos previstos en el plan de vías pecuarias vigente como apoyo al proceso de planificación posterior. El resultado ha sido un profundo diagnóstico del estado de la Red Andaluza de Vías Pecuarias.
2. Actualización de los criterios metodológicos contemplados en el plan actual, tomando como referencia las innovaciones legislativas y de planificación territorial y ambiental surgidas en los últimos años.
3. Priorización y planificación de las actuaciones.

Estos trabajos se sintetizan en un nuevo documento planificador que, sin perder las referencias en cuanto a naturaleza y utilidad definidas en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias y su Reglamento andaluz, incorpore los más actuales paradigmas de la planificación territorial y ambiental. Este documento es el resultado del esfuerzo y cooperación de técnicos especialistas en múltiples disciplinas de todas las provincias andaluzas.

1 JUSTIFICACIÓN, ALCANCE Y CONTENIDO



La finalidad tanto del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía actual como del futuro “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” es la de armonizar los usos concurrentes en las vías pecuarias, aplicando criterios generales pero atendiendo a las particularidades, con objeto de maximizar el beneficio colectivo que pueden proporcionar a largo plazo.

Los cambios en los sistemas productivos y de transporte, en especial los tecnológicos, con los que culmina un declive secular de las vías pecuarias, obligan a un replanteamiento de la regulación y planificación de esta trama ganadera. El aprovechamiento público de las vías pecuarias obliga a armonizar el uso preferencial agrario con otros también demandados por la sociedad, típicamente el recreativo, deportivo o turístico, englobados en el concepto de uso público, y la función ambiental como infraestructura verde, papel cada vez más relevante. Todo ello recogido en el espíritu de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y del Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía aprobado por Decreto 155/1998, de 21 de julio.

Al igual que el Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía de 2001, el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” hace propio ese enfoque y asume como principio general la armonización de esa realidad trivalente en un contexto de cambio acelerado. Partiendo tanto de la realidad devenida como de los cambios producidos en el régimen jurídico y en el marco de planificación territorial y sectorial que afectan a la red de vías pecuarias, se pretende valorar la idoneidad de uso de cada vía pecuaria y aportar criterios objetivos para priorizar las intervenciones que sean necesarias.

Una vez que se ha alcanzado la entrada en vigor de un plan, todo proceso posterior pretende confirmar la validez de sus determinaciones y su propio cumplimiento. Llegado a un determinado momento, debe iniciarse un nuevo ciclo de renovación para poder mejorarlo y actualizarlo en función a las nuevas circunstancias. Por ello, ha de considerarse que la evaluación de un plan forma parte de su propia planificación. Este ejercicio, es especialmente necesario y oportuno en el Plan para la Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía, en la medida en que la política de vías pecuarias incide, por su carácter transversal, en amplios sectores de la Administración, contribuyendo a la reflexión sobre la experiencia que ha dado de sí su aplicación y gestión.

Uno de los objetivos de la actualización del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias a través de la redacción del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” es, realizar un diagnóstico de dicha red ganadera, contrastando los objetivos alcanzados hasta la fecha con los objetivos previstos en el plan aprobado en el año 2001. Este diagnóstico, ha sido utilizado como apoyo al proceso de planificación posterior y recogido en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías

Pecuarías del Futuro”. A partir de esta visión se impone la actualización de los criterios contemplados en el Plan actual para planificar las intervenciones necesarias futuras, tanto desde el punto de vista legislativo como tecnológico, concretando un nuevo horizonte de actuación. Hay que destacar que todos estos trabajos tienen como último fin definir un documento planificador e integrador con otras materias sectoriales, el cual considerará la actual planificación territorial, ambiental y rural en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Por último, hay que destacar que la actualización del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias a través del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, recoge la previsión a escala provincial, siendo éste por tanto, un documento con mayor concreción que el Plan actual.

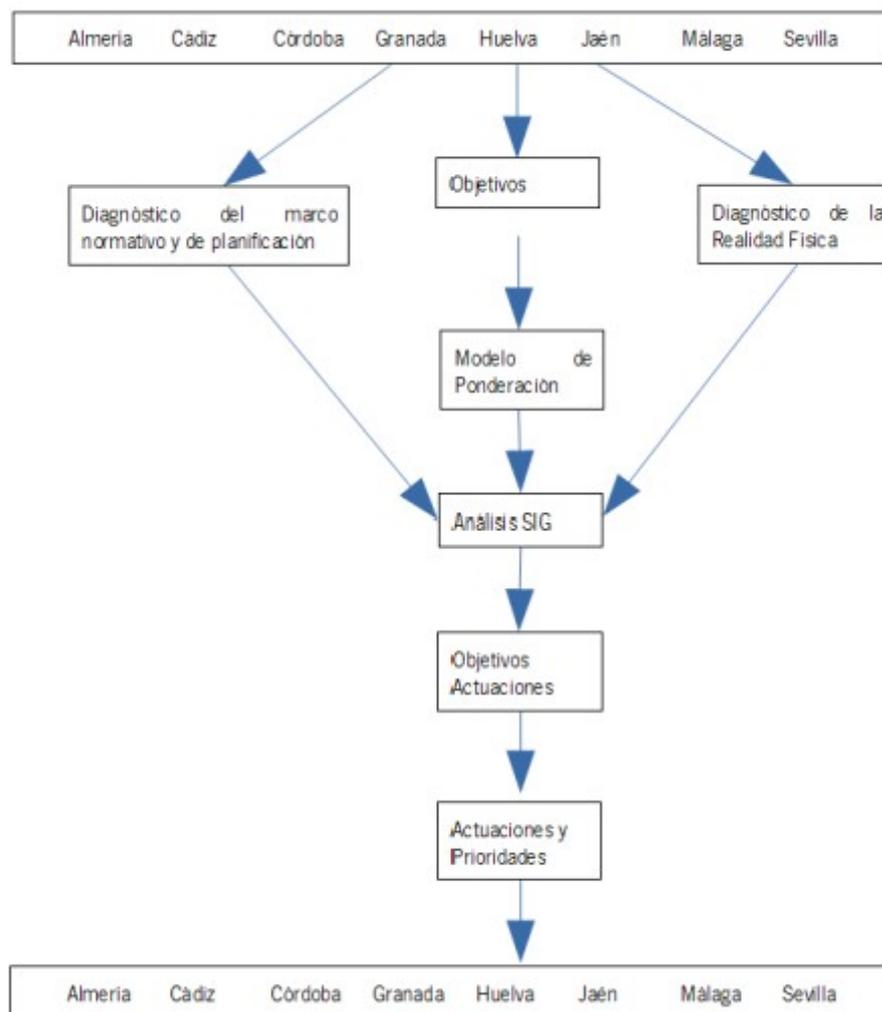
Se pretende disponer de una red de vías pecuarias real, operativa y viva que responda tanto a sus antiguas funciones como a las nuevas necesidades del territorio y sus habitantes.

2 COMO SE HA ELABORADO EL “PLAN DE INFRAESTRUCTURAS VERDES PARA LA CONECTIVIDAD DE ANDALUCÍA. CUIDANDO LAS VÍAS PECUARIAS DEL FUTURO”.



La metodología desarrollada para la elaboración del Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía, tuvo como finalidad la asignación de unos usos y potencialidades a cada una de las vías pecuarias, así como unas prioridades de actuación para la recuperación y puesta en valor de las mismas. Para ello, dicha metodología incluía la selección, la valoración y la ponderación de todas aquellas variables que se consideraron de interés para los diferentes usos contemplados. También se estableció el procedimiento a seguir para la captura de datos de campo, indicando todas las variables que se debían seguir para conocer en ese momento el estado de las vías pecuarias. Paralelamente a estos trabajos se realizó un inventario, recopilando toda la información referente a dichas variables. Posteriormente se realizó el análisis de la información y la asignación de usos, la captura de datos en campo y la definición del programa de actuación y de mantenimiento.

Con el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” se pretende dar un paso más, aportando un enfoque más general e integrador a la ordenación de la Red Andaluza de Vías Pecuarias. Por ende, resulta vital conocer en qué medida éstas se ajustan tanto a la nueva normativa y legislación ambiental, surgidas en el ámbito europeo, nacional y regional, como a las expectativas que la planificación sectorial ha puesto sobre este dominio público para el impulso de sus estrategias, metas, objetivos y necesidades. Como resultado se obtiene una programación de actuaciones mucho más focalizada y justificada, que aprovecha las sinergias de otras planificaciones de forma coordinada y con objetivos comunes e integrales, precisando saber previamente la situación actual de las vías pecuarias.



Los trabajos se han abordado de una forma secuencial por fases participativas, realizando reuniones en las distintas Delegaciones de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul (en adelante la Consejería), conformándose diversos grupos de trabajo en función de la casuística de cada provincia. Estos grupos de trabajo han sido compuestos por técnicos especialistas en las distintas disciplinas designados por cada Delegación Territorial, tanto de esta Consejería como de las de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, Salud, Fomento y Vivienda, Cultura y, la Agencia de Medio Ambiente y Agua, además de aquellas otras entidades con intereses en las vías pecuarias y/o en el medio dónde se asientan. En cada Delegación Territorial, cada equipo, contaba con un responsable, haciendo las funciones de coordinador e interlocutor de las tareas, seguimiento y resultados.

En las reuniones de coordinación que se establecieron se definieron los hitos a alcanzar en cada una de las fases de la redacción del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”:

- Reunión de lanzamiento y coordinación técnica, donde se designaron los equipos de trabajo y se establecieron tareas y plazos de entrega.
- Revisión de resultados, donde se analizaron los primeros resultados de los trabajos en equipo y se revisaron las desviaciones e incidencias obtenidas en la fase de diagnóstico.
- Reunión final de presentación de resultados y conclusiones.

Abordada esta etapa inicial de organización, necesaria para encuadrar el posterior desarrollo de los trabajos, las fases siguientes del trabajo fueron:

Fase I: Diagnóstico del estado administrativo de la Red Andaluza de Vías Pecuarias

Esta fase persigue ofrecer una visión fiel del grado de ejecución del Plan de Ordenación y Recuperación de la Red Andaluza de Vías Pecuarias de 2001. Se trata pues de comparar el estado efectivo en el que se encuentra la Red de Vías Pecuarias con los objetivos planteados por aquel. Para la comparativa se han diseñado unos indicadores que miden los resultados obtenidos a nivel cualitativo respecto de las actuaciones realizadas bajo el marco del Plan. Especialmente se estudia, la situación de las vías pecuarias deslindadas, materialización de recuperación, puesta en valor, grado de cumplimiento respecto a los fines perseguidos, requerimiento de mejora u otras intervenciones administrativas y cuantificación de los terrenos ocupados.

La información básica para realizar este análisis se obtiene de las aplicaciones y repertorios documentales de la Consejería, especialmente en el Sistema de Gestión de Información Patrimonial (@cervo) y en la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM), de la información suministrada por las Delegaciones Territoriales de esta Consejería, así como de las Publicaciones en BOJA de las resoluciones.

Se contrastaron todas las fuentes de información, revisando los expedientes originales en aquellos casos en los que había alguna duda o discrepancia entre las citadas fuentes.

Fase II: Elaboración de la metodología actualizada, horizonte 2030.

Concluido el diagnóstico de la situación administrativa de la Red Andaluza de Vías Pecuarias y conocidos el avance y resultado de las actuaciones previstas en el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía, se entiende necesario un diagnóstico de la situación en cuanto a la gestión del dominio público pecuario y su interacción con otras materias sectoriales, dado el carácter transversal y multifuncional que poseen estas infraestructuras verdes.

El propósito en esta fase es por tanto estudiar el desarrollo de las diferentes materias sectoriales que inciden en las vías pecuarias. Para ello, resulta obligado el análisis de la situación presente y la definición de la situación deseada. Con este fin, se incluye en la metodología de trabajo la colaboración de técnicos expertos en cada una de las materias donde las vías pecuarias tienen

implicación, así como respecto a aquellas donde se podrían aprovechar sinergias.

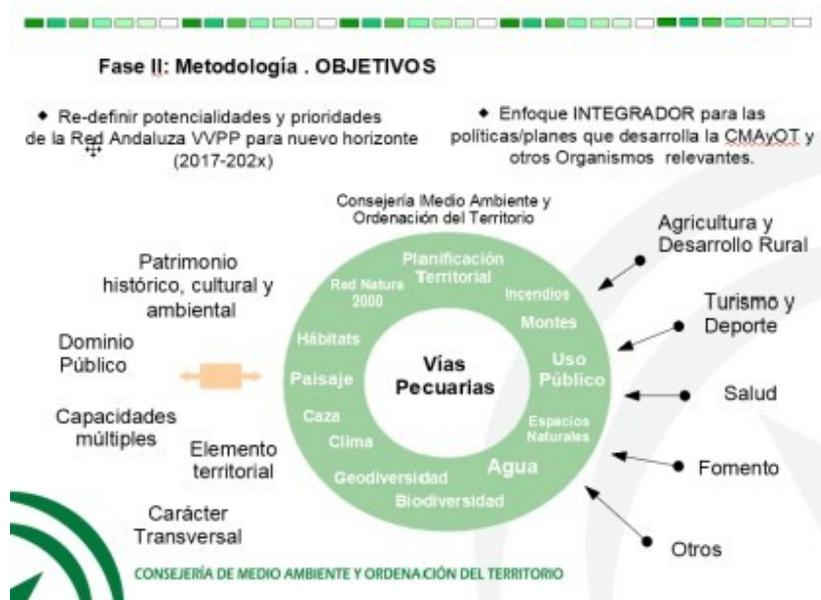
La coordinación de esta fase se llevó a cabo mediante los grupos de trabajo a nivel provincial mencionados anteriormente, dado que a esta escala se puede obtener información y conocimiento a nivel de detalle, pudiéndose abordar y concretar la casuística específica de cada provincia.

Los puntos de interés para tratar con estos equipos especializados se basaron en la relación de la materia específica y las vías pecuarias:

- Marco normativo de aplicación en cada materia.
- Planes y estrategias que desarrollan.
- Nuevos planes, programas y estrategias para el siguiente horizonte.
- Objetivos generales y específicos establecidos.
- Acciones relacionadas con vías pecuarias para la consecución de sus objetivos.
- Dificultades en la integración de las vías pecuarias.
- Incompatibilidades, requerimientos y necesidades.
- Uso actual y potencial necesario para las vías pecuarias.
- Debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades
- Problemática general en cada una de las provincias.
- Nuevas propuestas de actuación y gestión.
- Contactos y enlaces para ampliar documentación y cartografía de detalle.

Una vez recopilada y revisada toda la información, con el fin de que fuera lo más completa posible, ésta se complementó con entrevistas a perfiles técnicos especializados en estas materias dentro de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía, los cuales aportaron conocimiento y propuestas para el desarrollo de cada materia.

De la integración de toda la documentación recibida, se obtuvieron para su estudio y análisis detallado, una serie de materias con relevancia por su interacción con vías pecuarias, normativa



ambiental de aplicación,

planes, programas y estrategias con posibles sinergias. Todos estos elementos fueron sometidos a un análisis estratégico. Para ello se optó por usar la metodología DAFO que se presenta en el Epígrafe 5. Mediante este sistema, se definieron y clasificaron los elementos de cualquier naturaleza que convergen en las vías pecuarias tanto efectivos como potenciales y tanto intrínsecos como de procedencia externa. Del cruce de todos ellos se obtuvo una idea clara de las necesidades de intervención y su orden de prioridad, dando origen al Epígrafe 7. En definitiva, como resultado tanto del análisis pormenorizado como de las matrices generadas, se establecieron criterios generales y específicos para la selección de vías pecuarias, permitiendo la planificación, ordenación y recuperación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía de manera integradora, favoreciendo a su vez el desarrollo de las planificaciones sectoriales implicadas, mediante el cumplimiento de sus objetivos.

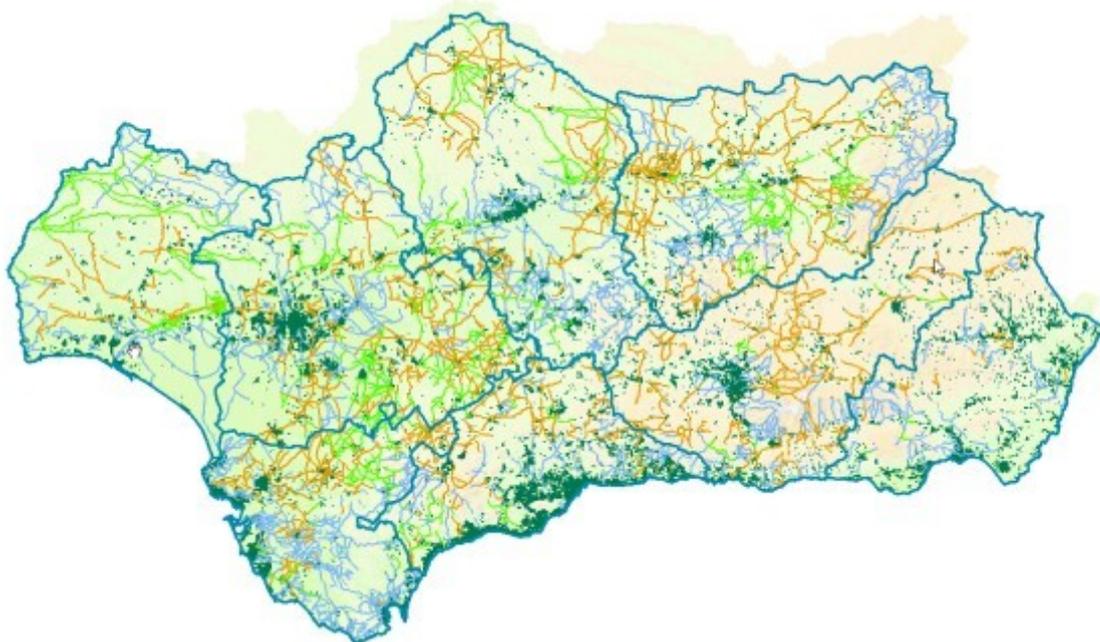
Fase III: Programación

De manera complementaria a las fases anteriores, en ésta se integra la información y las valoraciones obtenidas en un sistema de consultas que permite varias funcionalidades complementarias entre si:

- 1 Diagnóstico de las necesidades de intervención.
- 2 Obtención de modo objetivo y sistemático de una ponderación de la vocación o potencialidades de cada vía pecuaria particular
- 3 Explotación estadística de la información generada.
- 4 Seguimiento del grado de ejecución de la planificación.

Para este análisis se ha utilizado un sistema de información geográfica.

Ello permite realizar la programación en el tiempo de las actuaciones tanto administrativas como de ejecución material necesarias para la puesta en valor del dominio público pecuario, en función de las prioridades definidas a escala supramunicipal, provincial y regional.



Del mismo modo, este sistema resulta de gran utilidad a la hora de confeccionar presupuestos.

El resultado de este análisis será la clasificación del conjunto de vías pecuarias en varios usos o prioridades según la ponderación de todas las circunstancias que concurren en ellas. La pertenencia a uno u otro uso no debe entenderse como algo estático, por el contrario, se prevé que las propias actuaciones ejecutadas y la evolución de las condiciones de ponderación puedan modificar la prioridad en un proceso de revisión retroalimentado. En el epígrafe 7 se describen los criterios de ponderación así como la metodología seguida en la integración de toda la información en el sistema de consulta.

3 BALANCE DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN ANTERIOR

Desde la entrada en vigor de la Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, desarrollada en la Comunidad Autónoma de Andalucía por Decreto 155/98, de 21 de julio, la Consejería, en cumplimiento de la competencia en materia de vías pecuarias, ha realizado aquellos procedimientos administrativos necesarios para la recuperación de este dominio público.

Como se anticipó, tras más de 20 años de intensa gestión, se ha entendido necesario realizar un diagnóstico de la Red Andaluza de Vías Pecuarias, siendo éste uno de los objetivos del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, contrastando los objetivos alcanzados hasta la fecha con los objetivos previstos en el plan de vías pecuarias aprobado en 2001. Por tanto, este diagnóstico es primordial para poder cuantificar el grado de cumplimiento y poder realizar una planificación posterior, en consonancia con la realidad actual de las vías pecuarias.

En este documento se recogen los datos más relevantes que permiten evaluar el grado de ejecución del Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias del año 2001.

Este Plan estableció que la Red Andaluza de Vías Pecuarias, después de efectuar diversas consideraciones, tenía una longitud total de 25.200 km de vías. En el cálculo se tuvieron en cuenta los distintos solapes de usos en aquellos casos en los que éstos eran compatibles. De dicha cantidad, un total de 1.113 km se encontraban incluidos en poblaciones y, en consecuencia, no se planteó su restauración. Finalmente, se consideró que la Red de Vías Pecuarias a restaurar incluía un total de 24.087 km.

En el plan de vías pecuarias se fijó el plazo de ejecución en 20 años, programando las actuaciones en tres fases, de acuerdo a los niveles de importancia definidos para la Red. De este modo la Red de prioridad 1 tenía previsto que se llevase a cabo en el período 2001-2010, la de prioridad 2 en el período 2011-2015 y la de prioridad 3 en el período 2016-2020, siendo estos periodos los que se contemplan para realizar la comparativa de las distintas actuaciones.

Los hitos fijados para cada periodo fueron:

	2001-2010	2011-2015	2016-2020
Clasificación	32,00	85,00	48,00
Deslinde	7.711,00	6.411,00	5.578,00
Amojonamiento, limpieza y señalización	9.738,00	7.611,00	6.374,00

De acuerdo con las fases de la metodología descritas en el anterior epígrafe, el seguimiento del grado de ejecución se puede evaluar mediante una serie de indicadores. En concreto para cada tipo de intervención se han estudiado las actuaciones administrativas realizadas durante la vigencia del Plan, utilizando como indicadores los recogidos en el siguiente cuadro:

PROGRAMADAS EN EL PLAN		
Actuación	Diagnostico	Indicadores
CLASIFICACIÓN	Vías pecuarias clasificadas	Nº términos municipales clasificados. Longitud de vías pecuarias clasificadas (km).
DESLINDE	Vías pecuarias deslindadas	Longitud de vías pecuarias deslindadas (km).
AMOJONAMIENTO	Vías pecuarias amojonadas	Longitud de vías pecuarias amojonadas (km)
ACTUACIONES ADECUACIÓN PUESTA EN VALOR	Proyectos y puesta en valor ejecutados, incluidas las actuaciones de limpieza y señalización.	Km de vías pecuarias adecuadas y puestas en valor. Tipología de infraestructuras realizadas
FUERA DE PROGRAMACIÓN		
Actuación	Diagnostico	Indicadores
INTRUSIONES OCUPACIONES	Intrusiones/ Ocupaciones detectadas	Superficie intrusada y ocupada.
RECUPERACIÓN	Recuperaciones practicadas y Tramos susceptibles de recuperación, sobre las VVP deslindadas y amojonadas.	Nº de expedientes tramitados.
MODIFICACIÓN TRAZADO	Vías pecuarias donde se ha realizado la modificación de trazado.	Longitud en kilómetros de vías pecuarias con modificación de trazado.
DESAFECTACIÓN	Vías pecuarias donde se han realizado desafecciones.	Longitud en kilómetros de vías pecuarias con expedientes de desafección.

Indicadores del grado de ejecución del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía

3.1 ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL PLAN PARA LA RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA

3.1.1 CLASIFICACIÓN

Este es el procedimiento esencial en la administración y protección del demanio pecuario por ser un acto que declara el carácter de dominio público de las vías pecuarias. Mediante este acto administrativo no se crea la vía pecuaria, se declara la existencia con base a una realidad preexistente (Fondo Documental).

Antes de adentrarnos en el estudio de la clasificación de las vías pecuarias en Andalucía conviene resaltar que en esta Comunidad Autónoma hay pueblos que han sido segregados de otro pueblo matriz y otros que han sido originados por la fusión de varias pequeñas poblaciones. Este cambio en la distribución municipal de Andalucía provoca que algunas de las vías pecuarias, que en el momento de la aprobación de la clasificación se localizaban en un término municipal, en la actualidad se encuentren en otro distinto.

Una vez aclarado lo anterior, la cuantificación de este procedimiento administrativo se ha llevado a cabo sobre todos los municipios andaluces clasificados y en aquellos cuya clasificación está anulada. En este estudio se ha considerado la totalidad de los municipios desde que se tiene conocimiento de aprobación de este procedimiento administrativo en las vías pecuarias andaluzas.

Los datos que se han tenido en cuenta a la hora de realizar el análisis de la situación actual de las vías pecuarias clasificadas en Andalucía son:

- Número de términos municipales clasificados o con clasificación anulada.
- Longitud en kilómetros de vías pecuarias clasificadas o con clasificación anulada.

Los resultados obtenidos son los que se describen en la siguiente tabla.

PROVINCIA	N.º TTMM/PROVINCIA	N.º TTMM CLASIFICADOS	LONGITUD (km) VVPP CLASIFICADAS	N.º TTMM CLASIFICACIÓN ANULADA	LONGITUD (km) VVPP CLASIFICACIÓN ANULADA
ALMERÍA	103	95	3.373,45	2	126,55
CÁDIZ	45	43	4.237,37	0	0,00
CÓRDOBA	77	73	5.162,45	1	117,20
GRANADA	174	160	3.640,77	1	48,71
HUELVA	80	65	2.356,06	13	489,20
JAÉN	97	97	5.127,48	0	0,00
MÁLAGA	103	90	2.443,34	8	577,41
SEVILLA	106	101	5.753,81	0	0,00
TOTAL	785	724	32.094,73	25	1.359,07

Como resultado del análisis se comprueba que el **96,66 %** de los términos municipales andaluces tienen vías pecuarias clasificadas (92,23%) o susceptibles de serlo (3,18 %).

Uno de los objetivos marcados en el Plan era alcanzar los 165 km clasificados a final de 2020. Este objetivo se alcanzó de forma anticipada en el primer periodo de actuación (años 2001-2010), donde se clasificaron 471,15 km.

3.1.2 DESLINDES

Con el procedimiento administrativo de deslinde se definen los límites de las vías pecuarias de acuerdo con la clasificación aprobada. Este procedimiento resulta imprescindible para la recuperación y defensa de las vías pecuarias, destacando que el deslinde aprobado será título suficiente para declarar la posesión y la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dando lugar al posterior amojonamiento de las mismas. Resaltar que una vez aprobado el deslinde y siendo firme el procedimiento, se debe proceder a la inmatriculación del bien de dominio público, de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y el artículo 8 de la Ley 3/95 de Vías Pecuarias.

En el Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía “Red Andaluza de Vías Pecuarias” y durante la fase de diagnóstico, se ha llevado a cabo el estudio sobre las vías pecuarias con expedientes de deslinde. Este análisis se ha realizado en cada una de las provincias de la Comunidad Autónoma.

Los datos que se han analizado en el estudio de los expedientes de deslinde son:

- Términos municipales con expedientes de deslinde aprobados.
- N.º de Vías Pecuarias con expedientes de deslinde aprobados.
- Longitud en kilómetros de Vías Pecuarias con expedientes de deslinde aprobado.

PROVINCIA	N.º TTMM CLASIFICADOS	% TTMM EXTES. DESLINDE APROBADOS	N.º VVPP EXPTE. DESLINDE APROBADOS	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. DESLINDE FIRMES	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. DESLINDE ARCHIVADOS
ALMERÍA	95	57,89	115	558,22	124,16
CÁDIZ	43	86,05	257	912,58	427,69
CÓRDOBA	73	73,97	253	1.050,54	336,47
GRANADA	160	70,00	253	1.065,52	285,10
HUELVA	65	78,46	142	702,97	258,46
JAÉN	97	76,29	246	1.008,72	173,99
MÁLAGA	90	68,89	155	391,97	378,94
SEVILLA	101	75,25	291	1.204,67	449,83
TOTAL	724	71,96	1.712	6.895,18	2.434,65

Hasta el año 2001 se habían deslindado 1.418,20 km de vías pecuarias, datando los deslindes mas antiguos de mitad del siglo XX. Tras la aprobación del plan se da un fuerte impulso deslindándose 7.126,35 km en el periodo de 2001-2010. Este esfuerzo requería una gran inversión, que disminuyó a partir de 2012 debido a la situación económica mundial, reduciéndose drásticamente la longitud deslindada a partir de entonces.

El objetivo marcado en el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias para deslinde de vías pecuarias era alcanzar los 19.699km en el año 2020, habiéndose aprobado hasta la fecha actual 9.329,83 km, algo menos de la mitad del objetivo marcado.

3.1.3 AMOJONAMIENTO

El amojonamiento es el acto administrativo que tiene como objeto la señalización definitiva sobre el terreno, conforme a lo establecido en el acto de deslinde.

Los datos que se consideran en el análisis del procedimiento administrativo de Amojonamiento son:

- Longitud en kilómetros de vías pecuarias con amojonamiento aprobado.

Los resultados que se han obtenido se exponen en el siguiente cuadro:

PROVINCIA	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. DESLINDE APROBADOS	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. AMOJONAMIENTO APROBADOS	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. AMOJONAMIENTO FIRME	LONGITUD (km) VVPP EXPTE. AMOJONAMIENTO ARCHIVADOS
ALMERÍA	682,38	9,22	9,22	0,00
CÁDIZ	1.340,27	134,25	133,64	0,61
CÓRDOBA	1.387,01	78,53	78,53	0,00
GRANADA	1.350,62	108,38	85,60	22,79
HUELVA	961,43	161,71	116,31	45,40
JAÉN	1.182,71	95,31	50,93	44,38
MÁLAGA	770,91	131,42	63,36	68,06
SEVILLA	1.654,50	128,72	116,15	12,56
TOTAL	9.329,83	847,54	653,73	193,80

Del análisis anterior se extrae que el 9,08% de las vías pecuarias con expedientes de deslinde aprobados tienen expedientes de amojonamiento aprobados, de los cuales el 77,13% están firmes.

3.1.4 ACTUACIONES DE ADECUACIÓN Y PUESTA EN VALOR

El Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía puso de manifiesto la pérdida de la mayor parte del tránsito ganadero sobre la Red de Vías Pecuarias definiendo las actuaciones necesarias para la restauración y el mantenimiento de la misma para evitar su pérdida. Estas actuaciones se dividieron en actuaciones administrativas genéricas entre las que se incluían la clasificación, el deslinde, el amojonamiento y la recuperación de vías pecuarias y actuaciones de restauración, diferenciadas éstas por el tipo de uso de la vía pecuaria (uso ganadero, uso público y uso ecológico).

Las actuaciones administrativas han sido definidas en apartados anteriores y las actuaciones de restauración desarrolladas a través de proyectos de ejecución han dependido del tipo de actividad designada a la vía pecuaria y del estado en el que se encontraban, así se desarrollaron y ejecutaron labores de limpieza, plantaciones, restauración de infraestructuras trashumantes, equipamientos de uso público y señalización entre otras.

Dentro de los proyectos elaborados por la Consejería en el marco del Plan de Ordenación y Recuperación de Vías Pecuarias se encuentra el Programa de Puertas Verdes. Esta Infraestructura Verde, articula los ámbitos urbanos más densamente poblados con el entorno natural más próximo, puntos de interés cultural, campus universitarios, parques periurbanos y metropolitanos, entre otros. Se trata de infraestructuras reservadas a desplazamientos no motorizados, las cuales permiten acceder desde las ciudades a su entorno natural inmediato caminando, en bicicleta o incluso a caballo, proporcionando una forma de movilidad alternativa al transporte motorizado, incluso para los desplazamientos cotidianos. Este programa se encuentra finalizado en aquellos municipios andaluces de más de 50.000 habitantes, implementándose en la actualidad en los núcleos urbanos de más de 20.000 habitantes lo que permite la creación de verdaderos sistemas de espacios libres en las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía.

Otro de los proyectos llevados a cabo sobre vías pecuarias en el territorio andaluz y que facilita la dispersión de los seres vivos a través de la conexión de hábitats, fue la creación de corredores ecológicos. Además de desempeñar el intercambio genético, estos corredores ejercen una función socio-económica al discurrir por zonas con valores naturales, culturales e históricos. Se trata de lugares idóneos para el desarrollo de actividades turístico-recreativas contribuyendo a la economía de los municipios que recorren. En Andalucía existen dos corredores ecológicos emblemáticos, el Corredor Verde Dos Bahías y el Corredor Verde del Guadiamar.

Hay que destacar que el marco de contención del gasto público durante los años de crisis provocó

que el ritmo en la actividad encaminada a los procedimientos de deslinde y a la ejecución de proyectos se vieran drásticamente reducidas aunque durante el año 2015, como consecuencia de la generación de créditos extraordinarios de los Fondos FEADER (Cierre de Marco 2007/2014), la Consejería abordó actuaciones encaminadas a la recuperación de vías pecuarias, ubicadas en municipios catalogados “desfavorecidos”, por el Plan de Desarrollo Rural Sostenible de Andalucía con el objetivo de dotarlos en una infraestructura verde adecuada y necesaria, para las comunicaciones agrarias, coadyuvando a la dinamización económica de estas zonas más deprimidas de Andalucía. Parte de estos recursos extraordinarios, fueron destinados al mantenimiento de las infraestructuras creadas en el Programa de Puertas Verdes.

Además, la Consejería, consciente de que la generación de competitividad en el tejido empresarial de las zonas rurales crea empleo y mejora la calidad de vida de los residentes y visitantes, ha reforzado las relaciones transfronterizas entre España y Portugal a través de los proyectos “UADITURs II Promoción del turismo sostenible en el Bajo Guadiana a través del Itinerario Ambiental y Cultural en el marco de una estrategia común” y “VALUETUR AAA: Estrategia común para la valorización turística de espacios singulares del área de cooperación Andalucía-Algarve-Alentejo”. El proyecto UADITURs II es una iniciativa financiada en el marco del Programa de Cooperación Transfronteriza Interreg V-A España-Portugal (POCTEP) 2014-2020, participando la Consejería como socio Beneficiario Principal. Por otro lado, el proyecto VALUETUR ha desarrollado las inversiones necesarias (cofinanciado en un 75% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional) para la vertebración, conexión, la accesibilidad y el uso turístico de un itinerario que permite unir el Parque Natural de la Ría Formosa y el Paisaje Protegido del Río Tinto, además de la unión de la ciudad de Sevilla con el Algarve portugués. Para ambos proyectos el área geográfica de intervención abarca las comarcas y municipios de la región transfronteriza del Bajo Alentejo, el Algarve y la provincia de Huelva, además de la de Sevilla para el caso de VALUETUR. Ambos proyectos aprovechan las enormes fortalezas del territorio y buscan un desarrollo endógeno, revalorizando los itinerarios ambientales y culturales ya creados en régimen de cooperación, en iniciativas anteriores, como GUADÍTER y UADITURs I.

3.2 ACTUACIONES FUERA DE PROGRAMACIÓN

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, enfatiza el carácter de bienes de dominio público que poseen las vías pecuarias y obliga a las Comunidades Autónomas a desarrollarla reglamentariamente. De este modo, la Junta de Andalucía desarrolló el Reglamento autonómico de vías pecuarias, aprobado por el Decreto 155/1998, de 21 de julio. El Título I de este Reglamento se divide en cinco capítulos. El tercero de estos capítulos engloba la posibilidad de desafectación de aquellos tramos de vías pecuarias que hayan perdido los caracteres de su definición o destino, estando el cuarto dedicado a la modificación del trazado, en el que se regula un procedimiento único sin distinguir entre variación, permuta o desviación. Finalmente el quinto se dedica a la regulación de las ocupaciones y aprovechamientos en vías pecuarias.

Aunque en el Reglamento si se recogen estos procedimientos administrativos, el Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias no los tuvo en cuenta como actuaciones administrativas genéricas ya que éstas no son planificables sino que surgen como necesarias a lo largo del desarrollo de los trabajos. Es por ello por lo que durante la elaboración del Plan se han analizado todos estos procedimientos administrativos y son expuestos en los siguientes puntos.

3.2.1 INTRUSIONES Y OCUPACIONES

Las ocupaciones es aquella superficie que formando parte de la vías pecuarias tienen un uso privativo y/o interrumpe el tránsito de la vía pecuaria. En este sentido se podrían distinguir dos tipos,

las ocupaciones legales, que son aquellas cuya ocupación se realiza a petición del interesado y es la propia administración la que concede el permiso y las ocupaciones ilegales o intrusiones que son aquellas en las que el interesado ocupa la superficie de la vía pecuaria sin autorización por parte de la Consejería.

El dato que se considera en el análisis de ocupaciones:

- Superficie ocupada legalmente y Superficie intrusada (%).

Provincia	% Área ocupada	% Área intrusada	% Área ocupada legal	% Ocupación legal frente ocupación
Almería	16,12	16,05	0,07	0,41
Cádiz	45,95	45,64	0,31	0,67
Córdoba	40,19	39,80	0,39	0,96
Granada	41,43	41,26	0,17	0,41
Huelva	30,17	29,98	0,19	0,62
Jaén	57,47	57,36	0,12	0,20
Málaga	82,75	82,75	0,00	0,01
Sevilla	55,06	54,35	0,71	1,29
Total	47,75	47,51	0,24	0,51

De los resultados obtenidos se observa que sólo el 0,24% de la superficie ocupada se hace legalmente.

3.2.2 RECUPERACIONES

Este procedimiento administrativo se refiere a la potestad administrativa de recuperar de oficio la posesión de bienes cuando la integridad ha sido perturbada.

El dato utilizado para el análisis de este procedimiento es:

- Número de vías pecuarias con expedientes de recuperación de oficio aprobados.

De los resultados obtenidos en el estudio sólo en la provincia de Sevilla se han concluido expedientes de recuperación de oficio, correspondiendo únicamente el 13,33% a expedientes aprobados firmes.

3.2.3 MODIFICACIÓN DE TRAZADO

La modificación de trazado se trata de un procedimiento excepcional y debe ser motivado cuando obedece a un interés particular. En todo caso, se debe garantizar la idoneidad y continuidad del nuevo trazado, sin que ello sea un perjuicio para los usuarios de la vía pecuaria.

Los datos que se han analizado en el estudio son:

- Longitud en kilómetros de vías pecuarias con modificación de trazado aprobado.

PROVINCIA	LONG. (km) VVPP INCLUIDAS EN EL PLAN DE VVPP	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO APROBADOS	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO FIRMES	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO ARCHIVADOS
ALMERÍA	1.844,00	1,26	1,26	0,00
CÁDIZ	3.446,00	12,87	9,18	3,69
CÓRDOBA	3.666,00	36,60	36,60	0,00
GRANADA	2.623,00	25,24	25,24	0,00
HUELVA	2.144,00	10,77	10,77	0,00
JAÉN	3.776,00	70,04	70,04	0,00
MÁLAGA	2.078,00	16,64	16,64	0,00

PROVINCIA	LONG. (km) VVPP INCLUIDAS EN EL PLAN DE VVPP	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO APROBADOS	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO FIRMES	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. MODIF. TRAZADO ARCHIVADOS
SEVILLA	4.510,00	43,70	43,70	0,00
TOTAL	24.087,00	217,12	213,43	3,69

Del análisis realizado a los expedientes de modificación de trazado se extrae que del total de la longitud de vías pecuarias incluidas en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, se le ha practicado expedientes de modificación de trazado al 0,90% de la longitud, de los cuales el 98,30% están firmes.

3.2.4 DESAFECTACIÓN

La desafectación tiene como objeto convertir este bien de dominio público en un bien patrimonial de la Comunidad Autónoma de Andalucía, cambiando su carácter demanial y perdiendo las prerrogativas del dominio público.

Los datos que se han analizado en el estudio son:

- Longitud en kilómetros de Vías Pecuarias con expedientes de desafectación aprobado.

PROVINCIA	LONG. (km) VVPP INCLUIDAS EN EL PLAN DE VVPP	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. DESAFECTACIÓN APROBADOS	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. DESAFECTACIÓN FIRMES	LONG. (km) VVPP CON EXPTE. DESAFECTACIÓN ARCHIVADOS
ALMERÍA	1.844,00	38,59	29,47	9,12
CÁDIZ	3.446,00	14,18	14,18	0,00
CÓRDOBA	3.666,00	30,04	29,03	1,01
GRANADA	2.623,00	3,72	3,72	0,00
HUELVA	2.144,00	0,62	0,55	0,07
JAÉN	3.776,00	23,49	23,00	0,49
MÁLAGA	2.078,00	26,34	20,73	5,61
SEVILLA	4.510,00	50,96	50,96	0,00
TOTAL	24.087,00	187,94	171,64	16,30

De los resultados extraídos se obtiene que de la longitud de vías pecuarias que compone la Red Andaluza de Vías Pecuarias, en el 0,78% de la misma se han practicado expedientes de desafectación y éstos han sido aprobados. De estos expedientes aprobados, el 91,32% de la longitud de vías pecuarias tienen un expediente de desafectación con un estado firme.

4 LAS VÍAS PECUARIAS EN EL NUEVO MARCO NORMATIVO Y DE PLANIFICACIÓN

El Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía asume los objetivos definidos por la Ley de Vías Pecuarias pero reconociendo que la funcionalidad primitiva de las vías pecuarias ha mutado de manera profunda. Por ello, en este Reglamento se apostó por dotarlas de un contenido funcional actual y de una dimensión de utilidad pública acorde a la evolución de las demandas y necesidades sociales. Con esa filosofía se elaboró el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El paso del tiempo obliga a una revisión de los contenidos del mencionado Plan, continuando con el mismo propósito y filosofía en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”. La obligación se hace imperativa si se atiende a la cantidad y profundidad de los cambios que se han observado en el periodo que media desde la aprobación del Plan de Recuperación (aprobado por Acuerdo de 27 de marzo de 2001) hasta la actualidad. Además de importantes cambios de orden macroeconómico y social, el referido periodo ha sido especialmente fértil en cuanto al desarrollo normativo y de instrumentos de planificación que afectan de un modo directo al ámbito de las vías pecuarias. Sin propósito exhaustivo, se pueden destacar los siguientes avances:

- En materia urbanística y de ordenación territorial basta considerar la publicación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (Ley Lista) que viene a derogar la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio, y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Además hay que considerar todo el planeamiento urbanístico publicado desde el año 2001 entre el que se encuentra el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) aprobado mediante el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, para valorar el alcance de los cambios en el marco regulador. Asimismo, la práctica totalidad de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional (con una única excepción) han sido publicados con posterioridad al Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias.
- En relación a las infraestructuras, la actual planificación se centra en la movilidad sostenible, incidiendo en que se cumpla los compromisos adquiridos en Europa en materia de eficiencia energética. La aprobación mediante Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, en la sesión celebrada el 27 de diciembre de 2016, de la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020), constituye el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz. Entre los objetivos principales para crear accesibilidad en el territorio y propiciar una movilidad sostenible está el fomentar la movilidad no motorizada tal y como queda recogido en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 cuya formulación fue aprobada mediante acuerdo el 11 de diciembre de 2012.
- En materia de biodiversidad destaca la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, la Ley 8/2003, de 28 de Octubre, de la Flora y La Fauna Silvestre de Andalucía y la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Además, se debe destacar todos aquellos planes, programas y estrategias encaminadas al aumento y mantenimiento de la biodiversidad tales como la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad aprobada en el año 2011 y más actual la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas así como la Estrategia de la UE sobre biodiversidad hasta 2030, ambas aprobadas en el año 2021.
- En el apartado de los Espacios Naturales Protegidos se pueden identificar hitos tales como la constitución formal de la Red de Espacios Naturales Protegidos (RENPA), el nacimiento de la Red Natura de Andalucía, la publicación de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, la formulación de la Estrategia de Acción de Gestión del Uso Público en la RENPA o incluso la declaración de importantes espacios naturales y su incorporación al patrimonio natural andaluz.

- En materia cinegética también son trascendentes los cambios legislativos: Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres o el reciente Decreto 126/2017, de 25 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Caza en Andalucía, por citar solo dos de las normas más relevantes.
- Asimismo, se aprecia en el periodo considerado una tendencia en las regulaciones y planificaciones sectoriales a incorporar conceptos y elementos que de modo tangencial o directo afectan a la red de vías pecuarias. De este modo, nuevas normas publicadas en materia de deporte (Ley 3/2017, de 2 de mayo, de regulación de los senderos de la Comunidad Autónoma de Andalucía) o patrimonio cultural (Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía) tienen relación con las vías pecuarias.
- Por último, otras normas recientes y muy relevantes, que afectan de forma transversal y profundamente a cualquier materia medioambiental y de ordenación del territorio, son la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- La mera mención de todas estas normas y planes evidencia la trascendencia de los cambios producidos en el marco de regulación y, con ello, la necesidad de el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” que pretende el presente documento.

4.1 PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

La Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía deroga la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio, y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística. En la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía se introducían importantes avances en la protección y gestión de las vías pecuarias como bienes de dominio público. Esta Ley garantizaba una mayor protección efectiva de este demanio, así como mejoraba las herramientas para la lucha contra alguno de los problemas de mayor gravedad sufridos en la red de vías pecuarias.

Entre las aportaciones más significativas de la Ley Lista en materia de vías pecuarias puede identificarse la Disposición adicional cuarta, la cual dicta que las vías pecuarias sujetas a planeamiento urbanístico serán desafectadas, entendiéndose que han sido objeto de desafectación implícita los tramos de vías pecuarias que hubieran adquirido las características del suelo urbano definidas en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a la fecha de entrada en vigor de la misma y que hayan sido clasificados como urbanos por el planeamiento general vigente. Además, se dicta que la previa clasificación de la vía no impide la desafectación implícita regulada en el apartado anterior, conllevando a la desclasificación automática de los tramos afectados.

En la Orden de 20 de abril de 2017, por la que se aprueba el Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo para el cuatrienio 2017-2020, se menciona que la evaluación del último Plan General de Inspección ha puesto de manifiesto la necesidad de que la inspección autonómica concentre esfuerzos en la protección del patrimonio territorial de Andalucía y continúe con la estrategia de una actuación inspectora autonómica proactiva y selectiva, prestando especial atención a aquellas medidas que contribuyan a proteger los espacios territoriales más sensibles, reorientando hacia la legalidad las situaciones irregulares en suelo no urbanizable.

Las líneas prioritarias de intervención de estos Planes Generales de Inspección son:

- Vigilar el cumplimiento del planeamiento territorial y urbanístico en zonas sensibles tales como la zona de influencia litoral.

- Proteger el patrimonio territorial de Andalucía, en particular con la prevención de la formación de asentamientos urbanísticos no previstos en el planeamiento general y los procesos incipientes de parcelaciones ilegales, especialmente en espacios libres (parques metropolitanos o comarcales, itinerarios recreativos e itinerarios fluviales) y zonas de protección territorial.
- Vigilar que el reconocimiento y reconducción a la legalidad de situaciones irregulares en suelo no urbanizable se realiza de conformidad con la ordenación territorial y urbanística y con legalidad vigente.

Según la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, determinados terrenos, como son las vías pecuarias, deben ser excluidos del proceso urbanizador a través de su clasificación como suelo no urbanizable. El Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo se centra en la protección de los espacios territoriales más sensibles, como es el caso de las vías pecuarias.

A pesar de que la legislación actual en materia urbanística blindo el dominio público pecuario y refuerza la inspección, las dificultades en la integración de ambas materias han seguido existiendo a lo largo de la vigencia del Plan. Resulta evidente que la concurrencia del uso urbano y el pecuario presenta claras incompatibilidades, principalmente en las tramas urbanas consolidadas, y que los mecanismos habilitados por ambas normativas no han resultado ágiles ante las necesidades de crecimiento de los sistemas urbanos en las últimas décadas.

Actualmente la gestión y planificación necesaria para la confluencia de estas materias reviste puntos débiles en la coordinación entre administraciones competentes, así como en la conciliación de objetivos y metas comunes.

El desarrollo de nuevas estrategias sobre sostenibilidad urbana, mejora del paisaje, espacios libres y redes verdes, favorece las oportunidades de integración y recuperación de las vías pecuarias. Los sistemas urbanos más que discontinuidades, representan nodos de enlace para esta red patrimonial, armonizando el tránsito desde suelos urbanos y urbanizables hasta el entorno rural.

Como consecuencia, la nueva planificación no cuenta con los tramos que discurran por núcleos urbanos, más bien se centra en sus conexiones.

Para el resto de debilidades identificadas, se impulsarán medidas para agilizar los procedimientos establecidos y mejorar la integración de ambas políticas sectoriales.

4.2 PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) aprobado mediante el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre define el modelo territorial de Andalucía y constituye la referencia imprescindible de las políticas con incidencia territorial. Dentro de las Estrategias de desarrollo territorial, el POTA determina un Sistema de Patrimonio Territorial en el que las vías pecuarias son una parte esencial. El enfoque que asume el POTA en este sentido, se relaciona de un modo muy evidente con el papel que deben jugar las vías pecuarias. Este enfoque se puede sintetizar en los siguientes criterios:

- Eludir antiguos planteamientos segregadores en la visión del Patrimonio y, en consecuencia, promover una visión integradora de bienes patrimoniales de todo orden: natural, histórico, etnográfico...
- Buscar la interconexión de elementos entorno al concepto de red con una visión integradora de la dimensión geográfica.
- Considerar el paisaje como un elemento del patrimonio territorial de la comunidad.
- Entender la gestión del patrimonio como un recurso al servicio del desarrollo regional y local.

En definitiva, resulta muy claro identificar la contribución de las vías pecuarias a esta forma de entender el Patrimonio Territorial y su defensa.

La consideración integrada de todos los espacios, bienes y elementos protegidos integrados en este Sistema, se concibe como una red territorial estructurada a escala regional y, por consiguiente, se establece una serie de ejes de comunicación que los articula física y funcionalmente. En esta serie de

ejes de comunicación se encuentran las redes de comunicación complementarias o alternativas que interconectan los espacios y bienes protegidos (vías pecuarias, caminos rurales, etc.).

En política agraria, el POTA indica que en el marco de las medidas de carácter agroambiental y de desarrollo rural, se considerarán específicamente objetivos en relación con el paisaje rural. La Consejería de Agricultura y Pesca, en coordinación con las de Obras Públicas y Transporte, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y Cultura, desarrollará programas de protección y mejora de los paisajes rurales, mejorando la coordinación de la puesta en práctica de las medidas agroambientales con especial incidencia en el paisaje rural. Entre estas medidas se destaca la recuperación de vías pecuarias.

La recuperación, mediante intervenciones selectivas, de la riqueza paisajística potencial de las campiñas, así como la protección de los hitos paisajísticos que conceden un cierto grado de diversidad y complejidad al paisaje son objetivos esenciales. Desde el Plan de Ordenación del Territorio, esta línea estratégica de actuación se concreta en la potenciación de elementos territoriales susceptibles de ser utilizados con fines de diversificación paisajística; especialmente mediante el tratamiento adecuado de infraestructuras públicas y elementos del medio natural (carreteras, vías pecuarias, cauces y riberas, etc.). Todo ello debe constituir un proyecto integrado de mejora del paisaje, en el marco de las estrategias para la protección y gestión del Patrimonio Territorial propuestas en este Plan.

En el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía se recoge que la integración de las vías pecuarias en el Plan de Ordenación del Territorio se fundamenta por la participación activa que brinda en la articulación territorial y que propicia la diversificación del paisaje. Las vías pecuarias poseen un alto potencial de participación en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje. El Plan contemplaba los modelos de revegetación por series necesarios para la adecuación paisajística de las vías pecuarias que atraviesan paisajes degradados o amenazados compatibilizando los usos y actividades en el medio rural con los valores naturales y paisajísticos. En los entornos urbanos, se perseguía aumentar el placer visual del paisaje, mediante la revegetación de los límites de las vías pecuarias, lo que permitía a su vez suavizar el efecto fronterizo existente entre el medio urbano y el rural y aumentar las posibilidades de recreo de los habitantes.

El POTA, en su Capítulo 3 de Sistema Regional de Protección del Territorio, y más concretamente en su Sección 2 sobre el Sistema del Patrimonio Territorial, contiene las siguientes líneas estratégicas, dirigidas a conseguir una planificación y gestión integrada de este dominio pecuario:

- Integrar la protección de los bienes culturales y naturales y los ejes que los interconectan.
- Desarrollar la planificación como instrumento básico de gestión del patrimonio territorial.
- Incorporar el paisaje como elemento activo en la política y gestión del patrimonio territorial.

El POTA determina que el sistema está concebido como una red coherente de espacios y bienes naturales y culturales, así como una serie de ejes que los articulan entre sí y los hacen accesibles. En esta serie de ejes de comunicación se encuentran las redes de comunicación complementarias o alternativas, que interconectan los espacios y bienes protegidos entre las cuales se localizan a las vías pecuarias.

Este Plan de Ordenación indica que se desarrollarán programas de protección y mejora en los paisajes rurales andaluces, entre los que se destaca la recuperación de vías pecuarias, ya que éstas poseen un alto potencial de participación en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje.

Las estrategias y políticas territoriales definidas en el POTA son desarrolladas en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. En la actualidad existen diecisiete Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional aprobados. Para cada una de las provincias

andaluzas se relacionan a continuación y son tratados en los correspondientes documentos provinciales.

Almería

- POT de la Aglomeración Urbana de Almería
- POT del Área de Levante de Almería
- POT del Poniente de la provincia de Almería

Cádiz

- POT de la Bahía de Cádiz
- POT del Campo de Gibraltar
- POT de la Costa Noroeste de Cádiz
- POT de la Janda

Córdoba

- POT del Sur de Córdoba

Granada

- POT de la Aglomeración Urbana de Granada
- POT de la Costa Tropical de Granada

Huelva

- POT del ámbito Doñana (abarca también la provincia de Sevilla)
- POT del Litoral Occidental de Huelva

Jaén

- POT de la Aglomeración Urbana de Jaén
- POT de la Sierra de Segura

Málaga

- POT de la Costa del Sol Oriental-Axarquía
- POT de la Aglomeración Urbana de Málaga

Sevilla

- POT de la Aglomeración Urbana de Sevilla
- POT del ámbito de Doñana (abarca también la provincia de Huelva)

Asimismo la iniciativa planificadora de la Junta de Andalucía en el ámbito supralocal se completa con los Planes Especiales. Estos constituyen una herramienta para la definición e implantación de los sistemas de espacios libres de alcance supramunicipal, identificados en los Planes de Ordenación del Territorio, y la protección y puesta en valor de áreas con importantes valores patrimoniales, agrícolas, medio ambientales o paisajísticos u otros fines establecidos en los Planes de Ordenación del Territorio. Actualmente, hay tres Planes Especiales Supramunicipales en Andalucía que también son detallados en los respectivos documentos provinciales:

- Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones en los términos municipales de Algeciras y Los Barrios (Cádiz).
- Plan Especial Supramunicipal del Entorno del Río Guadalete, en los Términos Municipales de Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María (Cádiz).
- Plan Especial de Ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana.
- Plan Especial de Ordenación de la Vega de Granada.
- Plan Especial de la Vega del Río Andarax en la Aglomeración Urbana de Almería (en Información Pública)

En todo el conjunto de instrumentos de planificación territorial se pueden observar una serie de principios en lo referente al papel que juegan las vías pecuarias en la ordenación del territorio. Éstos son:

- 1 Son piezas claves en la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.
- 2 Contribuyen al incremento de la calidad de vida y el bienestar social.
- 3 Sirven de contención de la ocupación de espacios rurales, naturales o de especial interés patrimonial.
- 4 Son elementos favorecedores de un desarrollo económico sostenible.
- 5 Propician la diversificación del paisaje.
- 6 Armonizan las actividades urbanas y rurales del ámbito territorial.
- 7 Inciden en la planificación de las ciudades, como elemento complementario para la incorporación de las consideraciones ambientales.
- 8 Contribuyen a la configuración del Sistema General de Espacios Libres. La red de vías pecuarias permite la conexión de las piezas territoriales que acogen actividades ligadas al esparcimiento colectivo, sin por ello desdeñar sus propias opciones de constituir espacios lineales de uso directo.
- 9 Son un elemento básico en la configuración del Sistema Regional de Protección de los Recursos, entendiéndose éste en términos de conservación del patrimonio natural y cultural.

Por último, se deben mencionar los Planes Especiales de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos (PEPMF) de cada una de las provincias aprobados por Resolución de 14 de febrero de 2007 de la Dirección General de Urbanismo. Las determinaciones de estos Planes son de aplicación directa en todos aquellos municipios que carezcan de Plan General de Ordenación Urbana, POT subregional o normas subsidiarias, y establecen los espacios a proteger y sus valores, los usos que se pueden hacer de los suelos y fija las actividades.

Dado el carácter estratégico e integrador de la planificación territorial sobre el resto de materias sectoriales, queda más que justificado marcar como prioridad preferente en el “**Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro**”, la recuperación de la red de vías pecuarias que forman parte de los Sistemas de Espacios Libres diseñados, dedicando especial atención a las vías identificadas de forma específica en alguno de los Planes de Ordenación del Territorio. Con ello, se contribuye a alcanzar objetivos comunes, se desarrollan sinergias generadas y se favorecen todas aquellas oportunidades derivadas de la coordinación entre ambas competencias.

A su vez, se entiende necesario impulsar medidas para fomentar la información y sensibilización sobre este extenso y valioso dominio público, de forma que se mejore la concienciación de la ciudadanía y el uso adecuado de la red de vías pecuarias. Tal es el caso del Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo (2017-2020), donde se prima las actuaciones preventivas y se trata de evitar que se consoliden actuaciones ilegales, como son las obras en construcción o las parcelaciones incipientes, para lograr la reconducción o regularización ordenada de las actuaciones, seleccionando los objetivos en la fase inicial, de tentativa de construcción ilícita, con preferencia frente a los hechos consumados

4.3 INFRAESTRUCTURAS

Los altos índices en la dotación de infraestructuras viarias en Andalucía y las nuevas políticas de transporte en la Unión Europea, hacen que las inversiones previstas se centren en la movilidad sostenible y en las conexiones viarias con la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

Los documentos de planificación sectorial de Andalucía en materia energética o ambiental inciden,

además, en la necesidad de fomentar un cambio hacia una movilidad más sostenible, que permita cumplir con los compromisos adquiridos en Europa sobre eficiencia energética, menor dependencia del petróleo y menor emisión de gases de efecto invernadero (GEI). Y ello sin olvidar otras externalidades del transporte como el ruido, los efectos sobre la salud, la congestión o la ocupación del espacio.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 27 de diciembre de 2016 aprobar la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020). Este Plan se formula como una revisión del PISTA 2007-2013, constituyendo el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz.

El PISTA se inserta en un marco de planificación territorial, sectorial y económico al que debe responder de forma coherente en sus líneas estratégicas y orientaciones. Entre sus objetivos están, entre otros, avanzar en la constitución de un sistema de transportes ambientalmente sostenible, potenciar los efectos de las infraestructuras sobre el desarrollo regional y mejorar la calidad y la seguridad del transporte en Andalucía. Para ello se elaborarán una serie de programas sectoriales que concreten las medidas de fomento de la bicicleta en las políticas de turismo, empleo, medio ambiente, energía, educación, salud, ocio y deporte. Son líneas fundamentales de este modelo la disociación entre crecimiento económico y crecimiento de las necesidades de transporte así como la modificación del reparto de modos, favoreciendo la utilización de infraestructuras existentes y los modos más sostenibles, incluyendo los no motorizados, el desarrollo de la intermodalidad, el fomento del transporte público y la reducción del impacto energético y ambiental.

Para conformar la red de vías ciclistas de Andalucía se tenderá a aprovechar infraestructuras y ofertas ciclistas ya existentes (vías verdes, vías pecuarias, caminos públicos, caminos de servicio, redes urbanas, tramos de vías ciclistas metropolitanas, etc.), proponiendo, en la medida de lo posible, actuaciones de gestión de itinerarios frente a medidas constructivas en nuevos itinerarios.

Según el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PISTA 2020, los efectos ambientales previsibles sobre las vías pecuarias son principalmente relativos a la construcción de infraestructuras, dado que se producen por ocupación de su superficie y por pérdida de funcionalidad. Los proyectos incorporarán las medidas para su reposición, incluyendo entre sus medidas preventivas y correctoras las relacionadas con la protección del patrimonio natural, donde las acciones a adoptar garantizarán la conservación y protección de éste, especialmente para evitar o subsanar las afecciones que se generen sobre la red de espacios protegidos, vías pecuarias, montes públicos, etc.

La creación de un catálogo o una red de carreteras paisajísticas constituye una iniciativa básica para potenciar el aprecio y la sensibilidad paisajística por parte de la población. La implementación de esta medida, en clara consonancia con las orientaciones que establece el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), aparece expresamente recogida en el PISTA 2007-2013, que determinaba la realización de un Catálogo de Vías Paisajísticas, publicándose en el año 2009 “Carreteras paisajísticas: estudio para su catalogación en Andalucía”. En el periodo 2014-2020, se propone la intervención en algunas de ellas para ponerlas en valor y servicio a la población como tales.

El instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte en la Comunidad Autónoma es el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA). En él se incluyen los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía. Estos objetivos requieren, además de los cambios tecnológicos que permitan una economía de bajo consumo en CO₂, recurrir a líneas de actuación para la potenciación de la movilidad activa como es el transporte no motorizado.

Entre los objetivos principales para crear accesibilidad en el territorio y propiciar una movilidad sostenible está el fomentar la movilidad no motorizada tal y como quedó recogido en el “Pacto

Andaluz por la Bicicleta”, aprobado en el año 2004. Dando respuesta a lo anterior, mediante Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se aprueba la formulación del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 (PAB). Con este Plan se pretende propiciar un mayor uso de este medio de transporte y apoyar el marco estratégico que contribuya a la obtención de los objetivos territoriales y ambientales que tiene planteados la Comunidad Autónoma Andaluza. El Plan propone ocho ejes o itinerarios. Estos grandes ejes ciclistas se han definido apoyándose en los soportes territoriales e infraestructuras, considerando la representatividad de los principales espacios y ejes naturales de la Comunidad Autónoma (espacios naturales protegidos, ejes fluviales y litoral), así como sus áreas urbanas más importantes.

En el ámbito europeo, el Proyecto Interreg MED (MedCycleTour) está basado en la Ruta EuroVelo 8. Este proyecto pretende el fomento del cicloturismo en las regiones mediterráneas de Europa, proporcionando las herramientas transnacionales necesarias para atraer a los viajeros. Encabezado por la Agencia de Obra Pública, cuenta con la participación de otras regiones europeas de países como España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Grecia y Chipre y con la coordinación en materia de Comunicación de la Federación Europea de Ciclistas (ECF). Esta Federación coordina el desarrollo de la red de rutas ciclistas de alta calidad denominada EuroVelo, que conectará todo el continente. La creación de esta red promueve los viajes sostenibles tanto social como ambientalmente. Las rutas pueden ser utilizadas por turistas en bicicleta de larga distancia, así como también por personas locales que realizan viajes diarios. El EuroVelo comprende actualmente un total de 15 rutas y se prevé que la red se habrá completado en su mayoría para el año 2020. En la actualidad se está desarrollando la Ruta 8, que discurre por el mediterráneo desde Cádiz hasta Atenas y Chipre. Esta ruta, en sus cerca de 6.000 km discurrirá por Andalucía por algunas de las vías pecuarias de la comunidad, siendo las provincias andaluzas incluidas en esta ruta Almería, Granada, Málaga y Cádiz. En el territorio andaluz existe otra ruta del EuroVelo, que aunque aún no está en desarrollo está planeada en un futuro. Esta ruta es la Ruta 1, denominada Costa Atlántica, y discurre desde Noruega hasta Portugal. Al igual que la Ruta 8, discurrirá en parte por vías pecuarias andaluzas de las provincias de Huelva y Sevilla.

En cuanto a los soportes territoriales existentes que servirán de base para asentar la mayor parte de la propuesta de la red de vías ciclistas a escala autonómica, pueden citarse las siguientes: Red de Vías Verdes, Senderos de Gran Recorrido (GR), carreteras secundarias, caminos vinculados a cauces fluviales y en especial la Red de Vías Pecuarias.

La recuperación de vías pecuarias ha materializado la apertura al público de un gran número de kilómetros de vías susceptibles de ser utilizadas por la bicicleta, conectando municipios y comarcas, tanto internamente como con el resto de la Península. En el ámbito metropolitano se ha hecho más patentes a través de los programas de Puertas Verdes y de Corredores Verdes

Como integración y contribución a las nuevas políticas de movilidad sostenible y accesibilidad territorial no motorizada, en esta revisión del Plan se establecen prioridades de actuación sobre vías pecuarias como soporte y conexión de los principales programas de redes ciclistas, infraestructuras verdes e itinerarios turísticos recreativos puestos en marcha, mejorando la gestión de este tipo de viales.

Además de la descripción del modo en que las vías pecuarias son contempladas en los más recientes instrumentos de planificación relativos a infraestructuras, el análisis no resultaría completo sin valorar la evolución de la realidad física, en especial de las infraestructuras viarias. Esto es, la observación de facto de cómo las vías pecuarias han sido afectadas por las infraestructuras y viceversa.



Las vías pecuarias han jugado un importante papel en la evolución de las relaciones sociales y económicas en el medio rural. Si bien, el origen de las vías pecuarias como elemento vertebrador del territorio se orientaba preferentemente a garantizar el desplazamiento del ganado, cierto es que han conformado también a lo largo de la historia, buena base de los ejes que han articulado los movimientos humanos. Estos espacios de dominio público han experimentado con frecuencia la ocupación por otros usos, agrícolas, urbanos o de infraestructuras, ocupaciones a veces longitudinales, y en la mayoría de los casos, de manera transversal, rompiendo con ello la posibilidad de tránsito a

través de los mismos y derivando, por tanto, en una pérdida de uso.

Estas situaciones tienen como resultado directo la gran variedad de casos que actualmente se localizan a lo largo del entramado que compone la red de vías pecuarias, muchas de las cuales albergan interesantes rasgos naturales y elementos de gran valor ambiental o ecológico; pero muchas otras, han derivado oficialmente o funcionalmente en otros tipos de infraestructuras o dominios públicos, como son algunas carreteras, vías de ferrocarril o caminos públicos. De hecho, no es infrecuente que los trazados de vías pecuarias y carreteras coincidan, ya que en muchos casos las vías pecuarias evolucionaron hacia caminos de uso público frecuente, que con el tiempo pasaron a integrar la red de carreteras.

El uso de vías pecuarias como vías preferentes de comunicación entre poblaciones, tiene como consecuencia un aumento del tránsito motorizado y por ende la evolución de las mismas a firmes cada vez más estructurados y orientados a otras necesidades de la población.

En el caso de infraestructuras viarias oficiales y en uso, la pérdida de funcionalidad del dominio público pecuario en favor de la red ferroviaria y de carreteras, unido a la baja capacidad de reversión a su estado original, fundamentan la aplicación de criterios de exclusión sobre estos tramos en la metodología de trabajo y en la planificación de las actuaciones de recuperación planteadas en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”.

Para la ejecución de nuevas infraestructuras la normativa regula que los proyectos y obras han de incorporar pasos acondicionados específicamente para el uso asignado a la vía pecuaria, habilitar itinerarios alternativos o reponer la superficie ocupada.

Se evidencia la necesidad de reforzar la colaboración entre administraciones competentes, centrada en aumentar la seguridad viaria multimodal mediante la mejora de cruces, accesos, señalización, tipos de viales, firmes o labores de conservación compatibles con las normativas sectoriales.

Es necesario revisar la casuística derivada de las afecciones de vías pecuarias por infraestructuras, principalmente las que han perdido su funcionalidad o que resulte realmente complicado revertir su situación actual a la primigenia. Las más destacables se pueden resumir como:

- Vías pecuarias con tramos coincidentes con carreteras de diferentes ámbitos competenciales.
- Vías pecuarias cuyos trazados coinciden con dominio público ferroviario.
- Vías pecuarias como soportes de caminos asfaltados que funcionan como carreteras no inventariadas.

- Vías pecuarias que atraviesan ámbitos transformados como zonas regables de interés general e integrados dentro del sistema de infraestructuras viarias.

Como alternativas a estas situaciones se analizarán procedimientos de regularización más ágiles, complementados con medidas que centren el esfuerzo en aquellas vías pecuarias que puedan actuar como elementos conectores con dichas infraestructuras viarias, sin olvidar la importante función que el dominio pecuario realiza en las comunicaciones agrarias. Con la puesta en marcha de este tipo de soluciones, se regularizarían situaciones complejas administrativa y jurídicamente, se ampliaría la red de infraestructuras viarias existente de forma sostenible, a diferentes escalas, habilitando accesos y enlaces adecuados, y potenciando las tramas verdes para uso ecológico o recreativo.

4.4 SECTOR AGROPECUARIO

La desaparición paulatina de la transhumancia, la aparición de nuevos medios de transporte para el ganado, y en definitiva, la falta de uso, han favorecido el deterioro y abandono de las vías pecuarias. El Programa Nacional de Desarrollo Rural plantea un conjunto de necesidades de desarrollo rural sobre las que trabajar. La estrategia que define el Programa recoge objetivos y medidas en relación con las prioridades de desarrollo rural y ámbitos de actuación que señala el reglamento FEADER de ayudas al desarrollo rural (Reglamento (UE) n.º 1305/2013, de 17 de diciembre). La selección de estas medidas se ha realizado teniendo en cuenta, por un lado, el marco competencial del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y, por otro, su contribución a la resolución o mitigación de las necesidades detectadas, así como a las prioridades y ámbitos de interés referidos. En la actualidad y en España coexisten dieciocho Programas de Desarrollo Rural (PDR), de acuerdo con la política de desarrollo rural 2014-2020 de la Unión Europea y conforme al marco competencial nacional. Diecisiete de estos programas corresponden a Programas de Desarrollo Autonómicos. Andalucía, ha elaborado un Programa de Desarrollo Rural en el que, además de las medidas horizontales y los elementos comunes establecidos en el Marco Nacional de Desarrollo Rural, se incluyen medidas específicas para dar respuesta a las diferentes situaciones encontradas en la región. La sostenibilidad ambiental de los ecosistemas rurales, las explotaciones agrícolas y las empresas rurales es uno de los problemas con los que se enfrentan el mundo rural andaluz. Los objetivos agroambientales y en materia de clima que establece el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 se relacionan, entre otras cosas, con la mejora del estado de conservación de la biodiversidad de especies y hábitats, su conectividad ecológica y el refuerzo de carácter de utilidad pública a sistemas de alto valor natural como la Zona Natura 2000, entre otros.

En el PDR de Andalucía para el período 2014-2020 se contemplan las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras Verdes para el desarrollo sostenible de las Zonas Rurales (Submedida 4.4.2). En el mismo se manifiesta que existe una alta demanda social e institucional sobre los caminos rurales como pilar básico en el desarrollo rural, sirviendo como elemento para la cohesión social y territorial. Para cubrir esta demanda se hace necesaria la mejora de la red de vías pecuarias, a fin de dotar a las áreas rurales de una verdadera Red de Infraestructuras Verdes, destinadas a los transportes lentos y a los no motorizados, de medio y largo recorrido, que mejore la interconexión de la población con su entorno natural y etnográfico y que potencie la conservación de la biodiversidad que albergan.

A su vez, la creación de esta red viaria articulada de baja velocidad contribuirá a una disminución de la contaminación acústica y atmosférica en el medio rural. Mediante la creación de estos caminos verdes, no asfaltados, que además vendrán asociados al desarrollo de movilidad sostenible en ámbitos rurales, se contribuye a la mitigación del cambio climático.

En esta submedida se plantean, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Inversiones para la mejora y recuperación de vías pecuarias.
- Mejora de la Red de vías pecuarias y otras infraestructuras para su adaptación como red de

comunicación rural.

En este sentido, el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" asume algunos criterios de selección específicos de la Submedida 4.4.2 para priorizar actuaciones en los ámbitos rurales catalogados por el PDR 2014-2020 como menos favorecidos, con necesidad de adaptar sus comunicaciones rurales de forma sostenible mediante la recuperación de infraestructuras verdes, sin olvidar la vocación ganadera aún mantenida en algunas zonas.

Estos criterios establecen objetivos comunes con los Planes de Desarrollo Sostenibles (PDS), puestos en marcha en las áreas de influencia socioeconómica de Espacios Naturales Protegidos, que por su ubicación y oportunidades de interconexión, fundamentan la ponderación de la recuperación del dominio público pecuario como redes de comunicación verde en estas áreas.



Asimismo, algunos espacios naturales, por su marcada tradición ganadera, tienen previsto desarrollar Planes Sectoriales de Aprovechamiento Ganadero, para recuperar e integrar este uso tradicional de manera sostenible en entornos ambientalmente sensibles. Como líneas de trabajo estratégicas están la recuperación de sus vías pecuarias, adaptación de itinerarios interpretativos con temáticas ganaderas, o actividades de divulgación para

mejorar el reconocimiento social de la figura del pastor y el sector agropecuario.

Cabe resaltar las importantes transformaciones territoriales y paisajísticas que el desarrollo agrícola, sobretudo el intensivo, como por ejemplo los cultivos bajo invernadero, ha provocado en comarcas muy concretas. Esto ha originado intrusiones físicas y pérdidas de funcionalidad de las vías pecuarias en estos territorios.

4.5 RECURSOS NATURALES

4.5.1 BIODIVERSIDAD

Para detener la pérdida de biodiversidad y la degradación de los servicios ecosistémicos en la Unión Europea y ante la evidencia de que ningún país puede solucionarlo por sí solo, la Comisión Europea presentó en mayo de 2020 la Estrategia de la UE sobre biodiversidad de aquí a 2030: Reintegrar la naturaleza en nuestras vidas. Esta Estrategia cuenta con nuevos objetivos para la próxima década, los cuales deben ser vinculantes a nivel comunitario y nacional, en cooperación con los gobiernos regionales y locales. Entre los objetivos se encuentra la recuperación de la naturaleza, hacer frente a la pérdida de los polinizadores, aprovechar las áreas urbanas verdes y, reducir el impacto de la agricultura, además, de afianzar conceptos ya planteados en la Estrategia de la UE sobre biodiversidad hasta 2020 como el de Capital Natural o de Infraestructura Verde cuya consolidación en la literatura técnica, la normativa y la planificación, ha sido manifiesta desde entonces.

La Estrategia de la UE sobre biodiversidad de aquí a 2030, incorpora la figura de los corredores ecológicos dentro de una auténtica Red Transeuropea de Espacios Naturales. Para ello se alienta a fomentar y apoyar las inversiones en infraestructura verde y azul y la cooperación transfronteriza entre los Estados miembros, también a través de la cooperación territorial europea.

Con el objetivo de marcar las directrices para definir y conservar corredores ecológicos que aseguren la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, el Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico ha elaborado la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas, el cual regula la implantación y el desarrollo de la

Infraestructura Verde en España, considerando a las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos esenciales para la cohesión de todo el sistema.



En sintonía con lo anterior, en el ámbito de la comunidad autónoma de Andalucía, se aprobó en 2011 la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad. La Estrategia andaluza enuncia una serie de acciones y directrices en las que las vías pecuarias son parte esencial, en especial:

- Promover mediante herramientas de planificación existentes como el Plan de Vías Pecuarias, la protección mejora y recuperación de los hábitat y especies de Andalucía.

- Adecuación del Plan de Ordenación y Recuperación de Vías Pecuarias de Andalucía a su función como elemento básico de conectividad ecológica.

En 2018, el Consejo de Gobierno aprobó el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía. Este Plan recoge el potencial que ejercen las vías pecuarias como auténticos conectores ecológicos. Además, reconoce la multifuncionalidad de estos elementos (aprovechamiento de los recursos naturales, función turística o de esparcimiento, mejora paisajística, función educativa, hábitats para la fauna y la flora, etc.). El enfoque de las propuestas del Plan incorpora esta multifuncionalidad y potencia la función conectora en este marco, de manera que pretende configurar una infraestructura verde formada por múltiples elementos de acuerdo con las directivas y estrategias europeas más recientes. De este modo, el Plan considera las vías pecuarias como “elementos básicos para la promoción y fomento de la conectividad ecológica” y señala el interés de recuperar pequeños elementos presentes en las mismas como setos, linderos forestales, muros de mampostería, pedrizas y, en general, áreas de vegetación forestal arbórea o arbustiva. El Plan enuncia varios objetivos directamente relacionados con las vías pecuarias:

- Reforzar las funciones de las vías pecuarias en la conectividad ecológica de los paisajes de base agraria para la mejora de la permeabilidad y conectividad del territorio. Para ello se deberá incluir entre los criterios de priorización para la delimitación, recuperación y restauración del dominio público su potencial para la conectividad ecológica; priorizar la recuperación y establecer medidas para la conservación y mejora de los hábitats en las vías pecuarias y sus elementos asociados.
- Reforzar la conectividad ecológica desde la planificación, ordenación y gestión de las vías pecuarias en Andalucía. Para ello, enuncia una serie de consideraciones:
 - Profundizar en el conocimiento de la funcionalidad de la red de vías pecuarias para la conectividad ecológica.
 - Priorizar los deslindes de acuerdo con su funcionalidad para la conectividad.
 - Compatibilizar los usos ganaderos y recreativos con la función ecológica.
 - Analizar la existencia de tramos en los que los usos compatibles y complementarios puedan supeditarse a la función conectora.
 - Incorporar prioridades de actuación en los Paisajes de Interés para la Conectividad y Áreas Prioritarias de Intervención.
- Revisar el Reglamento de Vías Pecuarias desde la perspectiva de la funcionalidad de las mismas

para la mejora de la conectividad ecológica.

- Valorizar las periferias urbanas utilizando las oportunidades que brindan las vías pecuarias para impulsar el diseño de espacios libres y zonas verdes.
- Establecer franjas de suelo no urbanizable asociadas a vías pecuarias que podrían ser calificadas con algún grado de protección frente a su transformación y sobre las que se podrían establecer actuaciones de mejora de los hábitats y de fomento de la conectividad ecológica.

Desde el punto de vista legislativo la principal referencia en materia de biodiversidad es la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y que incorpora a la planificación ambiental o a los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, los corredores ecológicos, otorgando un papel prioritario a las vías pecuarias. Estos corredores ecológicos deben participar en el establecimiento de la red europea y comunitaria de corredores biológicos definidos por la Estrategia Paneuropea de Diversidad Ecológica y Paisajística y por la propia Estrategia Territorial Europea. En particular, las Comunidades autónomas podrán utilizar estos corredores ecológicos con el fin de mejorar la coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad de la Red Natura 2000.

Por su parte, la Ley 8/2003, de 28 de Octubre, de la Flora y La Fauna Silvestre de Andalucía hace referencia a la importancia de promover la conectividad mediante los bosques isla, setos, riberas o vías pecuarias, entre otros elementos de paisaje, para evitar el aislamiento de las poblaciones de especies silvestres y la fragmentación de sus hábitats. La Conservación y Puesta en Valor de los Bosques Isla destaca como refugio de biodiversidad y como elemento clave para diversificar el paisaje agrario y aumentar la conectividad, convirtiéndolos en zonas de gran importancia para la gestión del medio natural. En el periodo comprendido entre 1998 y 2004 se realizó el Inventario y Caracterización de los Bosques Isla y Setos en Andalucía, el cual tenía como fin, inventariar las formaciones boscosas (bosques islas) o lineales (setos) que estuvieran en terrenos de vocación agrícola y quedaran fuera de los espacios naturales protegidos. Así, se levantó información de más de 1.000 bosques y 600 setos repartidos por las campiñas, hoyas y vegas andaluzas. Actualmente, la pérdida y fragmentación del hábitat por causas antrópicas está considerada como la mayor amenaza para el mantenimiento de la diversidad en los ecosistemas terrestres.

Compartiendo un papel similar con los bosques isla y apareciendo a veces conjuntamente en el paisaje se encuentran los setos. Como los bosques isla, los setos son reductos de vegetación natural que introducen diversidad, cumpliendo además otras funciones ecológicas. La presencia de setos en muchas ocasiones está ligada a las vías pecuarias. Las vías pecuarias además de acoger a estos setos pueden ser utilizados como corredores ecológicos lineales, como puntos de paso, de escala o estriberones y como mosaicos permeables de hábitats. Un ejemplo de corredores ecológicos es el Corredor Verde del Guadiamar que se planteó para recuperar las conexiones naturales entre los ecosistemas de Sierra Morena y Doñana.



Asimismo, la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, establece que en los instrumentos de gestión de los montes catalogados, montes protectores o con otras figuras de especial protección, se incluirán medidas concretas para establecer corredores biológicos entre estos montes y otros espacios naturales, a través de ríos, cañadas y otras vías de comunicación natural con el fin de evitar el aislamiento de sus poblaciones y de fomentar el trasiego de especies y la diversidad genética.

En cuanto a los objetivos de mejora de hábitats y especies para el fomento de biodiversidad y calidad de los ecosistemas, se consideran primordiales actuaciones de recuperación de vías pecuarias sobre ámbitos poblacionales de flora y fauna amenazada de Andalucía, complementadas con acciones para la restauración y conservación de sus hábitats específicos.

Cabe reparar en el caso particular de dos especies singulares: el lince ibérico (*Lynx pardinus*) y el lobo (*Canis lupus signatus*). Éstas son las únicas especies de mamíferos en Andalucía que cuentan con un Programa de Conservación y en cuya gestión la trama de vías pecuarias puede jugar un significativo papel ya que realizan recorridos de cierta envergadura.

El desarrollo del plan de recuperación del lince ibérico es uno de los pocos que incluye la gestión del dominio público pecuario entre sus objetivos. En atención a los mismos, se priman las actuaciones de recuperación en sus ámbitos territoriales.

En particular, las potencialidades de la red de vías pecuarias y la conservación del lince ibérico son muy relevantes, al tener esta especie unos requerimientos en cuanto a desplazamientos y campeo mucho más rigurosos que el lobo. El Plan de recuperación del lince ibérico (aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de enero de 2011) establece una serie de medidas que abordan ocho ámbitos de actuación entre los que están la mejora poblacional y la mejora del hábitat. Los criterios que se establecen como limitantes o determinantes para la selección de vías pecuarias tienen que ver principalmente con la disponibilidad de conejo. La experiencia acumulada en la conservación del lince ibérico, unida a técnicas de radioseguimiento, ha permitido confirmar que los movimientos dispersivos de ejemplares de lince ibérico exceden de los límites de los espacios protegidos que constituyen actualmente la Red Natura 2000. Los seguimientos registrados en los últimos años, tanto desde Sierra Morena como desde Doñana, ponen de relieve dispersiones de individuos que han recorrido distancias individuales superiores a los cien kilómetros. Estos movimientos de dispersión son extremadamente importantes en la conservación de la especie, jugando un papel fundamental en la integración y coherencia metapoblacional de los distintos núcleos, tanto las zonas con presencia histórica (Doñana y Andújar-Cardena), como las actuales y futuras áreas de reintroducción. El Proyecto LIFE+Iberlince “Recuperación de la distribución histórica del lince ibérico (*Lynx pardinus*) en España y Portugal” (LIFE10NAT/ES/570) se elabora como modelo de un plan de gestión en el que se considera las relaciones entre todas las áreas, las cuales deben conformar una red coherente. Destaca que entre las herramientas e instrumentos básicos con incidencia en la conservación del lince ibérico, se encuentra la gestión patrimonial de la Red de Vías Pecuarias que, mediante actuaciones de deslinde y señalización, conforman oportunidades para la implementación del programa de medidas del Plan de Gestión.



Respecto a los planes de recuperación y conservación de aves amenazadas, el grado actual de conservación de las aves esteparias requiere prioridad de actuación. La pérdida de hábitats de estas especies se ha visto intensificada con la desaparición de los barbechos y baldíos o el uso masivo de agroquímicos. La recuperación de zonas de alimentación natural en las vías pecuarias puede ofrecer grandes posibilidades para la especie.

Las vías pecuarias se pueden considerar elementos esenciales en la conexión de los ecosistemas, actuando como corredores ecológicos lineales, ya que el entramado de ecosistemas lineal que forma su estructura territorial las convierten en un elemento del paisaje con elevado potencial conector. Este potencial es aún mayor si consideramos su

dimensión geográfica. La Comunidad Autónoma de Andalucía cuenta con la red más importante a escala nacional de vías pecuarias. Desde la aprobación del Reglamento de Vías Pecuarias en 1998, éstas se consideran como un elemento vertebrador de la ordenación del territorio al formar parte del Sistema de Protección Regional, de manera que se consideran un patrimonio histórico, natural y cultural de primer orden. Su importancia radica sobre todo en que están en gran medida asociadas a sistemas de uso extensivo (dehesas y pastizales naturales) que ya de por sí son importantes para la conservación de la biodiversidad. Sus largos trazados conectan zonas muy diferentes y alejadas geográficamente. Cuando son utilizadas, el tránsito del ganado y el mantenimiento de su valor pascícola favorecen la dispersión de especies vegetales y animales a su través, especialmente en entornos agrícolas intensivos, donde constituyen el único lugar al que no llega el arado ni se vierten directamente biocidas. En entornos naturales cerrados contribuyen a diversificar el paisaje, proporcionando la existencia de espacios abiertos en áreas boscosas o arbustivas. A una escala local, el grado de funcionalidad e importancia como corredor ecológico de un tramo concreto de vía pecuaria depende de las características de los espacios naturales que conecte y la calidad de la conexión, es decir, de las particularidades de la vía pecuaria: anchura, presencia y grado de desarrollo de vegetación natural, uniformidad, continuidad, ausencia de barreras, existencia de otros elementos complementarios (setos, tapias, cauces fluviales, márgenes de caminos, franjas de vegetación natural, etc.).



Hay que destacar que, lógicamente, el papel como elemento conector será diferente para las distintas especies y grupos de especies. Favorecer o aumentar ese doble papel de las vías pecuarias como elemento diversificador y conector del paisaje implica realizar en ellas y su entorno una gestión conjunta dirigida a esos fines.

Los avances alcanzados en materia de recursos naturales y biodiversidad, han ampliado la extensión del uso ecológico de las vías pecuarias por definición, adquiriendo una mayor relevancia para el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro", que en su origen, que se incluyó como un uso potencial y sobre el que no se disponía de la experiencia de los últimos años. Actualmente las directrices, normativas y planificaciones sectoriales, evidencian las posibilidades que la ordenación, planificación y gestión de la red de vías pecuarias puede ofrecer a través de la puesta en valor de la funcionalidad ecológica de este dominio público.

Con esta visión integradora, la metodología de trabajo especificará criterios de selección para identificar la potencialidad de cada vía pecuaria como elemento conector bajo las premisas y necesidades marcadas por los planes estratégicos específicos en esta materia. Ello permitirá diseñar entramados ecológicos que habiliten conexiones entre espacios protegidos, con apoyo de otros elementos, que favorezcan la conectividad ecológica (como son los sistemas fluviales, humedales, setos, bosques isla o incluso montes públicos). A su vez, se priorizarán las actuaciones de recuperación de las vías pecuarias que puedan cumplir estos objetivos en ámbitos con características naturales específicas, paisajes de base agraria, hábitats fragmentados o áreas de intervención prioritaria para la conectividad ecológica (tales como áreas de montaña, franjas litorales, hábitats de interés comunitario o áreas identificadas como de

intervención prioritaria para la conectividad ecológica). Serán las vías pecuarias de mayor anchura las que ofrezcan mayor capacidad de albergar y compatibilizar diferentes usos y funciones.

De forma paralela, el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" considerará medidas para profundizar en el análisis de la funcionalidad de las vías pecuarias en la conectividad ecológica, y en la necesidad de revisar la normativa específica para conseguir un mayor alcance e integración. La recuperación de la vocación ganadera, sus características, hábitats y elementos asociados a este patrimonio público contribuyen a la puesta en valor de la multifuncionalidad del dominio pecuario.

Asimismo, se considera necesario impulsar vías de coordinación entre órganos competentes para establecer entre otros, modelos de conservación y restauración específicos, así como la compatibilización de los usos en el dominio público con la conservación de hábitats y especies

4.5.2 GEODIVERSIDAD

La Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, es el primer marco legislativo que aborda de forma específica los conceptos de Geodiversidad y Patrimonio Geológico, integrando ambos como parte fundamental del patrimonio natural. En la Comunidad Autónoma andaluza, la Junta de Andalucía aprueba por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 5 de octubre de 2010, la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Geodiversidad. Esta Estrategia constituye un marco de referencia, definiendo una política institucional y un modelo de gestión integral. Sus objetivos generales persiguen, entre otros, garantizar la conservación y protección de la geodiversidad, favorecer el uso sostenible del patrimonio geológico y fomentar el geoturismo.

La Junta de Andalucía, a través de la Consejería, viene acometiendo desde hace más de una década, un conjunto de iniciativas cuyo objetivo general es el de inventariar, evaluar, proteger y gestionar la Geodiversidad y el Patrimonio Geológico de Andalucía como un activo más del patrimonio natural y socioeconómico.



Por importancia y magnitud destaca el Inventario Andaluz de Georrecursos (IAG), el cual identifica, cataloga y valora en la actualidad 662 localidades andaluzas de interés científico, didáctico y turístico. Uno de los objetivos de estos últimos años, ha sido participar de forma activa en foros internacionales específicos, como son las Redes Europeas y Mundiales de Geoparques (EGN y GGN) impulsados por la UNESCO. Andalucía cuenta con tres Parques Naturales que han obtenido esta distinción oficial de Geoparques: Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, Parque Natural Sierras Subbéticas y Parque Natural Sierra Norte de Sevilla, consolidando una oferta turística de calidad. Estas iniciativas se han visto reforzadas, a su vez, por otras de diversa índole: privadas, procedentes de fundaciones, grupos de desarrollo y asociaciones, las cuales han sido orientadas principalmente hacia dos aspectos concretos de la geodiversidad andaluza; por un lado la utilización turística de cavidades y por otro la puesta en valor del

patrimonio geominero. Hay que destacar también como un marco de referencia el Proyecto Global Geosites, que es una iniciativa que acomete el inventario a nivel mundial de los elementos que integran el Patrimonio Geológico Internacional. Los resultados de este trabajo a nivel español, han sido la selección y caracterización de 20 Contextos Geológicos Españoles de relevancia internacional, así como 144 Puntos de Interés Geológico (Geosites), de los cuales 45 se localizan en Andalucía, postulándose como candidatos a integrar la lista de puntos de interés geológico de importancia global (Global Geosites).

En el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía no se contempló explícitamente el valor de los georrecurso en la recuperación y ordenación de las vías pecuarias. Las políticas actuales describen a la Geodiversidad y al Patrimonio Geológico como un conjunto con distintas funcionalidades. Entre ellas se encuentran el que son soporte de hábitats, ecosistemas y paisajes, siendo activos socioeconómicos para el desarrollo sostenible de las áreas rurales.

Las vías pecuarias juegan un papel fundamental en la puesta en valor de estos recursos naturales al suponer espacios donde, la práctica de determinados usos como es el turístico hacen que la interpretación, y por tanto el conocimiento, de los mismos llegue a un mayor número de personas y por ende, se produzca la activación económica de determinadas áreas rurales. Las vías pecuarias que recorren los geoparques andaluces suponen una red de carriles donde la práctica de senderismo, bicicleta o cabalgada encuentran el mejor soporte para el conocimiento del mismo. También estas vías suponen espacios de vital importancia para la riqueza de hábitats y ecosistemas que albergan el patrimonio geológico andaluz al constituir auténticos corredores ecológicos.

Para promover sinergias positivas entre ambas materias, y en consonancia con las líneas estratégicas previstas en el desarrollo de la normativa sectorial, el presente “**Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro**” incorpora la geodiversidad entre sus prioridades de actuación, recuperando tramos de vías pecuarias para el fomento del geoturismo de forma sostenible, comenzando por itinerarios cortos que propicien su accesibilidad y conocimiento.

4.5.3 DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO, DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE Y HUMEDALES

El Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía partía de considerar a las vías pecuarias como un elemento territorial de conexión, multifuncional, e integrado en la planificación territorial, ambiental y económica de Andalucía. En dicho Plan se recogía el alto potencial de participación que las vías pecuarias poseen en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje rural. En este paisaje se engloba el Dominio Público Hidráulico, el cual, favorecido por la política actual en esta materia, se ha de conservar y recuperar. Es indudable el valor ecológico actual o potencial que poseen las vías pecuarias, especialmente en aquellas áreas donde la degradación por la mano del hombre ha supuesto un detrimento de los valores ambientales, como ocurre con las infraestructuras hidráulicas tipo embalses entre otras.

La legislación actual y el marco de gestión de estas zonas de dominio público favorecen y potencian los usos agropecuarios y los usos turísticos en estos bienes como elementos primordiales para la conservación, restauración y puesta en valor de estas zonas, siempre y cuando sean establecidos con criterios de sostenibilidad. Fomentar la integración de la gestión de los ecosistemas fluviales en las políticas de uso y gestión del territorio hace que se incremente la visión por parte de los ciudadanos de la importancia de los cursos fluviales en la preservación del medio ambiente y en la economía social.

La incompatibilidad física del uso pecuario sobre determinadas obras públicas como son los embalses, derivan en

la aplicación de criterios de exclusión para estos tramos en la metodología de trabajo, impulsando de forma paralela medidas para la regularización de tramos alternativos. Independientemente y en consonancia con otras políticas sectoriales se priorizarán, para un uso público recreativo sostenible, actuaciones para el acercamiento de la ciudadanía a los sistemas fluviales, embalses y humedales, de forma compatible con la protección y conservación de sus ecosistemas.



Las características naturales intrínsecas al dominio público que constituyen las ramblas, con riesgo de grandes avenidas imprevisibles, implica unas restricciones de sus usos tradicional y turístico recreativo que obligan a la aplicación de criterios de exclusión para estos tramos de vías pecuarias en el **“Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”**, a lo que se dedicará un mayor esfuerzo de análisis y regularización.

En el Plan para la Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía, aunque no se recogía exactamente la relación de la franja litoral con las vías pecuarias, si que se señalaba el valor potencial de estas vías como elementos ecológicos de vital importancia para la conectividad y el fomento de la biodiversidad, considerando actualmente que puede servir de freno a la conurbación en estos ámbitos y a la fragmentación de los hábitats que alberga.

Los humedales constituyen un tipo de ecosistemas de un muy elevado valor ambiental, económico, cultural y social, por lo que es necesaria su conservación y su gestión racional y sostenible, siendo de vital importancia para la regulación hídrica. Desde el punto de vista ecológico y biológico estas zonas proporcionan biotipos privilegiados, con una alta productividad y una gran diversidad de especies.

Es objetivo general el considerar como finalidad en la gestión de los humedales, la conservación o restauración de la integridad ecológica de los distintos tipos genético-funcionales de humedales andaluces; su capacidad para mantener su estructura, funcionamiento y dinámica, además de su capacidad para absorber el estrés generado por las perturbaciones de origen natural y humano. Conservando la funcionalidad de los humedales andaluces, se asegura también la protección de su biodiversidad, ya que se protegen los procesos ecológicos que ligan a las especies con sus hábitats. A la hora de diseñar determinadas actuaciones en las vías pecuarias que conecten con humedales es de trascendencia el tener presente la fragilidad de estos ecosistemas.

Estos tres ámbitos comparten con las vías pecuarias algunas singularidades: son eminentemente espacios de dominio público polivalentes en los que, en general, se debe conciliar un uso público recreativo y una función ecológica; difícilmente puede concebirse una estrategia para la conservación de la biodiversidad y la conectividad ecológica sin la contribución de los servicios ecosistémicos que prestan y cuentan con un carácter extensivo. Es por ello que su definición, delimitación y comprensión resulta de vital importancia a la hora de definir estrategias territoriales conjuntamente con la red de vías pecuarias.

Centrados en la funcionalidad ecológica, las actuaciones de recuperación, conservación y restauración de las vías pecuarias, priorizarán las conexiones que estos bienes permiten como elementos básicos para la conectividad ecológica, fomento de la biodiversidad y mejora de los hábitats, conforme a las directrices y normativas específicas, coincidentes en sus metas y objetivos.

Los avances en el marco normativo y planificador en estos tres ámbitos se relacionan a continuación.

- **Dominio Público Hidráulico**

Real Decreto 9/2008, de 11 de enero y Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, que modifican el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

Plan Director de Riberas de Andalucía (2003).

Acuerdo Andaluz por el Agua (2008).

Inventario de Espacios Fluviales Sobresalientes (2010).

Ley Andaluza de Agua (2010).

Proyecto Linde incluido en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) para la delimitación del dominio público hidráulico.

Estrategia Nacional de Restauración de Ríos (2007).

Estrategia Andaluza de Restauración de Ríos (en elaboración).

- **Dominio Público Marítimo Terrestre**

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

- **Humedales**

Plan Andaluz de Humedales (2002).

Decreto 98/2004, de 9 de marzo, por el que se crea el Inventario de Humedales de Andalucía y el Comité Andaluz de Humedales.

Convenio de Ramsar (Cuarto Plan Estratégico para 2016–2024).

4.5.4 CLIMA

La Convención Marco de la Naciones Unidas define el Cambio Climático como un cambio de clima atribuido directa e indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera y que se suma a la variabilidad natural del clima, observadas durante períodos de tiempos comparables, siendo este uno de los principales problemas medioambientales del siglo XXI.

A nivel nacional, en el año 2020 fue aprobado el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, constituyendo el instrumento de planificación básico para promover la acción coordinada frente a los efectos del cambio climático en España. Tiene como principal objetivo evitar o reducir los daños presentes y futuros derivados del cambio climático y construir una economía y una sociedad más resilientes. Siguiendo esta línea de trabajo, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, aprobó el 13 de octubre de 2021 el Plan Andaluz de Acción por el Clima, el cual constituye el instrumento general de planificación estratégica en Andalucía para la lucha contra el cambio climático, derivándose de la Ley 8/2018 de cambio climático de Andalucía. La misión del mismo es integrar el cambio climático en la planificación regional y local, para a la vez alinearlas con los planes del gobierno de España, el Pacto Verde Europeo y el Acuerdo de París, contribuyendo a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

Son objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima entre otros el reducir las emisiones de gases de efecto invernadero difusas de la Comunidad y la reducción del riesgo de los impactos del cambio climático del área estratégica de agricultura, ganadería, acuicultura, pesca y silvicultura. Para alcanzar estos objetivos las vías pecuarias juegan un papel fundamental.

Hay que destacar que la evolución del estado de conocimiento sobre el cambio climático ha sido muy sustancial en los últimos años. Con este motivo se ha aprobado esta Ley de Medidas frente al Cambio Climático. En ella se definen los “Proyectos de compensación de emisiones” que son proyectos que tienen por objeto el incremento de la capacidad de sumidero de carbono en terrenos de dominio

público. El Artículo 37 de la Ley regula estos proyectos:

- Se considerarán como tales “las forestaciones, reforestaciones y conservación de masas forestales existentes, de ecosistemas litorales, de dehesas y de monte mediterráneo, los de conservación o restauración de humedales, praderas de fanerógamas marinas u otros espacios de naturaleza análoga, y los de conservación o aumento del contenido de materia orgánica del suelo, en el ámbito de la silvicultura o de la agricultura, que formen parte del Catálogo de Proyectos de Compensación”.
- La Consejería competente en materia de cambio climático elaborará y aprobará el Catálogo de proyectos de Compensación.

Resultan evidentes las conexiones y sinergias que este tipo de proyectos presentan respecto a otro tipo de funciones de las vías pecuarias tales como las paisajísticas, las ecológicas o las de albergar usos recreativos.

En el artículo 19 de la Ley se establece la figura de los planes con incidencia en materia de cambio climático. Éstos son planes que afectan a alguna de las áreas estratégicas de adaptación, que a su vez se enumeran en el artículo 11, y entre las que se pueden encontrar: recursos hídricos, urbanismo y ordenación del territorio, litoral, turismo, biodiversidad y servicios ecosistémicos. Estos planes deberán incluir contenidos especiales relacionados con el cambio climático, por ejemplo, un análisis de vulnerabilidad desde los puntos de vista ambiental, económica y social, y un análisis de los impactos previsibles (según artículo 20). Los escenarios climáticos los define el Plan Andaluz de Acción por el Clima. Según la Ley, en su artículo 17, establece que la Consejería competente en materia de cambio climático elaborará y aprobará los Escenarios Climáticos de Andalucía según se determine en el Plan Andaluz de Acción por el Clima. Estos escenarios se tomarán como referencia en la planificación de la Comunidad Autónoma de Andalucía y se actualizarán según los avances científicos que se vayan produciendo.

Con la aprobación de la Ley, se ponen en marcha herramientas de planificación para la lucha contra el cambio climático. Es necesario por tanto avanzar en las oportunidades de colaboración entre ambas materias, por lo que se promoverán líneas de trabajo para la identificación de necesidades de actuación en la red de vías pecuarias para la mejora de los posibles escenarios climáticos.

Es indiscutible la contribución y repercusión de las vías pecuarias a la adaptación y mitigación del cambio climático, a todos los niveles, tanto en el específico a modo individual o de red, como en el transversal, mediante la integración en el resto de políticas sectoriales.

La recuperación y puesta en valor del dominio pecuario, sus características y elementos asociados, impulsan desarrollos socioeconómicos y territoriales mucho más sostenibles con los recursos ambientales. La capacidad de facilitar usos agropecuarios extensivos y tradicionales, la adecuación de comunicaciones agrarias como infraestructuras verdes, la integración en sistemas de espacios libres, las prácticas recreativas más saludables, las funciones paisajísticas, la potenciación de la conectividad ecológica, el fomento de la biodiversidad o la desfragmentación y mejora de hábitats, entre muchos otros, hacen de las vías pecuarias piezas elementales para las Administraciones en la consecución de objetivos climáticos.

4.6 PATRIMONIO NATURAL

4.6.1 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Una considerable parte del territorio andaluz posee valores ecológicos, estéticos, educativos o científicos cuya conservación merece una especial atención. De una forma u otra, la protección de la totalidad de este territorio está garantizada por multitud de normas e instrumentos de planificación.

Andalucía atesora una serie de lugares con un considerable grado de naturalidad que obligan a la definición de herramientas o instrumentos específicos resultando así los espacios naturales con protección específica.

Desde la designación del Torcal de Antequera como Sitio de Interés Natural en 1929 se han ido sucediendo la declaración de muchos lugares y territorios, destacando el hito que supuso la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se constituyó el Inventario de Espacios Naturales de Andalucía, verdadero núcleo de las áreas protegidas andaluzas. No obstante, en los años transcurridos de este siglo, la configuración de este patrimonio ha sufrido importantes cambios tanto en su configuración como en su regulación. Los hitos más relevantes que explican la configuración actual de los espacios naturales andaluces sucedidos tras la publicación del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía se resumen a continuación:

- Decreto 95/2003, de 8 de abril, por el que se regula la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y su Registro.
- Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y Administrativas. Los espacios de la RENPA se integran en la red Natura 2000.
- Decisión de la Comisión, de 19 de julio de 2006, por la que se adopta, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, la lista de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea. La idea definida en la Directiva Hábitat se materializa en Andalucía en 2006 en lo que se puede considerar como el nacimiento de la Red Natura 2000 andaluza.
- Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En la que se definen las principales figuras de protección y se transponen las directivas comunitarias al respecto.
- Decreto 493/2012 de declaración de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) como Zonas Especiales de Conservación. Por el cual la mayor parte de la superficie de la RENPA pasa de LIC a ZEC.
- Asimismo, la red de espacios naturales protegidos de Andalucía se ha enriquecido en estos años que llevamos de siglo con la incorporación de nuevos espacios y el reconocimiento de algunas áreas con nuevas figuras, entre las que destacan:
 - Declaración por la UNESCO en 2002 de la Reserva de la Biosfera Dehesas de Sierra Morena y en 2006 de la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo, Andalucía (España) – Marruecos.
 - Declaración del Parque Natural del Estrecho en 2003.
 - Reconocimiento también por la UNESCO como Geoparque Europeo y Global de Cabo de Gata-Níjar (2006) y de la Sierra Norte de Sevilla (2011).

Resulta también muy relevante el papel que juegan las vías pecuarias en la delimitación de los espacios naturales protegidos. La descripción literal de los límites que acompaña a la declaración de cada espacio, o en su caso, a su modificación, se basa con carácter general en elementos físicos fácilmente reconocibles en el terreno o sobre base cartográfica. Uno de estos elementos que suelen ser usados de forma recurrente son las vías pecuarias. Ello da idea de la trascendencia jurídica que una fidedigna definición de este demanio puede llegar a tener en la práctica.

4.6.2 PLANIFICACIÓN DE ÁREAS PROTEGIDAS

En la actualidad el contingente de espacios naturales protegidos en Andalucía lo forman 243 espacios lo que supone aproximadamente un tercio del territorio andaluz. Ello significa que la práctica totalidad del territorio que presenta un grado de naturalidad relevante tiene garantizada su conservación mediante la aplicación de diferentes figuras de protección. Estas figuras, por su procedencia pueden ser de ámbito autonómico o nacional, europeo o internacional. Esta multiplicidad viene a ajustarse a las necesidades y particularidades que cada lugar y territorio demanda.

A nivel europeo se creó una red ecológica de zonas especiales de conservación denominada Red Natura 2000. De acuerdo con el artículo 8 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, la Comisión

Europea debe adoptar un Marco de Acción Prioritaria (MAP) de las medidas de conservación que deban adoptarse en la Red Natura 2000, teniendo en cuenta las fuentes de financiación disponibles, con arreglo a los pertinentes instrumentos comunitarios. Se instó a los países a elaborar sus marcos de acción prioritaria nacionales o regionales para el periodo 2014-2020. Este Marco establece la necesidad de 5 prioridades estratégicas, entre las que se encuentra el garantizar una gestión eficaz de la Red y asegurar el estado favorable de conservación de los tipos de hábitats y las especies de Importancia Comunitaria. En cuanto a las medidas, las que pueden tener algún grado de incidencia sobre las vías pecuarias son:

- Elaboración de directrices para el mantenimiento de la funcionalidad de las zonas de alta conectividad y los corredores ecológicos de la Red Natura 2000.
- Favorecer la creación de corredores entre zonas forestales contiguas y que sean prioritarias para la conservación de especies amenazadas
- Proyectar sendas verdes y caminos naturales que contribuyan a la promoción del patrimonio natural y cultural.

En Andalucía se elaboró en 2003 el Plan Director de la RENPA, siendo una oportunidad para el establecimiento de sistemas de conservación en el ámbito mediterráneo. Fue concebido como el documento estratégico que establecía el modelo conceptual de referencia y proponía los objetivos y principios fundamentales de gestión.

En la siguiente tabla se ofrece un resumen de como se aplican las diferentes herramientas legales o planificadoras a las distintas categorías de espacios protegidos.

Instrumentos normativos y de planificación en espacios naturales protegidos

Instrumento	Carácter normativo	Aplicable a
PORN	SI	Parques Nacionales Parques Naturales Parajes Naturales Reservas Naturales
PRUG	SI	Parques Nacionales Parques Naturales
PDS	NO	Parques Nacionales Parques Naturales
PUP	SI	Parques Nacionales Parques Naturales
PG	NO	ZEC no incluidas en las cuatro figuras anteriores

A la anterior tabla podría añadirse el Plan Sectorial de Aprovechamiento Ganadero derivado del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), aunque por el momento únicamente se ha desarrollado para el Espacio Natural de Sierra Nevada (integración del Parque Nacional y el Parque Natural del mismo nombre).

De este modo, cada figura conlleva un estatus legal particular así como la aplicación de instrumentos de ordenación, planificación y gestión específicos. Resulta pues obligado, revisar los cambios devenidos en esa regulación e instrumentos.

El Real Decreto 389/2016, de 22 de octubre, aprueba el Plan Director de la Red de Parques Nacionales. En este plan se recogen las grandes directrices para la planificación, gestión y conservación de los Parques Nacionales. El Plan Director de la Red de Parques Nacionales es un instrumento que dará coherencia interna a la Red y facilitará una gestión más homogénea de los parques nacionales, si bien adaptada a cada una de sus singularidades. Con carácter restrictivo y excepcional, se podrá autorizar la construcción de pistas o caminos vinculados al uso público, a actividades de gestión o a los aprovechamientos tradicionales compatibles, siempre que no resulten contradictorios con criterios de conservación, sean recogidos en los PRUG y no estén excluidos en la legislación básica.

En Andalucía existen tres Parques Nacionales, el Parque Nacional de Doñana, el Parque Nacional de Sierra Nevada y el Parque Nacional de la Sierra de las Nieves. De estos espacios el único Plan de Uso Público (PUP) en vigor es el Plan Sectorial de Uso Público en el Parque Nacional y Natural de Sierra Nevada. En este último plan y después de realizar un análisis de la situación inicial de los equipamientos de uso público en Sierra Nevada y su entorno, se recoge que es necesario llevar a cabo una serie de acciones y actuaciones para afrontar con garantía la gestión de los visitantes, tanto en su regulación en el espacio como en aumentar la calidad de la visita al parque. Entre las actuaciones generales está la actualización del inventario de equipamientos y el diseño de una ficha para la recogida de datos sobre las características y el estado de conservación de todos los equipamientos de uso público (senderos, áreas recreativas, centros de visitantes, miradores, refugios, puntos de información, aulas de naturaleza) destacando aquellos ligados a la ganadería tradicional (vías pecuarias) y el mantenimiento de la base de datos generada. Entre las vías pecuarias acondicionadas actualmente para el uso público en este espacio natural está el Camino de Los Neveros.

4.6.2.1 PLANES DE GESTIÓN, PLAN DE ORDENACIÓN DE RECURSOS NATURALES Y PLANES RECTORES DE USO Y GESTIÓN

Los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) y Planes de Gestión (PG) vienen regulados por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y constituyen los instrumentos básicos para la planificación y el manejo de espacios naturales. El PORN se aplica a espacios que por su entidad geográfica o las dimensiones y relevancia del patrimonio que albergan exigen el desarrollo de una regulación particularizada de todos aquellos aspectos que puedan incidir en la conservación de ese patrimonio. Los PG, son esencialmente similares en sus contenidos a los PORN, salvo que aquellos carecen de carácter normativo. El PRUG es un documento de desarrollo y concreción del PORN aplicable a algunos espacios (Parque Nacionales y Parques Naturales), obrando en ellos también el carácter normativo. En todo caso tanto PORN como PRUG tienen la consideración de PG a los efectos de lo establecido en el artículo 6.1. del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres

Todos los Parques Nacionales, Parques Naturales, Parajes Naturales y Reservas han revisado sus correspondientes PORN y PRUG en los años transcurridos desde 2001 y algunos se encuentran actualmente en proceso de revisión. En el caso del resto de espacios de la Red Natura 2000, salvo 26 espacios, cuyos documentos de planificación están en proceso de aprobación en estos momentos, todos han visto aprobados sus Planes de Gestión en la última década.

A juzgar por la última planificación aprobada y la actualmente en tramitación de los Parques Naturales y de los Espacios Naturales de Doñana y Sierra Nevada se puede concluir que el tratamiento de las vías pecuarias es muy profuso. Todos los PORN cuentan con un epígrafe específico para la caracterización de la red de vías pecuarias incluidas en su ámbito de aplicación y, por otro lado, también son abordadas desde el enfoque del régimen de propiedad del suelo. Asimismo, se tienen en consideración al tratar otros aspectos sectoriales, en especial su integración en el uso público y en la conectividad ecológica. Por último, los PORN plantean también con carácter general

un criterio general para la ordenación del espacio, que incide en la obligatoriedad de que el planeamiento urbanístico tenga en cuenta la red de vías pecuarias. En algunos casos se establecen criterios muy particulares relacionadas con el manejo ganadero o la gestión forestal. El tratamiento de los PRUG, como documento complementario del PORN, se centra más en aspectos propositivos de carácter más específico. Concretamente, criterios de uso y gestión relacionados con:

- La conservación de los hábitats, de la fauna y de la flora y, en particular, con el papel de las vías pecuarias en la conectividad ecológica.
- El uso público y las actividades turísticas, en concreto, con su integración en la oferta turística y recreativa del espacio.
- Las infraestructuras, especialmente con la necesidad de priorizar el deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias que discurren por su ámbito de aplicación.



Cabe por último añadir que en algunos PRUG se recogen actuaciones muy precisas relacionadas con problemáticas concretas de cada espacio: áreas cortafuego, manejo extensivo del ganado, patrimonio cultural, etc.

Una situación similar a la descrita es aplicable tanto a los PORN de Parajes y Reservas Naturales y a los Planes de Gestión del resto de espacios de la Red Natura 2000 con las obvias salvedades derivadas de la naturaleza y dimensiones de estas figuras.

4.6.2.2 PROGRAMAS DE USO PÚBLICO

El Programa Sectorial de Uso Público es el documento que desarrolla, en lo que se denomina planificación en cascada, los aspectos concernientes al uso público y materias relacionadas del PORN y el PRUG. Además de definir el modelo de uso público que ha de aplicarse al espacio en cuestión y demás contenidos con propósitos planificadores, plantea una ordenación del espacio de carácter imperativo.

Desde 2001 han sido aprobados 16 PUP estando actualmente en proceso de redacción o revisión los Programas de la totalidad de Parques Nacionales y Naturales andaluces. La mayoría de estos programas han agotado su vigencia o están próximo a hacerlo por lo que resulta aventurado evaluar cual es el enfoque de los nuevos PUP. No obstante, de la lectura de los primeros PUP y considerando los planteamientos de las dos principales referencias que toman éstos en su redacción, esto es, la Estrategia de Acción para la Gestión del Uso Público en la RENPA y los Planes de Ordenación del Territorio, se puede asegurar que el entramado de vías pecuarias resultará un elemento protagonista dentro de la conformación de la oferta de equipamientos de uso público y productos ecoturísticos, así como de su gestión.

Como ya se indicó anteriormente, el único instrumento de planificación de esta naturaleza actualmente vigente en Andalucía lo constituye el Plan Sectorial de Uso Público en el Parque Nacional y Natural de Sierra Nevada que será tratado en el capítulo de uso público.

4.6.2.3 PLANES DE DESARROLLO SOSTENIBLE

La elaboración de estos PDS se establece en el marco de la Ley 2/1989, de 18 de julio, de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía por la que se aprueba el inventario de espacios naturales protegidos de Andalucía, y se establecen medidas adicionales para su protección. Esta Ley vino así a desarrollar y completar la legislación estatal en materia ambiental, añadiendo dos instrumentos de

planificación, los Planes de Desarrollo Integral y los Programas de Fomento, para complementar los PORN y los PRUG. El objeto de los PDS es la dinamización de la actividad socioeconómica de Parques Nacionales y Naturales, garantizando al mismo tiempo la conservación de su patrimonio natural. Es un instrumento referenciado en el PORN y el PRUG, esto es, que puede concebirse como un desarrollo parcial de los mismos.

Todos los Parques Nacionales y Naturales andaluces cuentan con su correspondiente PDS y todos han sido aprobados con posterioridad a la publicación del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía en 2001.

A pesar de que el tratamiento que reciben las vías pecuarias no es homogéneo en todos estos planes, ya que responde a las características e idiosincrasia de cada Parque Natural, si pueden extraerse una serie de conclusiones que ponen de manifiesto cual es el tratamiento que reciben las vías pecuarias en estos nuevos instrumentos. Todos los programas caracterizan con mayor o menor detalle la red de vías pecuarias existentes en sus respectivos ámbitos. Todos también hacen mención al Plan de recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía. En lo referente a las acciones propuestas se pueden adivinar una serie de temas recurrentes, ya sea a título de líneas de actuación o de medidas más o menos específicas, el 60% de los programas cuentan con propuestas relacionadas con la movilidad, las comunicaciones y, en una palabra, la estructuración del territorio. El 40% de los PDS mencionan propuestas relativas a los aprovechamientos agropecuarios y una proporción similar se relacionan con el desarrollo turístico. Por último, en menor medida, aproximadamente en el 20% de los PDS, figuran acciones sobre otras temáticas: gestión de áreas cortafuego e incendios, tratamiento del paisaje y conectividad ecológica.



Todo lo expuesto anteriormente pone de manifiesto de modo muy evidente que los cambios en el patrimonio natural andaluz acaecidos desde la aprobación del Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias de Andalucía son múltiples y profundos, tanto en su propia definición (declaración de espacios y aplicación de figuras de protección), como en la manera que se regulan y manejan (aprobación de nuevos planes y programas y revisión de los ya existentes).

Las determinaciones de los diferentes instrumentos de planificación ambiental, parten de un diagnóstico de necesidades específicas para el desarrollo de un territorio ambientalmente más sensible, conforme a un conjunto de normativas de aplicación. Además, el carácter normativo y regulador de los mismos, que prevalece sobre este fundamento, confiere mayor peso a las actuaciones de recuperación y adecuación de vías pecuarias en los espacios naturales protegidos y en sus áreas de influencia socioeconómicas, especialmente a las vías pecuarias identificadas como estratégicas o relevantes en alguno de los documentos. Con ello se aúnan esfuerzos para impulsar sinergias en ámbitos específicos, tanto en su potencialidad ecológica, como en la recreativa o tradicional.

Tal y como se ha referido, las consecuencias que pueden provocar en la ordenación y gestión de los recursos naturales, la imprecisión de los trazados de aquellas vías pecuarias que conforman la delimitación oficial de cada figura de protección, aconsejan priorizar el deslinde y recuperación de las mismas de manera preferente.

4.6.3 MONTES PÚBLICOS Y GESTIÓN FORESTAL

4.6.3.1 ORDENACIÓN DE MONTES Y DEHESAS. LOS PLANES DE GESTIÓN INTEGRAL.

La normativa que regula tanto la redacción de Proyectos de Ordenación de Montes como la de los Planes Técnicos de Ordenación de Montes, es la Orden de 26 de enero de 2004 por la que se aprueban las Instrucciones Generales para la Ordenación de montes de la Comunidad Autónoma Andaluza. Estas instrucciones contemplan la necesidad de identificar y delimitar los dominios públicos, reseñando las vías pecuarias que atraviesan o perimetran a dichos montes, para una correcta gestión de los recursos forestales, considerando fundamental el deslinde de las mismas para evitar aprobar planificaciones de aprovechamientos y actuaciones selvícolas en terrenos de dominio público.

Para los montes públicos se ha desarrollado una iniciativa que son los PGI y que se pone en marcha con la finalidad de gestionar de forma integral una agrupación de varios montes públicos, que conforman una unidad viable, que sean planificados y gestionados como un todo, con visión y responsabilidad global, atendiendo e integrando su multifuncionalidad. A través de los PGI, se persigue implantar un nuevo modelo de gestión en los montes públicos, con especial incidencia en la economía local, generando alternativas sostenibles en la región e incidiendo en la reinversión de los beneficios económicos de los aprovechamientos forestales en los propios montes de una forma continuada en el tiempo. Esta gestión combina el aprovechamiento de los recursos (principalmente corcho, piña, caza, apicultura, ganadería, setas y usos turísticos) con las medidas de mejora del medio natural relacionadas con la biodiversidad, la geodiversidad, la higiene fitosanitaria, la prevención de incendios y la conservación de infraestructuras y vías pecuarias. La gestión integral permite asimismo abordar nuevas actividades económicas que no podrían llevarse a cabo de forma desconectada. Cada PGI tiene como alcance un conjunto de varios montes de titularidad pública que, por su proximidad y sus características comunes, pueden gestionarse de forma homogénea, con técnica empresarial y proyección social, evitando de este modo acciones parceladas. En la actualidad, en todas las provincias de Andalucía se está impulsando algún PGI.



En Andalucía, las formaciones adehesadas abarcan entre el 10 al 15% de la superficie de la Comunidad, localizándose fundamentalmente en Sierra Morena, Valle de los Pedroches, Serranías de Cádiz, Málaga y Sevilla y otras manchas dispersas por todo el territorio andaluz. Con el objetivo de asegurar la viabilidad económica y ambiental de este sistema único en Europa de gestión sostenible de los recursos agroganaderos y forestales, se aprueba, mediante Decreto 172/2017, de 24 de octubre, el Plan Director de las Dehesas de Andalucía. Este Plan describe entre otros, los usos compatibles en las vías pecuarias y su importancia

social y medioambiental. Las vías pecuarias tienen una especial relevancia en estos sistemas agrosilvopastorales donde el aprovechamiento ganadero tiene un carácter principal. Además, se añaden nuevos usos y oportunidades, como las actividades ligadas al turismo rural, que contemplan a las vías pecuarias como elementos que vertebran el espacio y posibilitan este tipo de actividades. Dentro de las directrices de este Plan se contempla la recopilación del patrimonio cultural y etnográfico de las dehesas, entre el que se encuentran las vías pecuarias, con un resultado total de 1.590 km de veredas, 763 km de cordeles, 631 km de cañadas y 462 km de coladas, de los cuales 1.177 km están deslindados. Plantea por tanto, una conservación de este patrimonio público que podría traducirse en priorizar el deslinde de vías pecuarias que tengan afección sobre dehesas.

Entre sus directrices, se incluye la Línea Estratégica 8 “Protección de la cultura ligada a las dehesas”,

que designa a las Administraciones públicas el recopilar el patrimonio cultural y etnográfico de las dehesas andaluzas, como es el caso de los caminos y de las vías pecuarias entre otros. Por otro lado, para cumplir con las prioridades definidas por la Unión Europea y cubrir las necesidades propias de Andalucía, el PDR 2014-2020 implementa las medidas que están recogidas en los distintos artículos del Reglamento del FEADER, estableciendo las condiciones específicas de aplicación.

Dado el carácter mixto y multifuncional de las dehesas, las explotaciones en las mismas y sus personas titulares, pueden ser beneficiarias de la mayor parte de estas operaciones. Entre los objetivos de estas inversiones, se contempla: mejorar la conectividad ecológica y potenciar el carácter de infraestructura verde de elementos como los montes públicos, caminos, o vías pecuarias, impulsar la recuperación y mejora paisajística del medio natural y fomentar la custodia del territorio y otras actuaciones que impliquen a los propietarios y usuarios en la conservación y uso de los valores y los recursos naturales, culturales y paisajísticos.



Por último, considerar el borrador del Decreto por el que se regularán los Planes de Gestión Integral de Dehesas, el cual considera que los PGI tienen los mismos criterios que los expuestos en los Proyectos de Ordenación de montes y los Planes Técnicos de Ordenación. En este caso sería prioritario deslindar aquellas vías pecuarias que atraviesen montes privados, ya que es en ellos donde se pueden encontrar problemas a la hora de la planificación y

autorización de aprovechamientos y actuaciones.

4.6.3.2 SANIDAD FORESTAL

En los Planes de Lucha Integrada contra plagas forestales que desarrolla la Consejería, se establecen unos criterios selectivos para la selección de bosquetes a tratar, especialmente para aquellos que requieran de tratamientos terrestres. Entre estos criterios está la accesibilidad a los mismos, para lo cual el entramado de vías pecuarias puede jugar un papel muy destacado.

Otro aspecto que relaciona la trama de vías pecuarias y la sanidad forestal se relaciona con la existencia de uso público. Las determinaciones de los Planes de Lucha Integrada pueden evidenciar la necesidad de limitar o regular ese tipo de usos durante la época de tratamiento o en zonas de especial uso social (ZEUS) que solapen con plagas de procesionaria durante la época de alto riesgo urticante.

4.6.3.3 APROVECHAMIENTOS NO CINEGÉTICOS

Los montes albergan importantes recursos naturales cuya gestión ordenada y racional basada en las leyes naturales son fuente de valiosos y fundamentales recursos renovables para el hombre. En el monte mediterráneo andaluz se aprovechan recursos tales como el corcho, la madera, los pastos para producción ganadera, la floración para la producción de miel a través de la apicultura, las leñas y la biomasa para la producción de energía calorífica, los hongos (setas y trufas), diversos frutos (piña, castaña, etc), etc. En los montes públicos andaluces, el aprovechamiento sostenible de los recursos anteriormente mencionados se efectúa fundamentalmente a través de dos herramientas, los proyectos y planes técnicos de ordenación de montes y los programas anuales de aprovechamientos forestales.

Debido a la importancia de este aprovechamiento sostenible en la conservación de los bosques y dehesas de alcornoques en Andalucía, se creó el Servicio del Alcornocal y del Corcho (SACA). Además, la Consejería está elaborando el Borrador del Plan Estratégico del Alcornocal y del Corcho con el objetivo de impulsar este sector en Andalucía. Revisado el Borrador del Plan Estratégico del Corcho,

se podrían considerar acciones en la Red de Vías Pecuarias para la mejora de los sistemas y procedimientos de extracción del corcho. Por un lado al deslindar y amojonar las vías pecuarias intrusadas por fincas privadas y localizadas en bosques de alcornocal se podría recuperar este aprovechamiento en estas zonas para la Consejería, por otro, estas vías pecuarias podrían constituir vías de saca de este aprovechamiento forestal en aquellos montes que poseen calidades altas del corcho definidas en el Plan de Calas.

Considerando otro aprovechamiento tradicional importante en los montes andaluces y en el estudio del Borrador del Plan Estratégico del Sector de la Piña en Andalucía, se deduce que las vías pecuarias contribuyen a los objetivos de mejora de las infraestructuras asociadas al aprovechamiento de la piña, tales como vías forestales, cargaderos, piñeras, etc, constituyendo superficies deslindadas que favorecen la recuperación de este aprovechamiento por parte de la Administración.

4.6.3.4 APROVECHAMIENTOS CINEGÉTICOS

Los terrenos dedicados a la actividad cinegética suponen más del 80% del territorio andaluz, lo que pone de manifiesto la importancia de la caza en Andalucía. De ahí que la ordenación de cualquier materia que suceda en el ámbito rural debe tener necesariamente en cuenta la planificación del aprovechamiento cinegético.

La contribución de las vías pecuarias a la actividad cinegética se fundamenta por un lado en los usos compatibles, en especial, las comunicaciones rurales y por otro en el principio de que la biodiversidad y la conectividad ecológica repercuten positivamente en la calidad y cantidad de la caza.

La evolución reciente del marco de planificación de la caza en Andalucía se resume en los siguientes instrumentos:

- Plan Andaluz de Caza, aprobado por Decreto 232/2007, de 31 de julio.
- Planes de caza en áreas cinegéticas.
- Planes Técnicos de Caza.
- Programa de vigilancia epidemiológica de la fauna silvestre en andalucía (2009).
- Planes y programas concernientes a especies o territorios particulares.

En cuanto a la normativa, la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres establece las bases para la regulación de las vías pecuarias en relación con la actividad cinegética. De este modo, define las zonas de seguridad como aquellas donde deben adoptarse medidas precautorias especiales, con objeto de garantizar la integridad física y la esfera de libertad de las personas y bienes, quedando prohibido con carácter general el uso de armas de fuego así como el disparo en dirección a las mismas. Asimismo, establece que las vías pecuarias son consideradas como tales. No obstante, podrá autorizarse excepcionalmente por el órgano territorial provincial competente el uso de armas de fuego, arcos y ballestas en estas zonas.

Por su parte, en el Decreto 126/2017, de 25 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Caza en Andalucía, en el capítulo de protección y conservación de hábitats y especies cinegéticas, se establece como principio general y en consonancia con la Ley 8/2003, de 28 de octubre, que para permitir la comunicación entre los elementos del sistema, evitando el aislamiento de las poblaciones de especies cinegéticas y la fragmentación de sus hábitats, se promoverá la conexión mediante corredores ecológicos y otros elementos que puedan servir de refugio, dormitorio, cría y alimentación de las especies cinegéticas, tales como las vías pecuarias.

El mismo Reglamento regula la coexistencia de vías pecuarias y actividad cinegética:

- No se entenderá interrumpida la continuidad de los terrenos por la existencia de ríos, arroyos, canales, vías pecuarias, caminos de uso público o infraestructuras, salvo imposibilidad física de comunicación de las especies cinegéticas objeto de aprovechamiento.

- Prohíbe la constitución de cotos intensivos de caza en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía o en hábitats de interés comunitario, en terrenos cinegéticos que incluyan determinados usos que resulten contrarios con la práctica intensiva de la caza, como son las vías pecuarias.
- Los escenarios de caza no podrán situarse en terrenos del acotado donde se localicen usos que resulten contrarios con este tipo de práctica cinegética, tales como las vías pecuarias.
- Los cercados de gestión deberán dejar libres mediante accesos practicables a las vías pecuarias.

El "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" impulsará actuaciones para la conciliación del uso turístico y cinegético, definiendo alternativas en aquellas zonas y épocas donde la actividad cinegética sea más acusada, promoviendo la señalización de trazados y habilitando zonas de policía.

Por último se priorizarán actuaciones en vías pecuarias para regularizar el aprovechamiento cinegético, asegurar y mejorar la funcionalidad conectora y la calidad de los hábitats de las especies cinegéticas.

4.7 USO PÚBLICO, TURISMO Y DEPORTE

En este apartado se engloban una serie de usos y actividades muy diversas bajo el común denominador del recreo y el ocio. Cabe, no obstante, para una mayor claridad expositiva, diferenciar tres categorías, aunque en la práctica, una misma actividad pueda participar en una o varias de esas categorías al mismo tiempo.

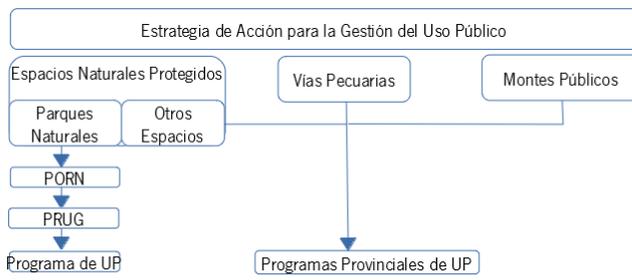
- Uso público. es la más inclusiva de las tres categorías y en su acepción más genérica incluye a las otras dos. En un sentido más restringido, de las múltiples definiciones aportadas en este campo, se toma como referencia la de la Estrategia de Acción para la Gestión del Uso Público de la RENPA de 2003.
- Turismo y deporte: corresponde a actividades caracterizadas por el ejercicio físico como principal motivación. Típicamente, en equipamientos lineales, corresponde a la caminata, ciclismo, cabalgada, todas a su vez desdobladas en multitud de submodalidades.
- Promoción de la salud. Corresponde a actividades de las otras categorías pero en las que predomina por encima de cualquier otra motivación, las razones de salud pública e individual.

El uso público “es el conjunto de actividades y prácticas, relacionadas con el recreo, la cultura y la educación que son apoyadas por un conjunto de programas, servicios e instalaciones que, independientemente de quien los gestione, debe garantizar la administración del espacio protegido con la finalidad de acercar a los visitantes a sus valores naturales y culturales, de una forma ordenada, segura y que garantice la conservación y la difusión de tales valores por medio de la información, la educación y la interpretación ambiental.” Estrategia de Acción para la Gestión del Uso Público de la RENPA de 2003

4.7.1 USO PÚBLICO

El marco de planificación sobre esta materia ha quedado actualizado en los últimos años por los siguientes instrumentos:

- Plan de Acción para los Espacios Naturales Protegidos del Estado Español (EUROPARC España, 2002)
- Estrategia de Acción para la Gestión del Uso Público de la RENPA.



Con toda seguridad, la máxima expresión de la vocación que para el uso público tienen las vías pecuarias se pone de manifiesto en los senderos. Ante la carencia normativa en esta materia, el Parlamento Andaluz aprobó la Ley 3/2017, de 2 de mayo, de Regulación de los Senderos de la Comunidad Autónoma de

Andalucía, motivada por el incremento en el uso, principalmente deportivo, turístico y recreativo, que se viene generando en la última década en estos senderos, y su falta de regulación.

En los últimos años, se han desarrollado multitud de proyectos para la puesta en uso y valor de senderos a lo largo del territorio andaluz, tanto por la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de Andalucía, las provincias, las comarcas y los municipios andaluces, los Grupos de Desarrollo Rural, así como por la Federación Andaluza de Montañismo, entre muchos otros Organismos. Como consecuencia se ha logrado una amplia red de senderos de diferente tipología, poniéndose de manifiesto la falta de coordinación entre todas estas entidades, públicas y privadas, para una ordenada planificación territorial de los senderos ejecutados, una señalización normalizada de la red, y su difusión y puesta en uso.



Esta Ley, pendiente aún de desarrollo reglamentario, designa tanto a la Consejería como a la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte para que de forma coordinada establezcan y habiliten procedimientos e instrumentos en cada Organismo competente. Con ello se busca la regulación de todos los senderos, con el fin de conciliar y ordenar los distintos usos que se puedan dar, acordes con la protección de los valores ambientales, culturales y sociales del territorio. En todo caso, la Ley distingue entre los

usos principales para los senderos, el medioambiental, el deportivo y el turístico.

Igualmente persigue una serie de objetivos entre los que están el fomento del conocimiento del medio natural, la recuperación y la conservación de patrimonio viario tradicional, así como la riqueza de su entorno y los elementos vinculados al mismo; la creación de una red de senderos de uso deportivo de Andalucía y su integración en redes nacionales e internacionales; la ordenación de la actividad deportiva del senderismo desde la protección y conservación del medio natural y la homogeneización de la señalización de todas las vías y caminos aptos para la práctica del senderismo deportivo, en consonancia con las del resto de CCAA.

En Andalucía la oferta de senderos es extensa y diversa. Resulta aventurado estimar la extensión de esta trama porque los senderos son por regla general un elemento recurrente dentro de la oferta de uso público de múltiples administraciones a todos los niveles. Con independencia de la oferta procedente de la administración local se pueden identificar una serie de proyectos relacionados con la red de senderos destacados a escala regional.

- Senderos homologados en Andalucía: Senderos de Gran Recorrido, Senderos de Pequeño Recorrido y Senderos Locales de Andalucía. Los senderos homologados son una iniciativa de la

Federación de Montañismo, actualmente Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME). En Andalucía se encuentran 21 senderos de gran recorrido homologados (GRs) pertenecientes a la Red Europea de Caminos, con casi 3.000 km de recorridos señalizados, y numerosos senderos de pequeño recorrido (PRs) y senderos locales (SL-A), distribuidos por todas las provincias andaluzas. Estos senderos son en gran medida coincidentes con los ofertados por las diferentes administraciones y en esencia lo que aportan es un estándar de homologación reconocido internacionalmente.

- Programa de Itinerarios naturales no motorizados: El actual Programa de Itinerarios Naturales No Motorizados (anteriormente, Programa de Caminos Naturales) del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, surgió como idea en el año 1991, con el fin de buscar una solución al creciente abandono en que se encontraban miles de kilómetros de itinerarios en desuso o con muy baja utilización (líneas de ferrocarril abandonadas, ferrocarriles mineros, vías pecuarias, caminos de servicio de canales, caminos de servidumbre en el dominio público hidráulico, calzadas romanas, etc.), al mismo tiempo que se intentaba proteger su patrimonio cultural y artístico. En Andalucía existen un total de 14 itinerarios naturales no motorizados o caminos naturales que recorren aproximadamente unos 338 km, en los que están previstos equipamientos y materiales de uso público.
- Red de senderos señalizados y de carriles cicloturistas de los espacios naturales de Andalucía. Forma parte de la oferta de equipamientos de la red andaluza de espacios naturales protegidos. Aproximadamente comprende unos 3.500 km de los que casi un 20% se desarrollan por vías pecuarias.
- Proyecto ReverMed (2002-2004): La Red Verde del Mediterráneo se inspira en la Declaración de Lille (septiembre 2001), que refleja la decisión de desarrollar, por parte de los países y regiones europeas, una "Red Verde Europea", con el apoyo de la UE y de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEWA).

El proyecto tiene como finalidad diseñar una Red Verde Europea en el Arco Mediterráneo, de más de 10.000 km, que una el sur de Portugal con el sur de Italia a través de itinerarios no motorizados contribuyendo a la práctica de actividades de ocio activo en contacto con la naturaleza y al desarrollo de un turismo sostenible. Esto promovería la renovación del tejido socioeconómico local, la preservación y diversificación del paisaje, especialmente en los entornos urbanos, y la revalorización de los aspectos culturales e históricos de los municipios.

Este planteamiento tenía en Andalucía unas posibilidades de desarrollo muy interesantes, por ser la Comunidad Autónoma con mayor extensión de vías pecuarias y la primera que disponía de un Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias.

La Consejería ha diseñado el proyecto sobre la red de vías pecuarias andaluzas, incorporando junto a ellas trazados de interés para los socios provinciales, consistentes principalmente en vías verdes, caminos rurales, senderos de Gran Recorrido, etc, apoyándose en su mayoría sobre vías pecuarias.

Como proyecto piloto, la Consejería acondicionó un tramo del Corredor Verde "Dos Bahías" (Bahía de Cádiz - Bahía de Algeciras), concretamente en la Cañada del Camino de Cádiz, término municipal de Medina Sidonia (Cádiz). La obra tuvo por objeto la adecuación de unos 5 kms del firme a fin de favorecer el uso múltiple, como parte integrante del Esquema Director de Andalucía.



Puertas Verdes

- Programa de Puertas Verdes: como evoca su nombre, este programa pretende posibilitar salidas al campo a los principales núcleos urbanos utilizando para ello la red de vías

pecuarias El Programa Puertas Verdes desarrollado por la Consejería, permitió conectar en un

primer impulso, los núcleos urbanos andaluces de más de 50.000 habitantes con su entorno natural más cercano, a través de itinerarios no motorizados destinados al uso de los ciudadanos, tomando como base la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

Dada la aceptación de esta iniciativa, se ha ampliado el número de poblaciones a las que va dirigida abarcando casi un 70% de la población total de Andalucía. De este modo, actualmente están en marcha los proyectos de ejecución de estos itinerarios para las conexiones de núcleos con más de 20.000 habitantes, de manera que se amplía una infraestructura muy demandada por los usuarios: la accesibilidad inmediata de los recursos ambientales a la población, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y propiciando la práctica del deporte y hábitos saludables. Con seguridad, este programa es el de mayor envergadura de los emprendidos en Andalucía en relación con equipamientos lineales de uso público, tanto por la dimensión de la población servida como por la propia extensión de las dotaciones.

A continuación se muestra las infraestructuras verdes sobre vías pecuarias creadas en Andalucía entre las que se encuentran las Puertas Verdes:

PROVINCIA	NOMBRE INFRAESTRUCTURA VERDE
Almería	Puerta Verde de Almería
	Puerta Verde de Roquetas de Mar
Cádiz	Puerta Verde de la Línea de la Concepción
	Puerta Verde de Algeciras
	Puerta Verde de Sanlúcar de Barrameda
	Puerta Verde de Chiclana de la Frontera
	Puerta Verde de Jerez de la Frontera
	Corredor Verde Dos Bahías
	Puerta Verde de El Puerto de Santa María
	Corredor Verde del Parque de las Cañadas
	Puerta Verde de San Fernando
	Puerta Verde de San Roque
Córdoba	Corredor Verde Vereda de Trasierra

PROVINCIA	NOMBRE INFRAESTRUCTURA VERDE
a	Puerta Verde de Córdoba
	Corredor Verde Cardeña-Aldea del Cerezo
	Cinturón Verde Metropolitano de Pozoblanco
	Puerta Verde de Montilla
	Cinturón Verde de Córdoba
Granada	Corredores Verdes de la Zona Norte de Granada: Corredor Verde del Camino de Víznar; Corredor Verde del Camino de los Eriales y Arroyo Juncaril; Corredor Verde del Valle del Río Cubillas; Corredor Verde del Camino de La Alhambra
	Corredores Verdes de la Vega Meridional de Granada
	Corredores Verdes de la Zona Sur de Granada: Corredor Verde de las Cañadas Reales del Calar de Sierra Nevada; Corredor Verde del Camino de la Espartera; Corredor Verde de la Vega Sur de Granada
	Corredores Verdes de la Zona Oeste de Granada: Corredor Verde de las Coladas de la Vega Oeste de Granada; Corredor Verde del Camino de la Malahá
	Puerta Verde de Granada-Santa Fe-Alhama de Granada
	Puerta Verde de Los Neveros
Huelva	Puerta Verde de Huelva-Gibraleón-San Juan del Puerto
	Corredor Verde de la Vereda del Camino del Loro
	Puerta Verde de Huelva-La Rábida
	Puerta Verde de Niebla-San Juan del Puerto-Moguer
	Ruta Algarviana
	UADITURS

PROVINCIA	NOMBRE INFRAESTRUCTURA VERDE
Jaén	Corredor Verde de Jabalcuz
	Puerta Verde de Linares
	Puerta Verde de Andújar
	Puerta Verde de Úbeda
Málaga	Puerta Verde de Torrox-Frigiliana-Sierra Almajara
	Puerta Verde de Málaga
	Puerta Verde de Estepona
	Puerta Verde de Marbella
	Puerta Verde de Vélez-Málaga
	Puerta Verde Cordel de Benahavís a Ojén
	Puerta Verde de Ronda
Sevilla	Puerta Verde de Alcalá de Guadaira
	Corredor Verde del Río Guadaíra: Unión Descansadero de Trujillo con Morón de la Frontera
	Corredor Verde Metropolitano de Sevilla
	Puerta Verde de Utrera

- Programa de Cooperación Transfronteriza entre España y Portugal 2007-2013 (POCTEP): Proyectos Guaditer y UADITURs.

El objetivo del Proyecto Guaditer (2009-2013) ha sido crear y difundir una estrategia conjunta para la promoción y dinamización turística del Patrimonio Cultural y Natural de la región el Bajo Guadiana (Algarve, Alentejo y Andalucía), a través de itinerarios ligados al entorno del Río Guadiana, facilitando la puesta en valor de esta región.

La Consejería participó para diseñar un Itinerario Ambiental, con más de 295 km de vías pecuarias y caminos naturales, enlazando los municipios fronterizos del lado español con el portugués a través de pasos tradicionales, y sirviendo de apoyo al resto de itinerarios culturales y naturales creados al amparo de este proyecto, complementando las actuaciones sobre esta ruta con la instalación de señales y áreas de descanso.

Dando continuidad al proyecto anterior la Consejería participó en el Proyecto UADITURs “Turismo Sostenible en el Bajo Guadiana”. Este nuevo proyecto afianzó los objetivos conseguidos a través del Proyecto Guaditer, a través de la recuperación, señalización e implementación de estas rutas, impulsando la dinamización y puesta en valor de la región del Bajo Guadiana y potenciando su riqueza natural, cultural y social.

- El proyecto VALUETUR AAA aprobado en el marco del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Portugal (POCTEP), periodo 2014-2020, abordaba retos muy relevantes tales como el crecimiento sostenible y la cohesión territorial. Las intervenciones del Proyecto fueron dirigidas a la protección, restauración y uso sostenible de los Espacios Natura 2000, adecuaciones de carriles bici y caminos peatonales, al desarrollo y promoción del potencial turístico de los espacios naturales, y a la protección, desarrollo y promoción de los activos de la cultura y el patrimonio público. Se desarrolló con un amplio partenariado en el que la Consejería fue uno de los socios, creando la Ruta Algarviana, que une la ciudad de Sevilla con el Algarve portugués recorriendo más de 180 kilómetros.

Entre los usos del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía se recogía el uso turístico recreativo. Este tipo de uso, con un elevado potencial para el desarrollo de actividades socioeconómicas, favorece la conservación de las vías pecuarias y el desarrollo sostenible de las zonas afectadas. Actividades típicas del uso turístico recreativo como son el senderismo, la cabalgada o el cicloturismo, muestran un grado de integración máximo con las vías pecuarias. En la planificación de las actuaciones a realizar en la Red Andaluza de Vías Pecuarias se considera como prioridad la estrategia común en materia de vías pecuarias que se recoge en cada uno de los Planes de Uso Público de cada espacio protegido, incorporando a la red de senderos aquellas vías que resulten adecuadas.

Tal y como queda recogido en el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las vías pecuarias constituyen un eje para el desarrollo sostenible de las zonas rurales por su alto potencial para el desarrollo de determinadas actividades socioeconómicas, entre las que está el turismo de naturaleza y la puesta en valor del Patrimonio Cultural e Histórico. En el presente documento se realiza la planificación de las actuaciones a realizar en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, siguiendo la misma línea de trabajo que se tuvo para la redacción del Plan para la Recuperación de las Vías Pecuarias, estando actualmente amparada por las normativas, planes y programas en materia de turismo. Las políticas de turismo actual miran hacia un desarrollo sostenible y respetuoso de todas las actuaciones turísticas que se planifiquen y desarrollen en la Comunidad Autónoma de Andalucía, especialmente en las áreas rurales.

Las vías pecuarias con vocación recreativa son aquellas que pueden generar unos servicios a la ciudadanía que priorizan las conexiones de núcleos de población con espacios naturales o con puntos de interés cultural y/o paisajística, humedales, áreas recreativas, redes de salud, etc.

4.7.2 TURISMO Y DEPORTE

El Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo contaba como principal objetivo el desarrollo de un sistema turístico sostenible y competitivo en el medio rural andaluz. Con este planteamiento este decreto tiene en consideración el desarrollo de actividades y las potencialidades de las vías pecuarias. En especial, recoge que las consejerías con competencias en turismo, deporte y medio ambiente definirán y promocionarán como recurso turístico los itinerarios que discurran por espacios protegidos, terrenos forestales y vías pecuarias.

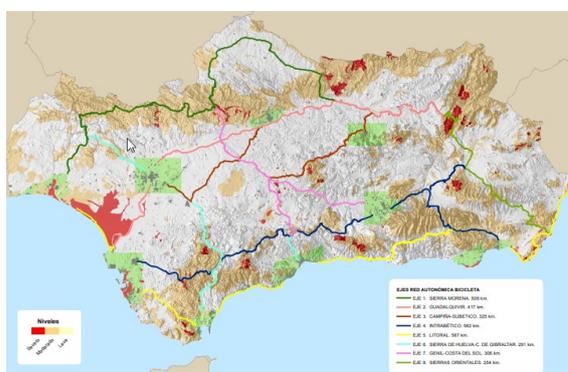
Sin duda la principal referencia en cuanto al marco de planificación turística de Andalucía es la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía. Esta Ley tiene como finalidad, entre otros, el impulso del turismo sostenible como sector estratégico de la economía andaluza y la promoción de Andalucía como destino turístico, atendiendo a la realidad cultural, medioambiental, económica y social y la protección de los recursos turísticos de acuerdo con el principio de sostenibilidad. Esta ley prevé la formulación del Plan General de Turismo.

El Decreto 38/2013, de 19 de marzo, aprueba la formulación del Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2014-2020. Las líneas estratégicas y los programas contenidos en este Plan General se han orientado, entre otros, a la dinamización integral, coordinada y cooperativa del sector turístico andaluz, destacando que un ámbito que es de gran interés para este sector es la intermodalidad ciclista. Entre sus principales potencialidades destaca la cada vez mayor concienciación existente en la sociedad por todas las formas de transportes basadas en energías limpias, especialmente la centrada en el uso de la bicicleta. Hay que tener en cuenta el notable aumento de turistas que visitan y recorren el territorio andaluz en bicicleta. En la actualidad se encuentra en tramitación la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, que tiene como prioridad la reducción del impacto ambiental que provoca la movilidad de las personas y las mercancías.

El cicloturismo es a día de hoy uno de los subsegmentos del turismo deportivo con mayores perspectivas de crecimiento, constituyendo un auténtico vector de crecimiento para las economías de los municipios donde se desarrolla. El sector turístico debe aprovechar además el impulso que supone para este segmento la existencia del PAB 2014-2020. En este Plan se define una Red Autonómica de Vías Ciclistas articulada en 8 ejes principales a partir de las premisas de coherencia y máxima cobertura regional.

Ejes de la Red Autonómica de Vías Ciclistas

Eje	Denominación	Longitud (km)
1	Sierra Morena	506
2	Guadalquivir	417
3	Campaña-Subbética	325
4	Sur	562
5	Litoral	567
6	Sierra de Huelva-Campo de Gibraltar	291
7	Genil-Costa del Sol	306
8	Cazorla-Carboneras	254



Como se avanzó en el epígrafe de infraestructuras, a escala continental, la Federación Europea de Ciclistas proyectó una red

de ciclorutas transnacionales. En todo caso, desde la óptica turística, está comunmente aceptado que el cicloturismo ya no puede ser considerado como un segmento emergente ya que contribuye de un modo relevante al desarrollo de zonas de interior en numerosos países europeos. En Andalucía, por sus particulares condiciones, se prevé que el cicloturismo sea uno de los subsegmentos turísticos con mayor potencial de desarrollo.

Además del cicloturismo, existen otros subsegmentos con un relevante potencial de desarrollo que pueden ser soportados por la red de vías pecuarias, entre otros viarios. Se trata de modalidades del denominado turismo activo tales como turismo ornitológico, turismo hípico, deportes de aventura en general, etc.

El Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2014-2020 también pretende mantener la coherencia con los objetivos del Plan de Medio Ambiente, Horizonte 2017 (aprobado por Acuerdo de 14 de febrero de 2012) que tienen que ver con la actividad turística, en especial, entre otras, las áreas de gestión integral del medio natural. Además, el Plan tiene presente los objetivos y líneas estratégicas de la Estrategia de Paisaje de Andalucía, de 2012, en especial las referidas a los paisajes y actividades turísticas, donde se alude de forma expresa a la incorporación y desarrollo de objetivos y criterios paisajísticos en los instrumentos de diseño y planificación de la política turística.

El paisaje es considerado como un recurso turístico de gran valor que puede contribuir de forma importante a mejorar la percepción del destino turístico por parte de la demanda.

El Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía, Horizonte 2020 establece igualmente sinergias con otras políticas sectoriales que tienen una vinculación directa con el turismo. Es el caso de las políticas de desarrollo rural, aprovechando el valioso capital social generado en Andalucía por los Grupos de Desarrollo Rural. En este sentido, ya existe un antecedente de coordinación entre las políticas turística y de desarrollo rural con la firma, por parte de las Consejerías competentes en ambas materias, de un protocolo de colaboración para el desarrollo de la Estrategia Integral de Fomento del Turismo Interior Sostenible de Andalucía Horizonte 2020. En el caso del POTA, establece una serie de determinaciones dirigidas al equilibrio territorial del espacio turístico y a la correcta integración de esta actividad en el conjunto del territorio. Estas determinaciones son absolutamente coherentes con las orientaciones de este Plan General en relación con la conservación y valorización del patrimonio territorial.

La Consejería viene desarrollando desde hace más de dos décadas proyectos e iniciativas para la puesta en valor del patrimonio público pecuario, tal como como se desprende del epígrafe anterior, siendo necesario seguir mejorando la integración del turismo y el deporte en zonas naturales con la Red de Vías Pecuarias.

4.8 PROMOCIÓN DE LA SALUD

Resulta evidente la relación entre algunos principios básicos de salud pública como es la necesidad de realizar actividad física y la disponibilidad de espacios propicios para ello. Éste es el punto de partida de la Estrategia de Ciudades Saludables de la OMS. Esta estrategia parte en la década de los ochenta del pasado siglo y culmina en la IV Fase (2003-2007). En torno a ella la Consejería de Salud, en colaboración con otras entidades, ha desarrollado diversos proyectos que de un modo u otro pueden hacer uso de la Red de Vías Pecuarias, entre los que destacan:

- Red Andaluza de Ciudades Saludables en colaboración con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias.
- Proyecto Rutas para la Vida Sana en colaboración con las administraciones locales
- Proyecto RELAS (Red Local de Acción en Salud de Andalucía) en colaboración con la Escuela Andaluza de Salud Pública.

Iniciativas impulsadas por la Consejería de Medio Ambiente, como es el Programa de Puertas Verdes o Corredores

Verdes dan respuesta a la demanda de la ciudadanía, que requiere cada vez mayor número de espacios abiertos para el ocio natural y zonas de esparcimiento donde estar en contacto directo con la naturaleza.

Para seguir avanzando en este sentido el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarías del Futuro” incluye entre sus prioridades las vías pecuarías que se encuentran en los términos municipales adscritos a la Red Local de Acción por la Salud y a la Red de ciudades Saludables y que a su vez tengan un especial interés para el ciudadano.

4.9 PATRIMONIO CULTURAL Y PAISAJE

En materia de cultura la norma de referencia la constituye la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. En ella se considera que el patrimonio histórico andaluz se compone de todos los bienes de la cultura, materiales e inmateriales, en cuanto se encuentren en Andalucía y revelen un interés artístico, histórico, arqueológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico o industrial para la Comunidad Autónoma. De entre otros avances de esta Ley, destaca la constitución del Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz como instrumento de salvaguarda de los bienes en él inscritos, dotándoles de una singular protección y tutela de acuerdo con la Ley.

El Catálogo comprende los Bienes de Interés Cultural, los Bienes de Catalogación General y los incluidos en el Inventario de Bienes Reconocidos del Patrimonio Histórico Andaluz en el que se incluyen los bienes inmuebles y los espacios vinculados a actividades de interés etnológico reconocidos como integrantes del Patrimonio. Cabe destacar una de las categorías jurídicas incluidas en el Catálogo por su mayor relación con las vías pecuarías: los Lugares de Interés Etnológico, entre los que se consideran numerosos caminos. Con independencia de su inclusión formal en el Catálogo, también resultan señaladas las romerías y peregrinaciones por su evidente relación con los caminos rurales y las vías pecuarías.

La Ley 14/2007 también establece la Red de Espacios Culturales de Andalucía (RECA) como un sistema integrado y unitario formado por aquellos Espacios Culturales ubicados en el territorio de la Comunidad Autónoma. Actualmente forman parte de la Red ocho conjuntos culturales y varios enclaves.

Las vías pecuarías reflejan nítidamente la cultura pastoril y agraria en general del territorio que transitan. En consecuencia, forman parte del patrimonio cultural tanto tangible como intangible. Probablemente sea el legado inmaterial, por su intrínseca vulnerabilidad, el que se beneficie en mayor medida de la conservación de las vías pecuarías. Así, la pervivencia de relatos orales, recetarios, conocimientos etnozoológicos o etnobotánicos, etc. está íntimamente ligada a la conservación del dominio pecuario.

De igual modo, el paisaje del agro es otro concepto multidimensional cuya completa comprensión resulta imposible sin la trama de vías pecuarías. La Convención Europea del Paisaje de 2000 subraya la importancia del paisaje no solo desde el punto de vista cultural, ecológico o medioambiental sino también económico. A nivel nacional el marco de referencia en la materia lo constituye el Plan Nacional de Paisajes Culturales aprobado en 2012.

El Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deporte ha elaborado el Mapa de Paisajes de Andalucía en función de criterios históricos y culturales. A partir de este proyecto se identifican 32 Demarcaciones Paisajísticas en la Comunidad Autónoma, sirviendo de base para la caracterización cultural del paisaje andaluz y la constitución del Registro de Paisajes de Interés Cultural que incluye 118 tipos.

La referencia estratégica sobre este tema en Andalucía es la Estrategia de Paisaje de Andalucía de 2012, donde se establecen las pautas básicas para la conservación, mejora y puesta en valor de los paisajes andaluces. Asimismo, clasifica las diferentes unidades paisajísticas del territorio. En la actualidad y según el marco estratégico actual, hay un compromiso por parte de las administraciones

públicas de reconocer jurídicamente los paisajes como elementos fundamentales del entorno humano, los cuales son una expresión de la diversidad de su patrimonio cultural y natural y son fundamento de su identidad.

Para ello, se han establecido procedimientos para la participación pública, así como para la participación de las autoridades locales y regionales y otras partes interesadas, en la formulación y aplicación de las políticas en materia de paisaje. También se integra el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el mismo.

Tal y como establece la Estrategia de Paisaje de Andalucía, uno de sus objetivos es la incorporación o desarrollo de la dimensión paisajística en planes y estrategias ambientales de carácter específico. Este es el caso de la planificación de las actuaciones a realizar en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, donde entre los objetivos está la inclusión de criterios paisajísticos en las actuaciones relacionadas con la conectividad ecológica territorial, la puesta en valor de senderos en espacios naturales, la interpretación de los valores paisajísticos de los espacios naturales y la catalogación de vías pecuarias como itinerarios de interés paisajístico.

4.10 RIESGOS Y EMERGENCIAS AMBIENTALES

Los planes de emergencia tienen como objeto definir las medidas y acciones a desarrollar para hacer frente a las distintas situaciones de riesgo. Existen distintos tipos de planes según su ámbito y tipo de riesgo, quedando definidos por la Ley 2/2002 de 11 de noviembre, de Gestión de Emergencias en Andalucía.

El Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd) se aprueba por acuerdo del Consejo de Gobierno el 22 de noviembre de 2011 y dispone como coordinar las actuaciones entre las distintas administraciones públicas y aquellas entidades públicas y privadas implicadas en la resolución de las emergencias que se puedan producir en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El PTEAnd considera como núcleo básico de planificación el municipio, de ahí la importancia que tiene el desarrollo por los propios ayuntamientos de sus respectivos Planes Territoriales de Emergencia de ámbito local. Al margen de los riesgos propios del ámbito urbano, en el mundo rural la caracterización de los riesgos se centra en inundaciones e incendios forestales ya que otros tipos de eventos tales como terremotos, fuertes vientos, vertidos, etc. son difíciles de prever.

4.10.1 INUNDACIONES

Por acuerdo del Consejo de Gobierno de 13 de julio de 2004, se aprueba el Plan de Emergencia ante el riesgo de inundaciones en Andalucía en el cual se hace un control de las vías más idóneas o principales a través de las cuales se realizará el alejamiento y la evacuación. Tal y como queda descrito en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones, los órganos competentes de las entidades locales deberán elaborar y aprobar planes de actuación específicos para el riesgo de inundaciones en su área de demarcación.

El Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2007/60/CE de Evaluación y Gestión de los Riesgos de Inundación. Su ámbito de aplicación son las inundaciones ocasionadas por desbordamiento de ríos, torrentes de montaña, y demás corrientes de agua continuas o intermitentes, así como las inundaciones causadas por el mar en las zonas costeras y las producidas por la acción conjunta de ríos y mar en las zonas de transición.

En Andalucía, por su parte, los contenidos de la Directiva de Inundaciones han sido incorporados mediante la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía. En el desarrollo de la Directiva, la Administración Hidráulica de la Junta de Andalucía aprobó mediante Orden de 23 de abril de 2012 de

la Consejería de Medio Ambiente la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundaciones en Andalucía de las Demarcaciones Hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas. En esta Evaluación Preliminar se definieron las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundaciones (ARPSIs). Esta ley establece, en su artículo 59, la zonificación del riesgo de inundación a través de los Mapas de Peligrosidad por Inundaciones y de los Mapas de Riesgo de Inundación.

Los Mapas de Peligrosidad por Inundaciones tienen por objeto identificar las zonas del ámbito de las ARPSIs con diferentes probabilidades de ocurrencia de inundaciones, constituyendo la base de partida para el análisis del riesgo.

Los Mapas de Riesgo de Inundación tienen como principal objetivo aportar la información fundamental para la elaboración de los futuros planes de gestión del riesgo de inundación. Incluirán una estimación de los daños asociados a las inundaciones sobre habitantes, actividades económicas, instalaciones y zonas protegidas que pueden verse afectadas.

Por Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, se aprueban los Planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía. La gestión del riesgo de inundación debe ir de la mano de la protección y restauración de los ecosistemas, y en particular de los identificados como de interés comunitario en la Red Natura 2000.

En la medida de lo posible se tendrán en cuenta las zonas inundables a la hora de planificar acciones en las diferentes vías pecuarias.

4.10.2 INCENDIOS FORESTALES

El Plan INFOCA es el instrumento del que se ha dotado la Junta de Andalucía para la defensa contra los incendios en los terrenos forestales. En 2011 entra en vigor el Decreto 371/2010, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía y fue modificado por Decreto 160/2016, de 4 de octubre con objeto de actualizar la relación de municipio incluidos en zonas de peligro. Es objeto del Plan INFOCA, integrar los Planes Locales de Emergencias por Incendios Forestales. Los municipios andaluces situados en Zona de Peligro, tienen la obligación de elaborar, actualizar y revisar su correspondiente Plan Local de Emergencias por Incendios Forestales (PLEIF). Por otro lado, los núcleos de población aislada, urbanizaciones, campings, empresas e instalaciones o actividades ubicadas en Zona de Peligro habrán de contar con su Plan de Autoprotección que será elaborado, con carácter obligatorio y bajo su responsabilidad, por sus titulares, propietarios o representantes y aprobado por el municipio correspondiente.

El Plan INFOCA, siendo de ámbito regional, establece entre sus objetivos la zonificación del territorio en función del riesgo y las previsibles consecuencias de los incendios forestales, la delimitación de áreas según posibles requerimientos de intervención y el despliegue de medios y recursos, así como la localización de las infraestructuras físicas a utilizar en operaciones de emergencia. Además, permite informar y alertar a los ciudadanos para que extremen las precauciones en sus actividades en el medio rural, así como tomar medidas excepcionales para la prevención de incendios como es el cierre temporal de caminos y la prohibición del uso del fuego en labores agrarias, forestales o de recreo.

El riesgo de incendios depende por un lado de los factores que determinan el comportamiento del fuego, pero también de los elementos de riesgo en el inicio de los incendios y de los valores ambientales, personas y bienes vulnerables a su evolución. Según el art. 48.1 de la Ley 43/2003 de Montes, modificado por Ley 21/2015, por zonas de alto riesgo de incendio (ZAR) se entienden aquellas áreas en las que la frecuencia o virulencia de los incendios forestales y la importancia de los valores amenazados hagan necesarias medidas especiales de protección contra los incendios. Las ZAR deben ser además unidades geográficas homogéneas, con continuidad en combustible asociado a comportamiento extremo y/o grandes incendios forestales y con valores altos de riesgo de incendio

forestal. Además, deben diferenciarse unas de otras por accidentes geográficos (naturales o antrópicos) o por cambios importantes en el combustible y no exclusivamente por límites administrativos. La declaración de zona ZAR lleva aparejado un plan de gestión preventiva específico para estas zonas, por lo que debe hacerse el esfuerzo de incluir sólo aquellas zonas que realmente sean de alto riesgo y que requieran de una gestión singular ante eventos de incendios singulares.

Las vías pecuarias tienen de base las siguientes características de interés con respecto a las ZAR y la prevención/extinción de incendios forestales:

- a) Posibilidad de servir de vías adicionales de acceso/salida al dispositivo INFOCA dentro de las ZAR durante la extinción de incendios forestales.
- b) Proporcionar seguridad a los dispositivos de emergencias pudiendo hacer uso de las mismas como rutas adicionales de escape, agrupamiento o directamente como zonas seguras llegado el caso.
- c) Servir como infraestructura de apoyo para las tareas de extinción (ataque directo e indirecto a frentes de llama).
- d) Constituir una infraestructura facilitadora de la gestión preventiva.

Las propuestas de actuaciones a desarrollar serán las que se aplican para los tratamientos preventivos en la Orden de 11 de septiembre de 2002, por la que se aprueban los modelos de determinadas actuaciones de prevención y lucha contra los incendios forestales y se desarrollan medidas de protección, si bien se entiende que dependerá de la clasificación de la vía pecuaria en cuanto a la anchura máxima disponible. La aplicación propuesta en lo referente a las vías pecuarias se resume a continuación:

- a) Aquellas vías pecuarias que discurren por ZAR deberán estar desprovistas en su totalidad de vegetación, con el siguiente ancho según la altura dominante de la vegetación colindante existente:
 - Dos veces y media la altura dominante de los árboles y, al menos, quince metros, cuando se realicen en el interior de zonas arboladas.
 - Diez metros, cuando se realicen en zonas de vegetación arbustiva o de matorral que circundan las zonas que se pretenden defender.
 - Cinco metros, cuando se realicen en zonas de vegetación herbácea que circundan las zonas que se quieren defender.
- b) Para las vías pecuarias con vegetación arbórea inserta en el trazado o con especies que requieran protección especial se recomendará que las dimensiones sean un treinta por ciento superior a las señaladas para las líneas desprovistas de vegetación, asemejándolas en cuanto a tratamiento a las áreas cortafuegos.
- c) Para vías pecuarias que debido a las características de su trazado permitan la circulación de vehículos de extinción sería deseable que contasen con apartaderos para VCI cada doscientos metros, o en todo caso, que permitan el cambio de sentido a los mismos con seguridad.

Por último, cabe considerar la interrelación entre vías pecuarias y la prevención activa de incendios desde otra perspectiva. La acción del ganado contribuye a controlar la vegetación de los cortafuegos, y en consecuencia ayuda a disminuir el riesgo y la propagación de incendios forestales. Desde el año 2005, un grupo de ganaderos de toda Andalucía, asesorados por técnicos de esta Consejería y de la Agencia de Medio Ambiente y Agua, contribuyen con sus rebaños a la prevención de incendios forestales en los montes de Andalucía, creándose la Red de Áreas Pasto-Cortafuegos de Andalucía (RAPCA). La acción del ganado ordenada y controlada por el pastor mantiene las áreas cortafuegos, provocando así discontinuidades en las masas forestales que impiden la propagación del fuego. Este pastoreo controlado se desarrolla en montes de titularidad pública en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía y que dispongan de infraestructuras de prevención contra incendios (áreas

cortafuegos). Está especialmente indicado en cortafuegos cuyo mantenimiento por métodos convencionales resulte costoso, ya sea por la dificultad de acceso o por una excesiva pedregosidad. Impulsando esta iniciativa en zonas con una alta tradición ganadera y por tanto, con infraestructuras ganaderas que permiten hacer compatible la ganadería con la gestión integral del monte.

Las vías pecuarias son elementos patrimoniales que constituyen una gran oportunidad en el desarrollo de la RAPCA, permitiendo conectar los montes públicos en los que hay áreas pasto-cortafuegos actuales o futuras y los núcleos de población cercanos. Con esto se favorece la recuperación del pastoreo tradicional, la rehabilitación de apriscos, descansaderos, fuentes y otros elementos asociados a la actividad ganadera, contribuyendo al desarrollo económico local y al mantenimiento de la Red de Vías Pecuarias.

4.11 INFORMACIÓN AMBIENTAL

Por último, resulta necesario poner a disposición de la ciudadanía la información concerniente a las vías pecuarias. Este imperativo tiene su origen en dos normas fundamentales que han visto la luz tras la aprobación del Plan de Ordenación y Recuperación de la Red Andaluza de Vías Pecuarias de 2001:

- La Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- La Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA).

En materia ambiental la GICA constituye un auténtico referente normativo para el desarrollo de la política ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía e intenta dar respuesta a las tres dimensiones del concepto de desarrollo sostenible: ambiental, social y económica. Con esta ley también se crea la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) que tiene como objeto la integración y actualización de toda la información alfanumérica, gráfica o de cualquier otro tipo sobre el medio ambiente en Andalucía, para ser utilizada en la gestión, la investigación, la difusión pública y la toma de decisiones.

La Red de Vías Pecuarias se incorpora a la REDIAM con objeto de divulgar y facilitar la gestión y valorización de este patrimonio de Andalucía, además de facilitar su integración en todas las políticas sectoriales.

5 DIAGNÓSTICO

Desde la aprobación del Plan de Recuperación y Ordenación de Vías y Pecuarias en el año 2001 se ha producido una importante evolución en la normativa y los instrumentos de planificación ambiental y territorial en la Comunidad Autónoma de Andalucía, incidiendo de distintas maneras en la materia de vías pecuarias. Analizados estos cambios conviene revisar como influyen los mismos en el estado real y efectivo en el que se encuentra en estos momentos la Red de Vías Pecuarias.

Para diagnosticar esta influencia se ha optado por el Análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) considerando las diferentes ópticas sectoriales, haciéndose imprescindible como punto de partida para la planificación de las acciones que deben acometerse y su orden de prioridad.

Se aplican estos criterios de análisis de manera individualizada a cada uno de los grandes grupos de usos definidos en el Plan de Vías Pecuarias (uso tradicional, uso turístico-recreativo y uso ecológico), acogiendo en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” nuevas funcionalidades y servicios ambientales.

Mediante esta metodología y partiendo de la situación actual, se ha realizado un análisis interno y otro externo. En el primero se han identificado las fortalezas y las debilidades de la Red de Vías Pecuarias para prestar los servicios descritos en su entorno y para cada uno de los usos. Por su parte, en el análisis externo, se ponen de manifiesto las amenazas y oportunidades que el uso de las vías pecuarias puede conllevar para cada uno de los sectores considerados. De este modo se han obtenido las cuatro matrices DAFO que se muestran más adelante.

La consideración conjunta de esos cuatro elementos, pone de manifiesto lo que en la terminología convencional se denominan potencialidades (fortalezas y oportunidades), limitaciones (debilidades y amenazas), riesgos (fortalezas y amenazas) y desafíos (debilidades y oportunidades). La aplicación de este método al análisis de las vías pecuarias conduce a una serie de acciones que serán presentadas en el epígrafe 6.

En la Tabla 13 se muestra el análisis DAFO de las vías pecuarias en su entorno, entendiendo éste como el medio físico en el que se asientan. Este análisis pone de relevancia el valioso patrimonio natural y cultural que constituyen las vías pecuarias, contribuyendo al mantenimiento de ecosistemas de alto valor ecológico y paisajístico. Con este análisis se evidencia que es fundamental su integración en las diversas planificaciones sectoriales al favorecer, entre otras aspectos, la disminución del número de intrusiones en este bien de dominio público.

El análisis DAFO de las vías pecuarias con los usos tradicionales se representa en la Tabla 14. En esta matriz se pone de manifiesto la contribución que las vías pecuarias realizan a la articulación del territorio, favoreciendo la accesibilidad y mejorando las comunicaciones agrarias. También destaca el aporte que las mismas supone a la renta agroforestal y a la economía local, proporcionando, entre otros, alimento al ganado que transita por ellas. Por tanto, se destaca que para favorecer el aumento de la productividad agroganadera, se hace más que necesario la recuperación y ordenación de las vías pecuarias.

La repercusión que las vías pecuarias tienen sobre el uso turístico-recreativo queda reflejada en el análisis DAFO de la Tabla 15. Es en esta matriz donde se recoge el alto valor histórico que posee este bien de dominio público, el cual al estar refrendado además jurídicamente pone a disposición de la población este patrimonio para su uso y disfrute. Por esta razón, es esencial la definición del estado administrativo de cada una de las vías que componen la Red, potenciando los usos que le sean asignados.

Por último y no menos importante, se muestra el análisis DAFO de las vías pecuarias con el uso

ecológico en la Tabla 16. A lo largo de todo el documento y como queda recogido en esta matriz se hace referencia al importante papel que las vías pecuarias juegan en la conectividad ecológica, formando una red de infraestructuras verdes a lo largo de todo el territorio andaluz. Además de ser lugares favorecedores de la nidificación y la diversidad florística, proporcionan alternativas en la planificación y gestión de los EENNPP, constituyendo muros de contención a la degradación y al deterioro ecológico que sufren algunas zonas del territorio de esta Comunidad.

tabla 13: Análisis DAFO de las vías pecuarias en su entorno

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> Las vías pecuarias constituyen un extenso y valioso patrimonio natural y cultural, estableciendo un legado merecedor de la máxima atención en cuanto a su recuperación y conservación. Contribuyen al mantenimiento de ecosistemas pastorales y silvo-pastorales de alto valor ecológico y paisajístico, como son las dehesas y los pastizales de montaña. La dimensión de la Red de Vías Pecuarias sirve de elemento vertebrador de todo el territorio andaluz tanto rural como urbano. Constituyen un dominio público de alto valor histórico, fuertemente refrendado jurídicamente, lo que permite poner a disposición de todos los andaluces este patrimonio para su uso y disfrute. Las vías pecuarias cuentan con un profuso respaldo documental (tanto textual como gráfico) y consuetudinario que, a pesar de su complejidad, facilita la interpretación de su estatus jurídico-administrativo. La multifuncionalidad intrínseca de las vías pecuarias potencia y rentabiliza los esfuerzos de recuperación de trazados y elementos asociados. El respaldo normativo facilita la regularización y prevención de ocupaciones ilegales. 	<ul style="list-style-type: none"> La consecución de una red de vías pecuarias integral y cohesionada se ve dificultada por las situaciones tanto de hecho como jurídico-administrativas que a menudo se observan en el territorio. La indefinición del estatus administrativo de algunas de las vías pecuarias suponen una dificultad para la planificación sectorial y, en especial la urbanística y territorial. La complejidad que otorga algunas afecciones en las vías pecuarias suponen cierto grado de dificultad en la coordinación de las políticas sectoriales de las distintas Administraciones Públicas. El desconocimiento de los límites de las vías pecuarias, en los casos que no han sido deslindadas, supone una dificultad para la planificación sectorial, detectándose a su vez escasez en el amojonamiento de vías pecuarias. Percepción de las vías pecuarias como terrenos baldíos “sin uso” y “sin dueño” por algunos sectores, lo que conlleva a ocupaciones ilegales del territorio. Conocimiento y comprensión del papel de las vías pecuarias insuficiente por los habitantes del medio rural y por la ciudadanía en general. Regulación deficiente de los aprovechamientos agro-forestales en las vías pecuarias. Grandes dimensiones de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía lo que hace que su planificación y gestión plantee dificultades de la misma magnitud. Problemática de muy diversa índole en la gestión de las vías pecuarias lo cual lleva a dificultades de manejo práctico. Las dimensiones, dispersión y casuística de los problemas existentes derivan en dificultades en la vigilancia y control de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ANÁLISIS EXTERNO	<ul style="list-style-type: none"> Integración en diversas planificaciones sectoriales. Uso potencial en planes de contingencia tanto para facilitar la vigilancia ambiental como el acceso y la evacuación en caso de riesgos ambientales. Articulación supramunicipal, interprovincial y estatal y para el caso concreto de Huelva también transnacional (Portugal), paliando las deficiencias de conectividad en muchos territorios. Accesibilidad del ciudadano a la información ambiental y documental por parte de las Administraciones competentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento de intrusiones del dominio público ante la falta de información, unida a la indefinición de estado físico, jurídico y administrativo del patrimonio pecuario.

Tabla 14: Análisis DAFO de las vías pecuarias y los usos tradicionales

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuyen a la articulación del territorio, mejorando así el acceso al patrimonio rural y a los recursos y equipamientos agroganaderos. • Mejoran el acceso a zonas que presentan una accesibilidad dificultosa como consecuencia de una orografía compleja o de la carencia de otras redes de comunicación alternativas. <ul style="list-style-type: none"> • Facilitan la comunicación entre núcleos rurales, al ser utilizadas, en algunos casos, para el desplazamiento de vehículos y maquinaria relacionada con los usos agrícolas, ganaderos y forestales. • Proporcionan alimento al ganado que las utiliza frecuentemente como zona de pasto además de permitir el tránsito ganadero. • Favorecen la conservación de razas ganaderas autóctonas, principalmente de aquellas explotadas en régimen extensivo • Suponen un aporte suplementario a la renta agroforestal del territorio por donde discurren y a la economía local en algunas zonas rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiente conocimiento de las vías pecuarias y de las potencialidades que pueden tener por diferentes sectores profesionales directamente relacionados con su aprovechamiento ganadero. • Dificultad en ciertas ocasiones para la conciliación del uso tradicional con otros usos y aprovechamientos, especialmente el cinegético y el ecológico. • Pérdidas de trazados y deterioro de elementos asociados a las vías pecuarias como consecuencia del cambio en las prácticas y técnicas agropecuarias de los últimos años.
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ANÁLISIS EXTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • Soporte idóneo para actuaciones de conservación y regeneración del medio. • Mejora la productividad de los aprovechamientos agrícolas, ganaderos y forestales. <ul style="list-style-type: none"> • Suministro de alternativas para la implantación de infraestructuras viarias además de energéticas y de telecomunicaciones. • Impulso de las Administraciones por recuperar técnicas agropecuarias tradicionales y sostenibles con el entorno. La situación económica de los últimos años ha favorecido la recuperación de oficios históricos que potencian el uso tradicional y ganadero de las vías pecuarias. • Sensibilidad de la sociedad por la cultura tradicional asociada al mundo rural. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del riesgo de masificación y ocupación por vehículos motorizados. • Incremento del nivel de riesgos ambientales adversos, como es el de incendios forestales.

Tabla 15: Análisis DAFO de las vías pecuarias y el uso TURÍSTICO-RECREATIVO

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • La naturaleza demanial garantiza la disponibilidad de terrenos y confiere a la Red de Vías Pecuarias un papel trascendental como espacio libre. • Constituyen un excelente recurso para programas de Educación Ambiental proporcionando escenarios idóneos para el desarrollo de actividades referidas al paisaje y a los aprovechamientos sostenibles. • Contribuyen a la conectividad del territorio mejorando así el acceso universal al patrimonio natural, al cultural y a los recursos y equipamientos turísticos-recreativos. • Mejoran el acceso a zonas que presentan una accesibilidad dificultosa como consecuencia de una orografía compleja o de la carencia de otras redes de comunicación alternativas. • Permiten diversificar la actividad económica local, contribuyendo a potenciar el desarrollo rural a través de la ejecución de proyectos de planificación y puesta en marcha de actividades turístico-recreativas. • Incrementan el valor paisajístico, al representar un factor de diversificación del mismo, constituyendo una parte esencial en la trama de paisajes mediterráneos. • Dotan de gran valor turístico-recreativo a determinadas zonas rurales al ir asociadas a diferentes costumbres y tradiciones populares, como son algunas fiestas populares y romerías. • Favorecen el esparcimiento y el recreo, fomentando la observación y la contemplación de la naturaleza y del paisaje y, la práctica de actividades al aire libre. Constituyen un medio extraordinario para la realización de actividades con una gran demanda y aceptación social, como son las rutas a pie, a caballo o en bicicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiente conocimiento de las vías pecuarias y de las potencialidades que pueden tener por diferentes sectores profesionales directamente relacionados con el uso turístico-recreativo. • Dificultad en ciertas ocasiones para la conciliación del uso turístico-recreativo con otros usos o aprovechamientos, especialmente el cinegético y ecológico.
ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none"> • Integración a diversas planificaciones sectoriales, en especial las relacionadas con la Red de Espacios Libres y con la ordenación del territorio. Contribuyen a reducir el déficit de espacios libres existentes. • Soporte idóneo para actuaciones de conservación, regeneración y disfrute de ecosistemas y paisajes. • Proporciona alternativas en la planificación y gestión en el ámbito de los Espacios Naturales Protegidos. • Uso potencial como equipamientos lineales turístico-recreativos, permitiendo optimizar la organización geográfica y descongestionar zonas saturadas de público. • Contribuyen al aumento de la movilidad no motorizada, favoreciendo la 	<ul style="list-style-type: none"> • Degradación y deterioro ecológico, paisajístico y la incompatibilidad con otros usos característicos. Riesgo de masificación y ocupación por vehículos motorizados. • Aumento indeseado de la presión del uso público en áreas ecológicas sensibles así como a la flora y fauna amenazada. • Incremento del nivel de riesgos ambientales adversos como es el de incendios forestales.

	<p>intermodalidad en el transporte.</p> <ul style="list-style-type: none">• Aumenta la sensibilidad de la sociedad por la cultura tradicional asociada al mundo rural.• Son consideradas como escenarios deportivos para prácticas al aire libre.	
--	--	--

Tabla 16: Análisis DAFO de las vías pecuarias y uso ecológico

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> • La naturaleza demanial garantiza la disponibilidad de terrenos y confiere a la Red de Vías Pecuarias un papel trascendental como infraestructura verde para la conectividad ecológica. • Constituyen corredores ecológicos que favorecen el mantenimiento de la diversidad biológica y los procesos ecológicos, facilitando la migración y la dispersión de especies de flora y fauna silvestres. • Sirven de hábitat para un buen número de especies animales y vegetales que crecen espontáneamente en la superficie de las mismas o las utilizan temporalmente. • Repercuten favorablemente en la calidad y cantidad de fauna cinegética, debido a su función conectora, pudiendo de este modo atribuirle cierto papel en la generación de renta cinegética. • Favorecen la gestión contra plagas y riesgos en el medio forestal, al facilitar la accesibilidad y la vigilancia al monte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultades en ciertas ocasiones para la conciliación del uso ecológico con otros usos o aprovechamientos.
ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none"> • Integración a diversas planificaciones sectoriales, en especial las relacionadas con la conectividad ecológica y la conservación de especies de fauna y flora. • Soporte idóneo para actuaciones de regeneración y conservación de ecosistemas y paisajes. • Favorecedor de la nidificación y cría de especies faunísticas y aumento de la diversidad florística. Contribuye de modo muy relevante a la mejora de la seguridad de especies presionadas o amenazadas por infraestructuras viarias convencionales. • Proporciona alternativas en la planificación y gestión en el ámbito de los Espacios Naturales Protegidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Degradación y deterioro ecológico, paisajístico y la incompatibilidad con otros usos característicos. • Aumento indeseado de la presión del uso público en áreas ecológicas sensibles así como a la flora y fauna amenazada. • Facilitan la propagación de plagas y especies exóticas invasoras si no se realizan las actuaciones adecuadas a las necesidades y al medio donde se asientan las vías pecuarias.

6 PLAN DE ACCIÓN

6.1 VISIÓN

La relevancia para el patrimonio público que suponen las vías pecuarias de Andalucía se manifiesta en la mera observación de algunas magnitudes simples: 34.017,21 km clasificados en 724 municipios. Pero estos datos, aún siendo impresionantes, no muestran la totalidad de su valor. Las vías pecuarias desde hace siglos se han vinculado íntimamente con la ocupación del territorio, sus usos y aprovechamientos, siendo de ese modo, depositarias de un legado cultural de primer orden. A ello habría que añadir su dimensión como patrimonio natural. En efecto, las dimensiones de esta trama, su distribución territorial, cubriendo virtualmente la totalidad de los hábitats y ecosistemas andaluces y el considerable grado de naturalidad en el que se ha conservado hasta nuestros días, gracias a su condición demanial, le otorga un papel muy destacado en el conjunto del capital natural andaluz.

La trascendencia de este legado obliga a considerar que su transmisión a las futuras generaciones se realice en las mejores condiciones posibles. Por ello resulta justificado que la planificación de la gestión sea referenciada a un horizonte temporal a largo plazo. En este punto, resulta obligado advertir la celeridad de los cambios que se vienen sucediendo. Considerando lo anterior, el motivo esencial que justifica el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” es el de lograr el máximo aprovechamiento público de las vías, conciliando de modo equilibrado sus diferentes usos y garantizando su conservación para que esa utilidad pública se perpetúe en el futuro.

Esta misión abarca tres objetivos esenciales:

- Avanzar en el conocimiento de la Red de Vías Pecuarias y su entorno así como garantizar la funcionalidad y actualización del mismo.
- Mejorar el estado de conservación actual del dominio público pecuario y garantizar su conservación en las mejores condiciones.
- Maximizar la utilidad pública presente y futura de las vías pecuarias de acuerdo con los fines establecidos en el art. 3 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo.

Según establece el Artículo 3 de la Ley de vías pecuarias, “*las actuaciones de las comunidades autónomas sobre vías pecuarias perseguirá los siguientes fines:*

- *Regular el uso de las vías pecuarias de acuerdo con la normativa básica estatal.*
- *Ejercer las potestades administrativas en defensa de la integridad de las vías pecuarias.*
- *Garantizar el uso público de las mismas tanto cuando sirvan para facilitar el tránsito ganadero como cuando se adscriban a otros usos compatibles o complementarios.*
- *Asegurar la adecuada conservación de las vías pecuarias, así como de otros elementos ambientales o culturalmente valiosos directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias.*

6.2 DIRECTRICES

Con objeto de que el tratamiento recibido por las vías pecuarias en las diferentes planificaciones sectoriales responda a criterios comunes y venga a desarrollar los objetivos de este plan, se adoptan una serie de principios guía. Con ello también se pretende dotar de coherencia a las actuaciones que en virtud de sus respectivas competencias desarrollen las diferentes administraciones y que puedan

afectar a la red de vías pecuarias. De este modo, se deberá tener en consideración:

1. Las vías pecuarias deben ser entendidas como una trama o red con vocación de continuidad. La premisa fundamental es la de conformar una red y no la mera suma de tramos más o menos conexos.
2. Tomando como punto de partida la polivalencia de los usos de las vías pecuarias, éstos deben planificarse y gestionarse de un modo integral y unificado evitando aprovechamientos sectoriales, fragmentados o excluyentes.
3. En la aplicación de este plan se debe aplicar un criterio realista y pragmático que tome en consideración la realidad devenida y el nuevo marco regulatorio, atendiendo al mismo tiempo a su naturaleza jurídica
4. Todos los agentes implicados, administraciones, ONGs, ciudadanía, etc. deben ser conscientes de la importancia que cobra la coordinación.
5. Con ese enfoque armonizador y considerando el carácter público del bien, se considera imprescindible impulsar la participación ciudadana en el proceso de planificación.
6. Recuperación de los usos tradicionales de la Vías Pecuarias y su patrimonio asociado, considerando las características específicas del medio rural, especialmente en aquellas zonas donde el sector agrario juega un papel fundamental en la economía local.
7. Atención de las demandas de la sociedad actual relacionadas con el medio natural, prestando atención especial al auge del turismo rural, senderismo, cicloturismo, etc. favoreciendo el uso turístico-recreativo con un adecuado diseño, adecuación y mantenimiento de la Red de Vías Pecuarias.
8. Conservación de hábitats, especies y procesos ecológicos albergados por la red de vías pecuarias.

6.3 OBJETIVOS PARTICULARES

Con el marco de referencia que supone la misión enunciada en el anterior apartado, el análisis DAFO presentado en el capítulo de Diagnóstico permite adivinar donde pueden ser más efectivos los esfuerzos a realizar, cuales son las deficiencias más graves que hay que solventar y plantear una estrategia para la ejecución de todo ello. En definitiva, se identifican los siguientes objetivos de carácter particular:

- **OP1.** Identificación de las aptitudes que para los usos compatibles presenta cada vía pecuaria y en virtud de ello, asignación y ordenación de las intervenciones.
- **OP2.** Identificación y normalización de las situaciones en las que la condición de vía pecuaria es incompatible con la realidad observada.
- **OP3.** Avance en el proceso de clasificación, deslinde y amojonamiento incrementando el número de km de vías pecuarias en cada fase, así como la adecuación conforme a cada uso.
- **OP4.** Resolución de situaciones indeseadas, en especial ocupaciones, intrusiones e interrupciones de la continuidad.
- **OP5.** Regularización de situaciones donde la evolución del contexto de una vía pecuaria hace imposible o inviable el cumplimiento de los preceptos dictados por la normativa. En esos casos se impone una solución de esas situaciones de facto.
- **OP6.** Ampliación del marco regulatorio de los usos y aprovechamientos compatibles.
- **OP7.** Incorporación en la planificación y la gestión de las vías pecuarias conceptos de difícil ponderación pero de importancia creciente tales como servicios ambientales o infraestructuras verde.
- **OP8.** Mejora de la visibilidad y de la percepción de las vías pecuarias por parte de la

ciudadanía en general y de los sectores económicos y sociales directamente relacionados con su uso.

- **OP9.** Garantía de integración de las vías pecuarias en las diferentes políticas sectoriales de un modo armonioso, particularmente en las políticas ambientales a largo plazo de cambio climático, fragmentación de habitats y pérdidas de biodiversidad.

6.4 PROGRAMA DE ACTUACIONES

Los objetivos enunciados pueden desarrollarse en una serie de acciones concretas. Éstas podrán ser intervenciones de carácter horizontal, esto es, de aplicación al conjunto de la red y con un impacto indirecto sobre la misma o puntuales, motivadas por situaciones específicas.

6.4.1 ACCIONES HORIZONTALES

- Avanzar en el conocimiento de la realidad física y jurídica de las vías pecuarias en el contexto de cambio global, en el desarrollo de herramientas que contribuyan a una mejor gestión y en el establecimiento de procedimientos que faciliten su incorporación a la toma de decisiones.
- Establecimiento del protocolo de actuación administrativa y de gestión de las vías pecuarias. Descripción de la metodología de trabajo tanto administrativa (@CERVO) como cartográfica (REDIAM).
- Garantizar el acceso a la información más actualizada en materia de vías pecuarias a través de la REDIAM.
- Establecer flujos dinámicos de intercambio de información entre las diferentes administraciones, al objeto de mantener una gestión adaptativa ante los cambios en los distintos sectores que puedan afectar a las vías pecuarias.
- Guía de buenas prácticas para el tratamiento de las vías pecuarias en la redacción de proyectos y planes.
- Guía para la interpretación del patrimonio integral de las vías pecuarias.
- Manual para la redacción de programas de educación ambiental utilizando las vías pecuarias.
- Campaña de divulgación sobre el valor y los servicios prestados por las vías pecuarias.
- Guía de buenas prácticas para la gestión de vías pecuarias y urbanismo.
- Realización del Catálogo de vías pecuarias con interés paisajístico.
- Identificación de necesidades de actuación en la red de vías pecuarias para mitigar los efectos del cambio climático en los posibles escenarios climáticos.

6.4.2 ACCIONES ESPECÍFICAS

Este tipo de acciones, diseñadas en respuesta a necesidades o situaciones concretas, pueden clasificarse en acciones legales-administrativas o de ordenación y acciones de intervención positiva o de puesta en valor.

- Acciones de ordenación.

Regularización administrativa de la clasificación de las vías pecuarias en aquellos términos municipales segregados de otros.

Impulso de las modificaciones legales para la desafectación tácita de vías pecuarias sobre suelos urbanos.

Análisis de las vías pecuarias afectadas por transformaciones agrarias. Estudio de ocupaciones y/o intrusiones así como de alternativas al desarrollo agrícola en estos espacios pecuarios.

Regularización de trazados alternativos a las vías pecuarias afectadas por concentraciones parcelarias.

Regularización de **los** tramos de vías pecuarias afectados **por** obra pública **e identificación de sus trazados**

alternativos.

Regularización de tramos que presenten incompatibilidad con otras infraestructuras viarias (carreteras y ferrocarriles) determinando la solución jurídico-administrativa más oportuna en cada caso.

Regularización de tramos que presenten incompatibilidad con dominio público hidráulico (ramblas).

Estudio de las vías pecuarias solapadas con otros Dominios Públicos y su incompatibilidad de usos. Análisis de trazados alternativos.

- Acciones de puesta en valor

Actuaciones necesarias para garantizar el uso pecuario y los demás usos agrarios.

Actuaciones para la puesta en valor de aquellas vías pecuarias identificadas con mayor potencialidad para el uso recreativo.

Actuaciones para la potenciación de los servicios ambientales prestados por aquellas vías pecuarias consideradas como estratégicas.

Actuaciones de conservación y adecuación de hábitats en aquellas vías pecuarias afectadas por la normativa y planes de biodiversidad, especialmente aquellos sometidos a planes específicos de conservación (águila imperial, aves esteparias, lince, buitre, flora amenazada, etc).

Actuaciones encaminadas al apoyo de los planes de defensa de las Zonas de Alto Riesgo de incendios forestales en los términos descritos en el epígrafe 4.10.2.

Actuaciones en vías pecuarias para la mejora de accesos y vías de saca de aprovechamientos forestales (corcho, piña y otros). Delimitación y señalización de estas vías pecuarias como control y regularización de estos aprovechamientos.

Actuaciones para la conciliación del uso turístico y cinegético. Definición de alternativas, señalización de trazados y zonas de policía.

Actuaciones de señalización de cruces con infraestructuras viarias.

Estudio de conexiones de las vías pecuarias con equipamientos lineales de uso público. Análisis del interés turístico recreativo de estas vías pecuarias.

La programación de estas acciones debe partir necesariamente de una asignación de usos, de acuerdo con las condiciones diagnosticadas, la vocación de cada vía y la fijación de prioridades de intervención con unos criterios preestablecidos. Tanto la asignación de usos como la fijación de prioridades son detallados en el capítulo de metodología.

6.5 CUADRO DE ACCIONES

Este cuadro establece las relaciones entre las actuaciones y los objetivos particulares planteados en el Plan de Acción:

ACCIONES	Objetivos Particulares
Acciones horizontales	
Avanzar en el conocimiento de la realidad física y jurídica de las vías pecuarias en el contexto de cambio global, en el desarrollo de herramientas que contribuyan a una mejor gestión y en el establecimiento de procedimientos que faciliten su incorporación a la toma de decisiones.	OP2
Establecimiento del protocolo de actuación administrativa y de gestión de las vías pecuarias. Descripción de la metodología de trabajo tanto administrativa (@CERVO) como cartográfica (REDIAM).	OP9
Garantizar el acceso a la información más actualizada en materia de vías pecuarias a través de la REDIAM.	OP8.OP9
Establecer flujos dinámicos de intercambio de información entre las diferentes administraciones, al objeto de mantener una gestión adaptativa ante los cambios en los distintos sectores que puedan afectar a las vías pecuarias.	OP1.OP9
Guía de buenas prácticas para el tratamiento de las vías pecuarias en la redacción de proyectos y planes.	OP8.OP9
Guía para la interpretación del patrimonio integral de las vías pecuarias.	OP8.OP9
Manual para la redacción de programas de educación ambiental utilizando las vías pecuarias.	OP8.OP9
Campaña de divulgación sobre el valor y los servicios prestados por las vías pecuarias.	OP8.OP9
Guía de buenas prácticas para la gestión de vías pecuarias y urbanismo.	OP8.OP9
Realización del Catálogo de vías pecuarias con interés paisajístico.	OP8.OP9
Identificación de necesidades de actuación en la red de vías pecuarias para mitigar los efectos del cambio climático en los posibles escenarios climáticos.	OP9

Actuaciones	Objetivos Particulares
Acciones específicas	
Regularización administrativa de la clasificación de las vías pecuarias en aquellos términos municipales segregados de otros.	OP2.OP3
Impulso de las modificaciones legales para la desafectación tácita de vías pecuarias sobre suelos urbanos.	OP5
Análisis de las vías pecuarias afectadas por transformaciones agrarias. Estudio de ocupaciones y/o intrusiones así como de alternativas al desarrollo agrícola en estos espacios pecuarios.	OP2, OP3, OP4
Regularización de trazados alternativos a las vías pecuarias afectadas por concentraciones parcelarias.	OP2
Regularización de los tramos de vías pecuarias afectados por obra pública e identificación de sus trazados alternativos.	OP2.OP4
Regularización de tramos que presenten incompatibilidad con otras infraestructuras viarias (carreteras y ferrocarriles) determinando la solución jurídico-administrativa más oportuna en cada caso.	OP5
Regularización de tramos que presenten incompatibilidad con dominio público hidráulico (ramblas).	OP1.OP2
Estudio de las vías pecuarias solapadas con otros Dominios Públicos y su incompatibilidad de usos. Análisis de trazados alternativos.	OP1. OP2. OP3
Actuaciones necesarias para garantizar el uso pecuario y los demás usos agrarios.	OP2. OP3.OP4
Actuaciones para la puesta en valor de aquellas vías pecuarias identificadas con mayor potencialidad para el uso recreativo.	OP2.OP3. OP4.OP8
Actuaciones para la potenciación de los servicios ambientales prestados por aquellas vías pecuarias consideradas como estratégicas.	OP2.OP3. OP4.OP7
Actuaciones de conservación y adecuación de hábitats en aquellas vías pecuarias afectadas por la normativa y planes de biodiversidad, especialmente aquellos sometidos a planes específicos de conservación (águila imperial, aves esteparias, lince, buitre, flora amenazada, etc).	OP3.OP7
Actuaciones encaminadas al apoyo de los planes de defensa de las Zonas de Alto Riesgo de incendios forestales en los términos descritos en el epígrafe 4.9.2.	OP3.OP9
Actuaciones en vías pecuarias para la mejora de accesos y vías de saca de aprovechamientos forestales (corcho, piña y otros). Delimitación y señalización de estas vías pecuarias como control y regularización de estos aprovechamientos.	OP3.OP9
Actuaciones para la conciliación del uso turístico y cinegético. Definición de alternativas, señalización de trazados y zonas de policía.	OP6.OP7.OP8
Actuaciones de señalización de cruces con infraestructuras viarias.	OP8.OP9
Estudio de conexiones de las vías pecuarias con equipamientos lineales de uso público. Análisis del interés turístico recreativo de estas vías pecuarias.	OP6.OP7.OP8

7 METODOLOGÍA ANÁLISIS DE PRIORIDADES

Desde la aprobación del Plan de Recuperación de Vías Pecuarias, el patrimonio público pecuario no ha permanecido estático. El propio cumplimiento del mismo ha ocasionado su variación.

La clasificación de nuevos términos municipales, la desafectación de algunos tramos y la modificación de algunos trazados, entre otros, ha provocado que la red de vías pecuarias considerada en el Plan de Vías Pecuarias se haya transformado a lo largo del tiempo.

Todo ello hace necesario concretar de nuevo una Cobertura Base partiendo del Inventario actualizado, incluyendo las nuevas vías pecuarias clasificadas y los tramos modificados, detrayendo aquellas que hayan perdido su carácter de vía pecuaria derivado de un procedimiento administrativo.

A esta nueva Cobertura Base se le aplican condicionantes de exclusión y de incompatibilidad, descartando aquellos tramos que por sus características han perdido su funcionalidad, llegando a establecer, finalmente, una Red Básica de Análisis (RBA).

Sobre esta Cobertura de Análisis serán de aplicación los criterios selectivos derivados del estudio actualizado de cada materia y su incidencia en las vías pecuarias, priorizando en función de estos criterios cada vía pecuaria para un uso determinado, y estableciendo en función de éstos una selección de vías pecuarias que por sus características destaquen sobre las demás y sean sobre las que se focalice la planificación de futuras actuaciones.

De este análisis se obtendrá también una selección de vías pecuarias a las que, independientemente de un trabajo posterior a mayor detalle, se deben aplicar acciones específicas para aunar su realidad funcional a su realidad administrativa.

7.1 DEFINICIÓN DE LA RED BÁSICA DE ANÁLISIS

La metodología seguida para el análisis de prioridades en la Red de Vías Pecuarias de Andalucía, tiene como objetivo analizar las características de las vías pecuarias en base a tres usos, el tradicional, el turístico-recreativo y el ecológico.

Para el estudio de prioridades se ha considerado como punto de partida el “Inventario de Vías Pecuarias” (REDIAM), obteniendo tras su actualización la Cobertura Base de 5.156 vías pecuarias y 32.699,32 km, a la que se le han aplicado unos criterios de exclusión e integración, en función de las características de las vías pecuarias, conformando finalmente la Red Básica de Análisis.

De esta Cobertura Base se ha considerado una serie de vías pecuarias que por su importancia deben preservarse antes de aplicar criterios generales de exclusión. Estas vías pecuarias se integran directamente en la Red Básica de Análisis y se corresponden con las siguientes:

- Vías pecuarias con deslindes firmes o en tramitación.
- Vías pecuarias consideradas relevantes en la planificación territorial y ambiental.
- Vías pecuarias que conforman el programa de Puertas Verdes y Corredores Verdes.
- Vías pecuarias incluidas en proyectos internacionales: Guaditer, Uaditurs y VALUETUR.
- Vías pecuarias acondicionadas.
- Ruta Algarviana
- Ruta Mozárabe
- Red Nacional de vías pecuarias
- Senderos de Uso Público

De esta operación resultan integradas en la Red Básica de Análisis directamente 1.658 vías, con una longitud de 13.352,40 km.

Se aplica a las 3.498 vías restantes (19.346,92 km) unos criterios de exclusión para determinar su pertenencia a esta Red Básica de Análisis, que obedecen a situaciones sobrevenidas y que hacen que estas vías pecuarias, o parte de ellas, hayan perdido a priori sus características y su funcionalidad.

Concretamente se aplican las siguientes exclusiones:

- Incompatibilidades con infraestructuras viarias.
- Incompatibilidades con infraestructuras ferroviarias.
- Incompatibilidades con embalses.
- Incompatibilidades con ramblas.
- Incompatibilidades con núcleos urbanos.

Para determinar las exclusiones relacionadas con la red viaria se ha considerado la intersección mediante técnicas SIG entre la cobertura de esta red y las vías pecuarias no integradas directamente en la RBA.

Como fuente de información de la red viaria se ha tomado la capa correspondiente a Carreteras del Mapa Topográfico de Andalucía 1:10.000 (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2011), al que se le ha aplicado un buffer de 20 metros.

No se consideran como parte de esta RBA aquellas vías pecuarias completas cuyo porcentaje de longitud de corte ha resultado superior al 30% de su longitud total, independientemente del número de intersecciones.

De aquellas vías pecuarias con más de 10 intersecciones, se eliminan los tramos de intersección y se analiza el porcentaje que representan los tramos restantes respecto a longitud total, eliminando aquellos tramos con una longitud inferior al 30% de la longitud original de la vía.

Las vías pecuarias con menos de 10 intersecciones, se mantienen completas, considerando que son posibles cruces.

A nivel general, incluso para las vías integradas directamente en la RBA, se descartan siempre las intersecciones directas con los viales.

De esta operación resultan 2.340,09 km y 368 vías pecuarias excluidas.

Para continuar se realiza el análisis con la red ferroviaria. Para ello cruzamos la cobertura resultante anterior con la de ferrocarriles, eliminando aquellas vías pecuarias que tienen más de 5 puntos de corte.

De esta operación resultan 55,62 km y 7 vías pecuarias excluidas.

Después de realizar el análisis de la red ferroviaria se pasa a excluir todos los tramos de vías pecuarias coincidentes con embalses.

De esta operación resultan 204,74 km y 3 vías pecuarias excluidas.

En las exclusiones debidas a las ramblas se actúa de forma similar a la red viaria, se eliminan directamente todos los tramos de intersección de las vías con las ramblas y además se eliminan aquellos que suponen menos del 30% de la longitud de la vía.

De esta operación resultan 82,59 km y 9 vías pecuarias excluidas.

Por último se excluyen los tramos de vías pecuarias coincidentes con núcleos de población, aunque se tendrán en cuenta para los análisis de conexiones.

De esta operación resultan 639,31 km y 19 vías pecuarias excluidas.

A la cobertura resultante, después de todas estas exclusiones, le añadimos las vías pecuarias integradas, previa eliminación de sus solapamientos con núcleos de población, embalses, ramblas y

red viaria, completando así la RBA que queda constituida por **26.736,09 km** y **4.734 vías pecuarias**.

7.2 APLICACIÓN DE CRITERIOS SELECTIVOS:

Hasta ahora, la metodología seguida en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” ha conseguido un diagnóstico fiel de la situación actual de la Red de Vías Pecuarias, tanto a nivel interno como externo, mediante la participación de grupos de trabajo, consulta a técnicos expertos, análisis de avances normativos, estudio de objetivos y estrategias comunes con políticas sectoriales relevantes, así como de las posibles interacciones en materia de vías pecuarias vistas desde la perspectiva ofrecida por las matrices DAFO.

Todo ello permite evidenciar las nuevas necesidades que requiere la gestión, planificación y ordenación del dominio público pecuario para alcanzar el enfoque integrador que persigue en todo momento el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” como principio general.

Por otro lado, del cruce de toda esta información, se pueden definir criterios específicos para la identificación de aquellas vías pecuarias con prioridades de actuación, conforme a objetivos integrados en estrategias comunitarias y sectoriales, sin olvidar los propios de la normativa específica.

Para simplificar la aplicación de estos criterios sobre toda la red de vías pecuarias, y centrar esfuerzos de cara a una mejor planificación, estos criterios específicos se agrupan por objetivos comunes, creándose de este modo criterios selectivos más generales que ayudan a una programación de actuaciones más focalizada.

El Plan estableció las potencialidades que cada tramo de vía pecuaria ofrecía para cada uno de los tres usos definidos para este patrimonio: tradicional, turístico-recreativo y ecológico. En el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, se pretende asociar cada vía pecuaria a uno de estos usos en función de su prioridad o necesidad de actuación; independientemente de la compatibilidad que puedan tener entre ellos, o la multifuncionalidad que puede ofrecer este dominio público como elemento transversal.

Para conseguir este objetivo, la prioridad de actuación para cada uso, vendrá ponderada por aquellos criterios selectivos derivados de la integración de vías pecuarias y otras planificaciones, las cuales hayan marcado objetivos comunes para la puesta en valor de las funcionalidades que las vías pecuarias ofrecen para un uso principalmente tradicional, turístico recreativo ó ecológico.

La ponderación asignada a cada criterio selectivo deriva del peso relativo de la normativa, planificación o estrategia que los definen.

A continuación se describen los diferentes criterios selectivos que marcan prioridades de actuación para cada uno de los usos establecidos a las vías pecuarias.

7.2.1 USO TRADICIONAL:

Respetando los objetivos esenciales marcados en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, y sin perder de vista directrices generales como la necesidad de recuperar los usos tradicionales de las vías pecuarias, considerando las características específicas del medio rural, especialmente en aquellas zonas donde el sector agrario juega un papel fundamental en la economía local, se marcan objetivos y acciones para garantizar el uso pecuario, así como el resto de usos agrarios, en un periodo donde el movimiento del ganado ha derivado en nuevas formas de transporte y otras necesidades para las comunicaciones agrarias.

Para seleccionar las vías pecuarias con prioridad de actuación para este uso y funcionalidad, se establecen criterios selectivos con objetivos comunes a los establecidos por el PDR 2014-2020 en Andalucía, o por los PDS aprobados hasta el momento, todos ellos enfocados al fomento de infraestructuras verdes en zonas rurales y comunicaciones agrarias más sostenibles, sin olvidar la vocación ganadera que aún se mantiene en algunas zonas concretas:

Se definen los siguientes criterios selectivos de vías pecuarias que priorizan actuaciones para un uso tradicional:

a) Vías pecuarias que discurren por zonas desahoreadas.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias incluidos en zonas de montaña, términos municipales con limitaciones naturales y términos municipales con limitaciones específicas, ámbitos todos establecidos por el PDR 2014-2020 por sus necesidades de actuación.

b) Vías pecuarias con uso prioritario ganadero.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA todas aquellas vías pecuarias que tenían asignada prioridad 1 para el uso ganadero en el Plan anterior.

c) Vías pecuarias como conexión entre núcleos de población mediante infraestructura verde.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA los tramos de vías pecuarias continuos que a su vez comunican distintos núcleos de población o asentamientos.

d) Vías Pecuarias que discurren por áreas de influencia socioeconómica de espacios naturales protegidos.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que se incluyen dentro de los ámbitos de actuación de los planes de desarrollo sostenible (PDS).

Estos criterios selectivos se ponderan en base a los siguientes porcentajes, derivados del estudio pormenorizado de cada uno de los Usos:

USO	CRITERIO	DENOMINACION	TIPOLOGIA	PONDERACION
TRADICIONAL	a	Vías pecuarias que discurren por zonas desahoreadas	Selectivo	30
	b	Vías pecuarias con uso prioritario ganadero	Selectivo	35
	c	Vías pecuarias como conexión entre núcleos de población mediante infraestructura verde	Selectivo	30
	d	Vías pecuarias que discurren por áreas de influencia socioeconómica de espacios naturales protegidos	Selectivo	5

Tabla de ponderaciones para el criterio selectivo de Uso Tradicional (En sombreado los criterios de caracterización específicos.).

El resultado de todas estas ponderaciones se ha extrapolado para cada una de las vías pecuarias definidas en la RBA, teniendo en cuenta las características y longitudes de cada uno de los tramos y la longitud total de la vía pecuaria.

Como aplicación de los criterios de selección y ponderación para Uso Tradicional, se obtiene un intervalo de ponderación $[0,100]$ para vías completas.

Para obtener la relación de vías prioritarias a nivel general y en base a todos los criterios expuestos anteriormente se han considerado aquellos que constituyen una caracterización del Uso Tradicional para cada una de las vías, dejando aquellos criterios selectivos menos específicos para las clasificaciones de prioridades dentro de este Uso. Se han considerado por tanto como prioritarias aquellas vías cuyo umbral está por encima de la media en base a estos criterios específicos de caracterización (b y c), lo que comprende un total para este Uso Tradicional de 15.382,27km y 2.607 vías pecuarias.

7.2.2 USO TURÍSTICO-RECREATIVO

De igual modo que en el uso tradicional, para el uso turístico recreativo, el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" también define directrices referentes a la hora de la ordenación y planificación de este uso. Se pone especial atención al incremento de las demandas de la sociedad actual relacionadas con el medio natural y formas de movilidad más sostenibles, con el auge del turismo rural, así como de las diferentes modalidades de ocio, deporte y recreo surgidas en los últimos años, primando prácticas de vida más saludables.

Como respuesta a esta demanda y para un adecuado diseño, la articulación de estas nuevas redes con fines turísticos recreativos, conforman los objetivos estratégicos de la planificación territorial y ambiental andaluza. Estos planes con carácter normativo, reconocen en las vías pecuarias un recurso elemental como soporte de dichas redes, por su potencial turístico y articulador, y por su capacidad de garantizar un desarrollo socioeconómico y local más sostenible.

El "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" marca por un lado acciones de ordenación, restauración y adecuación de los recursos ya existentes, y por otro lado, acciones para la puesta en valor de nuevas conexiones. Se priorizarán la actuaciones en vías pecuarias por su potencialidad para un uso turístico recreativo desde un enfoque más integrador, impulsando sinergias con otras políticas relevantes en este sector.

Para seleccionar las vías pecuarias con prioridad de actuación para este uso y funcionalidad, se establecen criterios selectivos con objetivos comunes a los marcados por estrategias en materias como ordenación del territorio, planificación ambiental, patrimonio natural y cultural, turismo, paisaje o promoción de la salud.

De esta manera, se acogerán y potenciarán tanto las modalidades turísticas y de recreo más tradicionales como las emergentes.

A continuación se definen los criterios selectivos para dar prioridad de actuación como uso turístico-recreativo:

a) Vías pecuarias que solapan con la oferta existente de senderos y vías cicloturistas.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que solapan con la oferta de recursos más relevantes a nivel regional, incluyendo tanto las referentes a vías ciclables como la de senderos y caminos regulados por organismos y entidades para una práctica turística o deportiva sostenible con el entorno natural.

Como tales se pueden considerar representativos los senderos homologados como gran recorrido, los programas de caminos naturales y vías verdes, itinerarios regionales del plan andaluz de la bicicleta, rutas regionales para BTT, los programas de corredores y puertas verdes, los senderos de uso público de los espacios naturales protegidos, los asociados a espacios fluviales sobresalientes, los itinerarios culturales de Andalucía, el camino de santiago o rutas de romerías con relevancia territorial.

b) Vías pecuarias como conexión a puntos de interés turístico recreativo.

Para la definición de este criterio y para simplificar su aplicación, se consideran puntos de interés singular para el visitante, aquellos más representativos relacionados con el patrimonio histórico, cultural y natural. Primarán las vías pecuarias con puntos de interés en su entorno más inmediato. Se establecen los siguientes:

b.1) Patrimonio Histórico Cultural.

Se encuadran dentro de este apartado, todos los bienes catalogados como Patrimonio de la Humanidad, Patrimonio Histórico Andaluz, Bienes de Interés Cultural de Andalucía, Red de Espacios Culturales de Andalucía, así como los puntos de interés asociados a los itinerarios culturales de Andalucía.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos continuos de vías pecuarias próximos a alguno de estos bienes como posible acceso a los mismos.

b.2) Embalses y Humedales.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que pueden ofrecer un acercamiento a embalses y humedales inventariados en el territorio andaluz.

b.3) Equipamientos de Uso Público

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que pueden dar acceso a los equipamientos oficiales de uso público, comprendiendo tanto centros de interpretación, puntos de información o miradores entre otros.

c) Vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y ofertas turísticas.

En este bloque de criterios se establecen prioridades de actuación para itinerarios de vías pecuarias que permita al usuario enlaces desde núcleos poblacionales a las ofertas turísticas recreativas reseñadas en criterios anteriores, de manera que se ofrezcan otros recursos de ocio complementarios que impulsen un desarrollo local y que a su vez acerquen al ciudadano a su entorno natural. Se priorizarán itinerarios cortos de enlace en términos municipales adheridos a programas de vida saludable. Por tanto en este apartado se definirán y aplicarán dos tipos de criterios, unos de selección y otros de prioridad sobre los primeros.

c.1) Itinerarios de vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y la oferta de senderos y vías cicloturistas.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que conformen un itinerario continuo enlazando núcleos poblacionales con todos aquellos recursos de relevancia regional ofertados para la práctica senderista y cicloturista.

c.2) Itinerarios de vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y puntos de interés turístico recreativo

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que conformen un itinerario continuo enlazando núcleos poblacionales con todos aquellos puntos singulares interesantes para los visitantes relacionados con el patrimonio histórico, cultural y natural.

c.3) Vías pecuarias que discurren por términos municipales acogidos a programas de vida saludable.

En consonancia con los objetivos estratégicos en materia de Promoción de la Salud, y ante la demanda de espacios donde practicar hábitos de vida más saludables, se establece como criterio de prioridad, la actuación sobre vías pecuarias que discurren por términos municipales adscritos a programas como Red Local de Acción por la Salud (RELAS) ó Red de Ciudades Saludables (RECS).

Al tratarse de un criterio de prioridad, su aplicación no se realiza sobre la RBA, sino sobre el resultado de un criterio selectivo, en este caso de los criterios selectivos c.1 y c.2.

c.4) Itinerarios de vías pecuarias de pequeño recorrido.

Para promover y facilitar el uso de los itinerarios de vías pecuarias seleccionados dentro del bloque c, se define este criterio de prioridad, que se aplica sobre el resultado de los criterios selectivos c.1 y c.2.

Se priorizan por tanto itinerarios con longitudes inferiores a 5 km que favorezcan el acceso a los recursos y el uso de los itinerarios por usuarios con perfiles diferentes.

d) Vías pecuarias que discurren por zonas de interés paisajístico.

Integrando objetivos y acciones comunes en materia de paisaje y uso público, se impulsan mediante la gestión del patrimonio pecuario, el reconocimiento de figuras paisajísticas como geoparques, monumentos naturales y paisajes protegidos. Por ello se establece un criterio selectivo que otorgue prioridad de actuación a aquellas vías pecuarias de la RBA que discurren por los ámbitos de estas figuras de protección.

e) Vías pecuarias para el fomento de la Geodiversidad

En materia de geodiversidad y paisaje, las vías pecuarias pueden generar oportunidades y encauzar objetivos estratégicos de estas nuevas políticas sectoriales de manera integradora y sostenible. Este tipo de recursos naturales son cada vez más valorados por la ciudadanía, abriéndose nuevas modalidades deportivas, turísticas y de recreo vinculadas a este patrimonio.

Por ello, con este bloque de criterios se pretende seleccionar las vías pecuarias como conexión y puesta en valor de los recursos actualmente considerados con mayor interés geológico y paisajístico: georrecursos, cavidades y patrimonio geominero.

De igual modo que en bloque anterior se priorizan actuaciones en este periodo de programación para los itinerarios cortos.

e.1) Georrecursos y cavidades.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA los tramos continuos de vías pecuarias que contengan en su entorno más inmediato algún georrecurso y/o cavidad inventariada en Andalucía.

e.2) Patrimonio Geominero

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA los tramos continuos de vías pecuarias que discurren por zonas declaradas de interés geológico y minero, y que ayuden a dar a conocer el patrimonio geominero del territorio andaluz.

e.3) Vías pecuarias de pequeño recorrido.

Se define este criterio de prioridad con el fin de promover y facilitar la puesta en valor integral de este patrimonio. Se priorizan por tanto vías pecuarias de pequeño recorrido con longitudes inferiores a 5 km que favorezcan el uso de estos viales por usuarios de con perfiles diferentes.

f) Itinerarios de vías pecuarias por su interés turístico fluvial.

En consonancia con objetivos previstos en materia de aguas, uso y gestión de recursos naturales, ordenación del territorio y paisaje, se cubren necesidades relacionadas también con el dominio público hidráulico y los ecosistemas fluviales. Con ello, y bajo criterios de sostenibilidad, se impulsan

sinergias identificadas entre ambos dominios públicos, tales como la puesta en valor para uso y disfrute de estos espacios naturales, así como del patrimonio ligado a los mismos, mejorando la visión y concienciación que se tiene actualmente sobre estos bienes públicos.

Como aplicación de este criterio se seleccionan de la RBA los tramos continuos de vías pecuarias que conformen itinerarios de conexión entre Reservas Naturales Fluviales y Espacios Fluviales Sobresalientes por considerarse las más relevantes.

g) Vías pecuarias de interés en la Planificación Territorial

Dado el carácter integrador de esta materia con influencia transversal en el resto de sectores, se estima prioritario asumir las estrategias y objetivos recogidos en la planificación territorial vigente, principalmente la referida al ámbito subregional o de especial necesidad de ordenación.

g.1) Vías pecuarias que discurren por áreas ordenadas por la planificación territorial.

Como aplicación de este criterio selectivo, se consideran con prioridad de actuación aquellos tramos de la RBA cuyos trazados se encuentran incluidos en ámbitos de planes de ordenación territorial especial y de escala subregional.

g.2) Vías pecuarias como sistemas de espacios libres.

Por el carácter articulador del territorio que ofrecen las vías pecuarias y dadas sus capacidades y polivalencia, éstas están consideradas por la planificación territorial como elementos esenciales en la conformación de los sistemas de espacios libres planificados a diferentes escalas, y fundamentales a escala subregional.

Se establece por tanto como criterio de prioridad, ponderar de manera especial aquellos tramos de vías pecuarias que forman parte de los sistemas de espacios libres diseñados por los planes de ordenación territorial, especiales y subregionales aprobados hasta el momento, sin olvidar aquellas vías pecuarias identificadas en estos documentos como relevantes o estratégicas. Este criterio se aplica sobre el resultado del criterio selectivo anterior.

h) Vías pecuarias de interés en la Planificación Ambiental

Con carácter normativo frente a otras políticas sectoriales, la planificación de los espacios naturales protegidos marcan las limitaciones de actuación en estos ámbitos y la correcta ordenación, uso y gestión de los recursos naturales que alberga, así como las directrices para el fomento del desarrollo sostenible de su territorio.

h.1) Vías pecuarias que discurren por espacios protegidos

Como premisa general, la planificación de estos espacios recoge la red de vías pecuarias como un dominio público integrador de políticas territoriales y de conservación. Contribuyendo a la recuperación de este patrimonio, se pueden restaurar usos tradicionales, ampliar la red de recursos de uso público y, a su vez, activar la economía local de manera sostenible con su entorno natural, entre otros objetivos.

En consecuencia, el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" establece como criterio selectivo las actuaciones dentro de estas zonas protegidas.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias incluidos en los ámbitos de los diferentes espacios naturales con figuras de protección.

h.2) Vías pecuarias relevantes en planificación de espacios naturales protegidos.

Se establece como criterio de prioridad de aplicación sobre el criterio selectivo anterior, la identificación o reconocimiento de una vía pecuaria por su relevancia o interés en los diferentes documentos estratégicos de los espacios naturales protegidos: PORN, PRUG, PUP, PG y PDS.

Estos criterios selectivos se ponderan en base a los siguientes porcentajes, derivados del estudio pormenorizado de cada uno de los Usos:

USO	BLOQUE	CRITERIO	DENOMINACION	TIPOLOGIA	PONDERACION
TURISTICO RECREATIVO	a		Vías pecuarias que solapan con la oferta existente de senderos y vías cicloturistas	Selectivo	15
	b		Vías pecuarias como conexión a puntos de interés turístico recreativo		
		b.1	Patrimonio Histórico Cultural	Selectivo	5
		b.2	Embalses y Humedales	Selectivo	3
		b.3	Equipamientos de Uso Público	Selectivo	2
		c	Vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y ofertas turísticas		
		c.1	Itinerarios de vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y la oferta de senderos y vías cicloturistas	Selectivo	5
		c.2	Itinerarios de vías pecuarias como conexión entre núcleos poblacionales y puntos de interés turístico recreativo	Selectivo	5
		c.3	Vías pecuarias que discurren por términos municipales acogidos a programas de vida saludable	Prioridad	1
		c.4	Itinerarios de vías de pequeño recorrido	Prioridad	2
		d	Vías pecuarias que discurren por zonas de interés paisajístico.	Selectivo	5
		e	Vías pecuarias para el fomento de la Geodiversidad		
		e.1	Georrecursos y cavidades	Selectivo	5
		e.2	Patrimonio Geominero	Selectivo	1
		e.3	Vías pecuarias de pequeño recorrido	Prioridad	1
		f	Itinerarios de vías pecuarias por su interés turístico fluvial	Selectivo	5
		g	Vías pecuarias de interés en la Planificación Territorial		
		g.1	Vías pecuarias que discurren por áreas ordenadas por la planificación territorial	Selectivo	5
		g.2	Vías pecuarias como sistemas de espacios libres	Prioridad	20
		h	Vías pecuarias de interés en la Planificación Ambiental		
	h.1	Vías pecuarias que discurren por espacios protegidos	Selectivo	15	
	h.2	Vías pecuarias relevantes en planificación de espacios naturales protegidos	Selectivo	5	

Tabla de ponderaciones para el criterio selectivo de Uso Turístico-Recreativo (En sombreado los criterios de caracterización específicos).

El resultado de todas estas ponderaciones se extrapola para cada una de las vías vecuarias definidas en la RBA, teniendo en cuenta las características y longitudes de cada uno de los tramos y la longitud total de la vía pecuaria.

Como aplicación de los criterios de selección y ponderación para Uso Turístico-Recreativo, se obtiene un intervalo de ponderación $[0,100]$ para vías completas.

Para obtener la relación de vías prioritarias a nivel general y en base a todos los criterios expuestos anteriormente se han considerado aquellos que constituyen una caracterización del Uso Turístico-Recreativo para cada una de las vías, dejando aquellos criterios selectivos menos específicos para las clasificaciones de prioridades dentro de este Uso. Se han considerado por tanto como prioritarias aquellas vías cuyo umbral está por encima de la media en base a estos criterios específicos de caracterización, lo que comprende un total para este Uso Turístico -Recreativo de 11.682,49km y 1.927 vías pecuarias.

7.2.3 USO ECOLÓGICO:

En el "Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro" este uso adquiere una mayor relevancia y muestra de ello, son las referencias a esta funcionalidad recogidas en la definición tanto de directrices, como de objetivos y acciones de diferente índole. Se establecen directrices generales para la conservación de los hábitats, especies y procesos ecológicos albergados por la red de vías pecuarias, así como garantías para la integración de este dominio público con las políticas ambientales.

La funcionalidad ecológica de las vías pecuarias ha evolucionado de forma exponencial desde la aprobación del Plan, pasando a considerarse un uso más que consolidado y con grandes potencialidades, que van más allá del fomento de la biodiversidad y del concepto original de corredor ecológico.

Todo ello ha ido de la mano del desarrollo de la normativa ambiental de las últimas décadas y de la puesta en marcha de nuevas políticas para este sector como las relacionadas con el capital natural, las infraestructuras verdes, la conectividad ecológica, la fragmentación de hábitats, la diversidad paisajística, o incluso con los nuevos servicios ambientales. En todas ellas, se identifican las vías pecuarias como elementos multifuncionales y polivalentes con una importante capacidad para desarrollar un uso ecológico en toda la extensión de este nuevo concepto.

Para seleccionar las vías pecuarias con prioridad de actuación para este uso y funcionalidad, se establecen criterios selectivos que contribuyen a los objetivos y metas establecidas por las políticas más relevantes dentro de este sector, tanto a nivel normativo como estratégico. Estos son:

a) Vías pecuarias por su interés en la conectividad ecológica

Como ya se ha reseñado a lo largo del documento, las directivas, normas y estrategias en materia de biodiversidad, hábitats y conectividad ecológica reconocen las posibilidades que ofrece el dominio público pecuario como elemento conector de procesos ecosistémicos, tanto de forma individual como a modo de red.

En trasposición de objetivos comunitarios, se deben promover la conexión de espacios naturales protegidos mediante elementos como montes, bosques isla, setos, sistemas fluviales y vías pecuarias, entre otros elementos diversificadores del paisaje, para evitar el aislamiento de poblaciones silvestres y la fragmentación de sus hábitats. De acuerdo con estas premisas se establece el primer bloque de criterios selectivos y de prioridad.

a.1) Vías pecuarias como elementos conectores

Se aplica este criterio de selección sobre aquellos tramos de vías pecuarias de la RBA que enlacen con otros elementos básicos de conectividad como son los montes públicos, los sistemas fluviales, los bosques islas, los setos y los humedales. Estos pasillos verdes deben establecer conexiones entre los diferentes espacios naturales protegidos del territorio andaluz a modo de corredores ecológicos o redes verdes.

a.2) Vías pecuarias como elementos conectores en humedales relevantes.

Por su declaración como humedales de importancia internacional y ante la fragilidad de sus ecosistemas, se establece como criterio de prioridad para los tramos de vías pecuarias conectores del apartado a.1) incluidos en sitios Ramsar.

a.3) Vías pecuarias como elementos conectores en zonas de montaña.

Las zonas de montaña, además de pasillos ecológicos, se han considerado áreas fundamentales para la conectividad ecológica. Por ello, se define como criterio de prioridad revalorar los tramos de vías pecuarias conectores resultantes del apartado a.1) incluidos en las áreas de montaña definidas por el PDR 2014-2020 en Andalucía.

a.4) Vías pecuarias como elementos conectores en hábitats de interés

Se establece como criterio de prioridad, actuaciones sobre tramos de vías pecuarias conectores resultantes del apartado a.1), que discurren por áreas declaradas como hábitats prioritarios de interés comunitario, dirigidas a favorecer funcionalidades de conectividad ecológica y mejorar el hábitat en estos ámbitos más sensibles.

b) Vías pecuaria de interés para el fomento de la biodiversidad

De acuerdo con las estrategias sectoriales establecidas como freno ante la pérdida de biodiversidad y recuperación de especies silvestres amenazadas, en este sentido se priorizan actuaciones para el impulso de las funcionalidades ecológicas del dominio público pecuario.

Con esta motivación se definen criterios selectivos y de prioridad en ámbitos específicos donde las vías pecuarias focalicen esfuerzos y generen oportunidades en ambas materias.

b.1 Vías pecuarias para la recuperación y conservación de especies amenazadas.

Como aplicación de este criterio selectivo, se identifican de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que discurren por ámbitos de especies silvestres de flora y fauna en peligro o vulnerables, o para los que se desarrollen planes de recuperación con cierta relevancia a nivel regional.

b.2) Vías pecuarias como impulso de planes de recuperación específicos

Se establece este criterio de prioridad sobre el resultado del anterior, de acuerdo con objetivos marcados en planes de recuperación y gestión. Se otorga prioridad a los tramos de vías pecuarias que discurren por ámbitos de especies amenazadas donde la restauración y adecuación de esta superficie pública posibilite avances importantes en los objetivos previstos para estas especies. Se consideran por tanto prioritarios los ámbitos definidos por los planes del lince ibérico y las aves esteparias.

c) Vías pecuarias para la conservación de espacios protegidos.

Centrados en objetivos para la conservación del capital natural, el dominio pecuario pone a disposición superficies multifuncionales con importantes capacidades para la conservación y restauración de procesos ecológicos, principalmente en zonas sensibles donde existe una necesidad declarada de protección.

Estas figuras de protección diseñan estrategias y soluciones mediante sus instrumentos de planificación y gestión, por lo que las actuaciones en estos ámbitos de forma conjunta y conforme a objetivos comunes consiguen una mayor eficacia.

La delimitación oficial de estos ámbitos naturales es fundamental para la ordenación y gestión de los recursos que alberga, y por tanto para el logro de objetivos de conservación. Las vías pecuarias aparecen de manera frecuente como límites físicos de estos espacios por lo que su definición sobre el terreno adquiere vital importancia.

Basados en esta motivación se establecen dentro de este bloque un criterio selectivo y otro de prioridad.

c.1) Vías pecuarias que discurren por espacios naturales protegidos.

Como aplicación de este criterio, se selecciona de la RBA aquellos tramos de vías pecuarias que discurren por ámbitos de espacios naturales con figuras de protección.

c.2) Vías pecuarias que delimitan espacios naturales protegidos

Se define este criterio de prioridad con aplicación sobre el resultado del criterio de selección anteriormente descrito. Primará por tanto la definición de las vías pecuarias que conformen el límite de los espacios protegidos, ó los recogidos como oficiales en documentos de PORN y PRUG.

d) Vías pecuarias como elementos de desfragmentación territorial y diversificación del paisaje

El “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, en consonancia con los objetivos marcados por las estrategias en materia de conectividad ecológica y e integración del paisaje, asume como prioridad actuaciones con el fin de aumentar la permeabilidad del territorio y la diversificación del paisaje, en áreas definidas de forma específica por sus necesidades de actuación, en ámbitos de base agraria y en franjas con alto grado de fragmentación de habitats.

En este sentido, la adecuada recuperación y adecuación del dominio público pecuario y sus elementos asociados, puede contribuir a objetivos de manera integrada y sostenible, poniendo en valor un recurso transversal y multifuncional, con capacidad conectora y transformadora del paisaje.

Bajo estas premisas se definen los siguientes criterios de selección y prioridad para este bloque de funcionalidades.

d.1) Vías pecuarias que discurren por paisajes de base agraria.

Materias específicas de conectividad, biodiversidad y paisaje, coinciden en identificar los paisajes de base agraria como extensiones homogéneas donde la recuperación de las funcionalidades de las vías pecuarias y sus elementos asociados puede generar diversidad paisajística, flujos ecológicos y mejoras de habitats, consiguiendo romper la continuidad del territorio.

Se define como criterio selectivo la identificación de aquellos tramos de vías pecuarias de la RBA que discurren por paisajes de campiñas, valles, vegas y marismas, o composiciones mixtas pero principalmente de base agraria.

d.2) Vías pecuarias que discurren por áreas prioritarias de actuación

El plan director para la mejora de la conectividad ecológica ha definido en Andalucía las áreas específicas con prioridad de intervención (API), al igual que identifica a las vías pecuarias como piezas conectoras elementales que debe potenciar esta funcionalidad.

Es necesario por tanto establecer, para la nueva programación de actuaciones derivada del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”, un criterio de prioridad que integre estos objetivos.

Como aplicación de este criterio, se otorga prioridad sobre el resultado del criterio anterior, a los tramos de vías pecuarias que formen parte de las API.

d.3) Vías pecuarias que discurren por ámbitos litorales

De igual modo que en puntos anteriores, las materias específicas apuntan hacia la franja litoral como una de las zonas más sensibles y fragmentadas. La recuperación del dominio pecuario puede frenar estos procesos de degradación de habitats y paisajes, así como proporcionar conexiones verdes con otros espacios naturales.

En consecuencia se establece como criterio selectivo, la selección de tramos de vías pecuarias de la RBA incluidos en la franja litoral.

e) Vías pecuarias de apoyo a la defensa de incendios forestales

Resulta evidente que las vías pecuarias por sus características intrínsecas pueden contribuir de manera eficiente a las labores de prevención y extinción de incendios forestales, por lo que la recuperación de este patrimonio público en zonas específicas puede lograr objetivos ambientales de forma integrada.

De la coordinación de ambas materias a la hora de establecer necesidades y prioridades, se establecen los criterios de selección para este bloque.

e.1) Vías pecuarias que atraviesan zonas declaradas de alto riesgo de incendio.

Como aplicación de este criterio, se seleccionan de la RBA los tramos de vías pecuarias que discurren por los ámbitos declarados como zonas de alto riesgo de incendio (ZAR).

e.2) Vías pecuarias que atraviesan otras zonas de alto riesgo de incendio

Existen otras zonas identificadas con riesgo alto de incendio no incluidas en las ZAR, y que requieren también prioridad de actuación pero en otra medida. Se seleccionan por tanto de la RBA los tramos de vías pecuarias que discurren por estos ámbitos específicos.

f) Vías pecuarias de mayor anchura

Para garantizar la integración de funcionalidades y la compatibilidad de usos, se priorizarán las vías pecuarias con mayor anchura y superficie, como son los cordeles y cañadas, por su evidente potencial ecológico y capacidad de acoger mayor variedad de usos y servicios de forma armoniosa.

Estos criterios selectivos se ponderan en base a los siguientes porcentajes, derivados del estudio pormenorizado de cada uno de los Usos:

USO	BLOQUE	CRITERIO	DENOMINACION	TIPOLOGIA	PONDERACION
ECOLOGICO	a		Vías pecuarias por su interés en la conectividad ecológica		
	a.1		Vías pecuarias como elementos conectores	Selectivo	20
	a.2		Vías pecuarias como elementos conectores en humedales relevantes	Prioridad	2
	a.3		Vías pecuarias como elementos conectores en zonas de montaña	Prioridad	3
	a.4		Vías pecuarias como elementos conectores en hábitats de interés	Prioridad	5
	b		Vías pecuarias de interés para el fomento de la biodiversidad		
	b.1		Vías pecuarias para la recuperación y conservación de especies amenazadas	Selectivo	5
	b.2		Vías pecuarias como impulso de planes de recuperación específicos	Prioridad	5
	c		Vías pecuarias para la conservación de espacios protegidos		
	c.1		Vías pecuarias que discurren por espacios naturales protegidos	Selectivo	10
	c.2		Vías pecuarias que delimitan espacios naturales protegidos	Prioridad	10
	d		Vías pecuarias como elementos de desfragmentación territorial y diversificación del paisaje		
	d.1		Vías pecuarias que discurren por paisajes de base agraria	Selectivo	15
	d.2		Vías pecuarias que discurren por áreas prioritarias de actuación	Prioridad	8
	d.3		Vías pecuarias que discurren por ámbitos litorales	Selectivo	5
	e		Vías pecuarias de apoyo a la defensa de incendios forestales		
	e.1		Vías pecuarias que atraviesan zonas declaradas de alto riesgo de incendio	Selectivo	5
	e.2		Vías pecuarias que atraviesan otras zonas de alto riesgo de incendio	Selectivo	2
	f		Vías pecuarias de mayor anchura	Selectivo	5

Tabla de ponderaciones para el criterio selectivo de Uso Ecológico (En sombreado los criterios de caracterización específicos).

El resultado de todas estas ponderaciones se extrapola para cada una de las vías pecuarias definidas en la RBA, teniendo en cuenta las características y longitudes de cada uno de los tramos y la longitud total de la vía pecuaria.

Como aplicación de los criterios de selección y ponderación para Uso Ecológico, se obtiene un intervalo de ponderación $[0,100]$ para vías completas.

Para obtener la relación de vías prioritarias a nivel general y en base a todos los criterios expuestos anteriormente se han considerado aquellos que constituyen una caracterización del Uso Ecológico para cada una de las vías, dejando aquellos criterios selectivos menos específicos para las clasificaciones de prioridades dentro de este Uso. Se han considerado por tanto como prioritarias

aquellas vías cuyo umbral está por encima de la media en base a estos criterios específicos de caracterización, lo que comprende un total para este Uso Ecológico de 11.126,39km y 1.766 vías pecuarias.

7.3 RED DE PLANIFICACIÓN EN FUNCIÓN DE LOS USOS PRIORITARIOS ASIGNADOS A CADA VÍA PECUARIA

Para establecer una Red de Planificación abordable, se ha asignado un único uso prioritario, dando respuesta a lo establecido en las Directrices 6,7 y 8 del “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”. Por tanto, una vez obtenida para cada vía pecuaria su ponderación relativa a los tres usos, se establece la prioridad para cada uno de ellos, considerando el peso relativo de las caracterizaciones específicas de cada uso respecto el máximo posible para el total de las mismas.

Para poder asignar un único uso a cada vía pecuaria se unifican los parámetros de comparación, realizando una ponderación en base a las medias de cada grupo. Aplicando esta metodología a las vías prioritarias obtenidas anteriormente, resulta la relación de vías pecuarias asignadas a cada uso, que forman la Red de Planificación compuesta por **3.589 vías pecuarias con** una longitud total de **19.898,80 km** :

Uso	Vias	Km
Tradicional	1.397	8.080,52
Turístico recreativo	1.605	9.000,23
Ecológico	587	2.818,05
TOTAL	3.589	19.898,80

8 IMPLEMENTACIÓN DE LAS ACCIONES

8.1 INSTRUMENTACIÓN

Las actuaciones se valorarán y concretarán con su programación en el tiempo, de acuerdo a las disponibilidades presupuestarias, especialmente Financiación Europea (PDRS y P.O. FEDER 2014/2020)

La planificación regional, se incorporará al sistema de información geográfica, herramienta que permitirá un seguimiento de las actuaciones realizadas, e introducir planes de acción concretos en caso de advertirse desviaciones respecto a los objetivos planificados.

8.2 PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES COMUNES

8.2.1 RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS INCLUIDAS EN LA RED

Sobre la Red Básica de Análisis (RBA) obtenida en el epígrafe 7. Metodología para el Análisis de Prioridades (ver tabla 1), se ha distinguido desde el punto de vista administrativo las acciones a realizar.

Uso	Vías	Km
Tradicional	1.397	8.080,52
Turístico recreativo	1.605	9.000,23
Ecológico	587	2.818,05
TOTAL	3.589	19.898,80

Hay que destacar que para la optimización de los resultados, se ha planificado las acciones para cada vía pecuaria considerando el resultado obtenido según su uso, priorizando de mayor relevancia a menor según los criterios aplicados.

Los resultados obtenidos en relación a las actuaciones necesarias para la recuperación de las vías pecuarias incluidas en la RBA son los que se describen a continuación.

Deslinde: de las **4.734** vías pecuarias incluidas en la Red de Vías Pecuarias (**26.736,09** km), hay **1.384** que se encuentran deslindadas (**6.895,18** km). Estas VVPP son las incluidas en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro”. De los **26.736,09** km, tras aplicar los criterios de exclusión referidos en el apartado 7 y descontar aquellos deslindes de vías pecuarias que se realizaron en términos municipales cuya Clasificación fue anulada y aquellos deslindes cuyo expediente se anuló, queda finalmente por deslindar en el año 2023 un total de **19.840,91** km, de los cuales **2.434,65** km se corresponde con deslindes de procedimientos caducados y **17.406,26** km se corresponde con vías pecuarias sin deslindes previos.

Amojonamiento: del total de km de vías pecuarias deslindadas (**6.895,18** km) se encuentran amojonadas **653,73** km. Se considera que una vez se vayan completando los trabajos de deslinde de vías pecuarias quedaría por amojonar **26.082,36** km.

Adecuación: los trabajos de adecuación y mejora de la red de vías pecuarias son dependientes del uso asignado a cada una de las vías que la componen. Estas actuaciones precisan de proyectos de obra que definan las tareas de dotación de la infraestructura necesaria para el uso asignado a cada una de ellas.

8.2.2 CLASIFICACIÓN DE VÍAS PECUARIAS PREVIA A SU INCLUSIÓN EN LA RED DE DE VÍAS PECUARIAS

No se consideran dentro de la Red de vías pecuarias aquellas vías cuya clasificación está pendiente de aprobación.

En esta situación se encuentran **25** términos municipales, con un total de **170** vías pecuarias.

PROVINCIA	N.º MUNICIPIOS	N.º VVPP	LONGITUD VVPP (km)
ALMERÍA	2	13	126,55
CÁDIZ	0	0	0,00
CÓRDOBA	1	23	117,20
GRANADA	1	16	48,71
HUELVA	13	57	489,20
JAÉN	0	0	0,00
MÁLAGA	8	61	577,41
SEVILLA	0	0	0,00
TOTAL	25	170	1.359,07

8.3 VIGENCIA

La vigencia del Plan será hasta el año 2030, ampliable según el desarrollo de la programación de las actuaciones ejecutadas en este periodo.

8.4 INDICADORES DE EJECUCIÓN

Los indicadores de ejecución serán los marcados en apartado **3. Balance de la ejecución del plan anterior**

Actuación	Diagnostico	Indicadores
Clasificación	Vías pecuarias clasificadas	Nº términos municipales clasificados. Longitud de vías pecuarias clasificadas (km). Nº términos municipales con clasificación anulada. Longitud de vías pecuarias con clasificaciones anuladas (km).
Deslinde	Vías pecuarias deslindadas	Longitud de vías pecuarias deslindadas (km). Longitud de vías pecuarias con deslindes anulados (km).
Amojonamiento	Vías pecuarias amojonadas	Longitud de vías pecuarias amojonadas (km)
Recuperación	Intrusiones/Ocupaciones detectadas, Recuperaciones practicadas y Tramos susceptibles recuperación, sobre las vías pecuarias deslindadas y amojonadas	Superficie intrusada y ocupada. Superficie recuperada. Superficie susceptible recuperación.
Actuaciones de adecuación y puesta en valor	Proyectos adecuación y puesta en valor ejecutados	Km de vías pecuarias adecuadas y puestas en valor. Tipología de infraestructuras realizadas

9 PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS

9.1 CLASIFICACIÓN

9.1.1 ÁMBITO

El ámbito general de los trabajos en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” lo han compuesto las vías pecuarias clasificadas, por lo que para una optimización en la gestión de este bien patrimonial, será necesario proceder a la clasificación de aquellos términos municipales que existiendo vestigios de Vías Pecuarias (anexo 1) no están clasificados en la actualidad. Para ello, se han considerado los siguientes supuestos:

- a) El tramo no existe físicamente sobre el terreno, estando su emplazamiento teórico ocupado por obras de infraestructura, autopista, embalse, edificaciones, etc.
- b) El tramo no existe físicamente sobre el terreno, estando su lugar ocupado por cultivos. Ello puede ser debido a que nunca haya habido una vía pecuaria (no existen indicios históricos) o a que la vía pecuaria que existiera en su día (existen indicios históricos) esté totalmente intrusada.
- c) El tramo, aunque no clasificado, existe físicamente sobre el terreno, lo que se constata porque coincide con una trocha o un camino claramente público. En este caso puede ocurrir que existan indicios de que haya sido una vía pecuaria, ya sean indicios históricos o físicos (anchura expedita superior al ancho habitual de un camino o diferencia clara de los cultivos en la banda que teóricamente debería coincidir con la vía pecuaria) o que no haya dichos indicios y sólo se cuente con una vía pública.

La oportunidad y procedencia del inicio del trámite administrativo de clasificación depende del supuesto en que nos encontremos de acuerdo a lo arriba mencionado, así para cada caso se propone lo siguiente:

- a) Tramo no existente físicamente
 - Coincidencia con obras de infraestructura - no procede clasificación
 - Presencia de cultivos sin indicios históricos - no procede clasificación
 - Presencia de cultivos con indicios históricos - procede clasificación
- b) Tramo existente físicamente
 - Con indicios de vía pecuaria - clasificación como vía pecuaria

9.1.2 PROCEDIMIENTO

El procedimiento a seguir en estas nuevas clasificaciones será acorde a lo definido en el Reglamento de Vías Pecuarias, debiendo constar de las siguientes fases o etapas:

1. Inicio
 - Estudios previos; referencias a la existencia de la vía pecuaria
 - Acto administrativo de inicio
2. Operaciones materiales
 - Recorrido, reconocimiento y estudio de las vías pecuarias
 - Descripción del recorrido de las vías pecuarias
 - Levantamiento topográfico del eje aproximado de las vías pecuarias
3. Audiencia, información pública y propuesta de resolución
 - Notificación general mediante publicación de la disponibilidad del expediente
 - Información particular a todas las partes implicadas o afectadas

- Resolución de alegaciones
 - Propuesta de resolución
4. Resolución
 - Resolución del expediente administrativo

9.2 DESLINDE

9.2.1 ÁMBITO

El deslinde resulta imprescindible de cara a la recuperación real de las vías pecuarias, por cuanto define legalmente sobre el terreno los límites de las vías pecuarias y, en consecuencia, el ancho practicable para la aplicación de los modelos de restauración de cada tipo de uso propuesto.

En la necesidad de definir un orden de preferencia que marque una programación de los tramos de vías pecuarias a deslindar, el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” pondera cada vía pecuaria estableciendo que las mismas deben ser objeto de deslinde en los distintos plazos marcados por la programación (anexo 2). Siguiendo el mismo criterio, los tramos incluidos en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, como resultado de los diferentes procesos de selección, tendrán prevalencia en cualquier caso sobre los restantes no incluidos en dicha red.

9.2.2 PROCEDIMIENTO

El procedimiento a seguir en los deslindes será acorde a lo definido en el Reglamento de Vías Pecuarias, debiendo constar de las siguientes fases o etapas:

1. Inicio
 - Acto administrativo de inicio
2. Operaciones materiales
 - Convocatoria general y personal a interesados para acto de apeo
 - Levantamiento de acta, amojonamiento provisional y toma de datos topográficos, identificando colindantes, referencia a ocupaciones e intrusiones aparentes
3. Audiencia, información pública y propuesta de resolución
 - Anuncio del trámite de exposición pública
 - Notificación a las partes implicadas o afectadas
 - Informe de alegaciones formuladas
 - Propuesta de resolución
4. Resolución
 - Informe del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía
 - Resolución del expediente administrativo

9.3 AMOJONAMIENTO

9.3.1 ÁMBITO

El amojonamiento es el procedimiento administrativo por el cual se delimitan físicamente los límites de la vía pecuaria y se señalizan con carácter permanente sobre el terreno. Su ejecución está siempre apoyada en el deslinde previo, sirviendo de constatación física sobre el terreno de dicho deslinde en lo referente a los límites y ancho de la vía.

Su urgencia no es tan determinante como la del deslinde de cara a iniciar la restauración de las vías, ya que este último, por determinar los límites de la vía pecuaria mediante coordenadas absolutas, tiene consideración de amojonamiento provisional en tanto no se produce el amojonamiento físico, sirviendo perfectamente como base para el replanteo de cualquier tipo de actuación que se pretenda acometer sobre la vía. De este modo, el amojonamiento puede llevarse a cabo de forma paralela a la restauración de las vías, pudiendo servir incluso los elementos empleados en la misma (vallados, plantaciones lineales o puntuales, señales, etc.) como hitos físicos en sustitución de los hitos de hormigón normalizados.

Pese a ello, en el “Plan de Infraestructuras Verdes para la Conectividad de Andalucía. Cuidando las Vías Pecuarias del Futuro” se contempla el amojonamiento normalizado de todas las vías incluidas en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, resultado de los diferentes procesos de selección, con independencia de que a la hora de establecer las actuaciones concretas de recuperación de dicha Red mediante proyectos de obra se utilice este tipo de amojonamiento o se sustituya por otro incluido en los modelos de restauración de acuerdo con las posibilidades expuestas.

9.3.2 PROCEDIMIENTO

El procedimiento de amojonamiento, a diferencia de los de clasificación y deslinde, se inicia y resuelve por los Delegados Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente, y consta de las siguientes fases o etapas:

1. Inicio
 - Acto administrativo de inicio
2. Ejecución material
 - Notificación a los interesados del comienzo de las operaciones
 - Amojonamiento físico y representación cartográfica de hitos, señales y lindes de la vía
 - Certificación de actuaciones
3. Finalización del procedimiento
 - Aprobación de la certificación
 - Notificación de la certificación a los interesados
 - Remisión de expediente al fondo documental

9.4 ADECUACIÓN

9.4.1 ÁMBITO

Las actuaciones que se aplicarán a las vías pecuarias para adecuarlos a los diferentes usos contemplados en el Reglamento, dependen en cada caso de proyectos de obra que definan las tareas de dotación de la infraestructura necesaria para el uso asignado a cada una.

Con estos fundamentos se prevé dotar a las vías pecuarias mediante actuaciones específicas a los

diferentes usos de partidas presupuestarias de ejecución que permitan potenciar estos trabajos de adecuación o incluso reposición cuando así se requiera.

Se propone la actuación a nivel general para las vías seleccionadas en la Red Andaluza de Vías Pecuarias, (anexo 4) aunque su necesidad vendrá marcada por lo acontecido de modo concreto en los procedimientos de deslinde en los que, al definir los límites de las vías pecuarias, podrá determinarse de modo real la necesidad para su adecuación

Adecuación y mejora de la red de vías pecuarias son dependientes del uso asignado a cada una de ellas. Estas actuaciones precisan de proyectos de obra que definan las tareas de dotación de la infraestructura necesaria para el uso asignado a cada una.