



CONCLUSIONES

La conectividad ecológica es un proceso esencial para la conservación de la biodiversidad que ha recibido en los últimos años un amplio reconocimiento internacional. Incorporada al Plan Estratégico del Convenio de Diversidad Biológica (2011-2020) y a la Estrategia Europea de Biodiversidad, se consolida como el hilo conductor del nuevo concepto de 'Infraestructura Verde' (<http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/>). La permeabilización de las redes de transporte lineal es esencial en el proceso de integración para reducir la fragmentación de los hábitats a niveles que permitan la conservación de todos los elementos de la biodiversidad. Así ha sido ya reconocido por los constructores y gestores de carreteras y ferrocarriles, que están contribuyendo a encontrar soluciones factibles de común acuerdo con los responsables de la conservación del medio natural y han empezado a incorporar dichas soluciones en la ejecución de planes y proyectos de una forma casi rutinaria.

Del conocimiento y experiencias mostrados a lo largo de las jornadas han destacado tres aspectos fundamentales para mejorar la conectividad ecológica en relación con las infraestructuras lineales de transporte:

Identificación de prioridades

El conocimiento de la localización de puntos críticos en los cuales se producen los mayores riesgos para la conservación de la biodiversidad, permite priorizar las actuaciones. En términos de infraestructuras, se trata de identificar los tramos en los que se registran o se pueden registrar los mayores conflictos entre las infraestructuras verde y gris, y también las mejores oportunidades para la conectividad ecológica a través de las vías. A esta labor hay que añadir la realización de inventarios de las estructuras existentes que las permeabilizan. Pero también es fundamental identificar otros elementos fragmentantes en el territorio circundante para priorizar y ejecutar las actuaciones de forma efectiva.

La identificación de áreas críticas en las que intervenir se puede llevar a cabo a partir de distintos métodos, entre los que cabe destacar: la modelización, a partir de modelos contrastados, la monitorización de los conflictos, es decir de los tramos de concentración de atropellos y de accidentes con animales, y la monitorización de los desplazamientos de individuos, por ejemplo mediante telemetría, y del estado de sus poblaciones con estudios de diversidad genética.

Integración

Los estudios y trabajos sobre el terreno deben comprender la combinación de un rango amplio de escalas y niveles de intervención. Desde la escala territorial y de paisaje hasta una escala de detalle y, paralelamente, desde el nivel de ecosistemas hasta el nivel genético.

Las actuaciones dirigidas a mejorar la conectividad ecológica no deben centrarse únicamente en la propia estructura, sino que deben tratar el paso en el contexto territorial circundante. La transformación y alteración de la zona de construcción y márgenes de la vía

en funcionamiento implica la posterior restauración de los hábitats afectados en el entorno. Estas intervenciones son necesarias para facilitar la conexión con los ecosistemas de los que ya forman parte y, especialmente, de las áreas críticas de especies amenazadas en los cuellos de botella formados por el cruce de las vías y, en su caso, de forma sinérgica con otras infraestructuras existentes en el territorio o bien como consecuencia de la pérdida de hábitats. La variedad de requerimientos específicos, a veces en sentidos opuestos para distintas especies silvestres, obliga a definir de forma muy selectiva los detalles de la restauración.

Participación, comunicación y trabajo multidisciplinar

Dado que los trabajos de restauración suelen afectar a territorios en los que confluyen otras actividades humanas, los detalles de la restauración tendrían que ser abordados con la participación de las poblaciones locales. Ello supone compartir los conocimientos y las experiencias entre los agentes sociales y económicos de las comunidades locales y los responsables de la toma de decisiones. La comunicación es un factor clave para el desarrollo de actuaciones y para el entendimiento, colaboración y participación entre administraciones, empresas concesionarias de las vías y otros agentes. Considerando que no solo los márgenes de las vías deben ser restaurados, sino, especialmente, la conexión entre los accesos de las estructuras de permeabilización y los hábitats para las especies de referencia de manera que permitan el movimiento efectivo de las mismas, sería muy positivo que el resultado de la colaboración se plasmase en acuerdos entre garanticen una efectiva conservación de la conectividad ecológica en estos terrenos, a largo plazo.

En este contexto, resultan muy convenientes los programas educativos y de información para aumentar la sensibilización sobre la necesidad de mejora de la conectividad ecológica y para transmitir los beneficios que se alcanzan tanto para la conservación de la biodiversidad como para el bienestar de las sociedades humanas.

Estas conclusiones pueden ser incorporadas en el marco de la Estrategia Nacional de Restauración Ecológica y Conectividad de Ecosistemas, que comienza a elaborarse en desarrollo del Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017.