

**CONSEJO DE GOBIERNO**

*Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.*

**PREÁMBULO**

La Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria, en su artículo 26 dispone que deberán ser declaradas como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística aquellas que atraviesan Espacios Naturales Protegidos. Al amparo de lo establecido por el citado artículo y la Disposición Final Única de la citada Ley de Cantabria 5/1996, por medio del presente Decreto, el Consejo de Gobierno de Cantabria, previo informe de las Corporaciones municipales afectadas, regula el régimen de las carreteras «singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» y declara las carreteras o tramos de carreteras de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria que tienen tal condición.

En su virtud, y en uso de las competencias establecidas en los artículos 148.1.5 de la Constitución y 24.6 del Estatuto de Autonomía de Cantabria, a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Vivienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 17 de junio de 2004.

DISPONGO

CAPÍTULO I

**DISPOSICIONES GENERALES****Artículo 1º.- Objeto.**

El presente Decreto tiene como finalidad asegurar que en la gestión de las carreteras de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria que atraviesan Espacios Naturales Protegidos y en las actuaciones de terceros en su zona de influencia, se salvaguarden las condiciones medioambientales y se favorezca el uso público ordenado de las mismas, todo ello de forma compatible con el mantenimiento de la funcionalidad y seguridad vial de las carreteras.

**Artículo 2º.- Ámbito de aplicación.**

Las disposiciones de este Decreto serán de aplicación a las carreteras o a los tramos parciales de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria que tengan la condición de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística, por atravesar Espacios Naturales Protegidos» conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de este Decreto.

**Artículo 3º.- Definición de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos».**

1.- Tienen la condición de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística, por atravesar Espacios Naturales Protegidos» las carreteras o los tramos de carreteras ya existentes o de nueva construcción, que sean declarados como tales por la Administración titular de los mismos por atravesar un Espacio Natural Protegido declarado al amparo de la legislación reguladora de la materia.

2.- Conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, se declaran como «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» las carreteras autonómicas o tramos de las mismas incluidos en el Anexo de esta disposición.

**CAPÍTULO II.****RÉGIMEN DE LAS «CARRETERAS SINGULARES DE ESPECIAL PROTECCIÓN ECOLÓGICA Y PAISAJÍSTICA POR ATRAVESAR ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS»****Sección primera.- Estudios y Proyectos.****Artículo 4º.- Evaluación ambiental.**

1.- A fin de minimizar el impacto ambiental de las carreteras objeto de este Decreto, los estudios y proyectos de

nuevas carreteras y de variantes significativas de las mismas requerirán Declaración de Impacto Ambiental, regulada por el Decreto 50/1991, de 29 de abril de 1991, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria, salvo en los casos en los que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de carreteras con Declaración de Impacto Ambiental positiva.

2.- Los proyectos de acondicionamiento de trazado de una carretera singular de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos requerirán Estimación de Impacto Ambiental, regulada por el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria.

3.- Si se trata de un proyecto de mejora del trazado, con carácter previo a su aprobación técnica por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras si es una carretera autonómica, o antes de su aprobación por el Ayuntamiento respectivo si es municipal, se someterá a consulta ante las Administraciones competentes en materia de evaluación de impacto ambiental y de gestión de Espacios Naturales Protegidos para que, por las mismas, se determine la necesidad de Estimación de Impacto Ambiental o de incluir los condicionantes que se estimen precisos.

4.- Todos los estudios y proyectos de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que no requieran Declaración o Estimación de Impacto Ambiental, deben incluir un Documento de Análisis Ambiental, salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.

5. El Documento de Análisis Ambiental deberá considerar los siguientes apartados:

a) La identificación de los aspectos singulares o relevantes asociados a las formaciones vegetales, fauna silvestre, unidades ambientales, corredores biológicos y procesos ecológicos.

b) La caracterización de los elementos de interés cultural y posibles elementos anejos, y su relación con el medio (accesos, cuencas de visibilidad, niveles sonoros, riesgos de accidentes, y otros elementos análogos).

c) El análisis de los paisajes de interés, su calidad, fragilidad, visibilidad, sus contenidos materiales de valor objetivo (natural o cultural) y la identificación de miradores o itinerarios visuales.

**Artículo 5º.- Criterios ambientales y Medidas de Integración.**

1.- La elaboración y diseño de toda actuación que se proyecte sobre las carreteras objeto de este Decreto deberá incorporar criterios ambientales, así como las oportunas Medidas de Integración Ambiental, si proceden.

2.- Los criterios ambientales están orientados a evitar o minimizar las posibles afecciones a los valores del entorno de las carreteras puestos de manifiesto en el Documento de Análisis Ambiental o, en su caso, en el Estudio o Informe de Impacto Ambiental. A la hora de diseñar las actuaciones, entre otros criterios ambientales se adoptarán, los siguientes:

a) Para la protección de la atmósfera: minimizar los niveles de contaminación de las emisiones.

b) Para la protección del agua y los sistemas acuáticos: minimizar el posible efecto derivado del lavado de contaminantes de la calzada y la afección a cauces, masas de agua, manantiales, sumideros o humedales.

c) Para la protección del suelo: minimizar la pérdida de los suelos especialmente productivos.

d) Para la protección de la vegetación: minimizar la afección a las formaciones vegetales de reconocido valor o protegidas, y a los árboles pertenecientes al Inventario de Árboles Singulares de Cantabria.

e) Para la protección de la fauna: minimizar la afección a los pasos de fauna y a las zonas utilizadas de forma regular y preferente por especies relevantes, así como las principales cañadas y vías ganaderas.

f) Para la protección del paisaje: minimizar la cuenca visual de las actuaciones y la magnitud de los elementos potencialmente impactantes, como los taludes de grandes dimensiones.

g) Para la protección de los procesos ecológicos: minimizar la pérdida de permeabilidad territorial y la afección al ciclo hidrológico.

h) Para la protección del sosiego público: minimizar los niveles sonoros.

3.- Se denominan Medidas de Integración Ambiental las diseñadas específicamente para prevenir, corregir o compensar los impactos ambientales inevitables en la actuación sobre los valores del entorno de la carretera. En especial, estarán dirigidas a la protección o restauración ambiental de todos o alguno de los elementos indicados en el punto anterior.

4.- Para la definición de las Medidas de Integración Ambiental, especialmente las destinadas a la restauración ambiental, se dará prioridad al empleo de la vegetación como elemento constructivo, de manera aislada o en combinación con materiales inertes, así como al uso de materiales tradicionales de cada zona.

Sección segunda. Construcción y explotación.

Artículo 6º.- Buenas Prácticas Ambientales.

1.- Se entiende por Buenas Prácticas Ambientales el conjunto de hábitos de trabajo, constructivos o de gestión, que comporten un aumento de la calidad ambiental o una reducción de los impactos ambientales, tanto en la ejecución de las obras como durante la propia explotación de la carretera.

2.- La construcción y explotación de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» se ajustará a las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales que dicte la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

3.- La aplicación de las Buenas Prácticas Ambientales o de las Medidas de Integración Ambiental, no podrá suponer una reducción de los niveles de seguridad vial y funcionalidad exigidos a las obras y a la explotación de las carreteras.

4.- Las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales que apruebe la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, se publicarán en el BOC y prestarán atención especial a los siguientes ámbitos:

- a) La conservación de la calidad atmosférica.
- b) El control de los vertidos y el aseguramiento de la calidad del agua.
- c) La conservación del suelo y el control de la erosión y la sedimentación.
- d) El uso de la maquinaria, los vehículos y los parques de maquinaria.
- e) La conservación de la vegetación y la fauna.
- f) La gestión de residuos.
- g) El ahorro, reciclaje o reutilización de recursos.
- h) El desarrollo de las labores de mantenimiento y conservación de la carretera.

Artículo 7º.- Diario Ambiental.

1.- La ejecución de actuaciones en «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que estén sujetas a procedimiento de Declaración o Estimación de Impacto Ambiental deberán contar con un Diario Ambiental.

2.- El Diario Ambiental es un documento en el que se registrarán, de forma detallada y cronológica, todas las operaciones ambientales o, en su caso, unidades de obra, que se realicen para aplicar las Medidas de Integración Ambiental y las Buenas Prácticas Ambientales.

El Diario Ambiental, que obrará en poder de la dirección facultativa, podrá llevarse conjuntamente con el Libro de Órdenes y se abrirá al inicio de la obra cerrándose a la finalización de la misma.

Artículo 8º.- Ejecución por terceros.

1.- Cuando las actuaciones de construcción o explotación de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» sean realizadas por un tercero, en el pliego de cláusulas administrativas del proyecto deberá figurar, de forma expresa, la obligatoriedad para el adjudicatario del cumplimiento de las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales publicadas en el BOC; y, en el caso de que las actuaciones estén sometidas a Declaración o Estimación de Impacto Ambiental, de la Llevanza del Diario Ambiental y de la ejecución de las Medidas de Integración Ambiental incluidas en la licitación que, en su caso, sean de aplicación.

2.- En la adjudicación de las actuaciones que afecten a las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» objeto del presente Decreto, se incluirán entre los requisitos de solvencia técnica de las empresas licitantes la obligatoriedad por parte del contratista de contar con todos o alguno de los siguientes elementos: un Sistema de Gestión Ambiental implantado; incluir en las ofertas técnicas una Memoria Ambiental, elaborada de forma particular para cada obra, en la que se definan las Buenas Prácticas Ambientales que se van a aplicar o se aporten mejoras constructivas, mediante nuevas soluciones o materiales, que faciliten la integración ambiental de la obra; garantizar el uso de materiales reciclados o que cuenten con algún tipo de «ecoetiqueta», certificación ambiental o indicador similar, según la normativa sectorial de aplicación.

#### CAPÍTULO III.

##### USO Y DEFENSA DE LAS «CARRETERAS SINGULARES DE ESPECIAL PROTECCIÓN ECOLÓGICA Y PAISAJÍSTICA POR ATRAVESAR ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS»

Artículo 9º.- Miradores.

1.- En la zona de dominio público de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que permanezca aún de propiedad privada sólo se podrán autorizar cultivos y zonas ajardinadas a los que se hace referencia en el punto 4 del artículo 18 de la Ley 5/1996, de Carreteras de Cantabria, cuando, además de cumplir éstos las condiciones establecidas en el citado artículo, no afecten o puedan afectar en el futuro a la cuenca visual de los miradores ni a las condiciones ecológicas del entorno.

2.- En la zona de protección los propietarios de los terrenos podrán sembrar y plantar libremente, sin más restricciones que las referentes a los cerramientos de sus fincas y, en su caso, las derivadas de la seguridad vial, salvo que con dichas siembras o plantaciones se afecte o se pueda afectar en un futuro a la cuenca visual de los miradores, que se incluye en la zona de protección, o a la conservación de los valores ecológicos de la zona. En este caso, así como en la plantación y tala de arbolado, será precisa la autorización previa de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, en las carreteras autonómicas. El sentido de dicha autorización deberá tener en cuenta de forma expresa la posible incidencia de la plantación o siembra sobre las vistas del mirador y las condiciones ecológicas de la zona.

Artículo 10º.- Puntos de Observación Ambiental.

1.- A través de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que son objeto del presente Decreto, se procurará fomentar el conocimiento de la naturaleza y la necesidad de su conservación dentro de los Espacios Naturales Protegidos por los que discurren, particularmente en los Parques, en los que de forma expresa la legislación ambiental vigente indica que se debe facilitar la entrada de visitantes.

2.- Para la consecución del objetivo indicado en el artículo anterior, en dichas carreteras se potenciarán los Puntos de Observación Ambiental, como caso particular

de miradores, en los que, de forma complementaria, se ofrezca información sobre el Espacio Natural Protegido en el que se ubican, las medidas que se deben tener en cuenta para asegurar su conservación u otros aspectos relacionados con el disfrute de la Naturaleza.

3.- Cuando la afluencia de público o la acumulación de vehículos provoque o pueda llegar a provocar riesgos para la seguridad vial o daños ambientales, se fomentarán los aparcamientos disuasorios.

4.- El diseño y ejecución de los Puntos de Observación Ambiental y de los aparcamientos se ajustará a las disposiciones previstas en el presente Decreto, así como al resto de autorizaciones o procedimientos administrativos que sean de aplicación.

Artículo 11º.- Cierres.

1.- En la zona dominio público de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» los cierres autorizables en terrenos de propiedad privada a que se refiere el punto 1 del artículo 23 de la Ley de Cantabria 5/1996, de Carreteras de Cantabria podrán situarse a un metro de la arista exterior de la explanación, ajustándose a las especificaciones técnicas dictadas por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras en la materia.

2.- En todo caso, en la zona de influencia de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» las condiciones técnicas de los cierres tienen que adecuarse al entorno en el que se enclavan, siendo los materiales preferentes a utilizar de tipo natural o uso tradicional e integrado en el paisaje de «cercas» de cada zona, debiendo ser aquellos siempre ligeros, diáfanos y fácilmente desmontables, excepto en los supuestos previstos en el punto 2 del artículo 23 de la Ley 5/1996, de Carreteras de Cantabria.

3.- En ningún caso se podrán utilizar elementos que afecten a la calidad paisajística, como materiales de desecho o residuos de cualquier tipo.

Artículo 12º.- Tramos urbanos y travesías.

1.- En los tramos urbanos y travesías de las carreteras afectadas por el presente Decreto se aplicará la normativa general definida en el artículo 24 de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria.

2.- El informe establecido en el artículo 25 de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria deberá ser solicitado, en todo caso, por el propio Ayuntamiento con carácter previo a cualquier autorización que se otorgue en la zona de influencia de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos».

3.- El informe previsto en el apartado 2 del artículo 9 de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria deberá recoger expresamente lo establecido en el presente Decreto con especial atención a cualquier modificación que pudiera afectar a la clasificación urbanística de los terrenos afectados.

Artículo 13.- Informe de Situación.

1.- La Administración titular de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» elaborará un Informe de Situación en el que se expondrán las actuaciones desarrolladas y el estado ambiental de las mismas. En las carreteras autonómicas singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos el informe de Situación será elaborado por el Servicio de Carreteras Autonómicas de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras.

2.- El Informe de Situación tendrá carácter periódico y podrá ser objeto de consulta pública.

3.- El contenido y la periodicidad del precitado Informe serán determinados por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras.

4.- Entre las funciones de dicho Informe de Situación se incluye el mantenimiento actualizado de los límites de las

carreteras de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria que discurren por Espacios Naturales Protegidos.

#### DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA

En caso de producirse un cambio de titularidad de una carretera municipal que pase a integrarse en la red de Carreteras Autonómicas de Cantabria con las características del artículo 3 de este Decreto, se habilita al Director General de Carreteras, Vías y Obras para su inclusión automática en el anexo y la actualización del mismo.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En tanto no se desarrolle un régimen jurídico específico para el resto de carreteras o tramos de especial protección previstos en el artículo 26 de la Ley de Carreteras de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, lo dispuesto en el presente Decreto será también de aplicación a las siguientes carreteras, tramos de carretera o miradores que se declaran de Especial Protección:

- Carretera autonómica CA- 631, Vega de Pas-Puerto de las Estacas de Trueba, excepto tramos urbanos.

- Carretera autonómica CA- 643, San Roque de Río Miera- Puerto de Lunada en sus tramos no incluidos en el Parque Natural «Collados del Asón», excepto tramos urbanos.

- Carretera autonómica CA- 423 entre la Fuente del Francés y la Estación de Villaverde de Pontones.

- Mirador de Quintanilla en la carretera autonómica CA - 282.

- Miradores de la Vueltuca y la Asomada del Ribero en la carretera autonómica CA- 182.

- Miradores de la Cruz de Cabezueta, del Zorro y del Jabalí en la carretera autonómica CA- 281.

- Mirador del Alto de Ajo en la carretera autonómica CA- 141.

- Mirador de Gualpedroso en la carretera autonómica CA-280.

- Miradores de Alisas en la carretera autonómica CA- 261.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.

Las carreteras regionales que tengan la condición de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» se rigen por la Ley de Cantabria 5/1996, de Carreteras de Cantabria, la normativa que la desarrolle y lo dispuesto en este Decreto. A efectos de integrar el grupo normativo aplicable en materia de carreteras de Cantabria, serán de aplicación las normas estatales en lo que no dispongan las normas autonómicas.

Segunda.

Se faculta al consejero de Obras Públicas y Vivienda para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo del presente Decreto.

Tercera.

El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOC.

Santander, 17 de junio de 2004.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE GOBIERNO,  
Miguel Ángel Revilla Roiz

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA,  
José María Mazón Ramos

#### ANEXO

- La carretera CA-185 y CA-889 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Nacional de los Picos de Europa.

- Las carreteras CA-231 y CA-305 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de las Dunas de Liencres.

- Las carreteras CA-280, CA-817 y CA-804 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural Saja-Besaya.

– Las carreteras CA-131, CA-363, CA-364, CA-843, CA-844 y CA-847 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de Oyambre.

– La carretera CA-412 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque del Macizo de Peñacabarga.

– Las carreteras CA-241, CA-268, CA-148 y CA-908 en los tramos incluidos en la delimitación de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

– Las carreteras CA-265 y CA-643 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de Collados del Asón, y la CA-665 en su totalidad.

04/7786

## CONCEJO ABIERTO DE CAMPOLLO

*Información pública de la aprobación definitiva de la Ordenanza de Pastos.*

ORDENANZA DE PASTOS PARA LA ENTIDAD LOCAL DE CAMPOLLO, MUNICIPIO DE VEGA DE LIÉBANA (CANTABRIA)

El objeto de la presente Ordenanza es regular el aprovechamiento y explotación racional de montes y pastos públicos o comunales, de forma acorde con los usos actuales y la legislación vigente en esta materia.

### Artículo 1 - Ámbito personal.

Tienen derecho al aprovechamiento de estos pastos:

1.- Los vecinos de la Entidad que ostentan el dominio de los montes y pastos públicos o comunales, entendiéndose que son vecinos los empadronados en el Ayuntamiento de Vega de Liébana, en las localidades de Campollo y Maredes, que además cumplan con los siguientes requisitos

a) Ser titular de cartilla ganadera expedida por los servicios oficiales dependientes del Gobierno de Cantabria.

b) Permanencia en el pueblo durante al menos 180 días al año.

c) Ser titular de explotación, dedicándose a la actividad agraria, aunque no sea como actividad principal.

d) Haber cumplido los programas establecidos por la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca en materia de sanidad animal y sistemas de explotación y manejo de animales.

2.- El titular del derecho de explotación, en caso de pastos sobrantes, cuando su uso o aprovechamiento haya sido objeto de adjudicación en pública subasta.

### Artículo 2.- Ámbito territorial.

La presente reglamentación se aplicará a todos los terrenos de titularidad pública de la Entidad Local, tal y como constan en el inventario municipal.

La Entidad Local de Campollo es propietaria del monte Llaraberanes, Jerico y Otros, número 123 del CUP.

Estos terrenos se han venido considerando zonas de pastoreo en régimen común en los cuales estacionalmente y de acuerdo con el derecho consuetudinario se han aprovechado los pastos por el ganado.

### Artículo 3.- Ganado.

No se permitirá la entrada a un mismo pasto de animales, bovinos, ovinos o caprinos, que pertenezcan a explotaciones con distinta calificación sanitaria, circunstancia que se acreditará por su propietario con la presentación de la correspondiente ficha de establo o certificación del facultativo de Producción y Sanidad Animal de la comarca. Asimismo deberá acreditarse que el ganado ha sido sometido a las vacunaciones consideradas como obligatorias por la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca.

El ganado bovino, ovino o caprino, que concurra a los pastos regulado por esta Ordenanza, estará debidamente identificado de acuerdo con la legislación vigente. Se acreditará la propiedad de mismo mediante la pertinente

inscripción en el libro-registro de explotación que se presentará correctamente cumplimentado y actualizado.

En el caso de equinos, se procederá a su identificación mediante collar; nitrógeno líquido o cualquier otro sistema y su propiedad se acreditará mediante la cartilla ganadera.

### Artículo 4.- Régimen de explotación.

La explotación y aprovechamiento se realizará de acuerdo con el Plan Anual de Aprovechamientos y Explotaciones de dichos recursos aprobado por la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca, que fijará el número de animales de cada clase que puedan pastar, las condiciones técnicas a que se deben someter, así como en su caso, las zonas acotadas al pastoreo.

### Artículo 5.- Aprovechamientos.

A efectos de aprovechamiento se establecen las siguientes zonas, señalando la calificación del ganado que puede acceder a las mismas, y periodos diferenciados.

ZONA	CALIFICACIÓN SANITARIA DEL GANADO	PERÍODO
Peñalba y Peñalcao Campo Boo y Sierra Bora	Ganado calificado Ganado saneado	1 de marzo a 30 de noviembre 1 de marzo a 30 de noviembre

El pastoreo en el monte se organizará, preferentemente mediante rotación por grandes parcelas. Para ello, se debe contar con cierres perimetrales e intermedios o, preferiblemente, con la acción del pastor contratado a tal fin, que guíe las rotaciones del ganado equilibrando su aprovechamiento de los pastos e impidiendo de esta manera el sobrepastoreo y/o el subpastoreo de las diferentes zonas.

Las rotaciones comenzarán por los pastos más tempranos, con orientación preferente al Sur y presencia de especies y variedades pratenses con un estadio de iniciación de la estación de credimiento más precoz, aprovechando en último lugar los pastos más frescos situados en terrenos que retengan mayor humedad, normalmente orientados hacia el Norte. En cada una de las grandes parcelas, se practicará de hecho un pastoreo continuo, mientras su aprovechamiento permita mantener la altura de la hierba entre 4 y 6 centímetros. Cuando la altura sea inferior a los tres centímetros se pasarán los rebaños a la siguiente parcela.

Se practicará, siempre que sea posible, un pastoreo mixto de especies animales mayores menores, ya que al haber biodiversidad de especies vegetales, se producirá una complementariedad en las dietas ingeridas por las diferentes especies animales, en función de su apetecibilidad y de su forma de pastar.

### Artículo 6.- Prestación de servicios.

Todos los vecinos que aprovechen los pastos en cualquier época del año tendrán que sufragar los gastos que se originen del correspondiente mantenimiento y mejora tanto de cierre como de pastos, abrevaderos..., haciéndose como es tradicional todas las mejoras por prestación personal, o mediante el abono en metálico del importe correspondiente al salario mínimo interprofesional (S.M.I.), quedando regulada la misma de la siguiente manera:

–De 1 a 10 UGM (unidades de ganado mayor): 3 días de trabajo o su equivalente a 3 días de S.M.I.

–De 11.1 a 20 UGM (unidades de ganado mayor): 5 días de trabajo o su equivalente a 5 días de S.M.I.

–De 21.1 UGM (unidades de ganado mayor) en adelante hasta fin de obra o su equivalente en S.M.I. al número de días efectivamente prestados.

Para la prestación personal el ganadero puede delegar en una tercera persona la realización de dicho trabajo.

Los gastos totales que se ocasionen, se amortizarán por los ganaderos en proporción directa a los animales que aprovechen dichos pastos.