

ECOLOGÍA: Más de 30 millones de animales mueren atropellados cada año en nuestras carreteras

LOS OTROS "PEATONES"



Más de 30 millones de vertebrados mueren cada año en el asfalto. Unos, mientras buscan comida; otros, porque una carretera corta su territorio. Un problema ecológico y de seguridad vial para el que se buscan soluciones.

Mercedes LÓPEZ

Infografías: DPI COMUNICACIÓN

Más de 30 millones de animales mueren atropellados cada año en las carreteras españolas, según los datos de la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV), tras realizar una amplia investigación durante 20 años.

Por grupos, se afirma que unos nueve

millones de estos animales serían anfibios; cuatro millones, reptiles; doce millones son aves; y unos cinco millones, mamíferos –cifra que se incrementaría mucho si se incluyen los datos correspondientes a especies domésticas–.

En este extenso trabajo –350 páginas– han colaborado desinteresadamente unas 400 personas (estudiantes, agricultores, médicos...) que se dedicaron a caminar cada día por un determinado tramo de la carretera apuntando los animales atropellados. Durante la investigación se recorrieron todo tipo de carreteras, desde au-

tovías a carreteras locales, representativas de los 324.000 kilómetros de viales que existen en España.

“*Todas las especies, –subraya el informe–, pueden morir en el asfalto bajo las ruedas de un coche*”, aunque también indica que algunas son más proclives, debido a diferentes causas: porque realizan migraciones periódicas en busca de nuevos hábitats donde alimentarse y reproducirse –es el caso de sapos, ranas o camaleones–; o también, porque encuentran en los márgenes de las carreteras su alimento.

LOS QUE MÁS MUEREN

Anfibios



Especie más atropellada: SAPO
Meses de máxima incidencia: MARZO - ABRIL

Reptiles



Especie más atropellada: CULEBRA BASTARDA
Meses de máxima incidencia: JUNIO - AGOSTO

Aves



Especie más atropellada: GORRIÓN COMÚN
Meses de máxima incidencia: JULIO - AGOSTO

Mamíferos



Especies más atropelladas: GATO y PERRO
Meses de máxima incidencia: JULIO - AGOSTO



PONTON/SCV



► Las barreras para anfibios que les impiden acceder a la carretera resultan muy efectivas.

aquellos animales que han visto como una carretera dividía su ‘hogar’. El ejemplo más conocido es el del linco, cuya mortandad en el asfalto es la más divulgada, al tratarse de una especie en peligro de extinción. Las estadísticas indican que en los últimos años, al menos cinco ejemplares son encontrados cada año muertos en las carreteras que atraviesan su hábitat natural, el entorno de Doñana (Huelva).

Muchos animales han descubierto que la carretera es una fuente de comida fácil (otros animales atropellados). En ocasiones se trata de animales enfermos y hambrientos que no tienen otra salida; pero también, y cada vez en mayor número, se encuentran cuervos, milanos o zorros –son sólo algunos ejemplos– que ‘patrullan’ constantemente las carreteras en busca de cadáveres y que han perdido el miedo a los automóviles. Esto da lugar a accidentes en los que no sólo mueren ellos, sino que se convierten en un peligro para los vehículos. En este sentido, el pasado año 2003, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT) se produjeron 366 accidentes causados por animales sueltos en la carretera en los que murieron 20 personas.

No hay que olvidar tampoco el caso de

NUEVE MILLONES DE ANFIBIOS, CUATRO DE REPTILES, DOCE DE AVES Y UNOS CINCO DE MAMÍFEROS MUEREN CADA AÑO EN LA CARRETERA

BUSCANDO SOLUCIONES. Una vez conocido el problema, la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados pide la realización de “actuaciones destinadas a reducir el número de muertes, tanto en las carreteras de próxima construcción como sobre la red actual”. Sobre todo en los que ellos denominan ‘puntos negros’ –tramos de carretera donde los atropellos de animales son muy superiores a la media para una especie dentro de su área– y que se localizan en 32 provincias. Las soluciones que aportan son muchas. Desde túneles para anfibios a pasos elevados o subterráneos para animales, vallas y barreras, colocación de señales, superficies reflectantes y paneles indicadores, o barreras de olor, hasta medidas que pueden calificarse como utópicas, pero que Javier López, miembro de la SCV y uno de los coordinadores de la investigación defiende “porque ya han sido puestas en marcha en otros países”, como pueden ser los cortes temporales de carreteras (mientras se produce por ejemplo la migración de una especie), la desviación del tráfico de un tramo conflictivo por una carretera paralela o alternativa, las operaciones de salvamento de anfibios o la corrección del



¿QUÉ PUEDE OCURRIR?

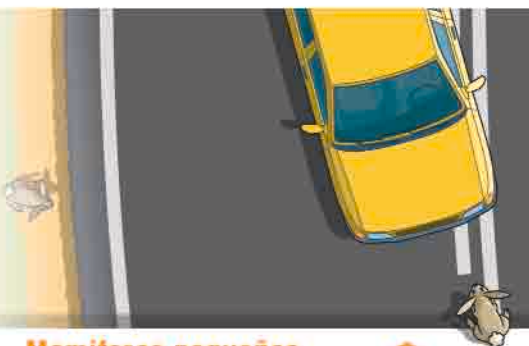
Aves.

Por su número, envergadura y aparición súbita, reducen el campo visual o sorprenden al conductor chocando contra el parabrisas.



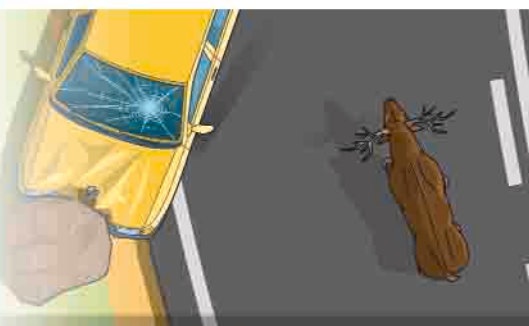
Anfibios.

Migrando ocupan gran parte de la calzada y al ser aplastados reducen la adherencia de los neumáticos y el coche puede patinar.



Mamíferos pequeños.

Algunos conductores realizan maniobras peligrosas para atropellarlos intencionadamente y pueden registrarse salidas de la calzada.



Mamíferos grandes.

Debido a su mayor tamaño y peso provocan graves accidentes tanto al intentar evitarlos como al colisionar con ellos.



➤ Entre las aves se encuentran las especies que más mueren en carretera: más de 12 millones de ejemplares/año.

trazado de algunas vías. Sin olvidar, así lo subraya, “que la medida más eficaz sería no hacer nuevas carreteras. Entendemos que la red actual es suficiente”.

LENTITUD OFICIAL. Las diferentes administraciones van poniendo en marcha algunas actuaciones, aunque se reconoce que lentamente. Porque, como apuntan numerosos expertos que prefieren guardar el anonimato, “más que por la existencia de normas que obliguen a ciertas actuaciones, en estos momentos nos estamos moviendo por la sensibilidad y preocupación de algunas administraciones o, por la actitud especialmente concienciada de los componentes de un determinado departamento”.

No hay que olvidar que el coste económico tiene mucho que ver. “El coste de las actuaciones en carreteras ya existentes sería muy elevado, porque casi habría que volver a hacerlas. Mientras que en obra nueva, supondría sólo entre el 0,2 y el 0,5% del montante total del

presupuesto”, explica Fernando Moreno, ingeniero de la Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía. Un ejemplo lo tenemos en las obras realizadas en la carretera A-381, entre Jerez de la Frontera y Algeciras (Cádiz), para acondicionarla a su paso por el Parque Natural de los Alcornocales. Su director, Felipe Oliveros, señala que las actuaciones “supusieron un sobrecoste de 90 millones de euros” y se centraron en medidas compensatorias que no gustaron nada a los ecologistas, “porque para arreglar una cosa, se estropea otra”, enfatiza Javier López.

LAS ACTUACIONES. Desde el Ministerio de Fomento se indica que se está trabajando “en numerosos frentes” y hacen especial hincapié en la obligatoriedad de los informes de impacto ambiental en las obras nuevas. Desde la SCV, se pide que estos estudios sean realizados por profesionales verdaderamente capacitados y “no como hasta ahora por becarios”.

RECOMENDACIONES CON PEROS



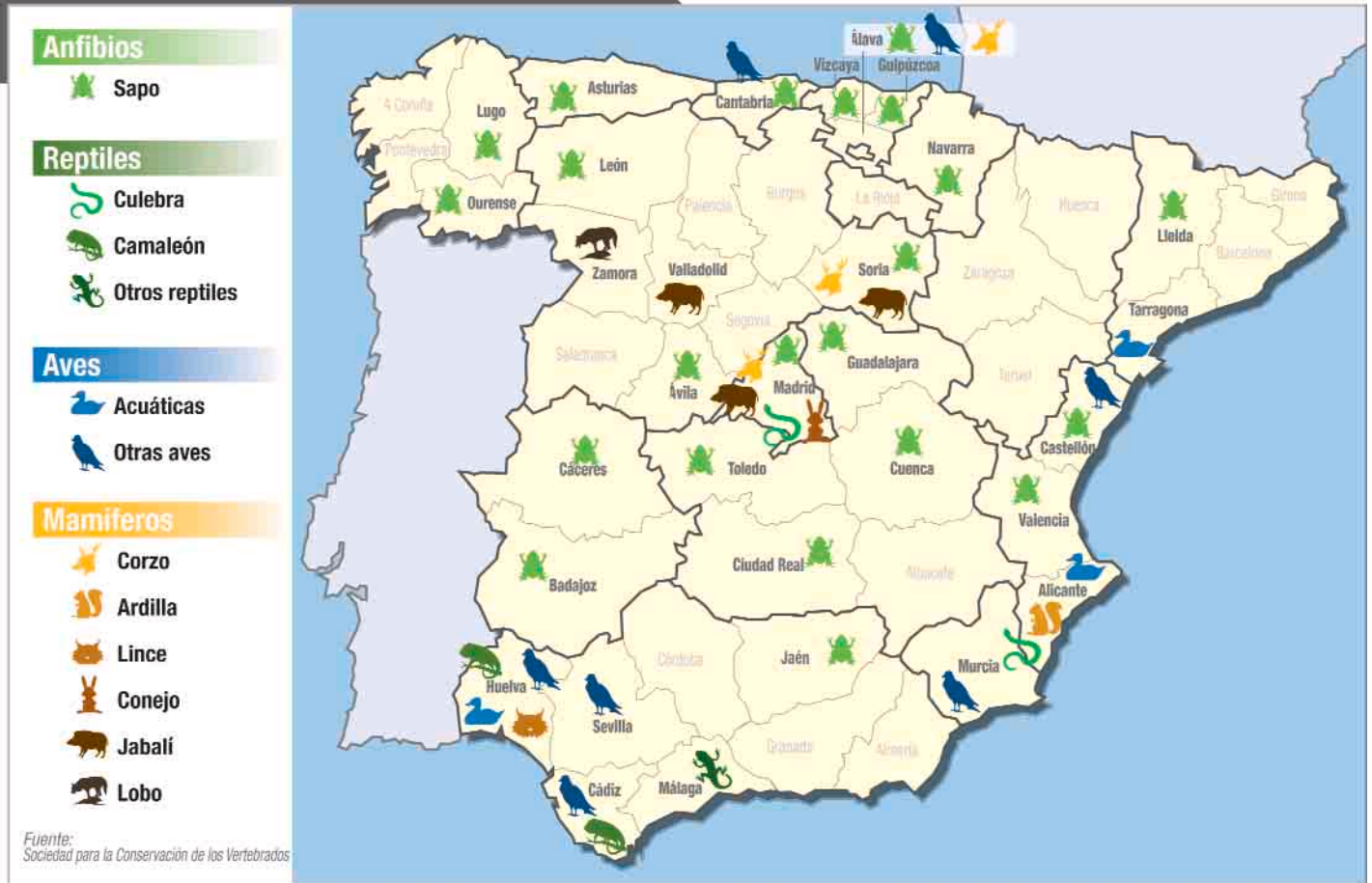
La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV) recomienda para evitar los atropellos y ayudar a los animales:

- Viajar lo menos posible en coche.
- Utilizar transportes alternativos como bicicleta o tren.
- Circular a la menor velocidad permitida.
- No utilizar vehículos de gran tamaño ni instale antenas u otros objetos salientes.
- Hacer sonar el claxon o realizar el cambio de luces para espantar a los animales.
- Retirar los animales atropellados del asfalto y ayude a los que hayan quedado atra-

pados en una carretera vallada.

Desde la Dirección General de Tráfico se matizan algunos de estos consejos porque pueden provocar situaciones de peligro:

- Al realizar un cambio de luces, hay que tener en cuenta que no se deslumbre a otro conductor.
- Evite las maniobras bruscas al intentar esquivar un animal, porque puede producir salidas de la vía o invadir el carril contrario.
- Recuerde que está prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías y que lo mejor cuando se vea un animal muerto o en peligro es avisar a la Guardia Civil para que ella tome las medidas adecuadas.



Fuentes de Fomento afirman que las realizaciones son muchas y que se está probando nuevas soluciones. Y enumeran algunas: en la N-111, entre Almazán y Luvia, en Soria, se deforestaron los márgenes de la carretera para que los animales fueran visibles. En esta misma vía, entre Almazán y Soria se han instalado las denominadas barreras de olor: unas bolas de poliespuma que son inyectadas periódicamente con una sustancia que desprende un olor mezcla de oso, lobo y hombre que asusta a los animales. Javier López también conoce algunas realizaciones de este tipo llevadas a cabo en Cataluña, pero indican que son caras y no está contrastada su eficacia: “Hay que renovarlas continuamente y pensamos que los animales acaban acostumbrándose”.

Otra de las soluciones más extendidas son los denominados reflectores: unos elementos reflectantes colocados a ambos lados de la carretera, en los que incide la luz de los faros del coche. Sin que el conductor lo perciba, estos elementos emiten una luz roja hacia el interior del campo, de modo que crea una barrera óptica de alarma que induce al animal a detenerse o a



EN ALGUNAS CARRETERAS, SEÑALES IMPREGNADAS CON UNA SUSTANCIA QUE DESPRENDE UN OLOR MEZCLA LOBO-OSO-HOMBRE ALEJAN A LOS ANIMALES

huir hacia la maleza. “Se produce un reflejo rojo que el animal –explica Fernando Moreno– interpreta que puede ser el ojo de un depredador y se asusta”. Este tipo de elemento se encuentra, por ejemplo, en la carretera A-49, entre Almonte y Matalascañas (Huelva).

FALTA MANTENIMIENTO. También se colocan vallas de diferentes características, según el animal al que se quiera proteger, en los márgenes de las carreteras. Las podemos encontrar en la NA-5330, en los alrededores de la Laguna de Pitillas (Navarra). Se trata de unas vallas de caña para que las aves ten-

gan que levantar el vuelo. O en la carretera que une Torreldones con Hoyo de Manzanares (Madrid), para proteger el habitat natural de una importante colonia de ranas. Su efectividad está probada, pero Javier López se queja de la dejadez de la Administración en su mantenimiento, que hace que con el paso del tiempo, algunas de estas barreras pierdan su eficacia, bien porque la maleza acaba cubriéndolas o porque se deterioran y los animales pueden pasar por los agujeros que se producen.

La construcción de túneles es, según Fernando Moreno, una solución con incidencia en el montante económica muy pequeña “porque se aprovechan lo que serían desagües y se hacen mayores”. Existen pasos para animales en el entorno del Parque Natural de Doñana (Huelva), pero que, explica Moreno, “no sabemos por qué, pero no son utilizados por los lince”, y para lobos en algunas autovías de Galicia, que son calificadas como “poco eficaces” desde la SCV.

Finalmente, hay una práctica poco utilizada: la colocación de nuevas señales que informen sobre un tema puntual. Fernando Moreno, matiza: “El problema con la señalización es muy complejo, la señal tiene que mandar un mensaje fácil de entender y que no haga pensar al conductor. Soy partidario de una señalización genérica; es peligroso intentar informar con señales puntuales”. ♦