Rafael Barrientos, Fernando Ascensão y Marcello D'Amico

Sobre la eficacia de las medidas destinadas a reducir atropellos de fauna

Una noticia publicada en *Quercus* sobre las actuaciones realizadas en una carretera de Extremadura para evitar atropellos de fauna salvaje da pie a una reflexión de tres especialistas en la materia sobre la eficacia de este tipo de medidas.

Un ciervo trata de cruzar una carretera del Parque Nacional de Monfragüe, junto a una señal de tráfico (foto: Javier Fernández-López).

En *Quercus* 407 (enero de 2020) aparece reseñado un caso en el que se concluye que han desaparecido los atropellos de fauna en una carretera de Extremadura tras la instalación de medidas correctoras.

Somos conscientes de que esta actuación podría efectivamente haber funcionado, tal y como se sugiere en la noticia. Sin embargo, la literatura científica nos hace ser cautelosos a la hora de celebrar la eficacia de las acciones desarrolladas si no se ha realizado un seguimiento pormenorizado del caso bajo estudio.

Imaginemos que la mortandad de nutrias (*Lutra lutra*) y meloncillos (*Herpestes ichneumon*) previa a la actuación para reducir dichos atropellos no se ha visto compensada por inmigración o reproducción de los individuos que sobrevivieron. Puede que entonces la disminución de los atropellos tras las medidas correctoras sea una simple consecuencia de la bajada de la densidad de la población. Son varios los artículos científicos que señalan que la principal variable que condiciona los atropellos de una especie es su abundancia en el entorno de la carretera.

La presencia de huellas de nutrias a ambos lados de la carretera que se argumenta en el texto para apoyar la eficacia de la actuación no es una medida precisa, ya que la abundancia de rastros se ve condicionada por múltiples factores (animales en paso, dureza del sustrato y régimen de lluvias, entre otros).

Por otro lado, estudios en otros países sugieren que las nutrias sólo dejan de usar los puentes para cruzar la carretera -y son por lo tanto atropellados- cuando el caudal se dispara por las lluvias, especialmente en pasos angostos, lo cual no parece ser el caso de la carretera que cruza los arrozales extremeños. Mientras tanto, una reciente revisión concluyó que la instalación de reflectores similares a los usados en dicha actuación sólo redujo un 1% los atropellos de fauna, siendo por tanto una medida poco eficaz.

Para una adecuada evaluación de la eficacia de las medidas correctoras sería necesario comparar la mortandad antes y después de la actuación, además de incluir *puntos control* donde no se realice mitigación alguna. El objetivo de dicho diseño sería confirmar que la eventual reducción de los atropellos de animales es debida a las medidas adoptadas y no a otros factores que puedan afectar a la abundancia de la fauna.

Muestreos sistemáticos en las carreteras en busca de atropellos permitirían tener una información de base con la que identificar puntos negros (y sus variaciones espacio-temporales), al tiempo que actuarían como *controles* para calibrar la eficacia de las medidas de mitigación.

Dicho esto, celebramos que las administraciones con competencias en la materia tomen medidas para reducir los atropellos de fauna, más aún en el escenario de la actual crisis económica, que hace que cada día sea más complejo luchar contra la pérdida de biodiversidad que sufre nuestro entorno.

Autores

Rafael Barrientos (rbarrientos@ucm.es), **Fernando Ascensão** y **Marcello D'Amico** integran un grupo de investigación sobre ecología de carreteras en la Universidad Complutense de Madrid, el Centro para la Ecología, Evolución y Cambios Ambientales de la Universidad de Lisboa y el Centro de Investigación en Biodiversidad y Recursos Genéticos (CIBIO/InBio) de la Universidad de Oporto.

Más información

Fernando Ascensão y otros autores (2019). Beware that the lack of wildlife mortality records can mask a serious impact of linear infrastructures. *Global Ecology and Conservation*, 19: e00661.