

¿Por qué murieron atropellados más lince que nunca el año del confinamiento?

lavanguardia.com/natural/fauna-flora/20210628/7556558/murieron-atropellados-lince-nunca-ano-pandemia.html

Fauna amenazada

Tras bajar el tráfico, los animales se confiaron y 57 murieron en la carretera el año 2020



Lince Odrina, que suele criar en Ciudad Real, en el llamado Territorio Lince de WWF

El goteo de muertes por atropello es la otra cara de la moneda del exitoso programa de reintroducción del lince ibérico en la Península, que alcanzó los 1.111 ejemplares en libertad según el censo de 2020. El número de animales fallecidos en accidentes en carretera ascendió a 57 el año pasado, un 39% más que en 2019 (41).

El confinamiento y la reducción del tráfico en el año de la pandemia no solo no tuvo efectos beneficiosos en cuanto a la mortalidad, sino que comportó más bien consecuencias negativas. Los expertos de la Junta de Andalucía estiman que, tras un descenso inicial del tráfico, los lince debieron acostumbrarse a cruzar las carreteras, pero en la desescalada esa mayor confianza actuó en su contra y fue una trampa mortal

El número de lince atropellados batió el año pasado un récord y es motivo de preocupación por parte de los responsables del programa de reintroducción de este animal. La expansión territorial del lince hace que se adentre en zonas más fragmentadas donde abundan los peligros. Los censos prueban su mayor omnipresencia. Pero el porcentaje de atropellos en 2020 creció más (un 39%) que sus poblaciones (un 33%).

Los nuevos planes para introducir el lince persiguen conectar los núcleos existentes mediante corredores ecológicos, lo que hace presagiar que en el futuro habrá más muertes en la carretera. "No podemos tener los lince cercados con una valla en Doñana", dice un biólogo que conoce bien estos planes.

En el año de la pandemia

La elevada tasa de mortalidad anual por atropello de los lince del 2020 sorprende por cuanto se dio paradójicamente el año en que los ciudadanos estuvieron confinados en sus casas entre marzo y mayo, cuando se redujo el tráfico.

En la fase más dura de confinamiento (marzo-mayo), la tasa de mortalidad por atropello fue similar a la de años anteriores, cuando lo esperable -dada la reducción del tráfico- hubiera sido que se redujera.

Pero lo que ha sido especialmente llamativo ha sido el incremento de esa tasa a partir de mayo (2020) coincidiendo con la desescalada.

Una posible explicación, para los expertos de la Junta andaluza, es que el efecto disuasorio o imagen de barrera que genera en la fauna el tráfico en determinadas carreteras se debió desvanecer. La ausencia de vehículos provocó un espejismo a los lince.

“Durante el confinamiento, la drástica disminución en el volumen de tráfico de la mayoría de las carreteras ha podido ocasionar una disminución del efecto barrera de estas infraestructuras y dar lugar a un mayor número de cruces por parte de la fauna silvestre en estos tramos; y por lo tanto, en el momento en el que el volumen de tráfico volvió a valores similares a los previos al confinamiento, el número de atropellos se vio incrementado. Hay que hacer un análisis más detallado de este fenómeno”, señalan los expertos de la Junta de Andalucía.

LOS LUGARES CON MAYORES POBLACIONES DE LINCES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

● Zonas de lincos en Andalucía ● Reintroducción fuera de Andalucía



Fuente: Proyecto Life+Iberlynce.

LA VANGUARDIA

a

Todo ello coincide con el éxito del programa de reintroducción. La Península ibérica cuenta ya con 1.111 ejemplares de lincos en libertad son 12 veces más que el número de individuos que pervivían en el 2002 cuando sólo quedaban 94 y arrancó el programa para salvarlos de una desaparición que se veía inminente. El lince (*Lynx pardinus*) es una especie en peligro de extinción cuya recuperación constituye un ejemplo de éxito singular en un programa de recuperación de una especie.



Señalización, vallas o pasos son algunas de las acciones para prevenir atropellos
LV

Actuar en los puntos negros

Para evitar atropellos, los responsables del programa de reintroducción del lince en Andalucía concentran sus actuaciones atendiendo a la probabilidad de que estos se repitan en determinados cruces donde hay más atropellos contabilizados.

Lo que se hace es dar prioridad a los denominados puntos negros, bajo la premisa de que “aumentando la seguridad de las carreteras se asegura una contribución significativa a la reducción del riesgo”.

La Junta de Andalucía ha evaluado en los últimos años un total de 62 infraestructuras de transporte (carreteras, vías) con una longitud de 1.207 kilómetros y sobre esa evaluación ha hecho propuestas para actuar en 39 de estos lugares.



Vallado en una carretera andaluza para prevenir el cruce de los felinos
LV

Pasos, vallas...

Estas actuaciones, en diferente grado de ejecución, incluyen la creación o adecuación de pasos para fauna, la instalación de cerramientos en las vías para impedir el paso, la colocación de avisos a los conductores o la señalización de la reducción de velocidad. Una vez identificados los puntos negros donde la actuación se considera más prioritaria se procede a su corrección; y posteriormente, se supervisa la eficacia de los trabajos de adecuación.

Las infraestructuras son competencia de diferentes administraciones, estatal, autonómica y local, por lo que se requiere trabajar en coordinación con todas ellas.

El aumento del número de lince y su área de presencia aumenta el riesgo de atropellos, de manera que en ocasiones se detectan accidentes en los lugares más absolutamente imprevisibles, como demuestra el caso del atropello de un ejemplar que se dio en una carretera de Almería.

Peligro para los ocupantes del vehículo

La reintroducción del lince se efectúa en espacios amplios, en ecosistemas mediterráneos propicios, y donde el animal puede disponer de presas (conejos), pero los atropellos son consecuencia de infraestructuras lineales que fragmentan el hábitat natural y provocan colisiones entre vehículos y la fauna silvestre. Estas colisiones no solo ocasionan daños en la fauna silvestre, sino que, dependiendo del tamaño del animal, pueden incluso tener graves consecuencias en los ocupantes de los vehículos.

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible participa en un proyecto para combatir los atropellos mediante tecnología muy novedosa (que incluye el programa *Life Safe Crossing*), que incorpora dispositivos de alerta y disuasión, destinados a prevenir los riesgos de colisión de tráfico con la fauna silvestre en general. Este proyecto persigue también favorecer la conectividad entre las áreas de campeo del animal través de la readaptación de los pasos superiores e inferiores y las intervenciones en las márgenes de las carreteras.

En este sentido está también prevista la instalación de paneles de información en carreteras, específicamente diseñados para mejorar la conciencia sobre los accidentes viales con la fauna silvestre. En principio las acciones serán ejecutadas en el espacio natural de Doñana, y en el área de Guadalmellato (Cordoba), -carreteras A-3001 y A-421-, de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía.

En la actualidad, la Junta de Andalucía está trabajando en las carreteras A-301 (A-6107) y A-312; y estudia posibles actuaciones para la disminución de atropellos en la provincia de Jaén (La Carolina, Vilches, Arquillos, Úbeda y Linares) así como en la carretera A-481, en los municipios de Chucena e Hinojos (Huelva) y en Villamanrique de la Condesa (Sevilla), entre otros lugares.

Por otra parte dentro del nuevo Proyecto Life ahora en curso, la zona de Sierra Arana (en Granada) ha sido seleccionada como nueva área de reintroducción, por tener gran potencial para el lince ibérico (ya se han avistado varios ejemplares de la especie). Pero para atenuar la peligrosidad de la carretera autonómica A-308 (Iznalloz-Darro), se actuará preventivamente en un tramo de unos 25 kilómetros de longitud con diversas soluciones: vallado longitudinal, la adecuación de algunos pasos de fauna donde hay obras de drenaje y pasos elevados sobre cauces públicos ya existentes.

La Junta también tiene previsto organizar y colaborar con la Dirección General de Tráfico en la realización de cursos dirigidos a los profesores de formación vial y directores de escuelas de conductores. Para ello, se creará una unidad específica y se elaboraran materiales didácticos fácilmente replicables y utilizables por el profesorado de autoescuelas con sus alumnos.

Velocidad excesiva, la gran enemiga

Los expertos destacan que la eficacia de todas estas medidas dependen en cierta medida de la implicación de los ciudadanos. En algunos casos, “aunque se han instalado vallados de exclusión y encauzamiento a pasos de fauna, en la mayoría de los casos, dichos vallados tienen varias cancelas de acceso a caminos y/o fincas; y si estas cancelas no se mantienen cerradas por parte de los usuarios, o si dichas cancelas son robadas, la efectividad del vallado se reduce significativamente”.



Señalización para evitar atropellos
REDACCIÓN / Otras Fuentes

Igualmente, se requiere que los usuarios respeten los límites de velocidad establecidos al menos en los tramos más sensibles. “Ha habido tramos en los que se han acometido diversas medidas de adecuación, como pasos de fauna, instalación de vallados y demás; y aun así, continúan teniendo una tasa elevada de atropellos”, señalan fuente de la Junta.

Las mediciones de velocidad en estos tramos han revelado que el 85% de los usuarios de esas carreteras han sobrepasado en más del 40% el límite de velocidad establecido para esos tramos. Así, en tramos cuya velocidad máxima genérica es de 60 Km/h se han registrados velocidades medias de 86 km/h.

“Evidentemente, este incremento en la velocidad por encima de los valores establecidos para dicho tramo disminuye, e incluso puede anular los efectos de las medidas ejecutadas para evitar los atropellos de fauna silvestre”, alertan las mismas fuentes.