



MINISTERIO
DE CIENCIA, INNOVACIÓN
Y UNIVERSIDADES



CSIC

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



Estación
Biológica
Doñana

NOTA DE PRENSA

Uno de cada tres atropella las carreteras percibido p ciencia

- Los animales pueden morir por las heridas lejos de las carreteras, rebotar lejos por el choque o quedar retenidos por el vehículo, lo que complica su localización y registro.
- El estudio ha sido realizado por la Estación Biológica de Doñana dentro del Proyecto SAFE para evaluar la mortalidad de fauna en las carreteras españolas.



Codorniz común atropellada en una carretera de la provincia de Sevilla // Foto: Jacinto Román



ESTACIÓN BIOLÓGICA DE DOÑANA ò CSIC
COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN
prensa@ebd.csic.es
(+34) 955 14 94 16

C/ AMERICO VESPUCIO, Nº 26
41092 SEVILLA (ESPAÑA)
TEL. : (34) 954 466700
FAX: (34) 954 621125

Sevilla, 13 de abril de 2024. Un equipo científico liderado por la Estación Biológica de Doñana y CSIC ha estimado que algo más de un tercio de las observaciones de animales atropellados no se estarían registrando en los estudios sobre mortalidad de fauna, debido a que la ubicación de los cadáveres tras el atropello puede dificultar su localización. Esta investigación está vinculada con el Proyecto SAFE de ciencia ciudadana, que busca evaluar la mortalidad de fauna en las carreteras españolas. Esta iniciativa está impulsada por el Ministerio de Transformación Ecológica y Reto Demográfico (MITECO) en colaboración con las principales sociedades españolas de vertebrados terrestres, SECEM, SEO/BirdLife y AHE.

La mortalidad por atropello puede ser una causa muy importante para las poblaciones animales, hasta el extremo de que existen especies enteras que pueden verse amenazadas por este impacto. Esto se ha demostrado en un estudio realizado por la Estación Biológica de Doñana y CSIC, en colaboración con el Proyecto SAFE de ciencia ciudadana. Es un problema que aún no llegamos a entender bien, pero debido a que la información que podemos recoger sólo procede de la localización de los cadáveres de los animales una vez atropellados, pero esta información es sólo una pequeña parte del problema real y presenta importantes sesgos que, si no los tenemos en cuenta, distorsionan la magnitud y relevancia del impacto en las distintas especies.

Los estudios de mortalidad de fauna suelen estar centrados en el registro de cadáveres avistados en las carreteras y, en ocasiones en sus márgenes. Sin embargo, el animal atropellado no siempre permanece en el lugar de la colisión, lo cual dificulta e incluso imposibilita su registro. Su muerte puede ocurrir con posterioridad en otro lugar diferente al del choque por heridas derivadas de él o puede suceder que el animal rebote como consecuencia del atropello fuera de la zona de búsqueda. También es posible que el cadáver quede atrapado en el vehículo, normalmente en la rejilla del radiador y, por lo tanto, sea alejado de la zona de colisión.

Algunas especies son más difíciles de detectar que otras

Una de las partes más complicadas de estos estudios es reunir una base de datos muy complicada de consultar. Según Jacinto Román. Para llevar a cabo esta investigación, se realizaron 150 observaciones directas de atropellos causados de forma accidental por miembros del propio equipo científico o avistados durante la conducción. Justo después del atropello, los investigadores paraban el vehículo y registraban el destino final del animal. Detectaron que casi el 40% de los animales atropellados no terminaron en la carretera.

Los resultados del estudio sugieren, además, que en un típico muestreo de atropellos puede ser difícil encontrar algunas especies más que otras. En algunos casos, puede resultar incluso imposible. Por ejemplo, es más habitual que sean los vertebrados no voladores de tamaño medio y grande, como carnívoros y ungulados, los que reciban lesiones graves que pueden provocarle la muerte tiempo después lejos de las carreteras. En lo que respecta a los vertebrados voladores pequeños, como aves paseriformes y murciélagos, las dificultades para localizar los cadáveres tendrían que ver más con el efecto rebote que provocaría el choque contra el vehículo o con la posibilidad de quedar retenidos por el vehículo.

La principal consecuencia de estos resultados es que finalmente podemos entender algo que se sospechaba desde hace tiempo: los estudios de atropello de fauna, tal y como se han llevado a cabo hasta ahora, pueden conllevar un importante sesgo. Es un primer paso para mejorar tanto la planificación de medidas de mitigación como las estimas de cuantos animales se mueren realmente en carreteras, que es el objetivo principal del Proyecto SAFE, concluye.

Referencia:

Jacinto Román, Carlos Rodríguez, Alberto García-Rodríguez, Irati Diez-Virto, Carlos Gutiérrez-Expósito, Fernando Jubete, Maria Paniw, Miguel Clavero, Eloy Revilla, Marcello D'Amico. **Beyond crippling bias: Carcass-location bias in roadkill studies.** *Conservation Science and Practice.* <https://doi.org/10.1111/csp2.13103>

