



24/10/2024

## La gestió del conflicte entre fauna i carreteres, protagonista del segon debat del projecte HidroNet Baix Ter



Aquest octubre s'ha dut a terme el segon debat públic amb experts i especialistes del projecte «HidroNet Baix Ter» sobre les accions per reduir els riscos d'atropellament i accidents amb animals.

La inauguració de la jornada ha tingut lloc a la Biblioteca Mar de Llibres de l'Estartit i hi han intervingut: Míriam Lanero, diputada de Programes Europeus de la Diputació de Girona; Jordi Colomé, alcalde de Torroella de Montgrí; Josep López, alcalde d'Ullà; Jaume Fontdevila, alcalde de Gualta; Carme Rosell i Luis M. Fernández, tècnics de l'empresa Minuartia.

El debat ha comptat amb l'assistència d'una vintena de persones i ha estat dinamitzat per la consultoria ambiental Minuartia, que al llarg dels darrers mesos ha avaluat la situació i ha fet una proposta de mesures concretes per a les carreteres GI-641, entre el límit est del nucli urbà de Torroella de Montgrí i el nucli de l'Estartit, i C-31, al terme municipal d'Ullà. Aquesta proposta es pot trobar al lloc web d'aquest projecte NextGenerationEU.

Les diferents ponències han tractat sobre les infraestructures lineals existents, com les carreteres i les tanques, que tenen un fort impacte sobre la biodiversitat, ja que fragmenten els hàbitats naturals. En els darrers anys ha aparegut un nou camp de coneixement anomenat ecologia de carreteres, que estudia el fenomen, així com altres efectes negatius no tan evidents (sorolls, llums, contaminació...).

D'una banda, els passos de fauna \_que ja comencen a comptar amb un desenvolupament normatiu\_ representen una estructura de connectivitat clau entre boscos, conreus i rius que beneficien tant la natura com les activitats humanes. N'hi ha de tota mena i condició: des de grans aqüeductes que permeten una connexió total fins a petits drenatges.

D'altra banda, pel que fa als amfibis, que són molt vulnerables perquè necessiten creuar les carreteres durant el seu cicle reproductiu i es mouen lentament, a la zona d'estudi s'ha detectat que els més afectats per atropellament són el gripau corredor, les granotes pintada i verda i la reineta.

Durant la sessió, s'han presentat les característiques i prescripcions dels passos de fauna per a la petita fauna terrestre \_incloent-hi el turó europeu, una de les espècies més amenaçades\_, que caldria situar en bateria i amb estructures de guiatge, molt necessàries per als amfibis, tal com ho és el fet que no es trobin amb obstacles ni en accessos ni durant el trajecte, ja que, tot i no ser exigents, per la seva manera de moure's els costa molt fer marxa enrere.

S'hi ha destacat que sobre el terreny hi ha diversos punts en els quals s'han de retirar sediments i segar la vegetació perquè els drenatges existents facin la seva funció de connectivitat verda, mentre que en d'altres llocs seria facultatiu l'eliminació d'elements de formigó o la col·locació d'estructures de guiatge, que poden ser de materials diversos mentre compleixin certes característiques com que siguin opacs i no grimpables.

Tanmateix, dur a terme de forma periòdica un manteniment i fer el seguiment dels atropellaments és igualment important per prendre decisions i corregir aquells punts més conflictius.

La darrera part de la conferència s'ha centrat en els ungulats. La població de senglars i, sobretot, de cabirols es troba en creixement des de fa una dècada i són responsables de bona part d'accidents viaris a les carreteres de baixa capacitat i locals en les quals no és viable ni racional perimetrar-les, cosa que representa un nombre elevat de pèrdues majoritàriament materials.

En aquest cas, les carreteres analitzades, en especial la GI-641, presenten paràmetres habituals d'accidents amb senglars concentrats durant els mesos d'octubre i novembre, amb la particularitat que també hi ha puntes de sinistralitat durant l'estiu \_es troben en una zona d'estiuieg amb més trànsit i els animals baixen a la plana per menjar i beure.

Com que s'ha constatat que la densitat d'accidents està molt concentrada en uns trams i punts quilomètrics concrets, una solució que es proposa per augmentar la seguretat viària és la senyalització d'avertiment. Darrerament s'ha generat tot un mercat al voltant de les anomenades barreres virtuals, que són uns sistemes que avisen conductors i animals quan coincideixen a la carretera; si bé és cert que poden funcionar durant els primers anys, hi ha molts models de reflectors als quals els animals s'habituen ràpidament.

En aquest debat s'han proposat balises sensores que combinin flaixos i senyals acústics no repetitius i significatius per als animals, que s'activarien preventivament en cas de col·lisió vehicle-animat. Igualment, allà on sigui possible, cal condicionar i mantenir nets corriols, canals i cursos fluvials dels marges i laterals de les carreteres que condueixin la fauna més gran cap als desguassos existents perquè puguin travessar les carreteres.

El projecte «HidroNet Baix Ter», estratègia de prevenció de les inundacions i foment de la biodiversitat aquàtica a partir de superfícies de laminació a la xarxa hídrica del curs baix del riu Ter, compta amb el suport de la Fundación Biodiversidad, FSP, del Ministeri per la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO), dins la convocatòria de subvencions per al foment d'actuacions dirigides a la restauració d'ecosistemes fluvials i a la reducció del risc d'inundació en els entorns urbans espanyols a través de solucions basades en la natura. La convocatòria correspon a l'any 2021 i forma part del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR) finançat per la Unió Europea - NextGenerationEU.