



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

20 MAY. 2026 15:46:20

Entrada **115405**

PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA

Competencia
Subcompetencia
Tipo Expediente

Competencias de la Cámara
Control e información
184-Pregunta al Gobierno con
respuesta escrita.

Fdo.: Júlía BOADA DANÉS
Diputada

Fdo.: Fèlix ALONSO CANTORNÉ
Diputado

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, Júlia Boada Danés y Fèlix Alonso Cantorné, diputada adscrita y diputado adscrito al grupo parlamentario Plurinacional SUMAR, formulan las siguientes preguntas al Gobierno para su respuesta por escrito.

Todo paso de vía de transporte, sea de la naturaleza que sea, conlleva un impacto en el entorno, en la biodiversidad y una posible la fragmentación de los hábitats. La importancia de ello queda plasmada también en las *Prescripciones técnicas para el diseño de paso de fauna, vallados perimetrales y otras medidas para favorecer la biodiversidad en infraestructuras de transporte*, revisada en 2025: “Sobre esta base técnica se han construido en España miles de pasos de fauna, que contribuyen a favorecer la conectividad ecológica y reducir los efectos de la fragmentación de hábitats causada por vías de transporte. Estas estructuras constituyen piezas clave de la ‘infraestructura verde’, que la Comisión Europea y la Estrategia Nacional de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas (MITERD, 2021) definen como una red coherente y estratégicamente planificada de áreas naturales y seminaturales y otros elementos medioambientales, diseñada y gestionada para mejorar la conectividad y proporcionar servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad”. Este documento sirve para la redacción de los estudios y proyectos de nuevas infraestructuras y mejora de las vías en funcionamiento, “incluyendo los proyectos de desfragmentación destinados a mejorar la permeabilidad y reducir el riesgo de atropello de fauna silvestre y los accidentes que conlleva”.

De hecho, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Carreteras, ya trabaja para la reducción de los impactos con la fauna, con soluciones de ingeniería y medidas sostenibles. Entre las medidas se aplican la construcción de túneles para que la fauna mantenga sus corredores naturales, viaductos y puentes sobre cauces y vaguadas, pasos específicos para la fauna, instalación de vallados, etc. En 2024, la DGT contabilizó 36.087 siniestros con implicación de animales. No existe un registro

de los animales atropellados. Es por ello que el MITECO impulsó el *proyecto SAFE, Stop Atropellos de Fauna en España*, con personas voluntarias que generan observaciones de animales atropellados y que se completa con el Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats por Infraestructuras de Transporte.

Un ejemplo claro de la fragmentación de los hábitats se encuentra en el tramo de la carretera N-260 entre Llançà i Vilajuïga (Girona). En esta zona se han constatado atropellamientos de animales. Justo después de este tramo empieza el protocolo TEFIVA (Tramos de Especial Frecuencia de Incidentes Viales con Animales), un procedimiento para la identificación de tramos señalizados con advertencia de peligro por presencia de animales y un panel indicativo de la longitud afectada, para que los usuarios puedan identificar que están circulando por uno de estos tramos y tomar las debidas precauciones.

¿Está valorando el Gobierno incluir el tramo de la carretera N-260 entre Llançà y Vilajuïga (Alt Empordà, Girona) como tramo TEFIVA? ¿Y como proyecto de desfragmentación del hábitat?

¿Qué valoración hace el Gobierno de los resultados que dan los tramos TEFIVA? En el caso del tramo de la carretera N-260 entre Llançà y Vilajuïga, ¿valora otro tipo de señalizaciones o la construcción de pasos de fauna?

¿Qué datos tiene el Gobierno sobre la fauna colindante, su fragmentación del hábitat y el peligro que supone tanto para la fauna como para los conductores de este tramo de carretera?

Además del proyecto SAFE, ¿tiene el Gobierno datos coordinados con las comunidades autónomas y los municipios que puedan agilizar la detección de zonas con fragmentación del hábitat? En caso de que no sea así, ¿tiene intención de impulsar esta coordinación? En caso de que sea así, ¿puede facilitarlos?

¿Qué proyectos de desfragmentación del hábitat está llevando a cabo el Gobierno en las vías de su titularidad en Catalunya? En caso de que existan, ¿pueden especificar los tramos, el tipo de actuación y si existe convenio y colaboración con otras administraciones públicas?

¿El Gobierno está estudiando nuevas medidas digitales e innovadoras para proteger la biodiversidad cercana a las vías y las vidas de los conductores, además de la señalización incluida en el protocolo TEFIVA?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 20 de mayo de 2026

Júlia Boada Danés
Diputada

Fèlix Alonso Cantorné
Diputado

A LA MESA DEL CONGRÉS DELS DIPUTATS

A l'empara de l'establert a l'article 185 i següents del Reglament del Congrés dels Diputats, Júlia Boada Danés i Fèlix Alonso Cantorné, diputada adscrita i diputat adscrit al grup parlamentari Plurinacional SUMAR, formulen les següents preguntes al Govern per a la seva resposta per escrit.

Tot pas de via de transport, sigui de la naturalesa que sigui, comporta un impacte a l'entorn, a la biodiversitat i una possible la fragmentació dels hàbitats. La importància d'això queda plasmada també en les *Prescripcions tècniques per al disseny de pas de fauna, tancaments perimetrals i altres mesures per a afavorir la biodiversitat en infraestructures de transport*, revisada en 2025: “Sobre aquesta base tècnica s'han construït a Espanya milers de passos de fauna, que contribueixen a afavorir la connectivitat ecològica i reduir els efectes de la fragmentació d'hàbitats causada per vies de transport. Aquestes estructures constitueixen peces clau de la ‘infraestructura verda’, que la Comissió Europea i l'Estratègia Nacional d'infraestructura verda i de la connectivitat i restauració ecològiques (MITERD, 2021) defineixen com una xarxa coherent i estratègicament planificada d'àrees naturals i seminaturals i altres elements mediambientals, dissenyada i gestionada per a millorar la connectivitat i proporcionar serveis ecosistèmics i protegir la biodiversitat”. Aquest document serveix per a la redacció dels estudis i projectes de noves infraestructures i millora de les vies en funcionament, “incloent-hi els projectes de desfragmentació destinats a millorar la permeabilitat i reduir el risc d'atropellament de fauna silvestre i els accidents que comporta”.

De fet, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Direcció General de Carreteres, ja treballa per a la reducció dels impactes amb la fauna, amb solucions d'enginyeria i mesures sostenibles. Entre les mesures s'apliquen la construcció de túnels perquè la fauna mantingui els seus corredors naturals, viaductes i ponts sobre llits i tàlvegs, passos específics per a la fauna, instal·lació de closos, etc. El 2024, la DGT va comptabilitzar 36.087 sinistres amb implicació

d'animals. No existeix un registre dels animals atropellats. És per això que el MITECO va impulsar el projecte *SAFE, Stop Atropellaments de Fauna a Espanya*, amb persones voluntàries que generen observacions d'animals atropellats i que es completa amb el Grup de Treball de Fragmentació d'Hàbitats per Infraestructures de Transport.

Un exemple clar de la fragmentació dels hàbitats es troba en el tram de la carretera N-260 entre Llançà i Vilajuïga (Girona). En aquesta zona s'han constatat atropellaments d'animals. Just després d'aquest tram comença el protocol TEFIVA (Trams d'Especial Freqüència d'Incidents Viaris amb Animals), un procediment per a la identificació de trams senyalitzats amb advertiment de perill per presència d'animals i un panell indicatiu de la longitud afectada, perquè els usuaris puguin identificar que estan circulant per un d'aquests trams i prendre les degudes precaucions.

Està valorant el Govern incloure el tram de la carretera N-260 entre Llançà i Vilajuïga (Alt Empordà) com a tram TEFIVA? I com a projecte de desfragmentació de l'hàbitat?

Quina valoració fa el Govern dels resultats que donen els trams TEFIVA? En el cas del tram de la carretera N-260 entre Llançà i Vilajuïga, valora un altre tipus de senyalitzacions o la construcció de passos de fauna?

Quines dades té el Govern sobre la fauna del voltant, la seva fragmentació de l'hàbitat i el perill que suposa tant per a la fauna com per als conductors d'aquest tram de carretera?

A més del projecte SAFE, té el Govern dades coordinades amb les comunitats autònomes i els municipis que puguin agilitzar la detecció de zones amb fragmentació de l'hàbitat? En cas que no sigui així, té intenció d'impulsar aquesta coordinació? En cas que sigui així, pot facilitar-los?

Quins projectes de desfragmentació de l'hàbitat està duent a terme el Govern a les vies de la seva titularitat a Catalunya? En cas de que existeixin, poden especificar els trams, el tipus d'actuació i si existeix conveni i col·laboració amb altres administracions públiques?

El Govern està estudiant noves mesures digitals i innovadores per a protegir la biodiversitat pròxima a les vies i les vides dels conductors, a més de la senyalització inclosa en el protocol TEFIVA?

Palau del Congrés dels Diputats

Madrid, 20 de maig de 2026

Júlia Boada Danés

Diputada

Fèlix Alonso Cantorné

Diputat