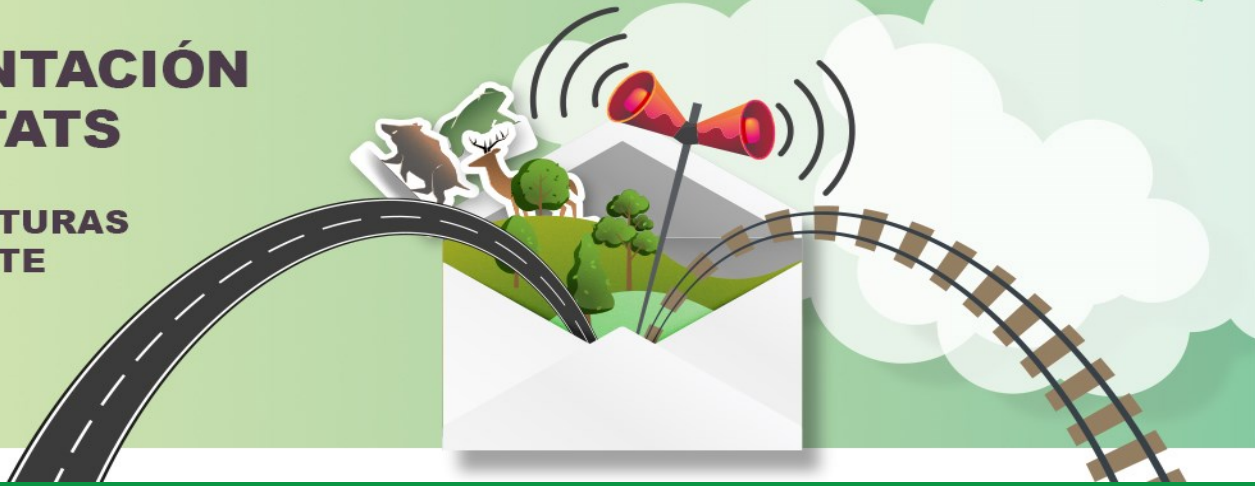




FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS

CAUSADA POR INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE



Boletín-e · número 30 · julio 2026

Editorial	Grupo de trabajo	Noticias	Publicaciones	Congresos y jornadas	Documentos del grupo de trabajo	Boletines anteriores
---------------------------	----------------------------------	--------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	---	--------------------------------------

EDITORIAL



Este segundo semestre de 2026 está marcado por un hito de primer orden en la implementación de la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats Afectados por Infraestructuras Lineales de Transporte (EDHILT): la aprobación de su primer Programa de Trabajo en la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente celebrada el 22 de junio de 2026, cuya publicación en el BOE está próxima. Este paso consolida la ejecución de las medidas previstas para el periodo 2025–2029. En este mismo contexto, el 25 de junio se publicó en el BOE el II Programa de Trabajo de la AGE de la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (ENIVCRE) para el periodo 2025–2027, con 86 acciones estructuradas en ocho metas estratégicas, incorporando la coordinación explícita con el I PT de la EDHILT.

En el ámbito de la cooperación institucional, destaca la celebración el 3 de junio de la 30ª reunión anual del Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte, que ha servido para compartir experiencias, presentar los avances de los principales proyectos en curso y continuar impulsando documentos técnicos de referencia sobre materias emergentes, como la gestión de especies exóticas invasoras o la conservación de polinizadores en los márgenes de las infraestructuras lineales.

La mejora de la conectividad ecológica sigue traducándose en actuaciones concretas sobre el terreno. Un ejemplo destacado son las medidas desarrolladas en el área de reintroducción del lince ibérico en el Cerrato palentino, donde la adecuación de pasos inferiores, la instalación de vallados y otras actuaciones complementarias contribuyen a reducir la mortalidad por atropello y a favorecer la consolidación de una nueva población de esta especie emblemática en el norte peninsular.

Este número pone también de relieve la importancia de seguir ampliando la base científica que sustenta la toma de

decisiones. Los trabajos desarrollados sobre el impacto de las carreteras en los insectos polinizadores aportan nuevos datos sobre un grupo fundamental para el funcionamiento de los ecosistemas y tradicionalmente menos estudiado en el ámbito de la ecología del transporte. Del mismo modo, los estudios sobre el uso de pasos de fauna por parte de los murciélagos contribuyen a mejorar el conocimiento sobre la eficacia de estas estructuras para distintos grupos de especies y a perfeccionar las metodologías de seguimiento y evaluación.

La innovación continúa desempeñando un papel cada vez más relevante en este ámbito. La publicación de nuevas herramientas y manuales técnicos, como el dedicado a la bioingeniería del paisaje en infraestructuras lineales de transporte, muestra el potencial de las soluciones basadas en la naturaleza para compatibilizar la funcionalidad de las infraestructuras con la restauración ecológica y la mejora del paisaje.

Asimismo, la aplicación de la EDHILT continúa avanzando mediante la identificación de nuevas actuaciones prioritarias en la Red de Carreteras del Estado. Estos trabajos permiten transformar los objetivos estratégicos en intervenciones concretas orientadas a reducir el efecto barrera de las infraestructuras y mejorar la conectividad ecológica a escala territorial.

Queremos agradecer una vez más la colaboración de todas las administraciones, entidades científicas y profesionales que contribuyen a este esfuerzo colectivo. La experiencia acumulada, el intercambio de conocimiento y el compromiso compartido siguen siendo elementos esenciales para avanzar hacia unas infraestructuras de transporte más permeables, resilientes y compatibles con la conservación de la biodiversidad.



Durante los últimos meses, el Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte (GTFHT) ha dado por concluida la revisión y envío de aportaciones a los documentos de "Directrices para la identificación y propuesta de medidas de control de Especies Exóticas Invasoras de flora que proliferan en los márgenes de vías de transporte" y "Orientaciones para la gestión de polinizadores y otros invertebrados en márgenes de infraestructuras lineales de transporte".

Por otro lado, el pasado 3 de junio de 2026 se celebró la reunión anual del GTFHT, en la que participaron 50 técnicos, de los cuales 30 asistieron de forma presencial y 20 por vía

telemática.

Durante la reunión se presentaron las principales actuaciones que el MITECO está desarrollando en el marco del Programa de Trabajo de la EDHILT. Además, se expusieron el estado de desarrollo del Inventario estatal de pasos de fauna, los criterios establecidos para la selección de estructuras transversales óptimas para su adaptación como pasos de fauna, así como los avances de los proyectos "STOP Atropellos de Fauna" e "Identificación y evaluación de las áreas no fragmentadas por carreteras en España".

Las diferentes administraciones participantes también tuvieron la oportunidad de compartir y poner en común las actuaciones más relevantes que están llevando a cabo.

NOTICIAS

Medidas de reducción de la mortalidad por atropello y desfragmentación del hábitat en el área de reintroducción del lince ibérico en el Cerrato palentino

La Junta de Castilla y León ha llevado a cabo un conjunto de actuaciones destinadas a reducir la mortalidad por atropello y mejorar la permeabilidad de la red viaria en el área de reintroducción del lince ibérico (*Lynx pardinus*) en el Cerrato palentino (Palencia), el primer núcleo poblacional de la especie en el norte de la península Ibérica. El Cerrato está flanqueado por las autovías A-67 y A-62, y atraviesa-



Detalle del cerramiento de la carretera P-405 en una de las embocaduras hacia un paso de fábrica.

do por varias carreteras regionales, cuya permeabilidad resulta determinante para asegurar la conectividad intrapoblacional y el éxito de la reintroducción.

Como paso previo al inicio del proyecto de reintroducción, se realizaron trabajos de inventario y seguimiento de mesocarnívoros atropellados en la red viaria de la zona, con el objetivo de identificar tramos de elevada peligrosidad. A partir de estos resultados, se acometieron trabajos de desbroce en las zonas de dominio público de la P-405 para mejorar la visibilidad de los conductores y facilitar la detección anticipada de animales en los márgenes de la calzada. Paralelamente, se

procedió a la limpieza y adecuación de pasos inferiores existentes en las carreteras P-405 y P-412, en colaboración con la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Palencia.

Tras la liberación de los primeros ejemplares en 2025, el análisis de los datos de seguimiento obtenidos mediante collares GPS-GSM ha permitido identificar las zonas más frecuentadas por los lince y los puntos de mayor riesgo de atropello, orientando así la priorización de nuevas actuaciones preventivas. Entre las medidas ejecutadas, destaca el cerramiento de 6,2 km en la carretera P-405 (entre los pKm 11,300 y 17,500) y de dos tramos de carretera de 1,8 km en la P-420 y de 300 metros en P-411, los cuales enlazan con la P-405. En su conjunto, estos cerramientos asociados a la P-405 implican una longitud total de vallado de aproximadamente 16,6 km, más el acondicionamiento de 20 pasos de fábrica y la instalación de 13 puertas de acceso. Además, se ha realizado otro cerramiento de 2,94 km en la carretera P-412 (entre los pKm 11,290 y 14,230), que supone una longitud de vallado de aproximadamente 5,9 km, seis pasos de fábrica y ocho puertas.

En total, se han acondicionado 130 pasos inferiores en las carreteras P-405, P-410, P-411, PP-4112 y P-412 que, combinados con el cerramiento de los tramos ya citados, permiten que los movimientos de los animales se canalicen hacia puntos de cruce seguros. Igualmente, se ha procedido a la instalación de 20 carteles reflectantes de advertencia de presencia de lince ibérico en las carreteras P-405, P-410, P-411 y P-412. Por último, se han llevado a cabo trabajos de des-

broce y huroneo en los taludes de las autovías para desplazar las poblaciones de conejos que tienden a establecerse en estos terraplenes, reduciendo así la presencia de lince en las inmediaciones de las vías de alta capacidad.

El conjunto de actuaciones supone una inversión de aproximadamente 1,8 millones de euros, distribuida entre los cerramientos asociados a la carretera P-405 (1.271.836 €), y el cerramiento de la carretera P-412 (470.003 €), además de los carteles de señalización (29.887 €) y los tratamientos selvícolas de cunetas (25.892 €). A estas se suman actuaciones realizadas con medios propios o mediante acuerdos de colaboración con la Administración de Carreteras del Estado. Estas medidas resultan fundamentales para el establecimiento de la nueva población y para garantizar un uso efectivo del hábitat disponible en el área de reintroducción.



Ejemplar de lince ibérico utilizando un paso de fábrica previamente adecuado.

El Congreso Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (CONEIA) acoge la presentación de la nueva edición de las prescripciones técnicas sobre permeabilización de infraestructuras

En el marco del XIII Congreso Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, celebrado en Toledo del 6 al 8 de mayo de 2026 bajo el lema "La evaluación ambiental como herramienta de prevención de riesgos", tuvo lugar el panel de expertos dedicado a los documentos elaborados por el Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte (GTFHT).

La sesión, coordinada por Manuel R. García Sánchez-Colomer (CEDEX), reunió a representantes de distintas administraciones y entidades técnicas: Manuel Oñorbe (MITECO), Jordi Solina (Generalitat de Catalunya), Joaquín Cuenca (INECO) y Belén Ángela de Diego Abajo (Comunidad de Madrid).

Durante el encuentro se presentó la nueva edición ampliada de las [Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna, vallados perimetrales y otras medidas para favorecer la biodiversidad en infraestructuras de transporte \(3.ª edición, 2026\)](#), elaborada en el seno del GTFHT.

La publicación actualiza y amplía prescripciones técnicas difundidas desde hace dos décadas, incorporando la experiencia acumulada en España y Europa en materia de conectivi-

dad ecológica y adaptación de infraestructuras de transporte a la biodiversidad. Asimismo, integra nuevos criterios técnicos y normativos aplicables a la evaluación ambiental, al diseño de medidas preventivas y correctoras y al seguimiento de su eficacia.

En el panel se expusieron, además, experiencias prácticas de aplicación de este y otros documentos en proyectos de transporte y programas de seguimiento ambiental, destacando su utilidad como herramienta de apoyo para reducir los efectos de fragmentación del territorio y mejorar la permeabilidad ecológica de las infraestructuras.

La sesión puso de manifiesto la importancia de la coordinación técnica e institucional en el desarrollo de soluciones orientadas a compatibilizar las infraestructuras de transporte con la conservación de la biodiversidad y la conectividad ecológica.

Durante la actividad se distribuyeron ejemplares impresos de los documentos elaborados por el GTFHT entre los asistentes al congreso.



Un estudio del CEDEX revela el impacto de la A-2 sobre los insectos polinizadores en Guadalajara

El CEDEX está realizando, en el marco del primer Programa de Trabajo de la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats Afectados por Infraestructuras Lineales de Transporte, un estudio piloto titulado “*Impacto de las carreteras sobre polinizadores y otros insectos voladores*”. Dicho estudio analiza cómo responde la comunidad de insectos voladores ante la fragmentación del territorio por una autovía con un elevado volumen de tráfico. A largo plazo, el objetivo es comparar la biodiversidad, abundancia y riqueza de la comunidad de insectos a ambos lados de la carretera y el impacto que tiene el tráfico sobre los insectos que la cruzan. Además, se recogerán evidencias sobre qué grupos se ven más afectados por la fragmentación al ser interceptados cuando intentan cruzar la autovía, generando una segregación de sus poblaciones o un aislamiento reproductivo.

Para ello, desde abril de 2025, se está recorriendo, una vez al mes, el tramo de 10 km de la A-2 que separa los pueblos alcarreños de Trijueque y Gajanejos, recogiendo insectos voladores tanto en la autovía como en dos viales de servicio paralelos. Coincidiendo con la realización de estos muestreos, se registran datos de distintas variables en la estación meteorológica de Trijueque, así como los valores medios de

NDVI (Normalized Difference Vegetation Index) y MI (Moisture Index) a partir de Copernicus, en un polígono alrededor del tramo de muestreo.

El área de estudio presenta un mosaico de hábitats agrícolas y naturales, y los resultados preliminares apuntan a una gran diversidad de insectos. Hasta la fecha, se han registrado 70 familias y más de 120 especies, entre las que se encuentran nuevas citas a nivel de provincia y, potencialmente, en ámbito peninsular. En particular, destacan un minúsculo escarabajo de la familia Histeridae, una chinche semiacuática o varias avispillas parásitas.

De las 450 capturas, un 86% se realizó en las vías de servicio y un 14% en la autovía. Además de un menor número de individuos, esta última muestra se reveló menos diversa y presentó un menor número de polinizadores.

Los resultados obtenidos contribuyen a poner en valor la riqueza oculta de la entomofauna de Guadalajara y a demostrar que las carreteras suponen un obstáculo para muchos insectos que mueren atropellados o que, en el mejor de los casos, hacen coincidir el límite de su área de campeo con el borde de la infraestructura.



Preparación para el muestreo y recorrido por uno de los viales de servicio paralelo a la A-2.



La Diputación Foral de Bizkaia publica un manual técnico para impulsar la bioingeniería del paisaje en infraestructuras lineales de transporte

La Diputación Foral de Bizkaia ha publicado recientemente el **“Manual técnico de bioingeniería del paisaje”**, dirigido específicamente para su aplicación en infraestructuras lineales de transporte.

Esta disciplina constructiva se orienta a resolver determinados problemas de estabilidad y erosión del terreno mediante la combinación de elementos naturales vivos (plantas) y/o muertos (troncos, ramas, ...), así como de otros elementos tradicionales como rocas, piedras o acero. De este modo, la estabilidad estructural exigible al conjunto la aporta inicialmente el material inerte (rocas, troncos, ...), para ser progresivamente reemplazada y reforzada con el tiempo por las plantas. La paulatina pérdida de las propiedades de sostenimiento de los troncos y ramaje del conjunto, es compensada y aumentada con el desarrollo y



extensión del sistema radicular de la vegetación que garantiza la consolidación de la estructura a largo plazo.

Entre sus principales beneficios destacan la mejora de la integración ambiental y paisajística de las actuaciones, el favorecimiento de la restauración ecológica, el incremento de la infiltración y la percolación del agua en el suelo, así como una menor huella de carbono frente a soluciones convencionales de la ingeniería tradicional. Además, la vegetación utilizada funciona como sumidero de CO₂, contribuyendo a la mitigación del cambio climático mientras estabiliza el terreno y reduce los procesos erosivos.

En Bizkaia, esta metodología ya ha sido incorporada en diversas actuaciones, como la modificación de la carretera BI-630 entre Malabrigo-Traslaviña, la vía ciclista entre Basauri y Bolueta, la remodelación del enlace de Maruri y la rotonda de Traslaviña, la variante de Markina-Xemein, así como en numerosos pasos de fauna promovidos por la propia Diputación Foral de Bizkaia. La guía se encuentra disponible para descargar [AQUÍ](#).

Estudio preliminar sobre el uso de pasos de fauna inferiores por parte de murciélagos

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica (Generalitat de Catalunya) y el *Museu de Ciències Naturals de Granollers* (MCNG) colaboran desde hace unos años en el ámbito de los conflictos que pueden producirse entre las infraestructuras lineales de transporte y de generación de energía eléctrica, y la conservación de los quirópteros.

En el ámbito de las infraestructuras de transporte, el MCNG ha realizado un ensayo metodológico con el objetivo de desarrollar, testar y validar una metodología para el estudio del uso que hacen los quirópteros de los pasos de fauna inferiores, en especial pasos inferiores específicos para la fauna (PIF) y pasos inferiores multifuncionales (PIM) del [Inventario de estructuras de conectividad de la red de transporte de Catalunya](#), y determinar si existen diferencias significativas entre ambos.

Teniendo en cuenta el criterio de proximidad entre los pasos de fauna inferiores, se seleccionaron aquellos con características similares de tamaño (diámetro túnel) y longitud ya que puede condicionar el paso de las diferentes especies de murciélagos según su ecología y estrategia de vuelo. Del total de 11 PIF existentes en el inventario, se seleccionaron 7 con una altura comprendida entre 2,5 y 5 m; descartándose los pasos más bajos por tener menores posibilidades de acoger actividad de murciélagos. Entre los 136 PIM inventariados se con-

sideraron en primer lugar aquellos que presentaban el mismo rango de alturas que los 7 PIF seleccionados. Se descartaron aquellos PIM situados en las cercanías de marismas, pues la elevada actividad de murciélagos que concentran dichos hábitats podría confundir los resultados, y finalmente se descartaron también los que eran cruzados por caminos o pistas frecuentadas para evitar problemas con la seguridad de los dispositivos de grabación. En total se seleccionaron 3 PIM para el estudio.

La metodología utilizada fue la siguiente:

- Muestreo de un mínimo de una semana durante toda la noche, mediante el uso de detectores automáticos de quirópteros. Se instaló un detector en el interior del paso y otro, como punto de control, a menos de 200 m de distancia, en un hábitat cercano representativo del entorno inmediato del paso (mosaico agroforestal, bosque, cultivo, o matorral).
- Análisis de las grabaciones de ultrasonidos siguiendo el protocolo de la [Red Quirohàbitats](#).
- Comparación de los niveles de actividad en función de la ubicación de los detectores (interior del paso frente a punto de control) y de la tipología del paso inferior.

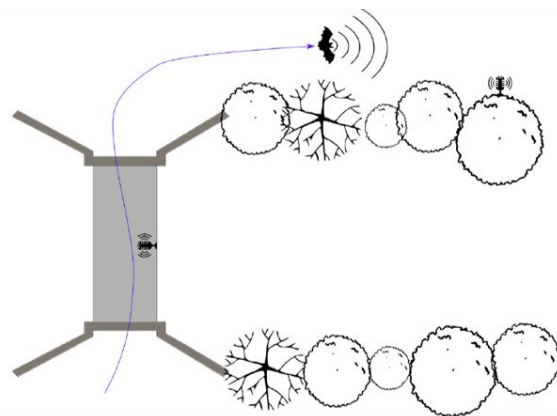
Entre el 1 y el 19 de octubre de 2025, se muestreó durante un total de 149 noches completas, distribuidas de la siguiente manera: 68 en hábitats circundantes y 81 en el interior de los pasos de fauna.

Se registraron un total de 63.321 pasos de murciélagos, definidos como pistas de audio de 5 segundos de duración con presencia, al menos, de una especie de quiróptero. En términos generales, la actividad nocturna registrada en el entorno de los pasos fue superior a la del interior. Sin embargo, la excepción más destacada se produjo en uno de los PIF, donde el número de pasos de murciélagos registrado en el interior (13.621) fue muy superior al detectado en el entorno (3.367).

Por otro lado, también se llevaron a cabo modelos lineales para determinar si existen diferencias significativas en los niveles de actividad de la comunidad de quirópteros en su conjunto (sin diferenciación por gremios), en función de la ubicación del detector (interior del paso o hábitat circundante) y de la tipología de paso estudiada. Estos modelos se aplicaron, además, de forma independiente a dos tipos de gremios funcionales según su estrategia de caza (aéreos de pequeño y gran tamaño y recolectores).

Las principales conclusiones de los modelos lineales fueron:

- Considerando el conjunto de la comunidad, no se observaron diferencias significativas en el uso entre las zonas situadas dentro y fuera de los pasos, ni entre tipologías de pasos.
- En el caso de los murciélagos aéreos grandes, se observaron diferencias significativas, con una actividad notablemente menor en el interior de los pasos y una mayor actividad en las proximidades de los PIF.
- Para los murciélagos aéreos pequeños, no se detectaron diferencias en la actividad entre el interior y el exterior de los pasos, ni entre las diferentes tipologías de pasos.
- En el caso de los murciélagos cazadores recolectores,



Esquema del diseño experimental llevado a cabo, con un detector en el interior del paso y otro en el exterior. La distancia entre el detector exterior (usado como blanco) y el paso ha sido como máximo 200 m, situados en el mismo tipo de hábitat que rodea los pasos seleccionados.

se observó un uso más intensivo de los pasos que de los hábitats circundantes, y mostraron una mayor actividad en los entornos de los PIF.

De cara a futuros muestreos destinados a evaluar el uso de los pasos de fauna por parte de los murciélagos, se han identificado mejoras metodológicas que se concretan en:

- Instalación de detectores sincronizados en el centro y a ambos extremos de los pasos con el fin de mejorar la identificación de los pulsos registrados en su interior y permitir, además, la determinación del sentido de los cruzamientos detectados.
- Muestreo en un rango superior de dimensiones de pasos de fauna que permita evaluar con mayor precisión la influencia de este factor sobre su utilización por los murciélagos.
- Validación puntual de observaciones mediante cámaras térmicas sincronizadas con los detectores, con el fin de caracterizar con mayor precisión el uso real que los individuos hacen de las infraestructuras, analizando sus movimientos tanto en el entorno de estas como en su interior.



MITMS y MITECO impulsan intervenciones en las áreas prioritarias identificadas para la desfragmentación de hábitats

La implementación de la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras Lineales de Transporte (EDHILT) continúa avanzando mediante una estrecha colaboración entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO). Esta coordinación está permitiendo trasladar a la planificación y gestión de las infraestructuras de transporte los objetivos de mejora de la conectividad ecológica y conservación de la biodiversidad establecidos en la Estrategia.

En este contexto, el MITMS ha concluido el análisis de los tramos de la Red de Carreteras del Estado localizados en las áreas prioritarias a desfragmentar identificadas por el MITECO durante el proceso de elaboración del [Documento de Prescripciones Técnicas nº 6 \(2024\)](#), que ha servido como base técnica para la planificación de intervenciones orientadas a la reducción de los impactos de las infraestructuras de transporte sobre la biodiversidad.

Dicho análisis ha permitido evaluar la situación actual de las infraestructuras, revisar las actuaciones ya previstas o en ejecución y definir nuevas necesidades de intervención para reducir el efecto barrera sobre la fauna y favorecer la conectividad de los hábitats. La metodología desarrollada ha integrado la información cartográfica y los criterios de prioriza-

ción aportados por el MITECO con el conocimiento técnico y operativo del MITMS sobre su red de carreteras.

Como resultado, se ha propuesto desarrollar 17 nuevas Órdenes de Estudio distribuidas en 12 Demarcaciones de Carreteras del Estado, que servirán de base para el diseño y posterior ejecución de medidas de desfragmentación en aquellos tramos donde se ha detectado una mayor necesidad de actuación. Entre las soluciones previstas destacan la adecuación y construcción de pasos de fauna, la mejora de vallados, la adaptación de obras de drenaje para su uso por la fauna, el refuerzo de la señalización específica y actuaciones complementarias de gestión de la vegetación.

Esta nueva propuesta de medidas se añade a las iniciativas ya integradas en el I Programa de Trabajo de la EDHILT (2025–2029), que cuenta con 23 actuaciones en la RCE, de las cuales 11 se encuentran en fase de proyecto y suponen una inversión de 53,5 millones de euros, mientras que las 12 restantes ya se encuentran en fase de ejecución y su inversión asciende a 28,5 millones de euros.

La cooperación entre MITMS y MITECO consolida el avance de la EDHILT, transformando la planificación estratégica en actuaciones concretas sobre el territorio con beneficios directos para la biodiversidad y la sostenibilidad de las infraestructuras de transporte.



Dado el elevado número de publicaciones científicas relacionadas con la temática del boletín, en esta sección se incluyen únicamente aquellas que cumplen los siguientes criterios: (1) que sean documentos publicados, (2) que sean representativos o aplicables al contexto ibérico y (3) que se centren, al menos, en un grupo taxonómico y no en especies concretas.

- Bastianelli, M. L., et al. (2025). Road mortality risk of a protected felid across fragmented landscapes in Central Europe. *Journal of Environmental Management*, 396, 128152. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2025.128152>
- D'Amico, M., Barrientos, R., & Ascensão, F. (Eds.). (2026). *Road Ecology: Synthesis and Perspectives*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-032-16641-8>
- Dasoler, B. T., et al. (2026). Wildlife road crossings: a mechanistic trait- and landscape-based model. *Ecological Modelling*, 516, 111579. <https://doi.org/10.1016/j.ecolmodel.2026.111579>
- Ellmies, G., & Fluschnik, T. (2026). Placing green bridges optimally for robust habitat reconnection. arXiv:2602.19834. <https://arxiv.org/abs/2602.19834>
- Flego, M., et al. (2025). Modelling amphibian road crossing points in a dynamic environment. *Journal of Applied Ecology*, 62, 1449–1462. <https://doi.org/10.1111/1365-2664.70056>
- Garcia de Figueiredo, B., et al. (2025). How animal movement influences wildlife-vehicle collision risk: a mathematical framework for range-resident species. arXiv preprint (2025). <https://arxiv.org/abs/2507.17058>
- Leblanc, C., et al. (2025). Mapping biodiversity at very-high resolution in Europe. arXiv:2504.05231. <https://arxiv.org/abs/2504.05231>
- Morelli, F., & Benedetti, Y. (2025). Roadkill risk in European birds: the role of detection and plumage colouration. *Oikos*, 2025, e11337. <https://doi.org/10.1002/oik.11337>
- Raymond, S. E., Chadwick, E. A., & Perkins, S. E. (2026). Quantifying roadless areas and fragmentation in the context of wildlife-vehicle collision risk in Great Britain. *Scientific Reports*, 16, 3890. <https://doi.org/10.1038/s41598-026-36410-8>
- Si-Moussi, S., et al. (2025). Continental-scale habitat distribution modelling with multimodal earth observation foundation models. arXiv:2507.09732. <https://arxiv.org/abs/2507.09732>
- Wallisch, C., et al. (2025). Placing green bridges optimally, with close-range habitats in sparse graphs. arXiv:2510.21540. <https://arxiv.org/abs/2510.21540>
- Wallisch, C., Fluschnik, T., & Kellerhals, L. (2026). Regional prioritization of wildlife crossing structure locations to mitigate dispersal barriers by roads. *Journal for Nature Conservation*, 91, 127259. <https://doi.org/10.1016/j.jnc.2026.127259>



PRÓXIMOS CONGRESOS Y JORNADAS

IENE 2026

La asociación IENE celebrará su reunión bienal en Bristol (Reino Unido), entre el **21 y el 25 de septiembre de 2026**. Además de abordar el papel de la naturaleza en el desarrollo de infraestructuras más resilientes, el encuentro conmemorará el 30º aniversario de la asociación, poniendo en valor tres décadas de trabajo dedicadas a promover la integración entre las infraestructuras de transporte y la conservación de la biodiversidad.



21 - 25 de septiembre de 2026

NETWC 2026

La Northeastern Transportation and Wildlife Conference (NETWC 2026) se celebrará del **27 al 30 de septiembre de 2026** en State College (Pensilvania, Estados Unidos). Este congreso es uno de los principales foros internacionales sobre ecología del transporte y conectividad ecológica. El encuentro permitirá conocer los avances más recientes en planificación, diseño y evaluación de medidas de desfragmentación de hábitats.



27 - 30 de septiembre de 2026

ECCB 2026

Bajo el lema "Construyendo puentes para una conservación eficaz de la biodiversidad", la Sociedad para la Conservación de la Biodiversidad y la Universidad de Leiden organizan el 8º Congreso Europeo de Biología de la Conservación (ECCB 2026), que tendrá lugar en Leiden (Países Bajos) del **6 al 10 de julio de 2026**. El encuentro abordará los principales retos para una conservación eficaz de la biodiversidad, promoviendo el intercambio de conocimiento entre investigadores, gestores y responsables políticos, así como la colaboración entre ciencia, sociedad y administración.



06 - 10 de julio de 2026

CONGRESOS Y JORNADAS REALIZADOS



6-8 de mayo 2026 - Toledo. España

XIII Congreso Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental

Con el lema "la Evaluación Ambiental como herramienta de prevención de riesgos", la Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental organizó estas jornadas en el Palacio de Congresos El Greco (Toledo, España) entre los días 6 y 8 de mayo de 2026. [Más info.](#)



23-25 de marzo de 2026 - Brisbania. Australia

ANET 2026. Rompiendo barreras: innovar para mejorar los resultados ecológicos en el transporte y otras infraestructuras de transporte

Congreso enfocado en el futuro de la ecología de carreteras e infraestructuras de transporte en Australia y Nueva Zelanda.

6-8 de mayo 2026 - Leipzig. Alemania

ITF 2026. Finding Resilient Transport

Bajo el lema «Promoviendo un transporte resiliente, inclusivo y de cero emisiones netas», la cumbre profundizó en las estrategias de financiación necesarias para impulsar sistemas de transporte capaces de hacer frente a amenazas como el cambio climático, las tensiones geopolíticas, las pandemias y los ciberataques.

AQUÍ se pueden consultar tanto las recomendaciones finales como las grabaciones de las sesiones.



10-13 de marzo de 2026. Chambéry. Francia

17.º Congreso mundial de la vialidad invernal, resiliencia y descarbonización de la carretera

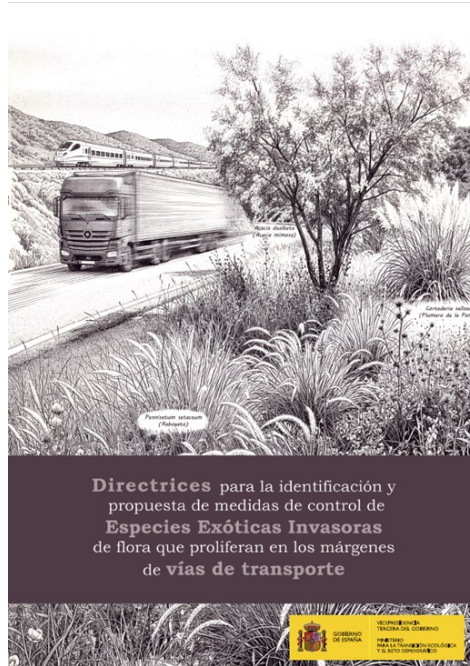
La adaptación de la red de carreteras de Francia frente al cambio climático ocupó un lugar destacado en varias de las sesiones del congreso. Las ponencias abordaron principalmente la mejora de la operatividad de las infraestructuras viarias ante condiciones climáticas adversas, el desarrollo de soluciones de diseño orientadas a aumentar su resiliencia y las estrategias para reducir las emisiones asociadas al transporte por carretera.

DOCUMENTOS DEL GRUPO DE TRABAJO

Últimas Publicaciones



Orientaciones para la gestión de polinizadores y otros invertebrados en márgenes de infraestructuras lineales de transporte.



Directrices para la identificación y propuesta de medidas de control de Especies Exóticas Invasoras de flora que proliferan en los márgenes de



[Identificación de especies y zonas estratégicas para la reducción de atropellos en las vías de transporte en España.](#)

Publicaciones anteriores

- Publicación realizada en el marco del proyecto de [Fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte](#), impulsado por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina de la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación.
- Si desea mandar información para su publicación puede enviarla [aquí](#).
- Aviso Legal: los contenidos de esta publicación podrán ser reutilizados citando la fuente y la fecha, en su caso, de la última actualización: Boletín 'Fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte' (Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, número 26, julio 2024).
- Edita: [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico](#). NIPO: 665-20-056-2 Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado: <https://cpage.mpr.gob.es/>.

[ALTA/BAJA](#)

[ENVIAR INFORMACIÓN Y/O COMENTARIOS](#)

