

Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da IP

Relatório Síntese, 2025

ELABORAÇÃO

Graça Garcia

EA-GAM - Gestão Ambiental

Maio 2026

ÍNDICE

1. Enquadramento	1
2. Metodologia	4
2.1. Recolha dos dados	4
2.2. Análise dos dados	9
3. Análise e discussão de resultados	14
3.1. Apresentação de resultados de 2022	14
3.1.1. Panorama geral	14
3.1.1.1. Animais domésticos	17
3.1.1.2. Animais silvestres	19
Resultados gerais por grupo faunístico	19
Cervídeos e javalis	22
Espécies com elevada sensibilidade ecológica	23
3.1.2. Indicadores de mortalidade de fauna silvestre	25
3.1.2.1. Troços selecionados com amostragem sistemática	25
3.1.2.2. Restante rede de estradas	27
3.2. Análise e discussão dos resultados globais da monitorização	32
3.2.1. Cervídeos e javalis	32
3.2.2. Troços selecionados com amostragem sistemática	39
3.2.3. Restante rede de estradas	43
4. Medidas de minimização implementadas	52
5. Conclusões e considerações finais	66
6. Referências bibliográficas	73
Anexo I	I
Espécies com Estatuto de Ameaça detetadas desde o início do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna	/
Anexo II	VII
Espécies silvestres detetadas	VII

1. Enquadramento

A mortalidade por atropelamento é o efeito mais visível das estradas na fauna e, embora o facto não seja consensual, é provavelmente também o impacto mais negativo na fauna. Com efeito, estudos com base em simulações, demonstram que a mortalidade, mais do que a redução da conectividade promovida pelas rodovias, é o principal fator que contribui para a redução da diversidade genética das populações selvagens que ocorrem na periferia das estradas e, portanto, que mais põe em causa a persistência destas populações a longo prazo (Jackson & Fahrig, 2011).

A Infraestruturas de Portugal (IP), consciente da importância deste impacto das estradas na fauna, manteve como um dos seus objetivos de sustentabilidade ambiental, a “redução da mortalidade da fauna nas estradas”, um objetivo que a ex-Estradas de Portugal (EP) incluía no contrato de concessão celebrado com o Estado (Base 2 do DL 380/2007, de 13 de novembro, na redação do DL n.º 110/2009, de 18 de maio, alterado pelo DL n.º 44-A/2010, de 5 de maio).

Com vista ao cumprimento deste objetivo, foi estabelecido em 2010 um protocolo com a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa (FCUL), visando estabelecer uma intercolaboração no desenvolvimento de um programa de monitorização da mortalidade dos animais nas estradas, durante a sua fase inicial.

Ao abrigo do referido protocolo, a empresa instituiu o procedimento regular de registo dos avistamentos de cadáveres de animais, no decurso das inspeções das estradas, numa base de dados georreferenciada, tendo a FCUL elaborado um manual de identificação da fauna mais suscetível de ocorrer, e realizado sessões de formação para os colaboradores da empresa envolvidos neste procedimento. A FCUL produziu ainda relatórios de progresso, onde analisou os dados fornecidos pela empresa em termos de quantificação de taxas de mortalidade e padrões temporais e espaciais de atropelamento dos diversos grupos taxonómicos, os quais podem ser consultados no *site* institucional¹.

Terminado o protocolo, a empresa prosseguiu com o programa nos moldes já estabelecidos, garantindo o acompanhamento contínuo da monitorização, a adequabilidade da informação recolhida e dos procedimentos aplicados e a análise dos dados de forma a identificar situações críticas de mortalidade da fauna e propor medidas para a sua minimização. Os relatórios-síntese anuais estão disponíveis para consulta no referido *site* da IP. Em 2022, foi também produzido pela IP um novo manual de identificação da fauna, mais completo e com descrições e imagens mais detalhadas das espécies.

Face à necessidade de reformular e atualizar os objetivos de sustentabilidade da IP, o Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna sofreu algumas alterações metodológicas em 2015, visando a redução de alguns dos constrangimentos observados (que reduziam a fidedignidade dos resultados apresentados) e a criação de indicadores de avaliação. Assim foram criados indicadores de mortalidade

¹ <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sustentabilidade-ip/ambiente-ip/biodiversidade-ip/acoes-de-conservacao-da-natureza-ip>

de fauna que servirão de base à definição de prioridades de intervenção. Neste âmbito, destaca-se a seleção de um conjunto de troços onde foi realizado um esforço de standardização da amostragem para assegurar a comparabilidade temporal e espacial dos resultados.

Para além dos dados recolhidos pelas equipas da IP, estão ainda integrados na base de dados, os registos efetuados pela Universidade de Évora, ao abrigo da pareceria estabelecida no âmbito do Projeto LIFE *LINES Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas*², e os dados registados pelos utilizadores da aplicação móvel LIFE LINES, desenvolvida pela IP em colaboração com a Universidade de Évora no âmbito do mesmo Projeto, a qual permitiu a recolha de dados de mortalidade (georreferenciados e fotografados) e que esteve disponível gratuitamente ao público, através do Google Play entre 30 de julho de 2019 e final de 2022. Com a finalização do projeto LIFE LINES e a impossibilidade de atualizar a aplicação nos moldes estabelecidos pela Google Play, esta fonte de dados deixou de estar disponível, a partir do final de 2022.

Acresce que os dados da IP e da aplicação LIFE LINES (após a sua validação por especialistas) bem como os de outras entidades (Concessionárias e Subconcessionárias, Universidades, GNR, etc.) e investigadores, foram reunidos numa base de dados nacional desenvolvida no âmbito do referido Projeto, a qual se inspirou no modelo da base de dados da IP e que, à semelhança desta, visou servir de suporte a estudos de impacto e planeamento ambiental relativos à construção de novas estradas, ou beneficiação das existentes, e à definição de medidas de correção e minimização dos riscos de atropelamento e do efeito barreira ao movimento dos animais.

De salientar, também, que a IP esteve representada no Grupo de Trabalho criado pelo Despacho n.º 8157/2021, de 18 de agosto, para elaboração do “Programa de Monitorização e Minimização do Atropelamento de Animais na Rede Rodoviária Nacional”. De acordo com o documento, o Programa deveria ter em consideração o teor do recomendado na Resolução da Assembleia da República n.º 59/2018, e, com base na avaliação do impacto dos atropelamentos de animais na rede rodoviária nacional, deveria definir prioridades, quer ao nível da implementação de metodologias padronizadas para implementação de uma rede nacional de monitorização, quer ao nível da implementação e testagem de medidas que reduzam este atropelamento. Neste contexto, o Grupo de Trabalho, coordenado pelo Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), reconheceu a mais-valia da base de dados do LIFE LINES já existente e propôs a sua utilização no âmbito do referido Programa, dado ser uma ferramenta adequada para responder aos seus objetivos. Até à data, a IP desconhece se esta proposta foi aprovada, não obstante os contactos efetuados com o ICNF para obter uma resposta.

² A IP foi Parceiro e Beneficiário Associado do Projeto *LIFE LINES Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas*, cofinanciado pela UE e coordenado pela Universidade de Évora. Este projeto, que decorreu entre agosto de 2015 e maio de 2021, teve por objetivo ensaiar, avaliar e disseminar medidas destinadas a mitigar efeitos negativos de infraestruturas lineares em várias espécies de fauna e, simultaneamente, promover a criação, ao longo das mesmas, de uma Infraestrutura Verde de suporte ao incremento e conservação da biodiversidade. Para assegurar o seu objetivo e resolver um conjunto de problemas identificados (entre os quais a mortalidade e efeito barreira das infraestruturas), o projeto integrou um conjunto de ações na sua maioria baseadas em soluções de carácter demonstrativo e inovador. A IP assumiu neste projeto os trabalhos de adaptação das infraestruturas às medidas de conservação de biodiversidade definidas, sobretudo para minimização do efeito barreira e da mortalidade bem como de potenciação do uso das bermas das infraestruturas como corredor de deslocação, incluindo criação de “microrreservas” em parcelas sob sua propriedade. Adicionalmente, foi desenvolvida uma aplicação móvel para registo de mortalidade de animais, e um sistema automatizado de monitorização de animais atropelados.

O presente relatório constitui uma síntese dos resultados obtidos em 2025, em especial no que respeita à avaliação da incidência de *hotspots*³ nos troços selecionados, com o objetivo de identificar as zonas críticas e realizar intervenções que permitam a redução da mortalidade nestes pontos. Paralelamente, é também calculado o Valor Faunístico⁴ (VF) dos atropelamentos registados na restante rede de estradas, visando a sua redução através de intervenções locais, direcionadas para as espécies mais sensíveis, sempre que possível. São, ainda, identificados os troços com maior número de ocorrências de espécies de ungulados (cervídeos e javalis) dado o risco que acrescem em termos de segurança rodoviária.

Posteriormente, é efetuada uma análise global dos dados obtidos desde o início do Programa, de forma verificar a evolução dos *hotspots* e de zonas críticas identificadas nos anos anteriores, bem como detetar zonas de maior acumulação de ocorrências ao longo dos anos.

São, também, apresentadas as soluções e intervenções já implementadas com o objetivo de minimizar o risco de mortalidade da fauna e simultaneamente promover a conectividade entre *habitats* possibilitando o fluxo genético e a viabilidade das espécies a longo-prazo. As soluções mais utilizadas e cuja eficácia foi já demonstrada, consistem em melhorar as vedações existentes ou, no caso das vias não vedadas, aplicar pontualmente pequenas extensões de vedações de encaminhamento dos animais para passagens existentes (junto estas vias podem existir vedações das propriedades privadas, mas estas, geralmente, são pouco eficientes para animais de pequeno e médio porte) e em melhorar estas passagens, adequando-as para fauna. Efetivamente, já vários estudos demonstraram que, de uma forma geral, os vertebrados terrestres utilizam as passagens hidráulicas (PH) e as passagens agrícolas (PA) para atravessar a estrada e que a disponibilidade destas estruturas pode contribuir positivamente para a redução da sua mortalidade nas estradas (e.g. Niemi *et al.*, 2014; Ascensão, 2005; Malo *et al.*, 2004), em especial se estiverem associadas a vedações de encaminhamento. Para além disso, as passagens permitem reduzir o efeito-barreira e promover a conectividade entre os *habitats* (e.g. Clevenger *et al.*, 2001; Ascensão *et al.*, 2016).

Neste contexto, os resultados do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna nas estradas da IP são levados em consideração na definição de requisitos específicos a incluir nos projetos de beneficiação de estradas, de PA ou PH, de forma a ponderar a necessidade de incluir medidas de minimização dos atropelamentos de fauna, numa ótica de otimizar a relação custo/benefício das mesmas. Para os projetos de estradas novas, o Programa constitui uma fonte de informação sobre as espécies que ocorrem na envolvente da área de estudo.

Os objetivos do Programa consistem, assim, na caracterização e análise da mortalidade da fauna nas estradas geridas pela IP e na identificação de zonas críticas e *hotspots*, garantindo dados robustos para responder de forma expedita às solicitações internas (e.g. zonas de acidentes recorrentes devido a colisões com animais de médio/grande porte, estudos ambientais, classificação de prioridades no âmbito das necessidades de intervenção na rede) e externas (e.g. ICNF, Secretaria de Estado das Infraestruturas, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), reclamações recebidas na Direção de Serviços da

³ Pontos geográficos com valores de mortalidade de animais superiores ao esperado face a uma situação aleatória (valor determinado estatisticamente, ver capítulo 2).

⁴ Parâmetro que considera o número de animais atropelados e a sua sensibilidade ecológica (ver capítulo 2).

Rede e Parcerias (DRP), colaboração com projetos técnico-científicos), e para propor medidas de minimização adequadas e fundamentadas.

O Programa visa, também, cumprir as metas estabelecidas para os indicadores da Mortalidade de Fauna assumidos pela empresa, nomeadamente:

- Redução dos *hotspots* identificados pelo menos três vezes, durante um período de cinco anos, nos cinco anos seguintes, mediante intervenções dirigidas à mitigação da mortalidade verificada. É aplicável nos troços selecionados para a metodologia estandardizada. O período atualmente em análise é 2022-2026.
- Redução do VF dos atropelamentos, durante um período de 10 anos (2025-2034), avaliada com base na reta de regressão de VF em função do tempo. É aplicável na restante rede de estradas da IP.

Por fim, é ainda de mencionar, que o Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna foi distinguido em 2023 pela APEE-Associação Portuguesa de Ética Empresarial, no âmbito do "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade", no Eixo I – Responsabilidade Social, Categoria Ambiente: Redução de Impactes.

2. Metodologia

2.1. Recolha dos dados

A recolha de dados é efetuada, desde abril de 2010, pelos oficiais das Unidades Móveis de Intervenção e Apoio (UMIA) distritais da empresa, no decurso dos seus roteiros de inspeção regular das estradas, os quais decorrem, de uma forma geral, com periodicidade semanal. No entanto, no caso das vias que apresentam características de autoestrada e/ou tráfego elevado (Rede de Alta Prestação) a inspeção é efetuada entre uma a seis vezes por dia, em função dos valores de tráfego, e a maioria dos Itinerários Principais (IP) e dos Itinerários Complementares (IC) são inspecionados três vezes por semana.

Os registos dos avistamentos de cadáveres de animais são efetuados *in loco* numa plataforma web de gestão de dados georreferenciáveis (XTranWeb), a partir da qual migram para o visualizador de informação geográfica da IP (SIG Empresarial, Fig. 1), onde são posteriormente complementados e sistematizados, através de uma ferramenta de edição desenvolvida pela unidade que gere os Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

A informação recolhida em 2025 é relativa a cerca de 13 785,5 km de estradas sob a gestão direta da IP⁵, na sua maioria estradas nacionais (EN) ou regionais (ER). É importante ressaltar que é nos distritos de Lisboa e Porto que se concentra a generalidade das autoestradas sob gestão direta da IP, estando a maioria das restantes autoestradas concessionadas ou subconcessionadas.

Os oficiais que efetuam a monitorização recebem formação específica, visando a sua capacitação para identificação dos animais e para preenchimento do registo informático dos avistamentos. Não obstante,

⁵ Extensão da rede rodoviária no final de 2025

existem alguns constrangimentos metodológicos que influenciam a recolha dos dados, uma vez que os avistamentos são efetuados no decurso das atividades de inspeção, não sendo seguida uma metodologia específica para a monitorização da mortalidade. Desta forma, não são aplicados os procedimentos recomendados para este tipo de estudos, nomeadamente velocidade inferior ou igual a 20 km/h e busca sistematizada de cadáveres de animais, o que origina uma subestimação dos animais, principalmente os de menor porte. A frequência de amostragem, a experiência do observador, o tráfego e o clima são outros fatores que condicionam o grau de deteção dos animais. Acresce que os animais de pequenas dimensões são frequentemente projetados para fora da estrada com o embate, removidos por animais necrófagos ou apresentam elevada velocidade de degradação (e.g. anfíbios, morcegos, pequenos répteis, etc.), sendo por essa razão, também subestimados.

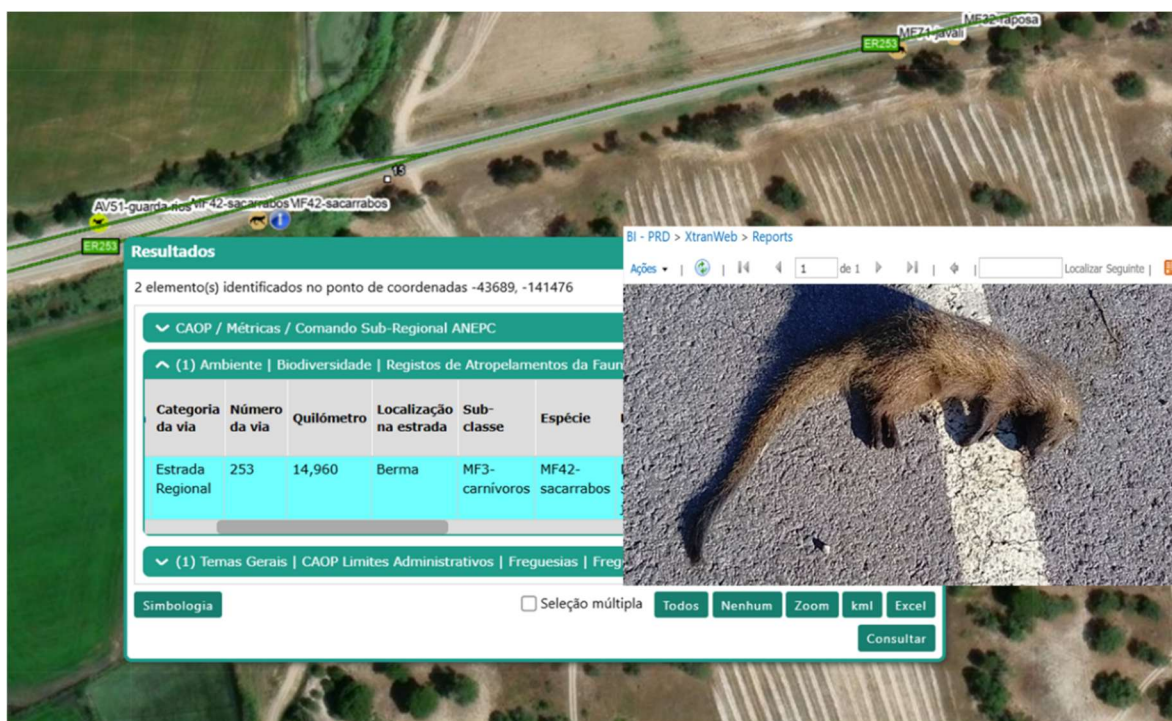


Fig. 1 – Visualização dos registos de mortalidade no SIG Empresarial, com apresentação da informação relacionada com os registos e as fotografias dos animais (neste exemplo, um sacarrabos).

Salientam-se, ainda, as diferentes periodicidades de inspeção das estradas em função das suas características, que dificultam a comparação de resultados entre vias. Esta variabilidade de esforço de amostragem pode, inclusivamente, verificar-se na mesma estrada, devido a outros fatores (por exemplo trabalhos de manutenção), ou pontuais reestruturações das equipas de inspeção, o que influencia os resultados anuais e pode comprometer a fidedignidade da comparação interanual. Um dos fatores que mais variabilidade provocou nos resultados do Programa, em termos gerais, foi a redução da periodicidade de inspeção das estradas nacionais e regionais durante os anos de 2020 e 2021, devido às restrições impostas pela situação de pandemia, conjuntamente com a redução de tráfego verificada nesse período.

No Programa, são também considerados os animais atropelados detetados pelas equipas que efetuam as atividades de conservação corrente das vias, os animais registados na sequência de acidentes e as informações de outras entidades como o ICNF ou a Guarda Nacional Republicana (GNR).

Não obstante a importância de reunir a maior quantidade de informação possível, as diferentes fontes, e respetiva variabilidade de esforço de amostragem, bem como os constrangimentos metodológicos das equipas da IP anteriormente referidos, não permitem assegurar fidedignamente a comparabilidade temporal e espacial dos resultados.

Visando a colmatação deste tipo de constrangimentos, foram definidos 18 troços de estrada com cerca de 15 km, para aplicação de uma metodologia de recolha de dados mais sistemática e estandardizada, em particular a frequência de amostragem, que decorre com uma periodicidade semanal.

Os troços localizam-se nos três distritos onde a mortalidade de fauna selvagem se revelou mais significativa nos primeiros anos do Programa de Monitorização: Castelo Branco, Évora e Setúbal (Garcia, 2015). Os critérios para a seleção dos troços levaram em consideração a existência de registos prévios de atropelamentos de espécies particularmente relevantes em termos de conservação, a proximidade a áreas classificadas, a identificação de *hotspots* em anos anteriores, uma tendência crescente de mortalidade, abrangência de diferentes níveis de tráfego e, sempre que possível, a possibilidade de comparação entre troços da mesma tipologia, com e sem medidas de mitigação da mortalidade.

Esta monitorização estandardizada nestes troços iniciou-se em 2016, finalizando o primeiro período de cinco anos em 2020. Contudo, como já explicado, também esta metodologia foi comprometida durante os anos de 2020 e 2021 devido à situação de pandemia. No final de 2021, foi avaliado o cumprimento da meta atribuída ao indicador e considerou-se ser necessário alterar alguns dos troços selecionados, nomeadamente aqueles em que os dados registados têm sido muito reduzidos comprometendo a fidedignidade das análises estatísticas, bem como os troços do IC1, devido ao aumento da frequência de amostragem dos mesmos, a partir do segundo semestre de 2021, por razões operacionais relacionadas com o tráfego da via (Garcia, 2022). Desta forma, a partir de 2022, foi iniciado um novo ciclo (2022 - 2026) de monitorização estandardizada em 18 troços, tendo sido substituídos os troços menos adequados e mantidos os outros tendo em conta a relevância da sua monitorização (Tabela 1). Não obstante, os troços que foram removidos desta seleção, continuam a ser acompanhados de forma a garantir a minimização dos *hotspots* identificados anteriormente. Na Tabela 1 e na Fig. 2 apresentam-se os troços selecionados para o ciclo atual de monitorização estandardizada.

Tabela 1 – Troços selecionados para monitorização estandardizada entre 2022 e 2026 (troços novos a bold).

Évora	Setúbal	Castelo Branco
IP2; km: 236-251*	ER253; km: 4-19	ER240; km: 6-21
EN4; km: 148-163	ER261; km: 0-15	ER240; km: 21-36
EN251; km: 81-96	EN120-1; km: 0-15***	EN230; km: 166-181
EN18; km: 267,5-281**	EN5; km: 65-80	EN18; km: 17-32
EN256; km: 5-20	EN253; km: 27-42	EN233; km: 73,5-87,5**
EN256; km: 26-41	EN121; km: 7,5-22,5	EN3; km: 182-197

* A quilometragem deste troço foi alterada, correspondendo ao mesmo troço anterior (intervalo quilométrico era 210-225).

** Estes troços têm um pouco menos que 15 km dado que a restante extensão não está sob gestão da IP. Contudo, tendo em conta os critérios para seleção dos troços, considerou-se ser pertinente a sua inclusão no grupo.

***Parte deste troço está simultaneamente classificado como ER120-3

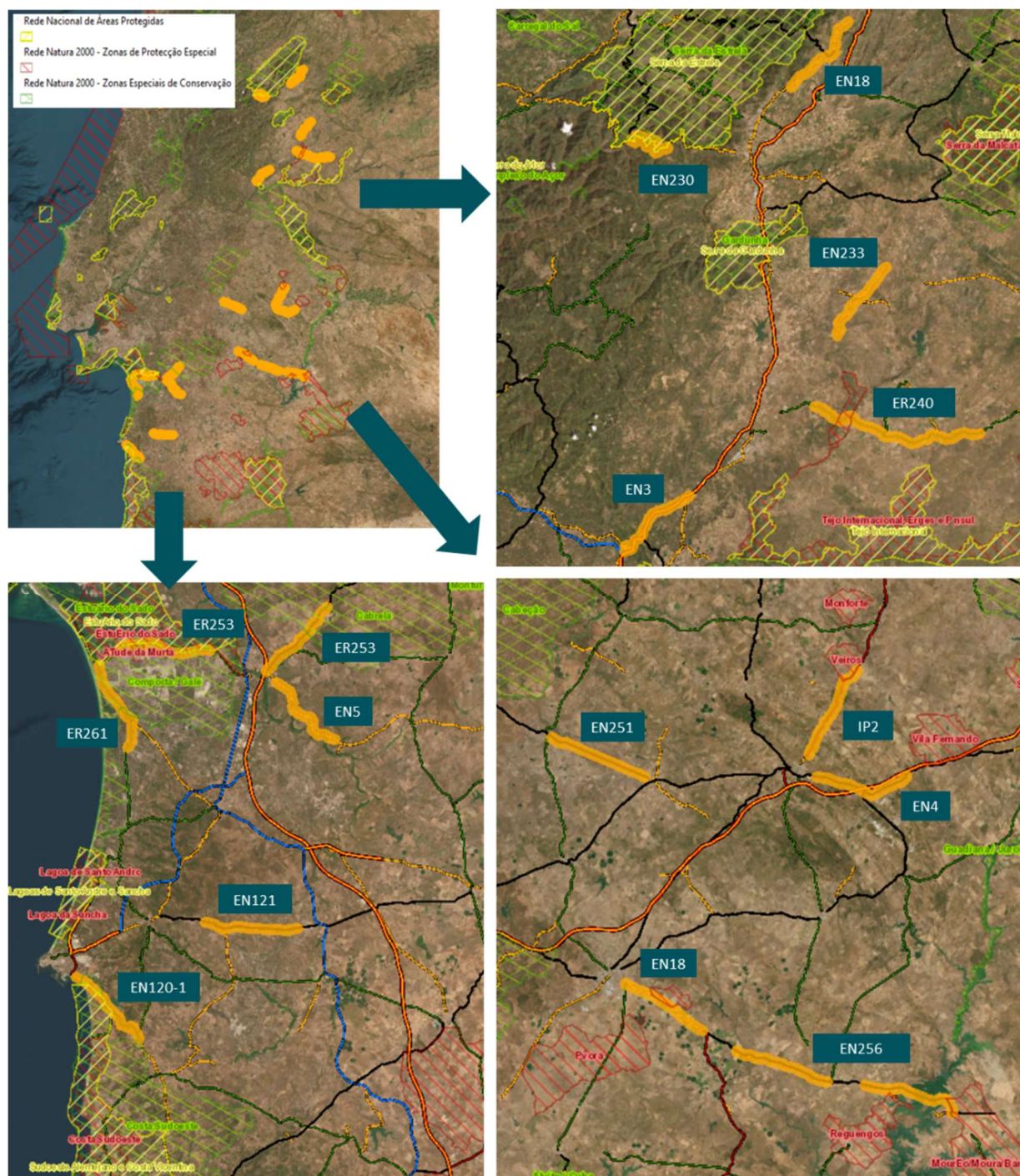


Fig. 2 – Troços seleccionados para monitorização estandardizada entre 2022 e 2026.

2.2. Análise dos dados

Numa primeira fase é apresentado um panorama geral, por distrito, da mortalidade de animais domésticos e silvestres, ocorrida durante o ano em análise⁶, comparativamente com o ano anterior e com os valores médios relativos aos anos 2015 a 2022.

A mortalidade de animais domésticos apresenta um peso significativo nos valores registados, no entanto, dado que os padrões e causas de mortalidade deste grupo são inteiramente distintos daqueles dos animais silvestres, e tendo em conta que os indicadores de sustentabilidade se baseiam no valor ecológico das espécies, as análises subsequentes foram realizadas separando estes dois grupos.

No caso dos animais domésticos, foram determinadas as áreas de maior concentração de ocorrências através de análises espaciais, nomeadamente aplicando a estimativa de densidade de Kernel, presente na extensão *Spatial Analyst* do *software* ArcGIS Pro. Esta ferramenta calcula a densidade de pontos numa vizinhança circular ao redor de cada ponto, correspondente ao raio de influência (na maioria das análises efetuadas considerou-se um raio de 4000 m). O valor para a célula é a soma dos valores de Kernel sobrepostos e divididos pela área do raio de pesquisa (Silverman, 1986). O mapa gerado por esta função é uma alternativa para análise geográfica da intensidade pontual de atropelamentos, permitindo uma visão geral do processo em toda a região do estudo.

Relativamente aos animais silvestres, após uma apresentação geral das densidades de ocorrências registadas a nível nacional, também através da estimativa de densidade de Kernel, os dados foram tratados agrupando as espécies por grupos ecológicos incluindo, ainda, abordagens particularizadas quer no caso dos animais com maior interesse conservacionista quer no caso dos ungulados (javalis e cervídeos) dado o risco que representam em termos de segurança rodoviária.

Tal como referido no ponto anterior, os dados recolhidos são abundantes para os animais de média/grande dimensão, mas não para espécies de pequeno tamanho (menores que 15-20 cm), mais difíceis de detetar. Por esta razão, as análises posteriores são focadas nos animais de maior dimensão, nomeadamente os apresentados na Tabela 2, não sendo incluídos os grupos de pequenos animais como os anfíbios. É de referir que vários estudos têm demonstrado que os anfíbios são das espécies que apresentam uma taxa de atropelamento mais elevada, particularmente em anos húmidos (Carvalho & Mira, 2011), no entanto, devido ao seu pequeno tamanho e reduzido tempo de permanência dos cadáveres na via, a mortalidade é frequentemente subestimada.

A cada um dos grupos ecológicos especificados foi atribuído um valor de ponderação de Sensibilidade Ecológica (SE) tendo em conta as especificidades ecológicas em termos do *habitat*, do nível trófico e da área de distribuição em Portugal (adaptado de LNEC, 2015). Este valor varia entre 1 (SE mais reduzida) e 4 (SE mais elevada).

⁶ Inclui os dados provenientes de fontes externas introduzidos na base de dados durante os primeiros dois meses do ano seguinte ao ano em análise. Dados posteriores a essa data já não são analisados no presente ano, ainda que sejam considerados nas análises globais dos anos seguintes, o que pode causar algumas ligeiras diferenças entre os resultados apresentados nos vários relatórios.

Para além dos aspetos relativos à ecologia e distribuição dos grupos indicadores foi também considerado, individualmente e por ordem de importância, o estatuto de conservação (EA) das espécies de acordo com o Livro Vermelho dos Mamíferos de Portugal Continental (Mathias *et al.* 2023), a Lista Vermelha das Aves de Portugal Continental (Almeida *et al.* 2022) e o Livro Vermelho de Vertebrados de Portugal (Cabral *et al.* 2005) no que respeita aos répteis e aos anfíbios. Na Tabela 3 é apresentada a ponderação conferida em função deste estatuto (adaptado de LNEC, 2015) e no Anexo I são descritas as várias categorias de estatuto, as quais utilizam o sistema de classificação da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN).

Tabela 2 – Grupos Faunísticos considerados e respetivo valor de Sensibilidade Ecológica (SE)
(adaptado de LNEC, 2015)

Grupos Faunísticos	SE
1. MAMÍFEROS	
1.1. Ouriços-cacheiros	1
1.2. Lagomorfos (coelhos e lebres)	
1.2.1. Coelho-bravo	1
1.2.2. Lebre	1
1.3. Carnívoros	
1.3.1. Carnívoros generalistas (raposa, sacarrabos, texugo) ou carnívoros silvestres “não identificados”	2
1.3.2. Carnívoros florestais e/ou especializados (fuinha, geneta e doninha)	3
1.3.3. Outros carnívoros especialistas e/ou com distribuição mais restrita (lontra, furão-bravo, lobo-ibérico, lince-ibérico)	4
1.4. Ungulados (javali e cervídeos)	
1.4.1. Javali	1
1.4.2. Veado, gamo e corço	2
2. AVES	
2.1. Corujas e noitibós	
2.1.1. Coruja-das-torres, bufo-real, outras corujas e mochos exceto as mencionadas em 2.1.2, noitibós	3
2.1.2. Mocho-galego e coruja-do-mato ou corujas/mochos “não identificados”	2
2.2. Aves de rapina diurnas	3
2.3. Outras aves	1
3. RÉPTEIS	
3.1. Cágados	3
3.2. Cobras	2
3.3. Lagartos e lagartixas	2

Tabela 3 – Estatutos de Conservação das espécies e ponderação conferida (EA) (LNEC, 2015).

Estatuto de Conservação	EA
Espécies CR – Criticamente em Perigo	4
Espécies EN – Em Perigo	3
Espécies VU – Vulnerável	2
Espécies DD – Informação Insuficiente	1,5
Espécies com outro estatuto, à exceção de NA (Não Aplicável)	1

Os indicadores de mortalidade de fauna foram definidos em dois níveis, segundo o tipo de dados em que se baseiam:

- Mortalidade de fauna nos 18 troços de estradas selecionados para aplicação da metodologia estandardizada;
- Mortalidade da fauna na restante rede de estradas.

No primeiro caso, os indicadores de sustentabilidade da mortalidade baseiam-se na identificação de *hotspots* de mortalidade avaliados pelo método de Malo (Malo *et al.*, 2004), em segmentos de estrada de 1000 m. Inicialmente foram considerados segmentos de 500 m dado ser considerado a extensão mais adequada para atuar ao nível de implementação de medidas de mitigação e por ser comumente usada em estudos de mortalidade por atropelamento em Portugal (Gomes *et al.*, 2009; Carvalho & Mira, 2011, Santos *et al.*, 2013). No entanto, os resultados obtidos são frequentemente inconsistentes, devido ao reduzido número de atropelamentos por segmento. De forma a garantir uma maior robustez dos dados, e uma vez que a generalidade das espécies registadas são animais que apresentam mobilidade elevada, optou-se por considerar sempre segmentos de 1000 m.

O método de Malo compara o número de atropelamentos registado em cada segmento com o esperado aleatoriamente, baseado numa distribuição de Poisson tendo como média o número de atropelamentos registado para a categoria (estrada, região ou grupo ecológico) em análise. A fórmula para calcular os *hotspots* através do método de Malo é a seguinte:

$$p(x) = \frac{\lambda^x}{x!e^\lambda}$$

λ = nº médio de ocorrências por sector
 x = nº de ocorrências
 $P(x)$ = Probabilidade de x ocorrências

Considerou-se que uma dada secção era um potencial *hotspot* sempre que o número de ocorrências fosse superior a uma probabilidade de 99%, relativamente ao esperado face a uma situação aleatória, isto é,

quando $\sum P(x) > 0,99$. Embora neste tipo de estudos seja habitual considerar-se uma probabilidade de 95%, no presente estudo optou-se por uma probabilidade superior a 99% uma vez que, de outra forma, setores com um ou dois registos poderiam ser considerados como *hotspots*. Este ajuste baseou-se na Correção de Bonferroni (Miller, R. G., 1966), um método conservativo que pode ser utilizado para evitar falsos *hotspots*.

Verificou-se, também, que o método de Malo dificilmente poderia ser aplicado especificamente a cada um dos subgrupos propostos, ou às espécies ameaçadas, por questões de dimensão da amostra. Assim, a aplicação do indicador de sustentabilidade foi efetuada em duas fases:

- i) Identificação dos *hotspots* (segmentos de 1000 m) de mortalidade global de fauna silvestre, no conjunto dos 18 troços, pelo método de Malo;
- ii) Hierarquização dos *hotspots* calculando o VF (Valor Faunístico) para cada *hotspot*.

Este parâmetro, que inclui de forma multiplicativa o número de animais atropelados, a sensibilidade ecológica (SE) de cada espécie/grupo e o estatuto de ameaça (EA), foi contabilizado através da seguinte fórmula (LNEC, 2015):

$$VF = \sum_{i=1}^n spi \cdot SE_i \cdot EA_i$$

spi = número de registos de atropelamentos da espécie/grupo i por setor de 500 m e por ano

SE_i = valor ecológico da espécie/grupo

EA_i = estatuto de conservação da espécie

n = número de espécies/grupos com registos de atropelamentos nesse sector.

Em caso de igualdade de valores, a existência de registos de espécies ameaçadas ou com estatuto DD é usada como critério de desempate, valorizando o grau de maior ameaça. Como segunda alternativa, o critério de desempate será o número de registos no ponto.

Os *hotspots* correspondem, geralmente, a zonas de atravessamento preferenciais e podem ser condicionadas pelo tipo de *habitats* da envolvente, orografia do terreno, características físicas da estrada ou intensidade e velocidade média do tráfego. No entanto, nem todos os *hotspots* identificados são persistentes ao longo do tempo, pelo que se considera importante levar em consideração a sua consistência. Assim, a recorrência dos *hotspots* ao longo do tempo é verificada, e são considerados particularmente relevantes em termos de intervenção aqueles que, num período contínuo de cinco anos ocorrem no mesmo local (sector de 1000 m) em pelo menos três anos (adaptado de LNEC, 2015). A meta é obter uma redução destes *hotspots* nos cinco anos seguintes, assegurando uma intervenção direcionada à sua mitigação, tendo em conta a composição dos atropelamentos.

Este procedimento metodológico teve início em 2016, dado que em 2015 o mesmo ainda não estava estabilizado. Desta forma, os troços selecionados têm sido avaliados neste contexto e os *hotspots* têm sido analisados com o objetivo de implementar medidas de minimização adequadas a cada situação. No

entanto, como já explicado, verificou-se ser necessário alterar alguns dos troços, nomeadamente aqueles em que os dados registados têm sido muito reduzidos comprometendo a fidedignidade das análises estatísticas, bem como os troços do IC1, devido ao aumento da frequência de amostragem dos mesmos. Assim, a partir de 2022, foi iniciado um novo ciclo (2022 - 2026) de monitorização estandardizada em 18 troços, tendo sido substituídos cinco troços.

Acresce que os *hotspots* recorrentes, identificados no ciclo anterior, se localizam todos no IC1, tendo estes troços sido substituídos por incompatibilidade a nível da frequência de amostragem, como já explicado. Não obstante, estes troços continuam a ser acompanhados de forma a garantir a minimização dos *hotspots* identificados no ciclo anterior.

Na restante rede, o indicador de sustentabilidade baseia-se no VF, o qual foi contabilizado quer em termos globais, quer por distrito, após remoção dos troços estandardizados dado já serem analisados de forma individualizada. A meta é obter uma tendência decrescente do VF global dos atropelamentos, avaliada com base no sinal do declive da reta de regressão do VF em função do tempo (ano)⁷, para um período de 10 anos (LNEC, 2015). O período atualmente em análise é 2025 a 2034, pelo que no presente ano ainda não é possível avaliar a tendência. Não obstante, para efeitos de avaliação da evolução do VF ao longo dos anos, foram considerados os anos a partir de 2015 (inclusive), quando se iniciou este procedimento analítico.

Para determinar os locais onde é necessário intervir prioritariamente de forma a reduzir o VF, foram identificados os troços com maior VF em 2025 e, aferidos os pontos com maior densidade de espécies com interesse conservacionista, através da identificação dos troços que apresentaram três ou mais ocorrências próximas (distância entre si igual ou inferior a 3 km) de espécies com maior sensibilidade (com SE igual ou superior a 3) e, simultaneamente, um somatório de VF superior a 6.

Para complementar esta análise, foram também identificados os troços com maior densidade de espécies sensíveis nos últimos cinco anos, comparativamente com os dados dos cinco anos anteriores, nomeadamente 2021-2025 e 2016-2020, de forma a comparar a evolução dos troços mais críticos. Uma primeira abordagem foi efetuada através da estimativa de densidade de Kernel a qual apontou os troços mais relevantes, sobre os quais se realizou posteriormente uma análise mais pormenorizada, comparando a evolução entre os períodos considerados.

⁷ A regressão linear é uma técnica amplamente utilizada em estatística e análise de dados para modelar a relação entre uma variável dependente e uma ou mais variáveis independentes, constituindo uma ferramenta útil para fazer previsões sobre uma variável de interesse a partir de dados históricos e/ou entender como diferentes variáveis estão relacionadas entre si. Pode ser representada visualmente num gráfico que relaciona as variáveis independentes (x) e dependentes (y), em que a linha reta retrata a tendência linear nos dados.

3. Análise e discussão de resultados

3.1. Apresentação de resultados de 2025

3.1.1. Panorama geral

Durante o ano de 2025 foram registados 1624 atropelamentos de animais nas vias sob gestão direta da IP, diminuindo 7,6% em relação ao valor registado em 2024⁸ (1757), e 29,6% mais baixo que o valor médio dos anos 2015 a 2024 (2307,1).

Ao longo dos anos tem existido uma grande variação no número de registos de animais atropelados (Fig. 3), o que é expectável dado que existem flutuações naturais da abundância das diversas populações faunísticas relacionadas com o clima, a disponibilidade alimentar, as doenças epidemiológicas, entre outros fatores. A este fator acrescem outros como flutuações nos níveis de tráfego, alterações nas equipas de trabalho e diferenças no esforço de amostragem.

Efetivamente, para os valores observado entre 2015 e 2019 contribuíram, em grande escala, os dados registados pela equipa de investigadores da Universidade de Évora, ao abrigo do Projeto LIFE LINES, os quais efetuaram a amostragem de alguns troços de estradas do distrito de Évora de uma forma minuciosa e diária entre agosto de 2015 e outubro de 2020 (e semanalmente a partir dessa data até janeiro de 2021).

Por outro lado, os valores de 2020 e 2021 foram mais baixos, em grande parte, devido ao decréscimo da intensidade de tráfego que se verificou durante a pandemia da Covid19 (Fonte: IP, Modelo Nacional de Tráfego), a qual motivou a aplicação de várias medidas de confinamento e restrição de circulação. Acresce que nesses dois anos, a periodicidade de inspeção das estradas nacionais e regionais foi mais irregular que o normal, devido às restrições impostas pela situação de pandemia.

Não obstante estas flutuações, é perceptível que a tendência dos valores de mortalidade tem sido decrescente, o que poderá estar motivado em parte pela aplicação de medidas de minimização de atropelamentos, a partir dos primeiros resultados deste Programa (Fig. 3).

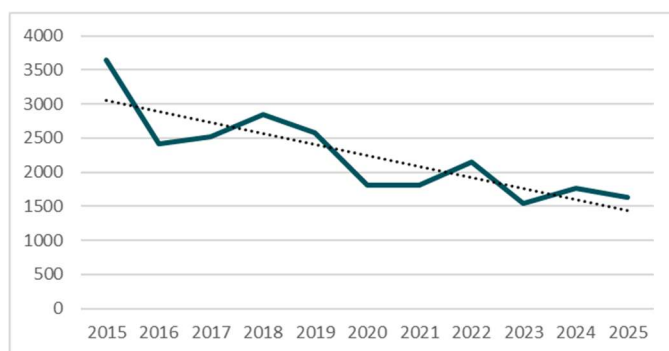


Fig. 3 – Número total de registos de atropelamentos em cada ano, entre 2015 e 2025

⁸ Os valores de 2024 foram atualizados relativamente aos apresentados no Relatório do ano anterior, em função dos dados introduzidos posteriormente, provenientes de outras fontes.

Relativamente ao ano anterior, as maiores alterações verificaram-se nos distritos de Aveiro, Setúbal e Beja, com os dois primeiros a revelarem uma redução no número de registos enquanto Beja apresentou um aumento (Fig. 4). Com um aumento menos relevante, destacou-se, ainda, Santarém. No entanto, comparativamente com os valores médios relativos aos anos anteriores (2015-2024), os valores apresentados por estes distritos no ano em análise não se diferenciaram de forma tão significativa, ocorrendo as maiores diferenças nos distritos de Évora, Lisboa e Leiria, com uma redução nos dois primeiros e um aumento no último.

No caso de Évora, tal como já explicado, a redução está relacionada com o término do Projeto LIFE LINES, dada a enorme contribuição de dados⁹ pela equipa de investigadores da Universidade de Évora, os quais foram inseridos na base de dados da IP para análise integrada da informação de ambas as entidades. No caso de Lisboa, as razões para a redução verificada não são claras. Já em Leiria, o aumento que se tem vindo a verificar deverá estar relacionado com o imenso contributo das equipas que efetuam a conservação corrente das vias deste distrito.

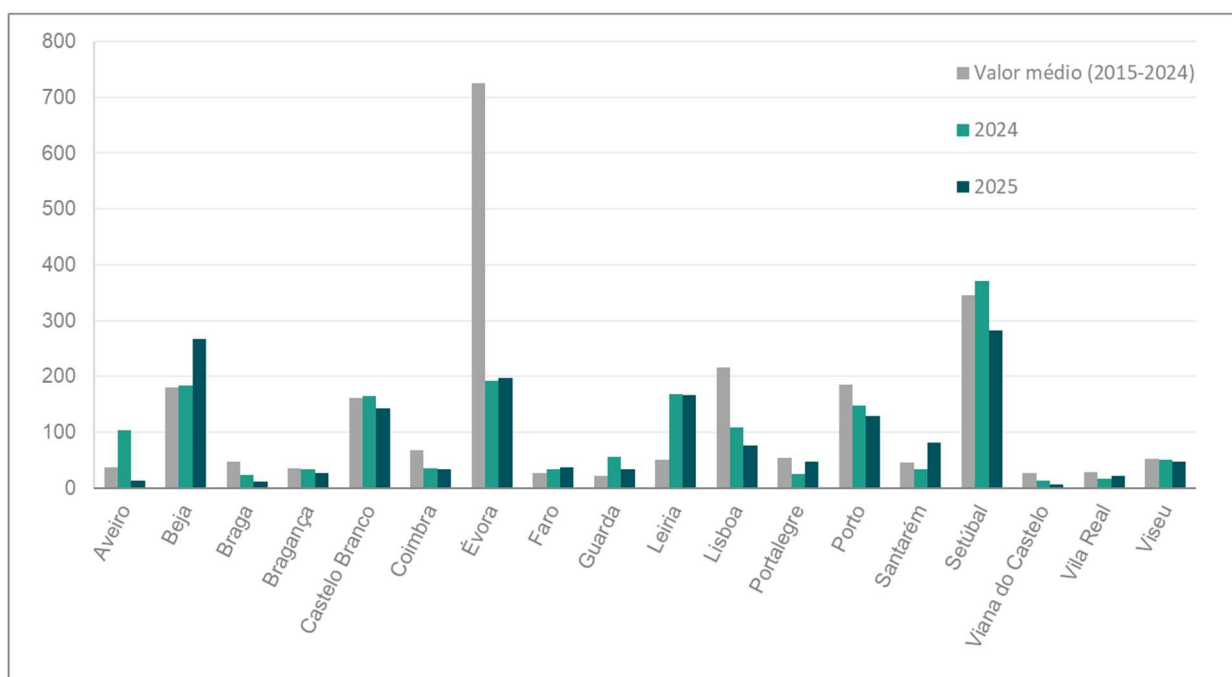


Fig. 4 – Número de registos de atropelamentos por distrito em 2025, 2024 e 2015-2024 (valor médio).

Nos restantes distritos, não se verificaram alterações tão significativas e a tendência foi a redução do número de atropelamentos, quer relativamente a 2024, quer relativamente ao valor médio dos anos anteriores.

Na maioria das situações, os valores de mortalidade refletem o grau de extensão da rede de estradas sob gestão direta da IP em cada distrito, com o número de registos a aumentar de acordo com o grau de

⁹ Excetuando os dados de anfíbios, morcegos, roedores e outros animais de pequena dimensão, não abrangidos no acordo.

extensão das vias existentes em cada distrito. Na Fig. 5 é apresentada a taxa global de ocorrências por quilómetro, em cada distrito, comparativamente à extensão quilométrica de vias no mesmo distrito e na Fig. 6 apresenta-se, de forma crescente, o número de ocorrências de atropelamentos de animais por quilómetro, em cada distrito, comparativamente à média global de ocorrências por quilómetro.

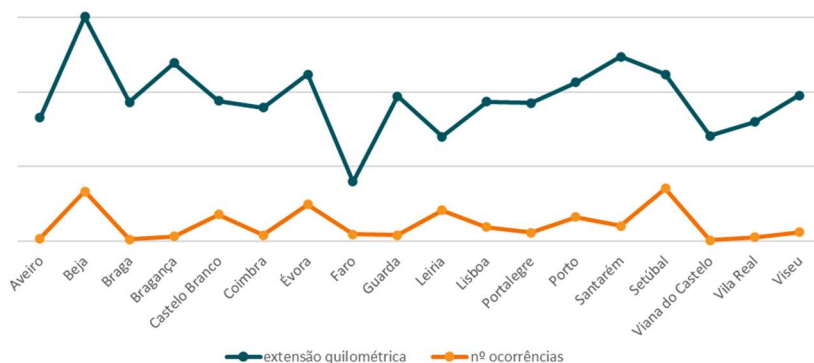


Fig. 5 – Padrão de variação no número de ocorrências de atropelamentos de animais comparativamente com o número de quilómetro de estradas sob gestão direta da IP em cada distrito, em 2025.

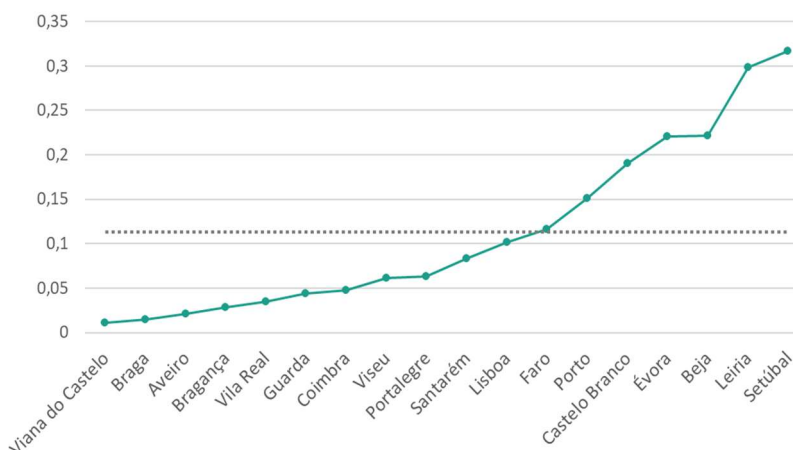


Fig. 6 – Número de ocorrências de atropelamentos de animais por quilómetro de estradas sob gestão direta da IP, por distrito, em 2025.

De uma forma geral, o padrão de ocorrências por distrito mantem-se proporcionalmente semelhante aos dos anos anteriores, com Setúbal e Leiria a destacarem-se com valores substancialmente superiores à média, seguidos de Évora e de Beja. Com os valores mais reduzidos face ao valor médio, destacam-se Viana do Castelo, Braga, Aveiro e Bragança. De salientar, no entanto, que o aumento de ocorrências em Leiria apenas se revelou mais recentemente, fruto do contributo substancial das equipas de conservação corrente.

Tal como nos anos anteriores, os mamíferos representam uma percentagem significativa dos registos efetuados, o que se relaciona com a sua maior detetabilidade em virtude do seu tamanho e menores taxas

de degradação e de remoção da estrada. Os animais domésticos foram um dos grupos mais registados, com 500 ocorrências, constituindo cerca de 31% dos registos totais de 2025.

Seguidamente são apresentados os dados mais relevantes, relativos a 2025, separando os animais domésticos dos animais silvestres. Salienta-se, no entanto, que no que se refere às análises espaciais, foram removidos três registos, por terem ocorrido problemas a nível da sua georreferenciação, existindo incerteza sobre a sua correta localização.

3.1.1.1. Animais domésticos

Com um total de 500 registos em 2025, os animais domésticos atropelados estão representados principalmente por gatos (78%) e cães (20%).

Como é possível visualizar no mapa de Kernel (Fig. 7), e à semelhança dos anos anteriores, a maior concentração de ocorrências coincide com a Rede de Alta Prestação (autoestradas ou vias com características de autoestrada) que servem os centros urbanos de Lisboa (com maior incidência no IC19, no IC17, no IC16 e no IP7) e do Porto (com maior incidência na A20, na A1, na A44, na A43 e na A28). Tratando-se de áreas com maior densidade populacional, é natural que também aqui ocorra uma maior densidade de animais domésticos o que origina o elevado número de ocorrências detetado. O facto destas vias serem monitorizadas mais que uma vez por dia (por motivos que se prendem com questões de tráfego e segurança rodoviária) é outro fator que contribui para o elevado valor registado já que permite uma deteção dos animais mais eficiente. É, também, de salientar que alguns destes eventos não ocorreram nas autoestradas, mas sim nos ramos dos nós de entrada e saída das mesmas, os quais constituem pontos de acesso dos animais às vias.

Verificaram-se, ainda, maiores concentrações de ocorrências no IC12, no IC2 e no IC8, estradas que se caracterizam por níveis de tráfego mais elevado (Fonte: IP, Modelo Nacional de Tráfego). Acresce que nestas vias, a maior concentração de animais é também explicada pelo considerável contributo das equipas afetas à conservação corrente no distrito de Leiria, tal como já referido.

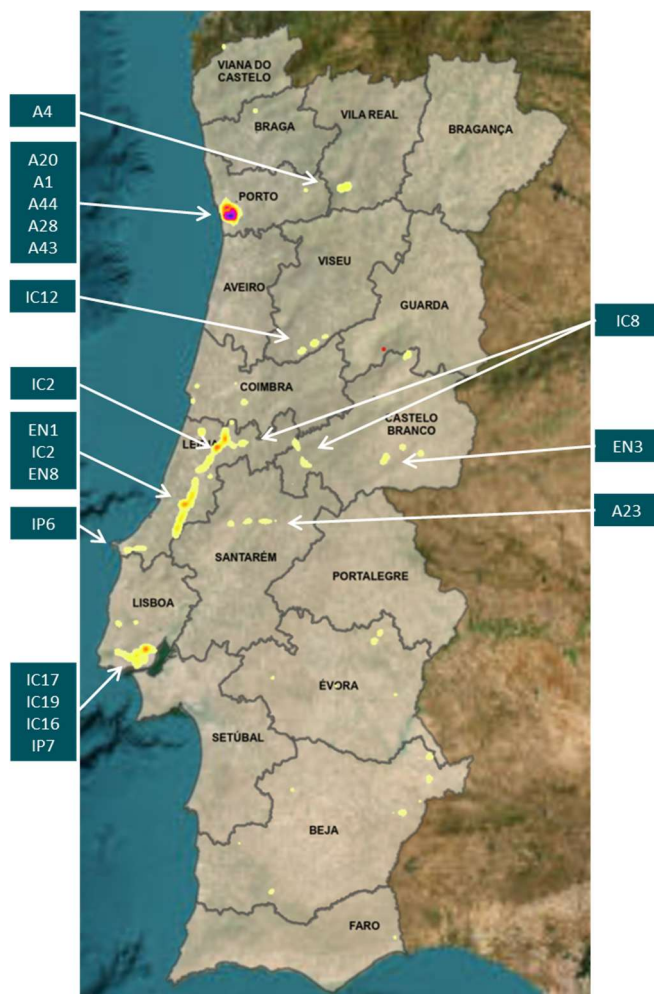


Fig. 7 – Mapa de Kernel indicando as áreas de maiores densidades de mortalidade de animais domésticos em 2025.

O volume de registos existente nas vias com maior frequência de amostragem não é comparável com as restantes estradas, cuja periodicidade de monitorização é geralmente semanal, devendo os resultados ser avaliados com alguma cautela. Esta diferença não anula, no entanto, a gravidade dos valores registados nas mesmas, sendo apenas de alertar que os valores registados noutras estradas poderão estar subestimados face a estes.

A mortalidade dos animais domésticos decorre de muitos fatores, entre os quais o seu abandono e o facto de permanecerem soltos junto às estradas. A sua presença frequente na zona da estrada origina o elevado número de acidentes de que são vítimas. Embora a maioria das vias em causa apresente vedações, os animais conseguem entrar pelos acessos e nós. Acresce que, apesar do estado das vedações ser regularmente verificado para correção de anomalias, é possível que alguns animais mais pequenos consigam passar pelas malhas da rede ou, eventualmente, por aberturas sob a rede da vedação. É de salientar, ainda, que a maioria dos animais registados são gatos, os quais apresentam facilidade em trepar as vedações, pelo que estas não constituem um verdadeiro obstáculo à sua presença nas vias.

As velocidades elevadas e o tráfego intenso que se verificam naqueles troços contribuem bastante para os valores de mortalidade registados, sendo de realçar que este é também um problema de segurança rodoviária, dado que muitos acidentes decorrem não só dos embates com animais, mas também de súbitas manobras de desvio que podem causar despistes.

3.1.1.2. Animais silvestres

Resultados gerais por grupo faunístico

Em 2025 foram registados 1124 animais silvestres atropelados na rede sob a gestão direta da IP. No mapa de Kernel (Fig. 8) é possível visualizar as áreas de maiores densidades de ocorrências, destacando-se uma maior magnitude no IC1 no distrito de Setúbal. O IC12, em Viseu e o IC8 em Castelo Branco apresentaram também valores relevantes. De referir, ainda, a A20, a A43, a A44 e a EN14, no Porto, que no seu conjunto apresentaram igualmente valores relevantes.

Os restantes troços assinalados no mapa apresentaram valores de mortalidade inferiores, ainda que a dimensão das manchas possa sugerir uma maior relevância, o que está relacionado com a proximidade de outras estradas cujos registos foram abrangidos pelo raio de influência utilizado na análise de Kernel.

Como expectável, a periodicidade de amostragem e o volume de tráfego influenciaram alguns destes resultados. Efetivamente, as autoestradas e as estradas inseridas na Rede de Alta Prestação (como o IC12) são monitorizadas entre uma a seis vezes por dia (em função dos volumes de tráfego), enquanto o IC1 e o IC8 são monitorizados três vezes por semana. O volume de registos existente nestas vias não é, por essa razão, comparável com as restantes estradas, devendo os resultados ser avaliados com alguma cautela. Não obstante, algumas estradas com menor frequência de amostragem apresentam uma densidade de atropelamentos mais elevada que noutras estradas monitorizadas com a mesma frequência, pelo que existirão outros fatores que motivam estes resultados tais como a abundância local de animais silvestres, o volume de tráfego e as velocidades praticadas, entre outros. Os *habitats* naturalizados e a abundância das várias espécies faunísticas na envolvente dos troços, associados à ausência de vedações, poderão também explicar os valores das estradas nacionais assinaladas no mapa de Kernel.

De referir que, no caso da EN14 e das autoestradas no Porto assinaladas na mancha de Kernel, os animais silvestres mais afetados foram gaivotas.

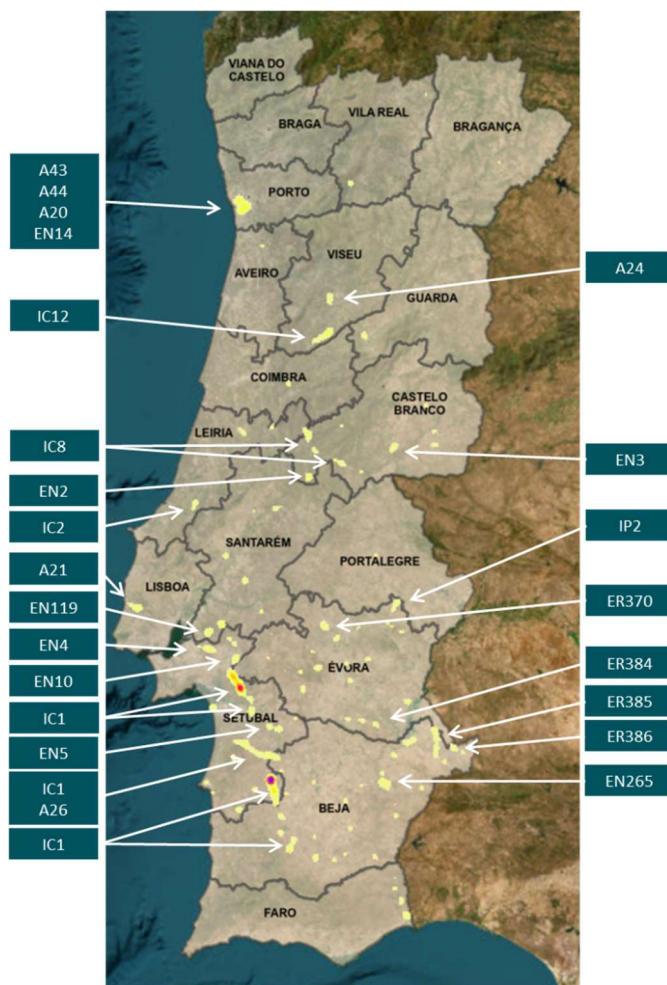


Fig. 8 – Mapa de Kernel indicando as áreas de maiores densidades de mortalidade de animais silvestres em 2025.

Em termos globais, os grupos mais afetados foram os mamíferos (Fig. 9), com 855 registos. Dentro deste grupo, destacam-se os carnívoros com 575 registos, sendo que a espécie mais afetada foi a raposa com 211 registos (Fig. 10). Com maior frequência surgiram também a fuinha (99 registos), o texugo (98 registos) e o sacarrabos (81 registos), seguindo um padrão semelhante ao dos anos anteriores. De destacar, também, o atropelamento de três lince-ibéricos e um furão-bravo, espécies que se encontram ameaçadas de extinção.

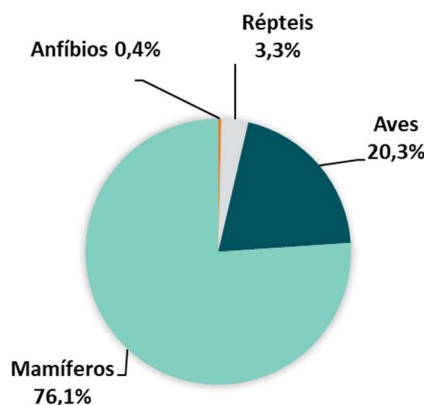


Fig. 9 – Percentagem de registos de atropelamentos, por grupo faunístico, em 2025.

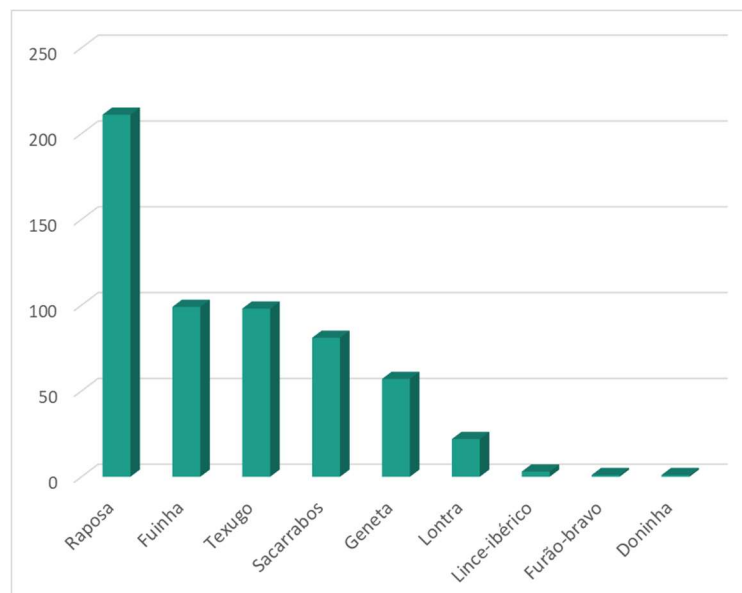


Fig. 10 – Número de registos de atropelamentos de cada espécie de carnívoros, em 2025.

Outros grupos de mamíferos a destacar são os insectívoros, representados exclusivamente pelo ouriço-cacheiro, com 55 ocorrências, os lagomorfos (coelhos e lebres) com 67 ocorrências e os ungulados com 142 ocorrências. Este último grupo assume particular relevância em termos de segurança rodoviária, estando representado por 124 javalis e 18 cervídeos (veados e corços). No ponto seguinte, a mortalidade destas espécies é analisada com maior detalhe.

O grupo das aves constituiu 20,3% das espécies registadas (228 ocorrências), apresentando um padrão semelhante ao do ano anterior (Fig.11), com as aves de rapina noturnas a destacarem-se (97 registos), com clara predominância da coruja-do-mato (41 registos) e da coruja-das-torres (31 registos), seguido do grupo das aves aquáticas e cegonhas (75 registos), entre as quais predominaram as garças-boeiras (32 registos) e as gaivotas (28 registos).

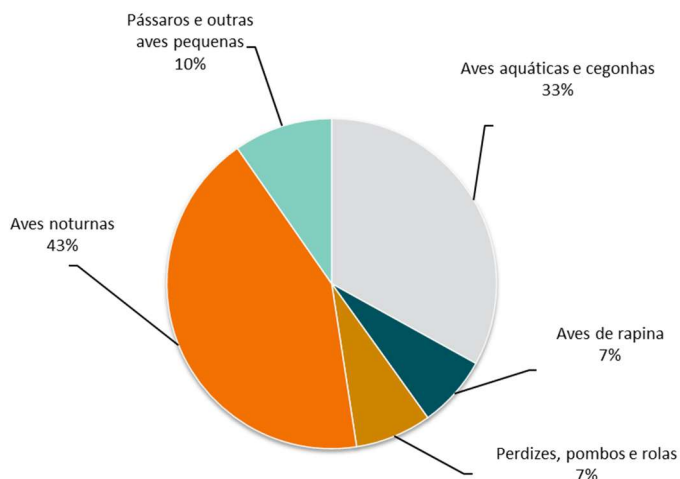


Fig. 11 – Percentagem de registos de atropelamentos de cada grupo de aves, em 2025.

O grupo dos répteis apresentou 37 registos, um número semelhante ao do ano anterior, estando representado fundamentalmente por cobras, em especial cobra-rateira (26 registos).

Quanto aos anfíbios, este grupo apresentou apenas 4 registos. O reduzido número de anfíbios estará relacionado com a sua baixa detetabilidade e elevada taxa de degradação.

No Anexo II é apresentada a listagem de todas as espécies identificadas até à data, no âmbito deste Programa.

Cervídeos e javalis

No presente ano registaram-se 8 veados, 10 corços e 124 javalis. Na Fig. 12 pode ser observada a localização de todos os registos, sendo identificadas as estradas ou conjunto de estradas (quando as ocorrências são geograficamente próximas) onde se registaram pelo menos três animais. Os troços de estrada mais críticos, com maior concentração deste grupo foram: a EN114 entre os km 88 e 137,5 (13 javalis), a EN119 entre os km 14,5 e 53 (13 javalis), o IC12 entre os km 4,5 e 14 (7 javalis), o IC8 entre os km 60,5 e 101 (7 javalis), e o IC2 entre os km 88,5 e 95 (6 javalis).

Nalgumas situações, incluindo alguns dos troços acima referidos, os javalis ocorreram em grupo, tendo o acidente abrangido mais que um indivíduo do grupo. Estas situações acontecem com alguma frequência uma vez que são animais geralmente gregários, tendo como unidade básica o grupo matriarcal que se compõe por uma ou mais fêmeas acompanhadas pelas suas crias juvenis (os machos abandonam esses grupos quando atingem cerca de um ano de idade, tornando-se normalmente solitários, exceto durante o período de acasalamento).

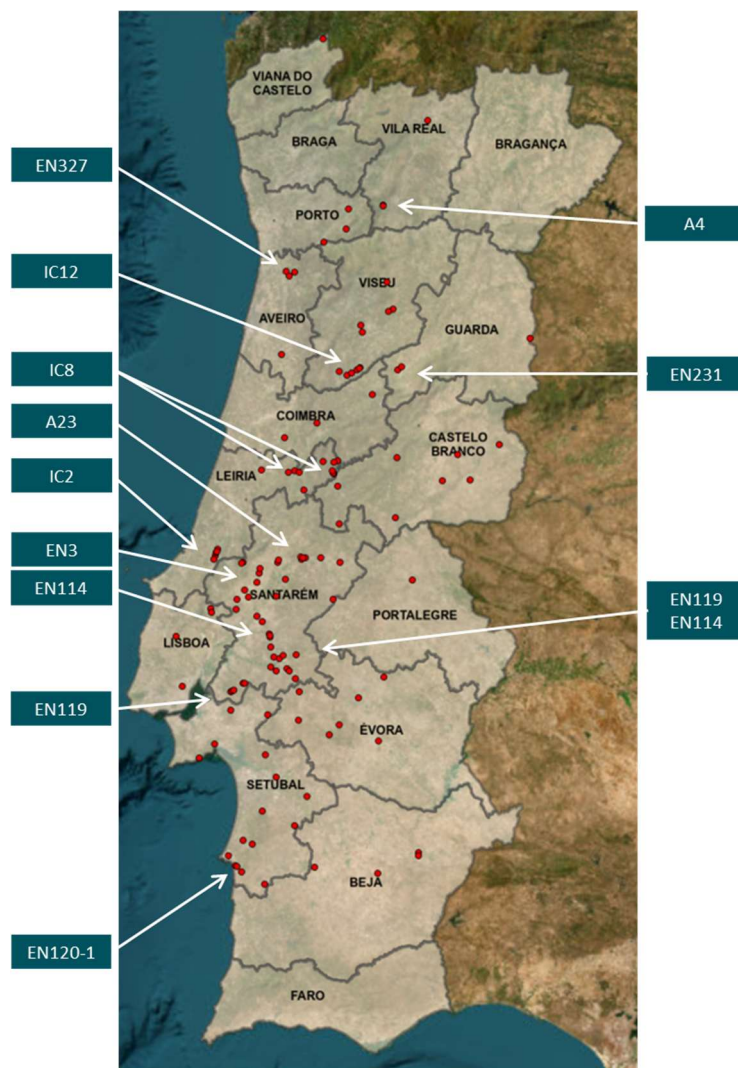


Fig. 12 – Cervídeos e javalis atropelados em 2025.

Espécies com elevada sensibilidade ecológica

A maioria das espécies afetadas são relativamente comuns, apresentam uma distribuição alargada em todo o país e não apresentam estatuto de conservação desfavorável (“Criticamente em Perigo”, “Em Perigo”, “Vulnerável” ou “Informação Insuficiente”), segundo o Livro Vermelho dos Mamíferos de Portugal Continental (Mathias *et al.*, 2023, a Lista Vermelha de Aves de Portugal Continental (Almeida *et al.* 2022) e o Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal (Cabral *et al.*, 2005) aplicável aos restantes grupos faunísticos.

As espécies com estatuto de conservação desfavorável, que ocorreram em 2025, são apresentadas na Tabela 4, com referência aos estatutos respetivos, os anexos das Diretivas Aves ou Habitats pelos quais são abrangidas (ver Anexo I), o número de ocorrências e os distritos em que ocorreram. No Anexo I, é apresentada uma tabela semelhante, mas relativa aos dados recolhidos desde 2010, quando o Programa de Monitorização se iniciou.

Tabela 4 – Espécies com estatuto de conservação desfavorável em Portugal Continental (LV) (Cabral *et al.* 2005, Almeida *et al.* 2022, Mathias *et al.* 2023), detetadas em 2025 (categorias: CR – Criticamente em Perigo, EN – Em Perigo, VU – Vulnerável, DD – Informação Insuficiente), com menção ao anexo da Diretiva Aves ou Habitats quando aplicável (*espécie prioritária), números de ocorrências (n) e distritos em que ocorreram.

Nome comum	Nome científico	LV	Diretiva Aves/Habitats	n total	n / distrito
Lebre-ibérica	<i>Lepus granatensis</i>	VU	-	48	26/Beja, 4/C. Branco, 4/Évora, 1/Faro, 11/Setúbal, 2/Viseu
Coelho-ibérico	<i>Oryctolagus cuniculus</i>	VU	-	19	1/Aveiro, 2/Beja, 4/C. Branco, 3/Faro, 4/Leiria, 3/Lisboa, 2/Porto
Lince-ibérico	<i>Lynx pardinus</i>	EN	B-II* / B-IV	3	3/Beja
Furão-bravo	<i>Mustela putorius</i>	EN	B-V	1	1/C. Branco
Garça-boieira (Carraceiro)	<i>Bulbucus ibis</i>	VU	-	32	32/Setúbal
Bufo-pequeno	<i>Asio otus</i>	VU	-	7	1/Évora, 6/Setúbal
Peneireiro-vulgar	<i>Falco tinnunculus</i>	VU	-	1	1/Setúbal

Em 2025 destaca-se o atropelamento de três lince-ibéricos e um furão-bravo, duas espécies com estatuto de ameaça elevado, nomeadamente “Em Perigo”. Os atropelamentos dos lince ocorreram no distrito de Beja, nas EN122 e ER267 (ver, também, a Tabela 8 com a localização destas ocorrências). No âmbito da reclassificação dos estatutos de conservação, nomeadamente no que respeita aos mamíferos e às aves, esta espécie apresentou uma melhoria, tendo passado de “Criticamente em Perigo” para “Em Perigo”, graças ao aumento populacional fruto dos esforços de vários projetos de conservação a decorrer, como o LIFE LYNXCONNECT (ver ponto 3.2.3.), do qual a IP foi parceira.

Quanto ao furão-bravo, foi atropelado no distrito de Castelo Branco, no IC8 ao km 124,550. Esta espécie foi alvo do aumento do grau de proteção, tendo passado de “Informação Insuficiente” para “Em Perigo” devido ao aumento de conhecimento que indicou o declínio da espécie em Portugal, resultante de vários fatores, entre os quais o atropelamento, atividades de controlo não seletivo de predadores, conversão e degradação dos ecossistemas, e a diminuição das populações de coelho-ibérico, a sua presa preferencial.

No que respeita ao coelho-ibérico e à lebre-ibérica, que estavam anteriormente classificados como “Quase Ameaçado” (NT) e “Pouco Preocupante” (LC), respetivamente, ambos estão agora classificados como “Vulnerável” devido ao seu declínio populacional. Efetivamente, embora possam ocorrer em determinados anos de forma abundante, estas espécies têm sofrido reduções acentuadas das suas populações devido, principalmente, à incidência de duas doenças virais, nomeadamente uma nova variante do vírus da febre hemorrágica (RHD2) que afeta o coelho desde o início da segunda década do presente século (Monterroso *et al.* 2016 in Mathias *et al.* 2023) e a mixomatose, na lebre, cujos primeiros surtos foram detetados na Península Ibérica em 2018 (Garcia-Bocanegra *et al.* 2019 in Mathias *et al.* 2023).

No que respeita às aves, também a garça-boieira, anteriormente classificada como “Pouco Preocupante”, apresenta agora o estatuto “Vulnerável”, motivado pela redução da população que se têm verificado, embora ainda ocorra de forma relativamente abundante em alguns locais. Quanto ao bufo-pequeno, anteriormente classificados como “Informação Insuficiente”, e o peneireiro-comum, anteriormente classificado como “Pouco Preocupante”, foram reclassificados como “Vulnerável” devido à redução e declínio das suas populações.

Para além das espécies com estatuto de ameaça, acresce a ocorrência de 31 corujas-das-torres, uma espécie que teve o seu estatuto de “Pouco Preocupante” alterado para “Quase Ameaçado”, em virtude da tendência decrescente que tem vindo a apresentar no número de indivíduos maduros e da área de ocupação que a colocam perto do limiar de se tornar ameaçada.

Pelo seu valor ecológico salienta-se, ainda, a lontra com 22 registos. Embora a lontra não apresente estatuto de conservação desfavorável a nível nacional, encontra-se em declínio a nível europeu, estando protegida ao abrigo dos Anexo BII e BIV da Diretiva Habitats (ver Anexo I). Acresce que esta espécie apresenta requisitos ecológicos que a tornam mais sensível, nomeadamente a elevada dependência de meios aquáticos, atualmente sujeitos a grande pressão antropogénica, e incidência de mortalidade por atropelamento (Mathias *et al.* 2023).

3.1.2. Indicadores de mortalidade de fauna silvestre

3.1.2.1. Troços selecionados com amostragem sistemática

Tal como referido no capítulo 2, foram selecionados 18 troços de estrada, onde foi aplicada uma metodologia de recolha de dados mais sistemática e standardizada, em particular a frequência de amostragem, que decorre com uma periodicidade semanal, de forma a assegurar a comparabilidade temporal e espacial dos resultados.

Nestes troços, divididos em 268 setores de 1000 m (exceto um setor de 500 m na EN18, dado o restante troço não estar sob gestão direta da IP), foram registados 62 animais atropelados: 28 em Évora, 17 em Setúbal e 17 em Castelo Branco. O grupo mais registado foi, destacadamente, o dos mamíferos carnívoros (Fig. 13), em especial a raposa, seguida do texugo, da fuinha e do sacarrabos (Fig. 14).

Em termos de espécies sensíveis, destaca-se o registo de duas lebres em Castelo Branco, espécie com estatuto de conservação “Vulnerável”. Salienta-se, ainda, o registo de uma coruja-das-torres, em Setúbal, que apresenta um estatuto de “Quase Ameaçada” e duas lontras, uma em Évora e outra em Castelo Branco, espécie com algum grau de sensibilidade como já explicado.

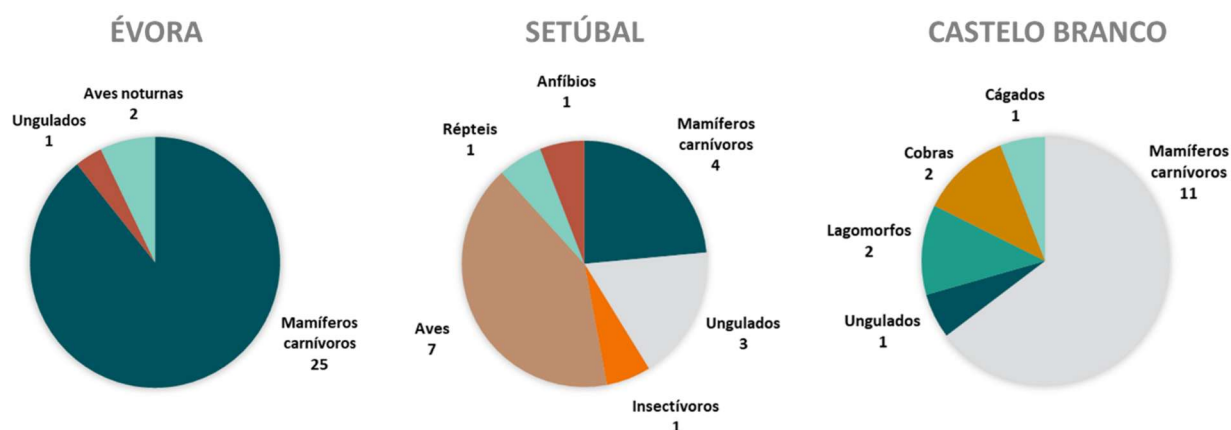


Fig. 13 – Número de registos de atropelamentos, por grupo faunístico, em 2025, nos troços selecionados.

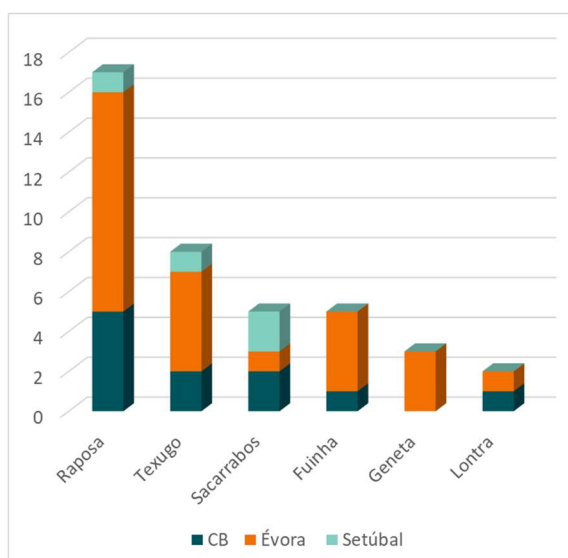


Fig. 14 – Número de registos de atropelamentos de cada espécie de carnívoros, nos troços selecionados, em 2025.

A identificação dos *hotspots* de mortalidade, avaliados pelo método de Malo (Malo *et al*, 2004), foi efetuada nos segmentos de estrada selecionados. Teoricamente, o método deveria ser aplicado discriminadamente por distrito, mas o reduzido número de registos por setor tem gerado resultados inconclusivos, pelo que se tem optado por aplicar o método ao conjunto total dos dados. No presente ano, foram identificados três *hotspots*, os quais se apresentam na Tabela 5, hierarquizados em função do seu Valor Faunístico.

Tabela 5 – Hotspots identificados em 2025, com o seu Valor Faunístico (VF), o número de ocorrências registadas (n) e as espécies identificadas.

Nº	Hotspots	Distrito	n	VF	Espécies
1	IP2; km: 237-238	Évora	3	8	1 fuinha 1 geneta 1 coruja-do-mato
2	EN256; km: 30-31	Évora	3	6	3 raposas
3	EN5; km: 76-77	Setúbal	4	5	1 sacarrabos 2 cegonhas 1 pintassilgo

Como referido no capítulo 2, este é o quarto ano de um novo ciclo de avaliação da reincidência dos *hotspots* identificados ao longo de cinco anos. No entanto, só um destes pontos foi identificado nos anos anteriores, designadamente o ponto nº 1, no IP2. A evolução dos *hotspots* ao longo dos anos é avaliada e discutida no ponto 3.2.2.

3.1.2.2. Restante rede de estradas

A nível da restante rede nacional, o indicador de sustentabilidade baseia-se no VF global, calculado anualmente. O VF é obtido através da combinação de três parâmetros: o número de registos, o valor ecológico das espécies e o seu estatuto de ameaça. Os troços selecionados para implementação da metodologia estandardizada não são incluídos neste cálculo, visto serem alvo de uma análise mais pormenorizada, apresentada no ponto anterior e discutida no ponto 3.2.2.

Em 2024 terminou o período estabelecido para avaliação do indicador “Redução do VF dos atropelamentos, durante um período de 10 anos (2015-2024), avaliada com base na reta de regressão de VF em função do tempo”. Assim, 2025 é o primeiro ano de um novo período de 10 anos (2025-2034), pelo que não existem dados de comparação para este período. Não obstante, uma vez que a meta visa obter uma tendência decrescente do VF global dos atropelamentos, avaliada com base no sinal do declive da reta de regressão do VF em função do tempo, optou-se por efetuar a análise comparativa com os anos anteriores, para auferir a evolução dos resultados. Na Fig. 15 podem ser visualizados os valores obtidos para cada distrito, anualmente, desde 2015 até 2025.

Em termos globais, o VF obtido em 2025 totalizou 2151, um valor mais alto que no ano anterior, mas mais baixo que os valores auferidos desde 2015, à exceção dos anos de 2023 e de 2024. Na Fig. 15 é possível observar que a linha de regressão linear apresenta, pois, um declive negativo, sendo R^2 igual 0,52¹⁰.

Este decréscimo é ainda mais relevante se se tiver em consideração que os estatutos de conservação das aves e dos mamíferos foram alterados em 2022 e 2023 respetivamente, resultando no aumento do VF de

¹⁰ R^2 é uma medida estatística que indica quão bem os dados se ajustam ao modelo de regressão, representando a proporção da variação na variável dependente (VF) que pode ser explicada pelas variáveis independentes (ano). Quanto mais perto de 1, melhor o ajuste da linha de regressão, ou seja, quanto mais a linha passa por todos os pontos.

espécies, tais como as garças-boeiras e os lagomorfos (coelhos e lebres), que ocorrem com alguma abundância, sendo por isso natural que apresentem também valores de mortalidade mais elevados. Para uma comparação mais eficiente, teria de se recalculer o VF de todos os anos anteriores com base na nova classificação das espécies, mas isso iria acentuar ainda mais o declive negativo da reta, que é já claramente negativo, pelo que se optou por manter os VF contabilizados de acordo com o estatuto em vigor em cada ano. De notar, também, que para a avaliação do indicador no período de 10 anos que se iniciou agora, esta divergência de classificações deixa de existir.

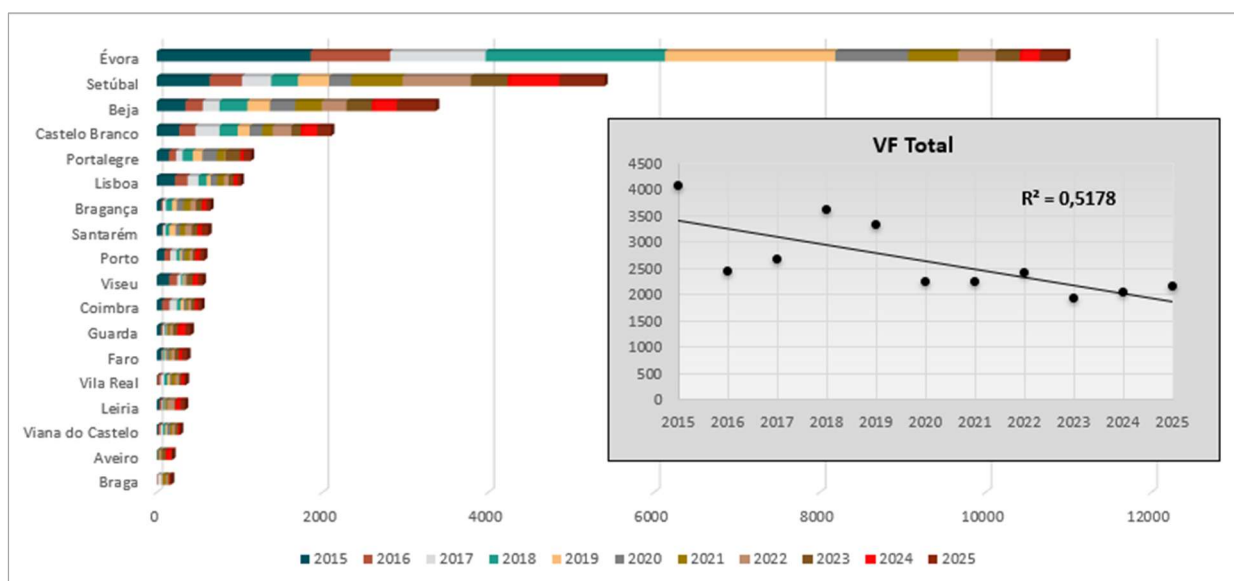


Fig. 15 – VF obtido para cada distrito e VF Total, entre 2015 e 2025, com representação da linha de tendência (regressão) com declive negativo.

Em termos globais, Évora é o distrito que apresenta maiores valores de VF, em grande parte devido às amostragens diárias e intensivas por parte da Universidade de Évora, ao abrigo do Projeto LIFE LINES. No início de 2021, com o término do Projeto, a monitorização passou a ser realizada apenas pelos Oficiais da IP. Desta forma, o número de ocorrências, e consequentemente o VF, neste distrito, foi mais reduzido a partir de 2021. Não obstante, este continua a ser um dos distritos com maior VF em 2025 (328), só ultrapassado pelos distritos de Setúbal (547) e de Beja (471). Com um valor inferior, destaca-se, ainda, Castelo Branco (167).

Os quatro distritos acima referidos são também aqueles que apresentaram maior número de registos de animais silvestres, o que influencia o resultado do VF. De salientar, também, a ocorrência de espécies com elevado valor conservacionista nestes distritos (ver Tabela 4).

Acresce que, relativamente ao ano anterior, o VF aumentou em Évora e em Beja, mas diminuiu em Setúbal e em Castelo Branco, o que está relacionado com as correspondentes variações no número de ocorrências em cada um destes distritos.

Nos restantes distritos, o VF foi relativamente semelhante ao do ano anterior, com exceção de Portalegre, onde ocorreu um aumento do VF, e Aveiro, que apresentou um valor mais reduzido. Estas alterações estão, também, relacionadas com as alterações dos números de ocorrências, as quais poderão ser motivadas, em parte, pelo reforço da equipa de oficiais que efetuam a monitorização em Portalegre, e a redução da equipa em Aveiro (situação, entretanto, já colmatada).

Em termos gerais, os valores não variam grandemente, o que é explicado por fatores como a combinação de estradas com maior volume de tráfego, com características que potenciem a prática de velocidades elevadas, e a presença de extensas áreas naturalizadas na sua envolvente, com abundância de espécies silvestres, o contribui de forma determinante para o aumento dos atropelamentos, em especial de espécies sensíveis. A estes fatores acresce, também, a frequência de amostragem, já que quanto maior for, mais animais são detetados, abrangendo inclusive as espécies de menor dimensão que apresentam um grau de degradação muito rápido.

Como já referido, em 2025 dar-se-á início a um novo período de 10 anos, para dar continuidade ao cumprimento deste indicador, mantendo-se o objetivo de diminuir o VF, não só na rede abrangida pelo indicador como nos troços da monitorização estandardizada. Para este efeito, é importante continuar a analisar os dados relativos aos troços com maior número de ocorrências, bem como os locais onde ocorreram as espécies com maior sensibilidade ecológica, não só no ano em análise, mas também nos anos anteriores, de forma a identificar os troços onde é mais premente atuar no sentido de reduzir os atropelamentos, dando prioridade aos animais com maior valor conservacionista.

Assim, apresentam-se seguidamente os troços que em 2025 se destacaram neste contexto. No capítulo seguinte é efetuada uma análise mais abrangente tendo em conta os resultados dos vários anos de monitorização.

Os resultados globais de 2025 foram já apresentados no ponto 3.1.1.2., tendo-se verificado que, em termos da densidade de atropelamentos de animais silvestres (Fig. 8), se destacou o IC1 no distrito de Setúbal. O IC12, em Viseu e o IC8 em Castelo Branco apresentaram também valores relevantes. De referir, ainda, a A20, a A43, a A44 e a En14, no Porto, que no seu conjunto apresentaram igualmente valores relevantes.

Na maioria das situações, a frequência com que foi efetuada a monitorização influenciou estes resultados não sendo possível inferir que é nestas estradas que os valores de mortalidade são mais elevados comparativamente com as outras estradas, tal como foi já explicado. Não obstante, a elevada densidade de atropelamentos contribui para aumentar o VF, pelo que os troços apontados pelo mapa de Kernel (Fig. 8) são troços a considerar no que respeita à implementação de medidas de minimização de atropelamentos. Entre eles, assumem especial relevância aqueles que apresentaram um somatório de VF mais elevado, os quais são identificados na Tabela 6.

Tabela 6 – Troços quilométricos com maior VF em 2025.

Distrito	Estrada e intervalos quilométrico (setores de 500 m)	VF
Beja	ER385; km: 16,5-38	38
Évora	ER384; km: 13-37	32
Évora	IP2; km: 236,5-246,5	22
C.B. / Leiria	IC8; km: 89,5-130,5	56
Lisboa	A21; km: 1,5-12,5	22
Setúbal	IC1; km: 539,5-562,5 / 588-607 / 618-640,5	151 / 34 / 142
Setúbal	EN10; km: 64-70	24
Setúbal	EN4; km: 20-30	26
Viseu	IC12; km: 0-17	32

Comparativamente com os resultados do ano anterior, são recorrentes o IC1 e a EN4 em Setúbal, o IP2 em Évora e o IC12 em Viseu. São, por isso, troços que merecem alguma atenção. Um dos segmentos do IC1 que apresenta um VF bastante elevado corresponde ao troço onde se verifica recorrentemente uma elevada mortalidade de garças-boieiras, nomeadamente entre os km 622 e 623,5. Trata-se de uma zona onde ocorre nidificação desta espécie nos pinheiros-mansos junto à estrada. A garça-boieira apresenta valor conservacionista no âmbito da reclassificação dos estatutos de conservação das aves, o que contribui para elevar o VF neste segmento do IC1. Nos outros dois segmentos do IC1, ocorreram maioritariamente aves de rapina noturnas e mamíferos carnívoros.

Outros troços que se destacaram são o IC8, onde ocorreram maioritariamente carnívoros, com destaque para o furão-bravo, uma espécie com estatuto “Em Perigo”, e o IC12, com dominância de carnívoros e javalis. Também, com valores elevados, as ER384 e ER385 apresentaram registos sobretudo de carnívoros.

O número de ocorrências influenciou os resultados obtidos, mas nalgumas situações as espécies afetadas apresentam menor interesse conservacionista, pelo que se considerou pertinente efetuar, também, uma análise focada nas espécies sensíveis. Assim, foram identificados os troços com maior densidade de atropelamentos de espécies com SE igual ou superior a 3. Na Tabela 7 apresentam-se, entre estes troços, aqueles que apresentaram três ou mais ocorrências próximas (distância entre si igual ou inferior a 3 km) e, simultaneamente, um somatório de VF superior a 6.

Como expectável, alguns destes troços estão incluídos nos troços com maior VF, identificados na Tabela 6. No entanto, esta análise permitiu inferir de forma mais precisa os pontos com maior densidade de espécies sensíveis e, inclusivamente, detetar pontos em troços não identificados na análise anterior, nomeadamente nas EN391 em Beja, e ER370 e EN4 em Évora.

Tabela 7 – Troços com duas ou mais ocorrências de espécies sensíveis, com distanciamento entre si inferior a 3 km, que apresentaram maior VF em 2025.

Distrito	Estrada e intervalo quilométrico (setores de 500 m)	VF	Espécies
Beja	EN391; km: 42,5-45	9	3 corujas-das-torres
Beja	ER385; km: 16,5-18,5	9	3 fuinhas
C. B.	IC8; km: 124,5-130,5	21	1 furão-bravo 1 geneta 1 fuinha 1 noitibó
Évora	EN4; km: 109-113	13	1 lontra 1 geneta 1 fuinha 1 águia-de-asa-redonda
Évora	ER370; km: 49,5-51,5	9	1 geneta 2 fuinhas
Évora	ER384; km: 15-24	16	1 lontra 4 fuinhas
Setúbal	EN10; km: 64-69,5	18	1 geneta 2 fuinhas 1 bufo-pequeno 1 coruja-das-torres
Setúbal	EN4; km: 23-26	15	3 genetas 1 bufo-pequeno
Setúbal	IC1; km: 545,5-555,5	63	6 genetas 5 fuinhas 2 bufos-pequenos 3 corujas-das-torres 1 peneireiro 1 águia-de-asa-redonda
Setúbal	IC1; km: 618-623,5	9	3 corujas-das-torres
Setúbal	IC1; km: 627,5-633,5	31	1 lontra 2 fuinhas 6 corujas-das-torres 1 peneireiro-cinzento
Setúbal	IC1; km: 636-637,5	12	1 geneta 3 corujas-das-torres

É igualmente necessário considerar os pontos quilométricos onde ocorreram as espécies com estatuto de conservação desfavorável, em especial aquelas que apresentam valor de EA superior a 2 (Tabela 8). Destes pontos, só o IC8 estava já identificado na tabela anterior.

Tabela 8 – Pontos de ocorrência de espécies com estatuto de conservação “Em Perigo”, em 2025.

Distrito	Estrada e ponto quilométrico	Espécie
Beja	EN122; km: 44,166	1 lince-ibérico
Beja	EN122; km: 46,550	1 lince-ibérico
Beja	ER267; km: 120,059	1 lince-ibérico
C. B.	IC8; km 124,550	1 furão-bravo

No ponto 3.2.3. são analisados e discutidos estes resultados.

3.2. Análise e discussão dos resultados globais da monitorização

Nos pontos seguintes são analisados, os troços com maior ocorrência de animais de grande porte, nomeadamente javalis e cervídeos (corços e veados), dada a sua relevância em termos de segurança rodoviária, os *hotspots* de fauna silvestre identificados nos troços selecionados para a monitorização estandardizada, e os troços mais críticos em termos de VF na restante rede de estradas, sendo verificados as necessidades e os constrangimentos em termos de soluções para minimização dos riscos de atropelamento.

3.2.1. Cervídeos e javalis

Em 2025, verificaram-se 142 ocorrências com estes animais, nomeadamente 8 veados, 10 corços e 124 javalis. Os troços de estrada mais críticos, com maior concentração deste grupo foram: a EN114 entre os km 88 e 137,5 (13 javalis), a EN119 entre os km 14,5 e 53 (13 javalis), o IC12 entre os km 4,5 e 14 (7 javalis), o IC8 entre os km 60,5 e 101 (7 javalis), e o IC2 entre os km 88,5 e 95 (6 javalis).

Os locais de maior ocorrência deste grupo têm apresentado alguma variabilidade ao longo dos anos, pelo que se considerou pertinente ter a perceção de quais as estradas com maior incidência de atropelamento de ungulados desde o início do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna. Na Fig. 16 pode ser observado o mapa de Kernel com as zonas de maior ocorrência de cervídeos e javalis atropelados, com base nos dados totais desde 2010.

Os resultados apresentados dão indicação das áreas onde será recomendável intervir para alertar os condutores e equacionar medidas mais eficazes para minimizar o risco de colisão com estes animais.

Na Tabela 9 apresentam-se os troços prioritários, onde o número de ocorrências foi mais elevado, com referência ao intervalo quilométrico e número de animais registado. Destacam-se em particular o IC1 e o IC33 em Setúbal, a EN114 em Évora, o IC8 em Leiria /Santarém/Castelo Branco, a EN119 e a A23 em Santarém, e o IC12 em Viseu.

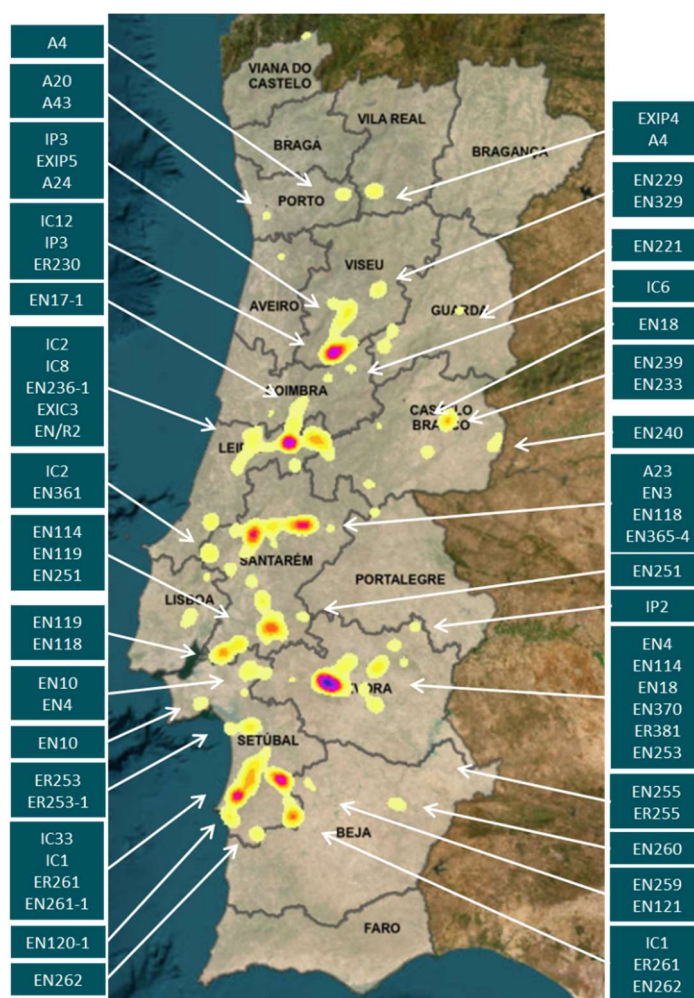


Fig. 16 – Mapa de Kernel indicando zonas de maior ocorrência de cervídeos e javalis atropelados, com base nos dados totais desde o início do Programa de Mortalidade da IP.

A maioria dos troços referidos na Tabela 9 já haviam sido identificados no ano anterior, devido à acumulação de ocorrências, verificando-se que a tendência tem sido o aumento de registos ao longo dos anos, com algumas exceções. Esta tendência está relacionada, por um lado, com a franca expansão das populações de javalis no território, e por outro, com o aumento de informação proveniente de fontes externas, nomeadamente ao nível de reporte por parte dos utentes.

Os troços onde se registaram os maiores valores em 2025 apresentam, igualmente, valores elevados no total. Para além destes, salientam-se o IC1, a EN114 (em Évora), o IC33, a A23 e a EN18, os quais, apresentaram, no entanto, valores inferiores aos dos anos anteriores, com exceção da A23 (Fig. 17).

Relativamente aos restantes troços, ainda que alguns possam ter apresentado valores superiores, a tendência parece ser decrescente, ou pouco variável, na maioria das situações. Constituem exceção os dois troços do IC2, o IP3, a EN3, a EN233 e a EN4, que nos últimos três anos apresentaram valores elevados pelos menos num dos anos.

Tabela 9 – Troços com maior densidade de ungulados, registados desde 2010 a 2025.

Distrito	Estrada	Intervalo quilométrico (setores de 500 m)	Espécies
Setúbal	IC1	km: 573,5 - 636	40 javalis
Évora	EN114	km: 162,5 -185,5	37 javalis
Coimbra / Leiria / C. Branco	IC8	km: 31 - 101	20 javalis + 11 veados + 3 corços
Santarém	EN119	km: 10 – 55	31 javalis + 3 veados
Setúbal	IC33	km: 14,5 – 46,5	33 javalis
Santarém	A23	km: 3 – 36,5	30 javalis + 1 corço
Viseu	IC12	km: 1 – 20,5	28 javalis
Évora	EN18	km: 241,5 – 278,5	20 javalis
Santarém	EN114	km: 97 – 130	19 javalis
Coimbra / Leiria	IC2	km: 128 – 169,5	16 javalis + 2 veados
Viseu	IP3	km: 81 – 117,5	17 javalis
Évora	EN4	km: 85 - 110,5	17 javalis
Santarém	EN3	km: 53,5 – 65	16 javalis
Santarém /Leiria	IC2	km: 68,5 - 95	11 javalis + 1 veado
Setúbal	ER253	km: 11 – 18	11 javalis
C. Branco	EN233	km: 73,5 – 84	9 javalis + 1 corço
Coimbra / Leiria	EXIC3/EN110	km: 21 - 29	7 javalis + 3 veados
Évora	EN4	km: 38 – 52	9 javalis
Santarém	EN251	km: 25-58,5	9 javalis
Setúbal	EN120-1	km: 5 - 15	9 javalis
Coimbra	ER17-1	km: 6,5 – 21,5	2 javalis + 6 veados
Leiria	EN236-1	km: 3,5 – 9,5	2 javalis + 5 veados
C. Branco	EN240	km: 48 – 58,5	2 javalis + 2 veados + 2 corços

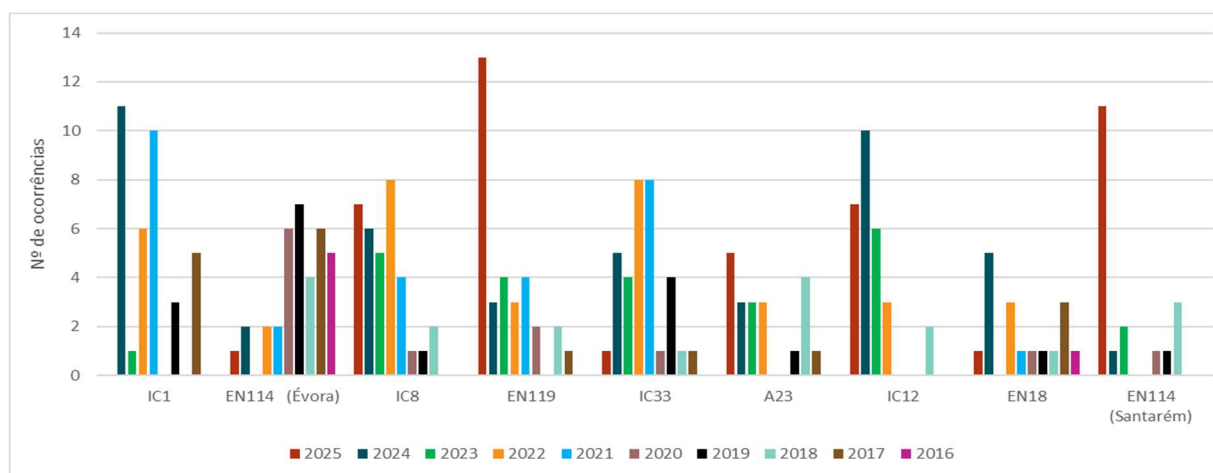


Fig. 17 – Evolução do número de atropelamentos anuais de ungulados, nos troços com maiores valores totais, nos últimos 10 anos.

É de referir, que muitos dos dados provenientes dos utentes, só são recebidos na IP vários meses após os acidentes, pelo que é possível que as ocorrências de 2025 estejam subestimadas, tal como as de 2024 estavam aquando da elaboração do Relatório-Síntese anterior.

Alguns dos troços com registos mais elevados foram já alvo de análise mais pormenorizada nos relatórios anteriores, com vista à proposta de aplicação de medidas de redução do risco de acidentes com javalis. Seguidamente, apresenta-se uma súmula das conclusões então obtidas para os troços analisados e complementada com a análise dos outros troços cujos resultados apontam para situações de maior risco.

No que respeita ao troço do IC1, a análise anteriormente efetuada (Garcia, 2023) permitiu constatar que existem disponíveis PH amplas em vários dos locais das ocorrências. Uma vez que esta via não se encontra vedada, apresentando acessos nivelados, será necessário verificar soluções alternativas que possam reduzir o risco dos javalis se deslocarem para a via, as quais poderão igualmente passar pela instalação de vedação de encaminhamento dos animais para as passagens existentes. De referir, também, que neste troço, já existe sinalização vertical de aviso ao condutor. De salientar, no entanto, que em 2025 não foram registados javalis neste troço.

Quanto à EN114, em Évora, existem, ao longo do mesmo, PH de grande amplitude que constituem alternativas viáveis para os javalis atravessarem a via em segurança, com exceção de pequenos segmentos, mas a via não se encontra vedada e apresenta vários acessos nivelados, sendo difícil torná-la impermeável a estes animais. Assim, é relevante colocar sinalização vertical de aviso ao condutor, nos troços com maior número de ocorrências, caso ainda não estejam sinalizados, e equacionar a implementação de vedação junto às PH ou PA com potencial para uso por estes animais (Garcia, 2021). Não obstante, salienta-se que nos últimos anos os registos de javalis têm vindo a diminuir neste troço.

No que se refere ao IC8, esta via estava subconcessionada pelo Pinhal Interior e só passou a ser gerida diretamente pela IP a partir de 2018, pelo que a IP só tem dados a partir dessa data. Neste troço, destaca-se o aumento de registos nos últimos quatro anos, com 7 registos em 2025. A maioria das ocorrências são dispersas ao longo do traçado, mas evidencia-se o segmento entre os km 64,6 e 68,7 (Fig. 18) com 11 ocorrências, nomeadamente 3 javalis, 6 veados (2 deles em 2025) e 2 corços. Este segmento é muito próximo do troço do EXIC3/EN110, entre os km 26 e 29, onde ocorreram também 5 javalis e 3 veados, embora nenhum em 2025. No IC8 destacam-se, ainda, o segmento entre o km 95 e 96,5 com 2 javalis e 1 veado, o segmento entre os km 89 e 90, com 3 javalis, e o segmento entre os km 81 e 86 com 3 veados e 1 javali. Este último segmento é muito próximo do troço da EN236-1, entre os km 3,5 e 9,5, onde foram registados 2 javalis e 5 veados (um deles em 2025). Estes resultados indicam que toda a zona envolvente apresenta grande abundância destas espécies, sendo pertinente atuar para minimizar os riscos (Fig. 18).

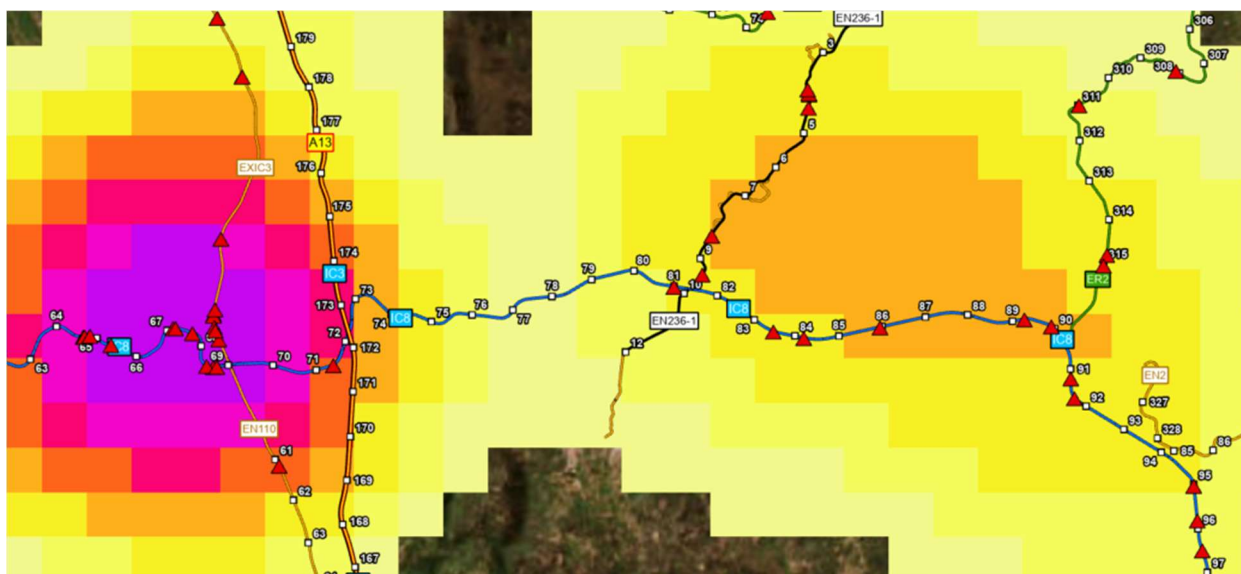


Fig. 18 – Troço IC8, entre os km 64 e 97 onde se localizam os segmentos com maior densidade de ocorrências de javalis e cervídeos (assinaladas com triângulos vermelhos), bem como os troços do EXIC3 e da EN236-1 na proximidade, também com elevado número de ocorrências, destacando-se duas manchas de maior risco (estimativa de densidade de Kernel).

O IC8 é vedado e, no que respeita ao primeiro segmento referido, não existem passagens adequadas. No segundo segmento existe uma PA adequada, aproximadamente ao km 96,5, enquanto no terceiro existem duas passagens adequadas, nomeadamente uma PA próxima, ao km 88,9 e um viaduto com boas condições ao km 89,5. Quanto ao último segmento, existem quatro PA, aos km: 80,9; 82,3; 83,6 e 85. Todas as PA presentes nestes quatro troços apresentam boa amplitude, nomeadamente cerca de 6 m de vão e inserem-se em áreas naturalizadas.

Assim, as medidas para minimizar este risco terão de passar pela implementação de vedações adequadas. Neste âmbito, é de referir que no primeiro segmento irá ser implementada uma vedação entre os km 65,4 e 66,8, com altura de 2,10 m e rede em “L” (ver capítulo 4), isto é, uma segunda rede, acoplada à rede da vedação, e dobrada em “L” com 50 cm de altura e uma base de 50 cm enterrada (o facto da base ser enterrada horizontalmente dificulta as tentativas de escavação por baixo, comportamento característico desta espécie). Esta solução foi incluída no projeto “IC8 - Acessos ao Parque Empresarial do Camporês”, cuja empreitada está prestes a ser concluída. É, também, relevante colocar nesta via sinalização vertical de aviso ao condutor, caso ainda não esteja sinalizada.

No caso da EN119, registaram-se 13 javalis em 2025, o número mais elevado desde 2010. Destacam-se vários segmentos com uma maior concentração de ocorrências, em especial entre os km 14,5 e 16,5 (6 javalis, 4 deles em 2025), os km 23,5 e 24 (um grupo de 6 javalis no mesmo incidente, em 2025), e os km 42 e 45,5 (8 javalis, um deles em 2025). Esta estrada não é vedada e, nos segmentos referidos, não existem passagens adequadas, por serem de pequenas dimensões ou por apresentarem água de forma permanente, com exceção do último segmento que apresenta uma PH ampla, sem água permanente, ao km 44,9. Face ao exposto, e não sendo possível implementar vedações nesta via que tem muitos acessos de nível, é relevante colocar sinalização vertical de aviso ao condutor, caso ainda não exista.

Quanto ao IC33, só se verificou uma ocorrência em 2025. A maioria das ocorrências é dispersa ao longo do troço existindo, no entanto, alguns segmentos que se destacam por uma maior concentração nomeadamente entre: os km 14,5 e 17,5 (7 javalis); os km 18 e 19,5 (4 javalis, um deles em 2025); os km 21,5 e 23 (4 javalis); e os km 31,5 e 36,5 (8 javalis). Da análise efetuada, verificou-se existirem PA amplas e com potencial para uso por estes animais, na proximidade destes pontos, e com um espaçamento geralmente inferior a 1 km. Atualmente, o IC33 não apresenta vedações adequadas, o que dificulta a redução do risco de entrada destes animais na via. Por outro lado, as passagens existentes apresentam potencial para o uso pelos javalis, mas algumas são pavimentadas, pelo que o seu potencial pode ser aumentado mediante a inserção de um corredor lateral com terra e a integração paisagística das suas entradas.

No âmbito da beneficiação e requalificação do IC33 como IP8, está atualmente em obra o trecho entre o km 13,8 e o km 28, e em fase de concurso público a empreitada do trecho entre os km 28 e 48,435. Ambos os trechos incluem medidas como a inserção do corredor lateral de terra nas PA, e respetiva integração paisagística, bem como a ampliação de algumas PH e a instalação de uma vedação eficiente, com 1,80 m de altura e uma rede em “L”.

No que se refere à A23, os números de ocorrências têm apresentado flutuações ao longo dos anos, com os mais elevados a verificarem-se em 2011, 2012, 2018, e agora em 2025, contrariando a tendência decrescente que apresentava até 2024. As localizações das ocorrências são relativamente dispersas, salientando-se três segmentos com maior concentração. Um deles localiza-se entre os km 10 e 12,5 (4 javalis e 1 corço, este último em 2025), entre os km 24 e 27,5 (5 javalis, 3 deles em 2025) e entre os km 30,5 e 36,5 (12 javalis, um deles em 2025).

Verifica-se existirem, na proximidade destas ocorrências, algumas passagens amplas e com boas condições, incluindo duas pontes e um viaduto. A A23 é vedada, contudo verifica-se a existência de nós rodoviários na proximidade das ocorrências. Desta forma, é muito provável que os nós tenham constituído o ponto de entrada dos animais para a via, sendo difícil minimizar este risco. É, portanto, relevante colocar sinalização vertical de aviso ao condutor, caso o troço ainda não esteja sinalizado. De salientar que, entre os km 31,9 e 33,4 (onde estão registados 6 javalis), foram implementadas medidas de minimização em 2023 (ver capítulo 4), nomeadamente a colocação de uma vedação mais alta, com 1,60 m de altura, e com rede em “L”, numa extensão de 450 m para cada lado de uma PH ampla, localizada ao km 33,4. Após esta intervenção não ocorreram mais acidentes com javalis neste segmento.

No caso do IC12, as ocorrências concentraram-se principalmente entre os km 1 e 8, com 20 javalis dos quais 10 ocorreram em 2024 (sendo que 6 constituíam um grupo, tendo sido atropelados no mesmo incidente) e 4 em 2025 (3 deles estavam, também, em grupo). Um outro ponto que se destaca é entre os km 13,5 e 14, com 4 javalis, 2 dos quais em 2025. Efetivamente, verifica-se uma tendência crescente de ocorrências ao longo dos anos, sendo necessário atuar no sentido de minimizar este risco. Esta via, com perfil de autoestrada, é vedada e existem nestes intervalos quilométricos diversas PA com boas condições (por vezes localizadas mesmo junto a uma ocorrência), ainda que com um espaçamento muitas vezes superior a 1 km. É possível que os javalis estejam a entrar na via através dos nós existentes, embora no

primeiro segmento ocorram apenas dois nós, um de cada lado do início e fim do segmento. Assim, é relevante colocar nesta via sinalização vertical de aviso ao condutor, caso ainda não esteja sinalizada.

Relativamente à EN18, os números têm sido relativamente baixos ao longo dos anos, destacando-se apenas 2024 com 5 javalis. Os segmentos com maior concentração de registos situam-se entre os km 246 e 249,5 (6 javalis, um deles em 2024 e nenhum em 2025) e os km 277,5 e 278,5 (4 javalis, 3 deles em 2024, tendo ocorrido em grupo, e nenhum em 2025). Esta estrada não é vedada e, nos segmentos referidos, não existem passagens adequadas por serem de pequenas dimensões ou por apresentarem água de forma permanente, exceto uma PH de maiores dimensões que se localiza ao km 279,7. Desta forma, é necessário colocar nestes segmentos sinalização vertical de aviso ao condutor, caso ainda não exista.

Quanto à EN114, em Santarém, surge pela primeira vez nesta lista de situações de risco, já que até agora apenas apresentara valores reduzidos de ocorrências. Em 2025 registaram-se 11 javalis e, em termos totais, os segmentos que mais se destacam situam-se entre os km 121 e 124 (8 javalis, 3 deles em 2025) e os km 98,5 e 99,5 (4 javalis, todos em 2025, sendo que 3 estavam em grupo). Esta via não é vedada e não apresenta, nestes segmentos, passagens adequadas para esta espécie, pelo que é relevante colocar sinalização vertical de aviso ao condutor, caso ainda não esteja sinalizada.

Face ao exposto, parece claro que a existência de passagens poderá contribuir para desencorajar os javalis de se deslocarem pela via, mas não é suficiente para minimizar de forma significativa o risco. No âmbito do projeto LIFE LINES foram monitorizadas algumas PH na EN114 e na EN4, em Évora, tendo-se verificado que nalguns casos as passagens eram usadas pelos javalis (Fig. 19), inclusive quando as PH continham água (J. Craveiro, com. pess.), e noutros não, não sendo perceptível a razão para essa diferença, uma vez que as condições das passagens eram semelhantes. Assim, o potencial destas passagens deve ser aumentado mediante a implementação de vedação junto às mesmas, numa extensão mínima de 250 m para cada lado. Nos casos mais críticos deverá ser equacionada a possibilidade de vedar a via na totalidade do troço em causa, com as alturas recomendadas, tendo em conta as espécies-alvo: 1,7 m (javalis e corços) ou 2,2 m (veados).



Fig. 19 – Javalis a utilizar uma PH ampla existente na EN4 (fotografia captada pela Universidade de Évora durante a monitorização da PH, no âmbito do Projeto LIFE LINES).

Quanto às autoestradas, uma vez que as vias são vedadas, os pontos de entrada poderão ser os nós rodoviários ou zonas em que a vedação poderá não estar enterrada, permitindo que os javalis escavem por baixo. Assim, deve ser verificado o estado da vedação e equacionada a possibilidade da instalação de rede em “L” nos troços de maior risco, bem como deve ser colocada sinalização vertical junto aos nós.

Na maioria das novas estradas, ou beneficiações de estradas, com vedações previstas, estas são projetadas com as características mais adequadas às espécies-alvo. Desta forma, para além dos já referidos, encontram-se a decorrer outros projetos e outras obras nesta situação, entre os quais se inclui a beneficiação do IP3 entre Souselas e Viseu, cujo troço final (que inclui o segmento com maior densidade de javalis atropelados) está já em obra, bem como o IP2-Variante Nascente de Évora e o IP8 (EN259 e EN121) em Beja, também já em obra, e o IC35-Rans/Entre-os-Rios, em fase de concurso público para lançamento da obra.

3.2.2. Troços selecionados com amostragem sistemática

Nos troços avaliados com base numa metodologia de recolha de dados standardizada, foram registados 62 animais atropelados: 28 em Évora, 17 em Setúbal e 17 em Castelo Branco. Estes valores foram inferiores aos do ano anterior, em especial em Évora, mas é possível que estes resultados se devam apenas a flutuações naturais da abundância das diversas populações faunísticas e/ou níveis de tráfego.

O grupo mais registado foi, destacadamente, o dos mamíferos carnívoros, em especial a raposa, seguida do texugo, da fuinha e do sacarrabos. Em termos de espécies sensíveis, destaca-se o registo de duas lebres em Castelo Branco, espécie com estatuto de conservação “Vulnerável”. Salienta-se, ainda, o registo de uma coruja-das-torres, em Setúbal, que apresenta um estatuto de “Quase Ameaçada” e duas lontras, uma em Évora e outra em Castelo Branco, espécie com algum grau de sensibilidade como já explicado.

No presente ano, foram identificados três *hotspots*, apresentados na Tabela 10. No que respeita ao cumprimento da meta estabelecida para este indicador, nomeadamente a redução dos *hotspots* identificados pelo menos três vezes ao longo de cinco anos, o período estabelecido para análise iniciou-se em 2022 e decorre até 2026, quando será feita uma análise detalhada. Não obstante, e uma vez que muitos destes pontos faziam parte do ciclo anterior, optou-se por incluir na tabela os anos anteriores de forma a avaliar a sua reincidência ao longo da totalidade dos anos de monitorização.

Dos três *hotspots* de 2025, só um é reincidente, tendo sido identificado também no ano anterior, designadamente o ponto no IP2 entre os km 237 a 238, o qual apresentou três registos, nomeadamente uma coruja-do-mato, uma fuinha e uma geneta. Trata-se de espécies que não se encontram ameaçadas e que são abundantes no território nacional.

No ciclo atual em análise, não existem outros *hotspots* reincidentes, embora o *hotspot* identificado em 2023 na EN18, entre os km 277 e 278, já tenha ocorrido três vezes se se considerar o período de análise anterior, sendo, portanto, uma situação a acompanhar e a melhorar.

Tabela 10 – Hotspots identificados entre 2016 e 2025 (assinalam-se a amarelo os pontos que ocorrem pela primeira vez, a laranja os que ocorrem pela segunda vez e a vermelho os que ocorrem pela terceira vez).

Distrito	Hotspot	Ano									
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Setúbal	ER253; km: 7-8										
Setúbal	ER253; km: 11-12										
Setúbal	ER253; km: 14-15										
Setúbal	ER253; km: 17-18										
Setúbal	EN120-1; km: 2-3										
Setúbal	EN120-1; km: 7-8										
Setúbal	EN120-1; km: 13-14										
Setúbal	EN121; km: 15,5-16,5										
Setúbal	EN121; km: 21,5-22,6										
Setúbal	EN5; km: 76-77										
Setúbal	EN5; km: 79-80										
Évora	EN256; Km: 7-8										
Évora	EN256; Km:30-31										
Évora	EN256; Km: 31-32										
Évora	EN256; Km: 32-33										
Évora	EN256; Km: 33-34										
Évora	EN256; Km: 37-38										
Évora	EN251; km: 87-88										
Évora	EN4; km: 148-149										
Évora	EN4; km: 150-151										
Évora	EN4; km: 160-161										
Évora	EN18; km: 270-271										
Évora	EN18; km: 272-273										
Évora	EN18; km: 275-276										
Évora	EN18; km: 276-277										
Évora	EN18; km: 277-278										
Évora	EN18; km: 278-279										
Évora	IP2; km: 237-238										
Évora	IP2; km: 242-243										
Évora	IP2; km: 244-245										
Évora	IP2; km: 245-246										
C.B.	ER240; km: 7-8										
C.B.	ER240; km: 13-14										
C.B.	EN233; km: 77,5-78,5										

O grupo mais afetado, quer nos três *hotspots* em análise, quer no *hotspot* na EN18, foi o dos mamíferos carnívoros. Este grupo é reconhecidamente um dos mais vulneráveis a este tipo de impacte, encontrando-se hoje muito ameaçados pelo efeito-barreira das estradas e pela redução/fragmentação das suas áreas de distribuição o que aliado ao facto de ocorrerem em reduzida densidade, necessitarem de vastas áreas vitais e possuírem uma elevada mobilidade (Gittleman *et al.* 2001), os coloca numa situação vulnerável em termos da conservação das suas populações.

Tal como já referido, vários estudos demonstraram que, de uma forma geral, estes animais e outras espécies de mamíferos utilizam as PH e as PA para atravessar a estrada e que a disponibilidade destas estruturas pode contribuir para a redução da sua mortalidade nas estradas e promover a conectividade entre *habitats* (e.g. Niemi *et al.*, 2014; Ascensão, 2005; Ascensão *et al.*, 2016; Malo *et al.*, 2004; Clevenger *et al.*, 2001). Efetivamente, as linhas de água e respetivas galerias ripícolas constituem *habitats* favoráveis para a generalidade dos animais, bem como são corredores preferenciais de deslocação. Assim, as PH que restabelecem as linhas de água sob as vias podem constituir uma passagem para a fauna se tiverem as

condições adequadas, tais como dimensões amplas e locais de passagem “a seco” dado que a presença de água, mesmo que em níveis reduzidos, constitui uma limitação à sua utilização pela maioria dos animais. Por essa razão, nas PH que apresentam frequentemente água, é pertinente equacionar a instalação de passadiços secos (patamares ou plataformas acima do nível habitual da água, que permitem a passagem do animal). Na Fig. 20 é possível observar um carnívoro, nomeadamente um sacarrabos, a utilizar um passadiço seco instalado numa das PH da EN114 em Évora. Esta e outras PH com instalação de passadiços secos foram monitorizadas no âmbito do Projeto LIFE LINES, tendo-se comprovado não só que as mesmas são usadas regularmente por carnívoros, mas também que o número de atravessamentos aumentou comparativamente à situação pré-intervenção, ou seja, antes da instalação do passadiço (Garcia *et al.*, 2021).

A existência de vedações adequadas e eficientes contribui, também, para a redução dos atropelamentos de fauna e, efetivamente, no *hotspot* identificado, designadamente no IP2 entre os km 237 a 238, existe vedação complementada com a rede em “L”, tendo esta solução sido, igualmente, monitorizada no âmbito do Projeto LIFE LINES, com bons resultados. No entanto, a existência de interrupções da vedação nos acessos a outras estradas e caminhos, diminui a eficácia desta medida, continuando a verificar-se alguns atropelamentos. Acresce que neste ponto, existe uma PH ampla, com boas condições para uso pelos animais.

No que respeita ao ponto na EN18, não existe vedação nesta via mas uma das PH próxima do mesmo, nomeadamente ao km 276,280, apresenta boas condições e irá ser melhorada mediante a inclusão de um passadiço seco para fauna, cujo projeto já se encontra concluído, prevendo-se o início da obra para breve.

Quanto aos outros *hotspots* que ocorreram este ano, os mesmos continuarão a ser acompanhados para verificar a necessidade de implementar medidas de minimização do risco de atropelamento dos carnívoros.



Fig. 20 – Fotografia de um sacarrabos atravessando uma PH inundada, na EN114, através de um passadiço seco (capturada por câmara de disparo automático, no âmbito do Projeto LIFE LINES).

Relativamente aos troços que deixaram de fazer parte deste novo ciclo, os mesmos continuam a ser acompanhados para aferir a necessidade de efetuar intervenções corretivas nos *hotspots* ali identificados, que foram reincidentes, em especial o IC1 entre os km 622 e 623 e os km 628 e 629.

Entre os km 622 e 623, a espécie predominante tem sido sempre a garça-boieira, o que está relacionado com a colónia de nidificação desta espécie nos pinheiros-mansos junto à estrada. Em 2025 foram registadas 25 ocorrências neste ponto, valor bastante inferior ao do ano anterior. Esta espécie apresenta valor conservacionista no âmbito da reclassificação dos estatutos de conservação das aves, embora ainda seja relativamente abundante e comum no nosso território. De notar que a origem da mortalidade nesta zona está principalmente relacionada com a existência de uma área de nidificação nos pinheiros-mansos junto à via, devendo-se maioritariamente à queda dos juvenis do ninho. Efetivamente, verificou-se que muitas destas aves foram detetadas caídas depois da berma, por baixo das árvores onde ocorre a nidificação. Assim, não é de excluir a hipótese de a queda do ninho ser a causa de morte em muitos destes registos, podendo não ter ocorrido atropelamento. A mortalidade de juvenis de garças nas colónias é comum e faz parte dos processos naturais de seleção da espécie, nomeadamente através da competição entre irmãos. Nalguns estudos foi observado que é frequente os irmãos mais fortes expulsarem os mais fracos do ninho, fazendo-os cair (Blaker 1969; Siegfried 1972; Fujioka 1985; Ploger & Mock 1986).

Dada a recorrência desta situação neste ponto, foi efetuada em 2019 uma visita ao local, após a qual se concluiu que a eliminação deste local de nidificação iria ter um impacto mais negativo que positivo (Garcia, 2020). Efetivamente, não se identificou nenhuma intervenção na arborização que pudesse contribuir para a redução dos atropelamentos de garças, exceto a eliminação de todo o alinhamento de pinheiros, cujo interesse paisagístico e ecológico é relevante, inclusive por serem as únicas árvores com condições para a nidificação da espécie no local. Assim, a sua eliminação provocaria nas aves um efeito de exclusão e perda de *habitat* adequado para reprodução, o que constituiria um impacto negativo com uma significância mais elevada que a mortalidade verificada, em especial porque esta parece ser na sua maioria natural e não motivada pelos atropelamentos.

No outro ponto, entre os km 628 e 629, as aves têm predominado, sendo a coruja-das-torres a espécie mais afetada com dez ocorrências desde 2016 até ao momento (uma delas em 2025), embora com uma tendência decrescente ao longo dos anos. Em termos de mamíferos, registaram-se principalmente carnívoros. Acresce que ao longo destes dez anos, o número de animais atropelados anualmente tem sido relativamente estável, com três registos por ano em média, inclusive no ano em análise. Foi constatado que não existem passagens sob a estrada, quer neste segmento quer nas proximidades, com exceção de pequenos aquedutos, e que a estrada não é vedada. Assim, terão de ser procuradas soluções que possam minimizar as ocorrências que se têm verificado neste ponto, quer direcionadas aos carnívoros, quer direcionadas às aves de rapina noturnas.

Especificamente no que respeita às aves de rapina noturnas, o qual constituiu um dos grupos mais afetados em termos gerais, ainda não são reconhecidas medidas comprovadamente eficazes. No entanto, no âmbito do projeto LIFE LINES foram implementadas medidas experimentais para minimizar este impacto, (ver capítulo 4), nomeadamente barreiras em rede para elevar e encaminhar o voo das espécies

voadoras, dispositivos para afastar roedores (presa principal das corujas) com recurso a um conjunto de sons e ultrassons, barreiras de vegetação arbustiva para elevar o voo e refletores para deflexão da luz dos faróis de forma a produzir um efeito de alerta mais eficiente nas aves. As vias onde estas medidas foram implementadas foram monitorizadas pela equipa da Universidade de Évora, para aferir a eficácia das mesmas na redução da mortalidade das espécies voadoras, tendo-se verificado que as soluções mais eficazes foram as barreiras em rede para elevar o voo, em especial no caso dos passeriformes e dos morcegos. No caso das aves de rapina noturnas, considerou-se que ainda não existiam dados conclusivos à data do término do projeto LIFE LINES, dado que era necessário um período de tempo mais alargado para aferir a sua eficácia (Garcia *et al.*, 2021). Não obstante, até ao momento não se registou nenhuma coruja, ou quaisquer outras espécies de aves, nos troços onde as redes estão implementadas, o que é um indicador muito positivo.

Assim, em todos os pontos onde se acumulam maiores ocorrências de mortalidade, será equacionada a implementação das medidas de minimização mais adequadas às espécies-alvo, em função da sua viabilidade, cuja descrição e eficácia é apresentada no capítulo 4.

3.2.3. Restante rede de estradas

Na restante rede de estradas (excetuando os troços analisados no ponto anterior) foi calculado e analisado o VF em cada distrito durante o ano de 2025. A soma destes totalizou um VF de 2151, um valor mais alto que no ano anterior, mas mais baixo que os valores auferidos desde 2015, à exceção dos anos de 2023 e de 2024, mantendo-se uma tendência de ocorrências decrescente.

Em 2024 terminou o período estabelecido para avaliação do indicador “Redução do VF dos atropelamentos, durante um período de 10 anos (2015-2024), avaliada com base na reta de regressão de VF em função do tempo”. Assim, 2025 é o primeiro ano de um novo período de 10 anos (2025-2034), pelo que não existem dados de comparação para este período. Não obstante, uma vez que a meta visa obter uma tendência decrescente do VF global dos atropelamentos, optou-se por efetuar a análise comparativa com os anos anteriores, para auferir a evolução dos resultados, tendo-se, efetivamente, verificado que o declive da reta de regressão linear do VF, em função do tempo, se mantém negativo.

Évora continua a ser um dos distritos com maior VF em 2025 (328), só ultrapassado pelos distritos de Setúbal (547) e de Beja (471). Com um valor inferior, destaca-se, ainda, Castelo Branco (167). Estes distritos são, também, aqueles que apresentaram maior número de registos de animais silvestres, o que influencia o resultado do VF. De salientar, ainda, a ocorrência de espécies com elevado valor conservacionista nestes distritos (ver Tabela 4).

De forma a dar continuidade ao cumprimento do indicador, nomeadamente diminuir o VF na rede abrangida pelo indicador, e também nos troços da monitorização standardizada, é importante continuar a identificar as áreas onde se têm verificado um VF elevado e priorizar as intervenções de minimização da mortalidade nas mesmas, tendo em conta o valor conservacionista das espécies afetadas.

Na Tabela 4 foram apresentadas todas as espécies com estatuto de conservação desfavorável que ocorreram em 2025, e na Tabela 8 detalhou-se a localização das espécies com o estatuto mais elevado, ou seja, que apresentam valor de EA superior a 2, nomeadamente três lince-ibéricos e um furão-bravo.

O elevado número de lince atropelados está relacionado com o aumento de exemplares atualmente existentes em liberdade no nosso território, graças às ações de reintrodução efetuadas no âmbito do projeto ibérico LIFE IBERLINCE- *Recuperação da Distribuição Histórica do Lince Ibérico* (*Lynx pardinus*) em Espanha e Portugal¹¹. Apesar do risco de atropelamento ser uma das maiores ameaças para a espécie, as ações de reintrodução tiveram uma taxa de sucesso elevada, e o Vale do Guadiana tornou-se uma das áreas de reintrodução com maior sucesso a nível ibérico. A população reintroduzida no Vale do Guadiana a partir de 2015, que consistia num total de 107 exemplares no final de 2019, atingiu em 2024 cerca de 354 indivíduos, contando com as crias nascidas nesse ano (PACLIP (2025-2030), não publicado)¹². A distribuição da espécie, tem vindo a aumentar de forma contínua entre Moura e Castro Marim, abrangendo as serras da Adiça, Ficalho e Odeleite. A principal expansão ocorreu a sudoeste, ao longo da ribeira de Oeiras e do rio Vascão, reforçando a ligação entre os núcleos de Mértola e Alcoutim (PACLIP (2025-2030), não publicado), mas foram também identificados indivíduos nos concelhos de Castro Verde e Almodôvar, bem como um lince isolado no concelho de Castelo Branco e pelo menos dois em Ferreira do Alentejo (comunicado do ICNF na revista Wilder¹³).

A população de lince encontra-se, portanto, em franco crescimento e expansão, pelo que não é de surpreender que vários dos atropelamentos que têm ocorrido se localizem fora da área de reintrodução, correspondendo provavelmente a novos territórios estabelecidos ou locais de dispersão.

No ano em análise, ocorreram dois atropelamentos próximos, na EN122, ao km 44,166 e ao km 46,55. Este trecho abrange a parte final do *hotspot* onde foram atropelados quatro lince entre 2018 e 2020, nomeadamente entre os km 43,5 e 44,5, e que foi alvo de uma série de medidas preventivas (ver capítulo 4). Neste ponto, que atravessa a área de reintrodução dos lince-ibéricos, ocorriam travessias recorrentes entre áreas de *habitat* natural adjacente, existindo condições que propiciavam o seu atropelamento. A IP, no âmbito da sua parceria no Projeto LIFE IBERLINCE aplicou várias medidas de minimização do risco de atropelamento da espécie, em 2018 e, após o término do Projeto, reforçou as medidas aplicadas, em especial nas vias onde o risco de atropelamento foi considerado mais relevante, destacando-se a instalação de uma vedação, adequada a esta espécie, no *hotspot* identificado, entre os km 43,3 e 44,6, em

¹¹ A IP foi Parceiro e Beneficiário Associado do Projeto Comunitário *Life IBERLINCE: Recuperação da distribuição histórica do Lince Ibérico em Espanha e Portugal* (2011-2018). Este projeto permitiu a continuidade dos processos de recuperação desta espécie, iniciados em projetos LIFE anteriores, e visou particularmente a recuperação da distribuição histórica da espécie, a qual passa pela coexistência harmoniosa com as atividades humanas, de modo que este felino selvagem deixe de ser um dos mais ameaçados do mundo. Após a sua conclusão, com um balanço muito positivo, Portugal e Espanha uniram-se mais uma vez num novo Projeto LIFE, do qual a IP foi também Parceiro e Beneficiário - Projeto LYNXCONNECT (2020-2025, com prolongamento até março de 2026) - que visou consolidar e prosseguir os objetivos da reintrodução e da presença do lince, como espécie de topo e fator promotor de equilíbrio e valorização dos ecossistemas mediterrânicos.

¹² Encontra-se em desenvolvimento o Plano de Ação para a Conservação do Lince-Ibérico em Portugal (2025-2030), com uma proposta já submetida à Comissão Executiva da qual a IP faz parte. Este Plano, também designado por PACLIP, resulta da avaliação do PACLIP (2015-2020), aprovado pelo Despacho n.º 8726/2015, de 7 de agosto, tendo por base a "Estratégia para a conservação do lince-ibérico (*Lynx pardinus*) em Espanha e Portugal", já aprovada ou ratificada pelos órgãos competentes dos Governos dos dois Estados Ibéricos. Este Plano enquadra e coordena o esforço nacional para a conservação do lince-ibérico no território continental Português, promovendo a eficácia e a eficiência das ações nele desenvolvidas para a conservação da espécie, invertendo o processo de declínio continuado das populações que conduziu à situação atual de pré-extinção.

¹³ <https://www.wilder.pt/?p=67194>

2020, o que terá contribuído para a ausência de ocorrências desde então até ao presente ano. Em 2025, o atropelamento ocorrido ao km 44,166, ocorreu na sequência da danificação da referida vedação, devido à queda de ramos de grande dimensão durante o temporal “Martinho”. A vedação foi já reparada e prolongada até ao km 46,5.

O outro atropelamento de lince-ibérico ocorrido na ER267 ao km 120,059, é o segundo a ocorrer nesta via, tendo o primeiro ocorrido em 2023, ao km 122,841. Este trecho já foi, também, alvo de aplicação de algumas medidas preventivas, nomeadamente ao nível da sinalização de advertência ao condutor e de redução de velocidade (ver capítulo 4). O risco de mais atropelamentos neste trecho continuará a ser acompanhado e avaliado, à semelhança de outros pontos considerados críticos. A título de exemplo, refira-se a EN260 onde foram já atropelados 6 lince, entre 2020 e 2024, e onde foi também implementada, recentemente, uma vedação específica no trecho mais crítico, nomeadamente entre os km 22 e 23,100. Acresce que está em desenvolvimento o projeto de beneficiação da EN260, estando a ser estudadas as medidas necessárias para reduzir este risco, tais como a criação de passagens sob a via e a implementação de uma vedação eficiente, noutros trechos críticos.

Dado que a espécie está a alargar a sua área de distribuição e a estabelecer novos territórios, é provável que ocorram mais incidentes noutras vias, os quais terão de ser acompanhados e, da mesma forma, terá de se prever medidas de minimização se os mesmos forem recorrentes.

Neste contexto, é de salientar que o que a IP foi parceira no Projeto LYNXCONNECT, que deu continuidade ao LIFE IBERLINCE, permitindo consolidar e prosseguir os objetivos da reintrodução e da presença do lince, através de iniciativas para reforçar a ligação entre as várias populações de lince, melhorar a qualidade do *habitat* e aumentar a abundância de presas. Este projeto decorreu de 2020 a 2025, com um prolongamento até final de março de 2026, e no âmbito do mesmo, a IP continuou a desenvolver e a aplicar diversas medidas nos locais mais críticos (ver capítulo 4).

A outra espécie com estatuto de ameaça elevado, registada em 2025, foi um furão-bravo em Castelo Branco, mais especificamente no IC8, ao km 124,550. Esta espécie foi alvo do aumento do grau de proteção, tendo passado de “Informação Insuficiente” para “Em Perigo” devido ao aumento de conhecimento que indicou o declínio da espécie em Portugal, resultante de vários fatores, entre os quais o atropelamento, atividades de controlo não seletivo de predadores, conversão e degradação dos ecossistemas, e a diminuição das populações de coelho-ibérico, a sua presa preferencial.

O número de atropelamentos desta espécie tem vindo a diminuir acentuadamente ao longo dos anos, provavelmente devido ao referido declínio das suas populações, sendo que desde 2018 estão registados apenas 7 indivíduos, num total de 76 atropelamentos da espécie desde 2010. Em termos espaciais, as ocorrências são dispersas, verificando-se apenas dois pontos de maior concentração, nomeadamente em Setúbal, no IC1 entre os km 629 e 634, com 10 ocorrências de 2011 a 2015, e em Évora, no IP2, entre os km 241,5 e 244, com 8 ocorrências, maioritariamente datadas de 2011 e 2012, e uma mais recente em 2016. De referir, ainda, a EN120-1 em Setúbal, entre os km 9 e 12, com 4 ocorrências entre 2013 e 2019.

Para além destes pontos, onde ocorreram as espécies com estatuto de conservação mais desfavorável, foram identificados os troços com maior VF, em termos globais, no ano em análise, bem como os troços com maior densidade de atropelamentos de espécies com maior sensibilidade, os quais foram apresentados nas Tabelas 6 e 7, respetivamente.

Em termos de VF (Tabela 6), destaca-se o IC1, no distrito de Setúbal, sendo que um dos segmentos do que apresenta um VF bastante elevado corresponde ao troço onde se verifica recorrentemente uma elevada mortalidade de garças-boieiras, nomeadamente entre os km 622 e 623,5. Trata-se de uma zona onde ocorre nidificação desta espécie nos pinheiros-mansos junto à estrada, como já explicado no ponto 3.2.2. A garça-boieira apresenta valor conservacionista no âmbito da reclassificação dos estatutos de conservação das aves, o que contribui para elevar o VF neste segmento do IC1. Nos outros dois segmentos do IC1 ocorreram maioritariamente aves de rapina noturnas e mamíferos carnívoros.

Outros troços que se destacam são o IC8, onde ocorreram maioritariamente carnívoros, com destaque para o furão-bravo, uma espécie com estatuto “Em Perigo”, o que contribui para o elevado VF, e o IC12, com dominância de carnívoros e javalis. Também, com valores elevados, as ER384 e ER385 apresentaram registos sobretudo de carnívoros.

Para estes resultados nos IC contribuem grandemente a intensidade de amostragem e o tráfego intenso, bem como o fato de atravessarem áreas naturalizadas em grande parte da sua extensão. No caso das ER o valor apresentado está relacionado com o VF das espécies que nele ocorreram (como lontras e lebres), com maior grau de sensibilidade e consequentemente maior VF total.

No que respeita aos troços com maior densidade de espécies sensíveis (Tabela 7), alguns estão incluídos nos troços com maior VF, identificados na Tabela 6. No entanto, esta análise permitiu inferir de forma mais precisa os pontos com maior densidade de espécies sensíveis e, inclusivamente, detetar pontos em troços não identificados na análise anterior, nomeadamente na EN391 em Beja, e nas ER370 e EN4 em Évora.

Uma vez que é importante priorizar os troços onde repetidamente se verifica maior densidade de ocorrências de espécies sensíveis (e, consequentemente, VF elevados), e verificar a evolução da situação ao longo do tempo, considerou-se pertinente analisar a globalidade dos dados (incluindo os troços selecionados para a monitorização estandardizada, para permitir uma análise abrangente) relativos a espécies com SE igual ou superior a 3, nos últimos cinco anos, comparativamente com os dados dos cinco anos anteriores, nomeadamente 2021-2025 (Fig. 21) e 2016-2020 (Fig. 22), de forma a identificar os locais onde é mais premente atuar no sentido de reduzir os atropelamentos, dando prioridade aos animais com maior valor conservacionista. Os mapas obtidos indicam as manchas com maior densidade de registos de espécies sensíveis, tendo-se identificado as estradas que apresentam maior número (as manchas são geradas pelo programa levando em consideração a proximidade dos registos, independentemente das estradas em que ocorreram, pelo que em zonas de confluência podem apresentar alguma dimensão, ainda que o número de registos em cada uma das estradas seja reduzido).

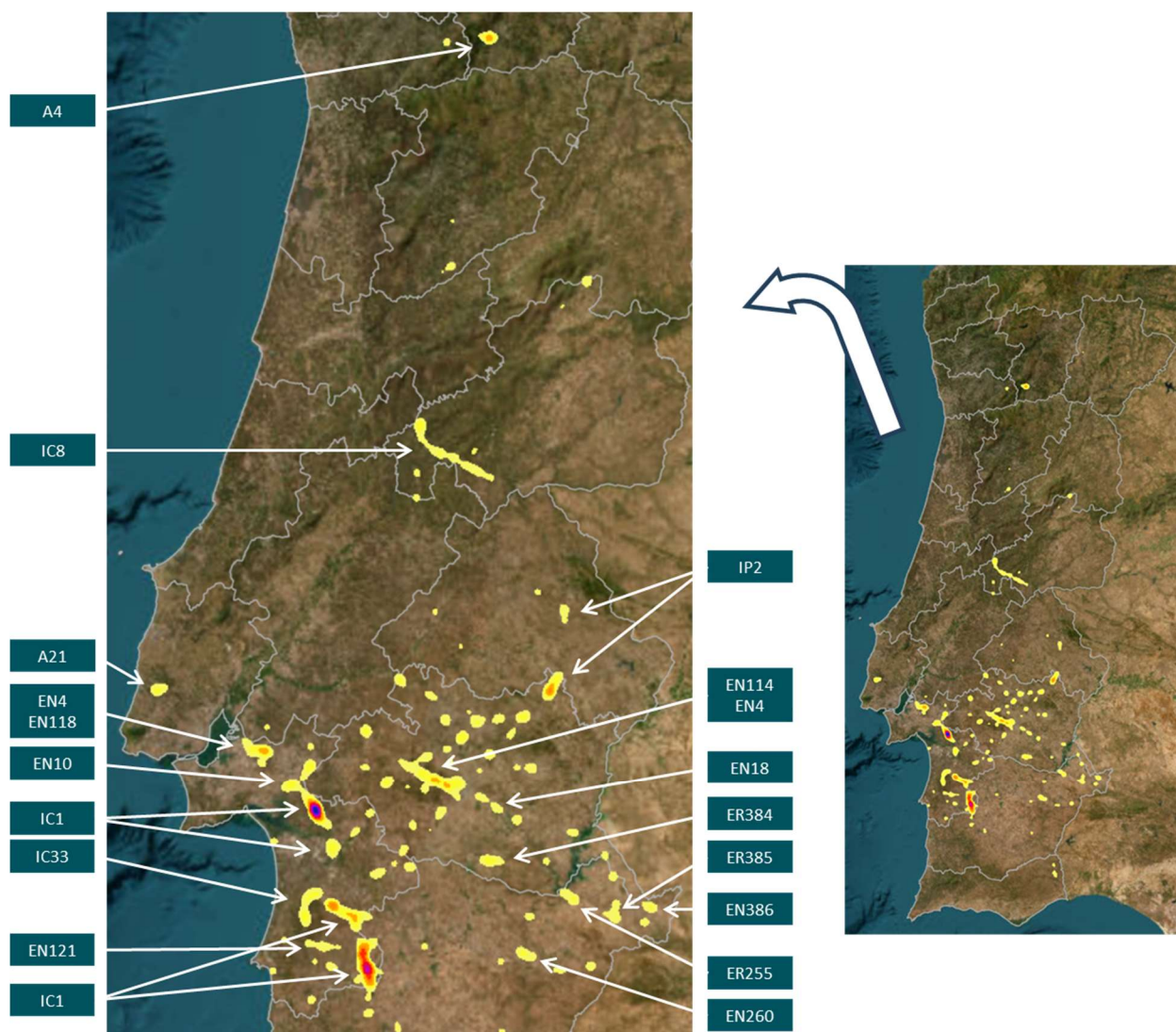


Fig. 21 – Mapa de Kernel indicando as áreas de maior densidade de mortalidade de espécies sensíveis de 2021 a 2025.

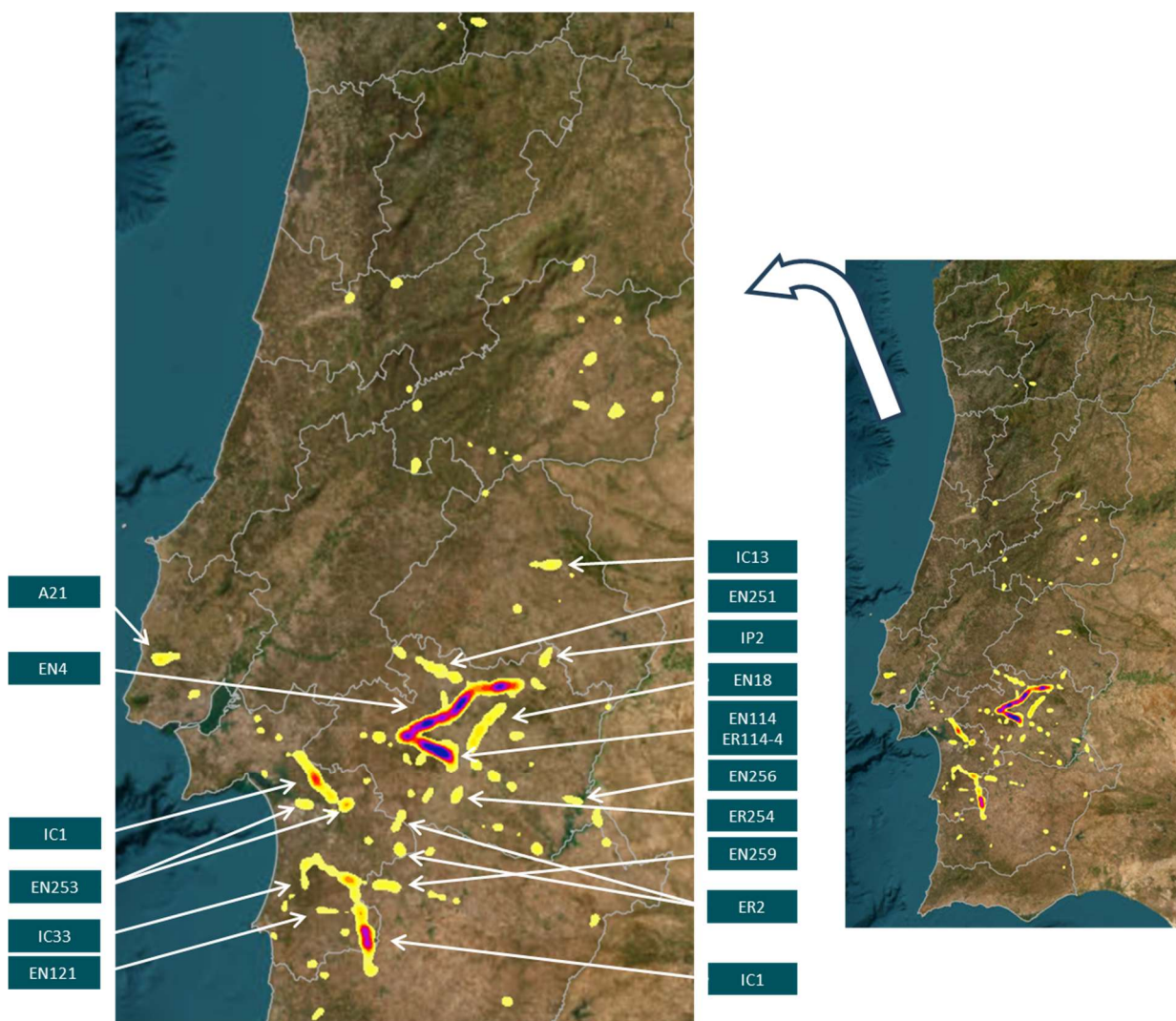


Fig. 22 – Mapa de Kernel indicando as áreas de maior densidade de mortalidade de espécies sensíveis de 2016 a 2020.

Comparando ambos os mapas, observa-se que continua a verificar-se a mesma tendência em ambos os períodos para a acumulação de ocorrências no IC1 em Setúbal, sendo esta via uma das que maior valor de densidade de espécies sensíveis tem apresentado ao longo dos anos, com alguma variabilidade entre anos e troços, mas sem grandes diferenças na globalidade dos troços. A frequência da amostragem contribui para esta situação, a que acresce o facto desta via apresentar muito tráfego, inclusive noturno (Fonte: IP, Modelo Nacional de Tráfego), e não apresentar vedações. As espécies mais afetadas são os mamíferos carnívoros e as aves de rapina noturnas, maioritariamente coruja-das-torres. Neste contexto, refira-se que o IC1, bem como a EN4 em Évora, são as estradas onde esta espécie mais ocorreu, mas a taxa de mortalidade desta espécie nas estradas tem sido relativamente mais baixa nos últimos anos, tendo os maiores picos ocorridos entre 2014 e 2018.

Na EN114 e na EN4, em Évora, os valores apresentados no período mais recente são bastante inferiores, o que está relacionado principalmente com a diferença no esforço de amostragem entre os dois períodos, uma vez que, ao abrigo do Projeto LIFE LINES, a monitorização nestas estradas (bem como no troço da

EN18 junto às mesmas, que também apresentou uma grande redução), foi efetuada pela equipa de investigadores da Universidade de Évora, de uma forma minuciosa e diária, entre agosto de 2015 e outubro de 2020. É de salientar que nas EN114 e EN4, em Évora, foram já aplicadas várias medidas de minimização, adequadas às espécies mais afetadas (sobretudo mamíferos carnívoros e aves de rapina noturnas), nos pontos de maior concentração das mesmas, as quais tem vindo a demonstrar bons resultados (ver capítulo 4), o que terá também contribuído para a redução nos valores obtidos para o período mais recente.

Pelo contrário, verifica-se que algumas estradas apresentam um aumento no período mais recente, destacando-se o IC8, a A4, as EN 4 (em Setúbal), 118, 10, 386, 260 e as ER 384, 385 e 255. Este aumento pode dever-se, quer ao aumento do número de ocorrências em extensões quilométricas semelhantes às do período anterior, quer a uma maior proximidade entre ocorrências num trecho mais curto, ainda que o número de ocorrências não tenha aumentado.

Na Fig. 23 compara-se a evolução em cada um dos períodos selecionando, entre os troços que mais se destacaram em ambos, aqueles que apresentaram uma densidade de ocorrências de espécies sensíveis igual ou superior a 1, em pelo menos um dos períodos. Da sua análise, constata-se que o troço onde a densidade mais aumentou nos últimos cinco anos foi a A4. No entanto, é de salientar que o número de ocorrências foi mais reduzido que noutros troços, mas muito próximos num trecho relativamente curto, o que aumenta o valor da sua densidade. Neste troço de 2,5 km, no primeiro período ocorreu apenas um registo, enquanto no período mais recente, se verificaram 10, embora apenas 1 em 2025. Este troço atravessa a Zona Especial de Conservação a (ZEC) de Alvão/Marão (sendo provável a existência de uma maior abundância de espécies sensíveis na envolvente da via) e, embora a A4 apresente vedação, as velocidades praticadas e os valores de tráfego são muito elevados (Fonte: IP, Modelo Nacional de Tráfego), o que terá contribuído para estes resultados.

Com diferenças menores, também a EN4 (em Setúbal) e a ER255 se destacam com um maior incremento de densidades de ocorrências. No primeiro caso, verifica-se um aumento de 3 para 13 registos no período mais recente, tendo 4 destes ocorrido em 2025, e 5 em 2022, com valores mais reduzidos nos restantes anos. Este troço confina com a ZEC do Estuário do Tejo e com a Zona de Proteção Especial (ZPE) com o mesmo nome, tratando-se de áreas muito naturalizadas, a que crescem elevados valores de tráfego, (Fonte: IP, Modelo Nacional de Tráfego).

Quanto à ER255, registaram-se apenas dois atropelamentos no primeiro período, tendo aumentado para 11 no período mais recente, ainda que com registos anuais reduzidos, exceto em 2023, quando apresentou 5 registos, o que terá constituído uma situação pontual. Este troço não é vedado e localiza-se numa área muito naturalizada, junto à Albufeira do Alqueva, onde existe mais abundância de espécies sensíveis.

Pelo contrário, nos troços da EN4 (em Évora) e na EN114, os valores mais recentes são muito inferiores, o que, como já explicado, se deve principalmente à diminuição do esforço de amostragem, mas também à implementação de várias medidas de minimização.

Destaca-se, ainda, a redução verificada na EN259, que poderá estar parcialmente relacionada com o início da empreitada de beneficiação da via, em 2024, com o consequente aumento da perturbação na envolvente da via, a qual provoca o afugentamento das espécies mais sensíveis, sendo de equacionar também a redução das velocidades praticadas na via, devido às obras.

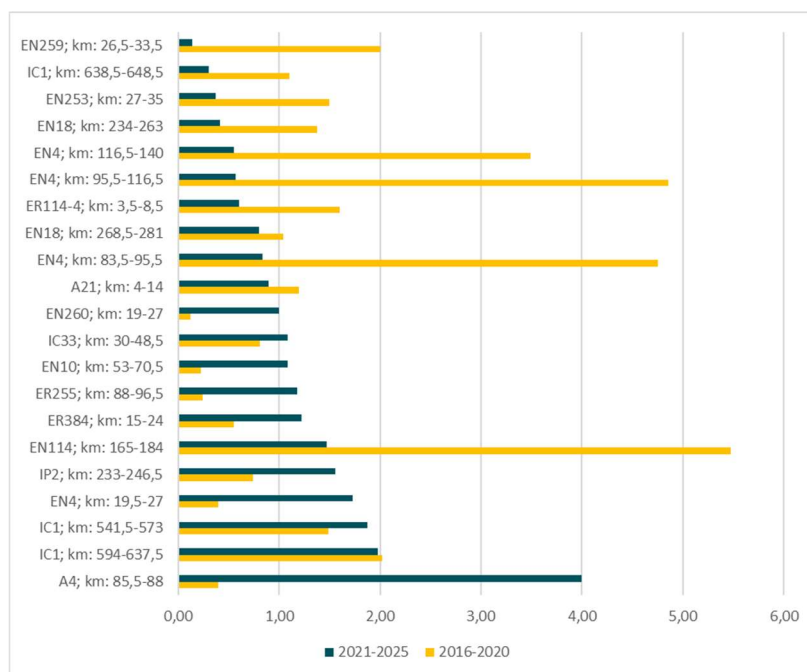


Fig. 23 – Comparação das densidades de ocorrências de espécies sensíveis, entre os períodos 2016-2020 e 2021-2025, nos troços que mais se destacaram, em pelo menos um dos períodos.

É de referir, ainda, que apesar do IC8 apresentar uma grande mancha no mapa de Kernel, no período mais recente, a densidade de atropelamentos de espécies sensíveis é inferior a 1 registo/km. A grande diferença entre os dois períodos é explicada pelo fato desta via ter estado subconcessionada pelo Pinhal Interior até 2018, pelo que a IP só tem dados a partir desse ano, quando passou a fazer a gestão da mesma.

Em termos globais, o número de ocorrências de espécies com maior sensibilidade diminuiu de 1489 para 1139 no período mais recente, demonstrando uma tendência decrescente. Os grupos faunísticos mais registados, foram maioritariamente mamíferos carnívoros e, em valores bastante inferiores, as aves de rapina noturnas.

Como já referido, no âmbito do LIFE LINES foram implementadas algumas soluções para reduzir a mortalidade de aves de rapina noturnas, das quais se destacam as barreiras para elevar o voo das aves, as quais têm sido eficazes. Assim, esta é uma solução a equacionar, e que já foi projetada para algumas estradas, incluindo a EN259, cuja empreitada está a decorrer.

Relativamente aos carnívoros e outros mamíferos foram já implementadas algumas medidas de minimização nestes troços críticos, bem como estão propostas outras medidas, integradas ou a integrar, em projetos de beneficiação. Neste contexto, exemplifica-se a execução de duas medidas no IC1,

nomeadamente a implementação de um passadiço seco numa PH ao km 548,2, e noutra PH ao km 583,5, junto às quais se colocou vedação de encaminhamento (Fig.24). Estas e outras medidas aplicadas são elencadas e descritas no capítulo 4.



Fig. 24 – Passadiços de fauna implementados no IC1 aos km 548,2 (esquerda) e 583,5 (direita).

Face aos resultados das análises acima apresentadas, e com base nas Tabelas 6 e 7, e na Fig. 23, identificaram-se os troços que apresentam maior prioridade em termos da minimização do risco de atropelamentos de animais, mediante a aplicação de medidas adequadas (em função das características da estrada e sua envolvente, bem como das espécies-alvo) nos pontos de maior densidade de espécies sensíveis (caso ainda não tenham sido aplicadas):

Beja:

- EN260 entre os km 19 e 27 (medidas de minimização previstas e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- ER385; km: 16,5-38 (medidas de minimização implementadas na proximidade deste segmento, ver capítulo 4);
- ER255; km: 88-96,5.

C.B. / Leiria:

- IC8; km: 89,5-130,5.

Évora:

- EN18 277-278 (medidas de minimização integradas em projeto (cuja obra iniciará em breve) e outras já implementadas na proximidade deste segmento, ver capítulo 4);
- IP2 entre os km 233 e 246,5 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);
- EN114 entre os km 165-184 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);

- EN4; km: 109-113 (medidas de minimização previstas na proximidade deste troço e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- ER384; km: 15-24 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4).

Lisboa:

- A21; km: 1,5-12,5.

Setúbal:

- IC1 entre os km 539,5-573 / 588-640,5 (medidas de minimização previstas e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- EN4 entre os km 19,5 e 27 (medida de minimização implementada, ver capítulo 4);
- EN10; km: 53-70,5 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);
- IC33 entre os km 30 e 48,5 (medidas de minimização contempladas nos projetos de beneficiação estando já em obra o trecho até ao km 28).

Vila Real:

- A4; km: 85,5-88.

Viseu:

- IC12; km: 0-17.

Nos restantes troços identificados nas Tabelas 6 e 7, bem como na Fig. 23, a evolução da mortalidade continuará a ser acompanhada e, se se afigurar pertinente, serão realizadas análises mais detalhadas visando a definição de medidas de minimização adequadas.

São, ainda, prioritários os pontos de ocorrência de espécies com elevado valor conservacionista, como o lince-ibérico e o furão-bravo quer no presente ano (Tabela 8), quer nos troços onde têm sido recorrentes. Nos pontos de ocorrência do lince-ibérico, a situação é acompanhada em contínuo, tendo já sido implementadas algumas medidas de minimização no troço mais crítico deste ano, e estando em análise a aplicação de medidas nos outros troços críticos, à semelhança do que tem sido feito nos anos anteriores. No caso do furão-bravo, as ocorrências nos últimos anos têm sido reduzidas e dispersas, mas continuará a ser dada particular atenção a esta espécie, no sentido de aplicar medidas sempre que se verificar essa necessidade.

4. Medidas de minimização implementadas

Desde o início do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna, tem sido feito um acompanhamento contínuo dos seus resultados, visando identificar zonas críticas, responder de forma expedita às solicitações internas (e.g. zonas de acidentes recorrentes devido a colisões com animais, estudos ambientais, classificação de prioridades no âmbito das necessidades de intervenção na rede) e

externas (e.g. ICNF, Secretaria de Estado das Infraestruturas, AMT, reclamações recebidas na Direção de Serviços da Rede e Parcerias (DRP), colaborar com estudos e projetos técnico-científicos, e implementar medidas de minimização (intervenções em zonas críticas ou a incluir nos projetos de beneficiações de estradas, de estruturas especiais ou de PH, numa ótica de otimizar a relação custo/benefício das medidas).

Para além disso, a IP tem integrado diversos projetos de investigação que visam a conservação da biodiversidade, três deles particularmente relevantes no que respeita à redução da mortalidade da fauna nas estradas, nomeadamente o Projeto LIFE LINES, o Projeto LIFE IBERLINCE e o projeto que lhe deu continuidade, o LYNXCONNECT, os quais foram já referidos nos capítulos anteriores. Ao abrigo destes projetos foram implementadas várias medidas de minimização e soluções inovadoras, as quais foram alvo de acompanhamento e monitorização, que permitiram comprovar a sua eficácia na maioria das situações.

Com base nos resultados deste Programa, têm também sido implementadas medidas de minimização, as quais têm demonstrado bons resultados. Na Tabela 11 são apresentadas as várias medidas já implementadas, com referência à sua localização e ano de execução. Assim, no âmbito do presente Programa de Monitorização foram já instalados passadiços secos em muitas PH, de forma que os animais as possam utilizar para atravessar a via, mesmo quando apresentam água, bem como vedações mais eficazes no impedimento do acesso de animais à via e outras medidas seguidamente descritas, integradas quer em projetos de novas vias, quer em projetos de beneficiação de vias ou de PH nos troços que apresentam elevado número de atropelamentos de animais.

A sinalização de perigo de animais na via é outra medida frequentemente utilizada quando não é possível implementar outro tipo de medidas a curto-prazo, ou quando não são conhecidas medidas eficazes para as espécies-alvo. Esta sinalização tem como objetivo alertar o condutor para a possível ocorrência de animais na via, e incentivar uma condução defensiva e prudente que possa prevenir o seu atropelamento com benefícios quer para os animais quer para o condutor (em especial quando são animais de médio e grande porte). Na Tabela 11 são apenas indicadas as situações que se referem à sinalização específica para o lince-ibérico (sinal A19c)¹⁴ ou para os anfíbios (sinal A19d, Fig. 33)¹⁵, mas em muitos outros troços é instalada sinalização vertical de aviso de presença de animais selvagens na via (sinal A19b), com base na informação do presente Programa de Monitorização.

No que se refere às vedações, nas situações em que as vias são vedadas (geralmente autoestradas e a alguns IP e IC), pode melhorar-se a sua tipologia (altura da rede e dimensão das malhas) e/ou a forma como estão colocadas, nomeadamente não deixando espaços entre o solo e a rede, e contornando obliquamente as entradas das PH. Para além disso, pode reforçar-se a vedação aplicando uma segunda rede, de malha mais apertada (aumentando a eficiência para animais de menor porte), acoplada à rede principal e dobrada em “L” com uma base de 50 cm enterrada (Fig. 25), o que impede a existência de espaçamentos entre o solo e a rede, e dificulta as tentativas de escavação sob a mesma, ação muito

¹⁴ Sinal inovador, criado em colaboração com a IP no âmbito do Projeto LIFE IBERLINCE, e adicionado através do Decreto Regulamentar n.º 6/2019, que procede à quinta alteração ao Regulamento de Sinalização do Trânsito, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro, e que entrou em vigor no dia 20 de abril de 2020.

¹⁵ Sinal inovador, criado em colaboração com a IP no âmbito do Projeto LIFE LINES, e adicionado pelo Decreto Regulamentar n.º 6/2019, que procede à quinta alteração ao Regulamento de Sinalização do Trânsito, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro, e que entrou em vigor no dia 20 de abril de 2020.

característica de algumas espécies, incluindo o javali. Estes melhoramentos foram já implementados em vários troços, com bons resultados.

Recentemente, têm, também, sido contempladas nos projetos, escapatórias em rampa para os animais que ficam encurralados nas vias vedadas. Estas rampas são mais eficientes que os portões basculantes geralmente preconizados, uma vez que a experiência tem vindo a demonstrar que, na maioria das situações, os portões apresentam um risco elevado de permitir a entrada de animais na via. Efetivamente, com o tempo e o uso, os portões deixam de fechar corretamente, ficando parcialmente abertos. Por outro lado, a sua colocação implica a interrupção da rede e a existência de um espaço considerável entre os postes, o qual permite a entrada de animais de pequeno e médio porte.

De salientar, ainda, a aplicação de faixas verticais nas barreiras transparentes (acústicas ou outras), com o objetivo de as tornar mais visíveis para as aves (Fig. 26) e reduzir a sua colisão com as mesmas (solução mais eficiente de acordo com alguns estudos publicados, Luell, B. *et al.*, 2003).

Tabela 11 – Soluções já implementadas para minimizar o risco de atropelamentos de fauna.

Distrito	Ano de execução	Localização	Soluções	Espécies-alvo Espécies que beneficiam
Aveiro	2017	EN224-2; km: 5,79	Passadiço seco em PH ampla	Mamíferos Fauna em geral
Beja	2013	ER2; km: 636	Passadiço seco em PH ampla	Mamíferos de grande porte Fauna em geral
Beja	2014	ER267; km: 118-127 EN122; km: 40-49	Sinalização de limitação de velocidade (70 km/h); Sinalização vertical de perigo específica para o lince-ibérico (Projeto IBERLINCE)	Lince-ibérico, Fauna em geral
Beja	2015	EN18; km: 365,90	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Beja	2017	EN2; km: 673,692	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Beja	2018	EN122; km: 40,33; 41,40; 45,40; e 58,80	Passadiços secos em PH (Projeto IBERLINCE)	Lince-ibérico Fauna de pequeno e médio porte
Beja	2018	EN122; km: 40-49 ER267; km:118-127	Sinalização vertical de perigo específica do lince-ibérico; Sinalização de limite de velocidade (50 ou 70 km/h); Bandas cromáticas redutoras de velocidade (Projeto IBERLINCE).	Lince-ibérico, Fauna em geral
Beja	2018	EN122; km: 31,7 e 71,7 EN265; km: 66 ER123; km:87,4 ER267; km:125,47	Painéis de advertência com o sinal de perigo específico do lince-ibérico + extensão quilométrica associada (Projeto IBERLINCE).	Lince-ibérico
Beja	2019	EN122; km:42,4-44,2	Sistema para controlo de velocidade	Lince-ibérico, Fauna em Geral

Beja	2020	ER267; km: 121,3-122,05	Painéis de advertência com o sinal de perigo específico do lince-ibérico + recomendação de limite de velocidade (40 km/h)	Lince-ibérico, Fauna em Geral
Beja	2020	EN122; km:43,3-44,6	Instalação de vedação específica para lince-ibérico, com rede adicional em "L"	Lince-ibérico, Fauna em Geral
Beja	2022	EN260; km: 22 e 25,150	Painéis de advertência com o sinal de perigo específico do lince-ibérico + sinalização de limite de velocidade (50 km/h) + bandas cromáticas (Projeto LYNXCONNECT)	Lince-ibérico, Fauna em Geral
Beja	2024	ER123; km: 28 e 29,6	Substituição e ampliação de PH, niveladas com o terreno natural	Javalis Fauna em geral
Beja	2024	ER385; km: 43	Passadiço seco em Pontão	Mamíferos Fauna em geral
Beja	2026	EN260; km:22-23,1 EN122; km:44,5-46,5	Instalação de vedação específica para lince-ibérico, com rede adicional em "L" (Projeto LYNXCONNECT)	Lince-ibérico, Fauna em Geral
Beja	2026	EN122; km:55,1	Manutenção de corredores em PH ampla	Mamíferos Fauna em geral
Braga	2025	EN210 (Variante); km: 12,9-16,2	Instalação de vedações com rede em "L"	Mamíferos Fauna em geral
Bragança	2015	EN215; km:14,48	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Bragança	2025	EN103; km:230-260	Passadiços secos em 11 PH, incluindo a ampliação de 7 destas PH.	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Castelo Branco	2020	EN3; km: 182,75	Rampeamento de entradas em PH com desnível acentuado (degrau)	Fauna de pequeno porte ou reduzida mobilidade
Évora	2013	IP2; km: 249,1	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Évora	2013	ER384; km: 16,35	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Évora	2014	EN18; km: 274,8	Passadiço seco duplo (um de cada lado da linha de água) em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Évora	2014	IP2; km: 242-251	Reparação e/ou substituição das vedações e sua colocação de forma a contornar as PH e PA	Mamíferos Fauna em geral
Évora	2017	EN4; km: 107 e 111,35 EN114; km: 169 e 171,7 IP2; km: 245	Passadiços secos em PH (Projeto LIFE LINES)	Mamíferos Fauna em geral
Évora	2017	EN4; km 92,55; 102,05; 111,35; e 111,39 EN114; km: 168,6 IP2; km: 245	Vedações de encaminhamento da fauna para PH (Projeto LIFE LINES)	Mamíferos Fauna em geral
Évora	2017 (reparadas em 2025)	EN4; km: 88,315-88,815 e 130,660-131,160	Colocação de redes metálicas de malha apertada sobre os taludes para impedir a sua colonização por coelhos (Projeto LIFE LINES)	Coelhos e seus predadores

Évora	2018	EN114; km: 163,6-164	Adaptação de PH para anfíbios e implementação de barreiras específicas de encaminhamento para as PH (Projeto LIFE LINES)	Anfíbios
Évora	2018	EN4; km: 118,2-120 EN114; km: 162,7-164,7 e 181,9-184,7	Desenvolvimento e instalação de sinalização rodoviária vertical específica para anfíbios (Projeto LIFE LINES)	Anfíbios
Évora	2018 (reforçada em 2019)	EN4; km: 96-97	Barreiras de medronheiros para elevar e encaminhar o voo (Projeto LIFE LINES)	Corujas
Évora	2019	EN114; km: 168,6-169	Barreiras de rede para elevar e encaminhar o voo (Projeto LIFE LINES)	Aves e morcegos
Évora	2019	EN4; km: 92,55-93,75	Refletores para deflexão da luz dos faróis para produzir um efeito de alerta mais eficiente nas aves noturnas (Projeto LIFE LINES)	Corujas Mamíferos
Évora	2020	IP2; km: 235,5-249,5	Melhoramento das vedações e implementação de rede em "L" (Projeto LIFE LINES)	Mamíferos Fauna em geral
Évora	2022	EN4; km: 92,550	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Évora	2022	EN4; km: 136,25-136,50	Colocação de redes metálicas de malha apertada sobre os taludes para impedir a sua colonização por coelhos	Coelhos e seus predadores
Faro	2023	IC27; km: 17 e 31	Painéis de advertência com o sinal de perigo específico do lince-ibérico (Projeto LYNXCONNECT)	Lince-ibérico
Faro	2026	IC27; km: 27,5 - 31,5	Instalação de vedação específica para lince-ibérico, com rede adicional em "L" (Projeto LYNXCONNECT)	Lince-ibérico, Fauna em Geral
Lisboa	2024	EN248 (variante); km:19,167	Passadiço seco em PH e vedação de encaminhamento	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Portalegre	2010	ER371; km: 31,8	Passadiço seco em PH ampla	Mamíferos Fauna em geral
Portalegre	2023	ER243; km: 154, 5	Vedações de encaminhamento da fauna para PH	Mamíferos Fauna em geral
Portalegre	2025	ER371 (Variante); km: 39,6	Substituição e ampliação de PH para potenciar uso pela fauna, com vedação de encaminhamento.	Mamíferos Fauna em geral
Portalegre	2025	EN/ER371 (Variante); km: 37,64-40,7	Implementação de vedações com rede em "L"	Mamíferos Fauna em geral
Porto	2024	EN14; km: 14,5	Passadiço seco em PH e vedação de encaminhamento	Mamíferos Fauna em geral
Porto	2024	IC35; km: 0-1,5	Implementação de vedações com rede em "L"	Mamíferos Fauna em geral
Porto	2024	IC35; km: 0,580 (Ponte sobre o rio Cavalum)	Implementação de faixas verticais nas barreiras acústicas transparentes.	Aves
Santarém	2023	A23; km: 33,4	Passadiços secos em PH e implementação de vedação com rede em "L"	Mamíferos Fauna em geral

Setúbal	2014	EN10; km: 32,195	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Setúbal	2018	EN4; km: 20,335	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Setúbal	2022	IC1; km: 583,5	Passadiço seco em PH ampla e vedação de encaminhamento	Mamíferos Fauna em geral
Setúbal	2023	IC1; km: 548,2	Passadiço seco em PH e vedação de encaminhamento	Mamíferos Fauna em geral
Setúbal	2023	EN10; km: 71,12	Passadiço seco em PH	Mamíferos Fauna de pequeno e médio porte
Viana do Castelo	2018	IP1 (A3); km: 109,12, 107,04-107,05 e 113,456	Passadiços secos em PH e vedação de encaminhamento	Mamíferos Fauna em geral
Viseu	2020	Ex-IP5/EN229; km: 74-97	Instalação de rede em “L” nalguns segmentos da vedação	Mamíferos Fauna em geral

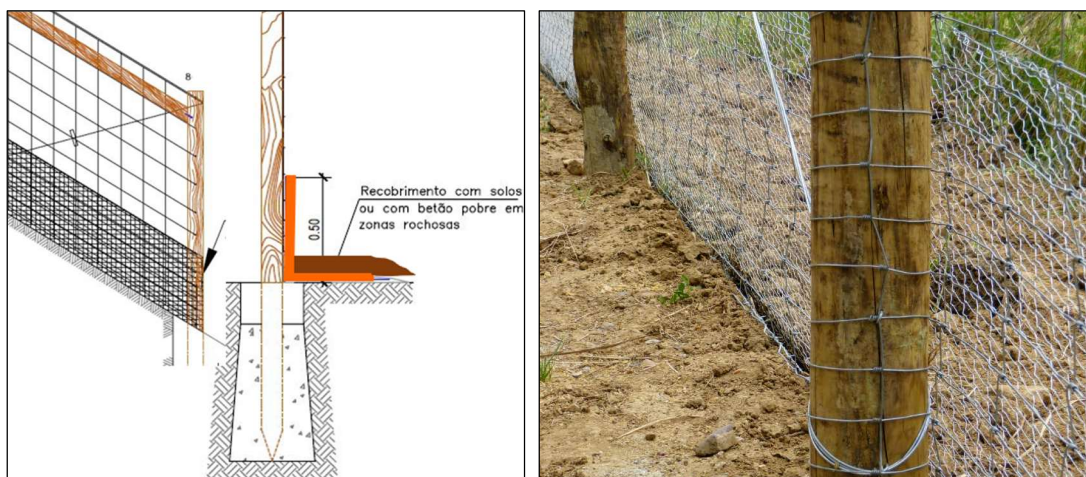


Fig. 25 – Rede adicional, de malha apertada disposta em “L” e acoplada à vedação. A base da rede, colocada horizontalmente, com 50 cm de largura, é enterrada sob uma camada de terra bem compactada ou com betão pobre (rede em “L” ilustrada a vermelho no esquema).



Fig. 26– Colocação de faixas verticais em barreiras acústicas transparentes, no IC35, para aumentar a sua visibilidade para as aves e evitar a mortalidade por colisão com as mesmas.

Outras medidas aplicadas consistiram na promoção da redução de velocidade, através da sinalização vertical e da instalação de bandas cromáticas, nos troços onde ocorreram atropelamentos de lince-ibérico, em especial o troço da EN122 onde foram atropelados vários lincos. Este troço apresenta um elevado risco para esta espécie não só por se inserir na área de libertação dos lincos, mas também por se tratar de uma reta longa que permite uma maior velocidade na estrada. Assim, no âmbito do Projeto LIFE IBERLINCE, foram colocados sinais de perigo específicos do lince-ibérico, sinais de limite de velocidade (50 e 70 km/h) e bandas cromáticas redutoras de velocidade (Fig. 27). Foram também adaptadas quatro PH com passadiços secos para oferecer aos animais alternativas de atravessamento em segurança, as quais têm sido utilizadas pelo lince (Fig. 28), e foi efetuada regularmente a ceifa da vegetação das bermas para aumentar a visibilidade dos condutores e afastar os animais da via. Após o término do Projeto, a IP continuou a aplicar medidas para minimizar a mortalidade desta espécie tão ameaçada. Assim, no início de 2019 foi instalado um sistema para controlo de velocidade na EN122 (Fig. 29), na mesma reta onde ocorreram os atropelamentos já referidos, e em 2020 foram instalados painéis de limitação de velocidade na ER267, a pedido do ICNF (por ter sido registada a passagem de lincos no local, Fig. 29). No final de 2020 foi também instalada na EN122 uma vedação adequada a esta espécie, com 2 m de altura e topo inclinado a 45° com 0,50 m de comprimento (Fig. 30), a qual foi complementada com uma rede adicional em “L”. No início de 2026, já através do Projeto LYNXCONNECT, foi acrescentada mais uma vedação específica neste troço, entre os km 44,5 a 46,5, para complementar a vedação já existente.

Também na EN260, em virtude dos atropelamentos ali ocorridos, foram instalados, em 2022, painéis de advertência com o sinal de perigo específico do lince-ibérico, bem como sinalização de redução de velocidade para 50 km/h e bandas cromáticas (Fig. 31). Face aos mais recentes atropelamentos na EN260, em 2023 e em 2024, tornou-se claro que era necessário implementar medidas mais eficazes. Assim, foi implementada uma vedação específica para esta espécie entre os km 22 e 23,1 e estão a ser estudadas outras soluções no âmbito do projeto em curso para beneficiação desta estrada.

Acresce, ainda, a recente instalação de vedação específica para lince no IC27, em Alcoutim, entre os km 27,5 e 31,5, devido à acumulação de atropelamentos da espécie neste troço.



Fig. 27 – Sinalização avisadora de perigo, específica do lince-ibérico (esquerda) e bandas cromáticas redutoras de velocidade (direita) instaladas na EN122.



Fig. 28 - Registos de lince numa PH na EN122, obtidos por foto-armadilhagem durante a sua monitorização (fonte: ICNF).



Fig. 29 – Painéis eletrónicos para controlo de velocidade na EN122 e painéis com sinalização do lince-ibérico e recomendação de limite de velocidade na ER267.



Fig. 30 – Vedação para lince-ibérico, instalada na EN122.



Fig. 31 – Sinalização de limite de velocidade na EN260, com bandas cromáticas e painel com sinalização de alerta relativa ao lince-ibérico (ao fundo).

Uma das soluções mais recentemente implementadas no âmbito deste projeto, consistiu na emissão de alertas ao condutor, em tempo real, da presença de lince¹⁶ junto à estrada, através da aplicação móvel Waze, para reforçar a sua atenção, reduzindo o risco de atropelamento. Para este efeito, foi estabelecida uma parceria com o ICFN e com o Waze. O ICFN é responsável pelo seguimento e monitorização da população de lince-ibérico em Portugal, e disponibiliza à IP o posicionamento geográfico de um conjunto de lincos aos quais foram colocadas coleiras com sensores de seguimento. A comunidade Waze Portugal realizou os desenvolvimentos necessários para que os utilizadores da plataforma, quando circulam nas áreas de ocorrência dos lincos, recebam um alerta assim que os animais entram no *buffer* com duzentos metros de largura, adjacente às vias¹⁷. O sistema está a ser testado no Alentejo e no Algarve, mais especificamente na EN122, na EN123 e no IC27 (Fig. 32), estando previsto o alargamento a outras áreas.

No entanto, em 2025 não houve resultados, porque as coleiras deixaram de emitir. Só no final do ano de 2025, no âmbito das capturas para controlo sanitário que o ICFN desenvolve, é que foram colocadas novas coleiras nos lincos e só em 2026 começaram a ser emitidos os alertas quando esses lincos se aproximam da estrada. Acresce que está previsto que em 2026 comecem, também, a ser emitidos na aplicação Waze os alertas de “Atenção zona de atravessamento de lince”, na zona do Vale do Guadiana, independentemente dos sinais das coleiras, uma vez que é a área onde ocorre maior densidade de indivíduos.

É de referir, ainda, que está previsto testar uma solução que tem estado a dar bons resultados em Espanha, a qual consiste numa cerca elétrica (“pastor elétrico”) que dissuade os lincos de entrarem na via sem lhes causar dano (solução que está, ainda, a ser estudada em colaboração com o ICFN).

¹⁶ Por questões de segurança dos lincos, o alerta apenas refere “animal” sem referir a espécie.

¹⁷ Mais informação em <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ip-waze-e-icnf-juntos-na-preservacao-do-lince-iberico>

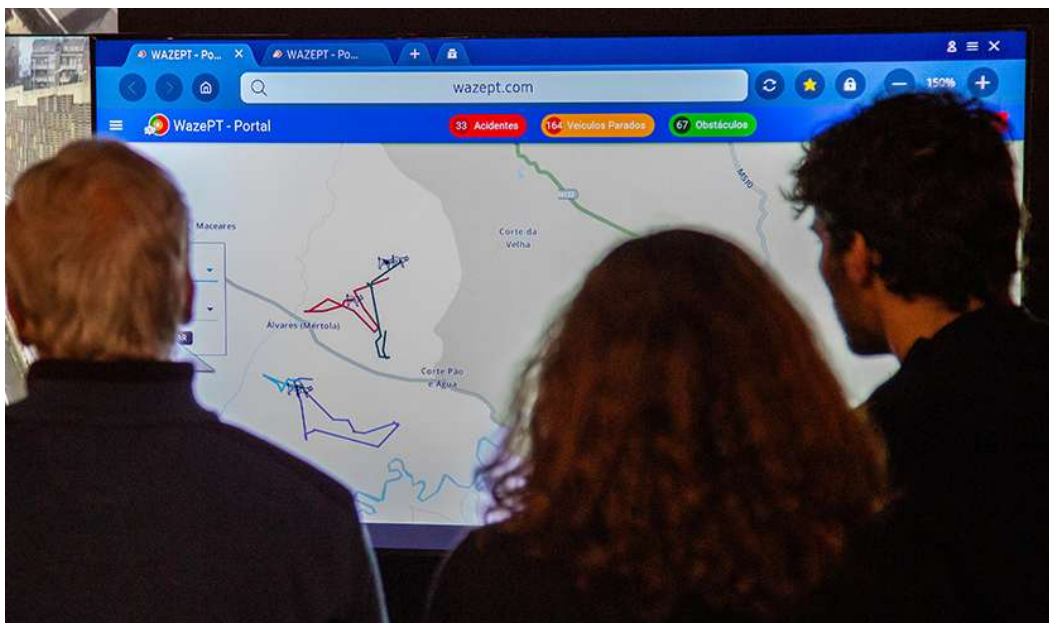


Fig. 32 – Visualização da plataforma do Portal Waze no Centro de Controlo de Tráfego da IP, durante a visita dos responsáveis da WAZE internacional, para acompanhar os desenvolvimentos no âmbito do protocolo estabelecido. No ecrã são apresentados os percursos de quatro lincas, na zona de Mértola.

Quanto ao Projeto LIFE LINES, no âmbito do mesmo foram implementadas medidas como a instalação de passadiços secos em PH, colocação de vedação de encaminhamento de fauna, em pequenos trechos de um lado e do outro das PH (em estradas não vedadas), e reforço das vedações (numa via vedada) com rede em “L”. Para além destas, foram implementadas várias soluções com um carácter mais inovador, nomeadamente: adaptação de PH para anfíbios e implementação de barreiras específicas de encaminhamento deste grupo para as PH (Fig. 33); desenvolvimento e instalação de um sinal rodoviário inovador, específico para anfíbios (Fig. 33); colocação de redes metálicas de malha apertada sobre os taludes (Fig. 34) para impedir a sua colonização por coelhos e assim evitar o seu atropelamento, bem como o atropelamento dos carnívoros que os caçam; instalação de um protótipo eletrónico de sons e ultrassons para afastar corujas e roedores (principal presa das corujas); instalação de refletores para deflexão da luz dos faróis promovendo um efeito de alerta mais eficiente nas aves noturnas (Fig. 35); implementação de barreiras em rede com o objetivo de obrigar as espécies voadoras a voarem mais alto (Fig. 35) e plantação de uma linha de medronheiros para o mesmo efeito.

Complementarmente, foram efetuadas intervenções regulares na vegetação das bermas, quer através de ceifas nas faixas marginais à via para aumentar a visibilidade dos animais e dos condutores, quer implementando ações para promover, nas parcelas mais afastadas, zonas de refúgio, alimentação e/ou deslocação de animais, o que incluiu a criação de duas microrreservas (junto à EN4 entre os km 95,6 e 97), a promoção da diversidade vegetal nas mesmas, e ações de controlo regular dos núcleos de espécies de vegetação invasora (canas, acácias e espanta-lobos) que afetam o desenvolvimento das espécies nativas.



Fig. 33 – Sinalização vertical específica para anfíbios, criada no âmbito do Projeto LIFE LINES (à esquerda) e barreiras de encaminhamento de anfíbios para PH (ao centro e à direita).



Fig. 34 – Colocação de rede sobre os taludes da EN4, com o objetivo de impedir a sua colonização por coelhos.



Fig. 35 – Barreiras para elevar e encaminhar o voo de corujas (à esquerda) e refletores específicos para refletir a luz dos faróis para a envolvente da via e alertar os animais de forma mais eficiente (à direita).

Para além das várias medidas de minimização elencadas na Tabela 11, estão propostas outras intervenções, em troços que apresentaram valores relevantes de mortalidade de fauna no âmbito deste Programa, cuja implementação está prevista para breve. Acresce que, sempre que a IP desenvolve projetos para novas vias ou beneficiação de vias existentes, é equacionada a implementação de passagens para fauna, específicas ou adaptadas a partir de PH, PA ou Passagens Superiores (PS), bem como a implementação de vedações eficientes e com rede em “L”, ou de outras medidas adequadas à situação e às espécies-alvo. Refira-se, como exemplo, a integração, desde a fase de projeto, de várias passagens para fauna e da referida rede em “L” na A4, atualmente em exploração, a qual inclui um troço sob gestão da IP.

Dos vários projetos e obras atualmente em curso, salientam-se as beneficiações do IC33 (IP8), da EN259 (IP8), da EN121 (IP8) e do IP3, vias que têm apresentado valores elevados de mortalidade de animais e nas quais serão implementadas diversas medidas adequadas às espécies mais afetadas, nos pontos de maior concentração das mesmas, tais como a ampliação e adaptação de PH e PA e a implementação de vedações eficientes, com rede em “L”, de escapatórias em rampa (no caso do IP3), e de barreiras para elevar o voo das espécies voadoras (no caso do IP8). Algumas destas soluções estão também previstas em projetos de vias novas, localizadas em áreas naturalizadas, como é exemplo o IP2-Variante Nascente de Évora, atualmente em obra.

Para além destes projetos, estão previstas medidas de proteção da fauna em muitos outros. Assim, de uma forma resumida e global, no que respeita a passagens para a fauna, existem cerca de 69 projetadas e em fase de obra, 40 em projeto de execução e 31 previstas (em fase de estudos de viabilidade ou ainda sem projeto iniciado). Quanto ao melhoramento das vedações, incluindo o seu reforço com a rede em “L”, o mesmo será executado em várias estradas, estando cerca de um total de 237 km já em fase de construção, 169 km em fase de projeto e 89 km previsto. No que se refere às escapatórias em rampa, estão já a ser executadas 16, estando em fase de projeto 36 e previstas mais 16. Quanto às barreiras para elevar o voo de aves e morcegos, encontram-se já em obra em vários segmentos de estrada, somando um total de 10,5 km, a que acresce cerca de 1,5 km em fase de projeto e cerca de 2,2 km em estudo de viabilidade.

Na maioria das vias onde já foram implementadas medidas de minimização, tem-se verificado uma redução nos valores de mortalidade da fauna, embora nalguns casos ainda não tenha decorrido tempo suficiente para se assumir de forma inequívoca a sua eficácia.

Especificamente no que respeita às vedações e passagens de fauna implementadas no âmbito da proteção do lince-ibérico, apesar de ainda não ser possível comprovar garantidamente a sua eficácia, a ausência de atropelamentos, nos troços onde foram implementadas (exceto uma situação pontual devido à danificação da vedação, entretanto já reparada), bem como o registo da utilização das PH adaptadas, parece indicar que as mesmas estão a funcionar positivamente nesse sentido.

Quanto às medidas implementadas no âmbito do Projeto LIFE LINES, estas foram monitorizadas pela equipa de investigadores da Universidade de Évora, tendo-se comprovado a sua eficácia na maioria das situações. Os resultados da monitorização e a avaliação da relação custo-benefício das medidas podem

ser consultados no Guião de Boas Práticas publicado no âmbito do Projeto (Garcia *et al.* 2021) e disponível no site da IP¹⁸, apresentando-se seguidamente um breve resumo da eficácia verificada.

A implementação de passadiços secos nas PH revelou ser uma medida eficaz na promoção de conectividade, em especial, em situações de regime de caudal torrencial ou permanente, tendo-se verificado um aumento do número de atravessamentos de mamíferos carnívoros em 22,1 pontos percentuais, em especial durante o período de inundação e comparativamente à situação pré-intervenção. As PH adaptadas para anfíbios na EN114 foram também utilizadas por várias espécies de anfíbios, graças à instalação das barreiras em betão junto a estas passagens, as quais apresentaram uma eficácia máxima, tendo sido possível reduzir em 100% o número de anfíbios na estrada.

No que respeita à eficácia das barreiras em rede para elevar o voo das espécies voadoras, registou-se uma diminuição de 69,2% na mortalidade de morcegos e de 55,5% nos passeriformes. Relativamente às aves de rapina noturnas, não foi registado nenhum indivíduo atropelado desde a implementação das barreiras, no início de 2019, ou seja, pelo sétimo ano consecutivo. Embora o grande tamanho das áreas vitais deste grupo de aves tenha dificultado a comprovação garantida da eficácia desta medida no âmbito do Projeto LIFE LINES, a ausência de registos desde a sua aplicação é um resultado muito promissor.

Pela mesma razão, não foi possível avaliar com segurança a eficácia dos refletores para evitar a mortalidade das aves de rapina noturnas, no âmbito do Projeto LIFE LINES, contudo após a sua instalação, em 2019, apenas foi registada uma ocorrência.

As vedações colocadas junto às PH com passadiço, de forma a encaminhar os animais para as mesmas, contribuíram para o aumento considerável de passagens de mamíferos carnívoros nas PH (18,3%), em particular geneta e fuinha (34,9 e 58,8 %, respetivamente), comparativamente com a situação anterior à sua implementação. Quanto à vedação complementada com a rede em “L” ao longo de 16 km no IP2, a mesma revelou-se muito eficaz, já que a monitorização realizada pela Universidade revelou uma redução de 90,8% na mortalidade de mamíferos carnívoros. Não obstante, continuam a verificar-se alguns atropelamentos deste grupo, o que está relacionado com a existência de interrupções da vedação nos acessos a outras estradas e caminhos.

Quanto às redes sobre os taludes para impedir a colonização de coelhos, os dados recolhidos apontam para uma redução da mortalidade nos troços intervencionados, mas que não pode ser dissociada do decréscimo populacional que esta espécie tem tido em território nacional. Por essa razão, é difícil avaliar a eficácia desta medida na redução dos atropelamentos. Não obstante, desde a sua aplicação em 2017, apenas um coelho foi registado num dos troços.

As medidas com resultados incoerentes ou eficácia mais reduzida foram os protótipos dissuasores de presença de micromamíferos (que foram retirados aquando do término do Projeto), os sinais rodoviários para anfíbios e a barreira de medronheiros. No primeiro caso, os resultados dos testes efetuados em dois

¹⁸ Soluções para Minimização de Impactes das Estradas na Fauna
(https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/Guia01_SolucoesMinimizacaoImpactes_EstradaFauna.pdf)

locais ao longo de estradas nacionais, não foram coerentes entre os mesmos, apesar de se ter registado uma diminuição significativa da presença dos micromamíferos num dos locais. No segundo caso, o resultado não é uma surpresa, já que a eficácia da sinalização rodoviária depende em grande medida de fatores externos como o comportamento do condutor, visibilidade dos animais na estrada, e até mesmo da intensidade das migrações de anfíbios. No entanto, esta solução apresenta várias vantagens, tal como ser de rápida e simples implementação (em alternativa a outras que apresentam processos morosos em termos de projeto e execução). Quanto à plantação de medronheiros, esta solução revelou-se menos eficiente a curto-prazo, dada a morosidade no seu crescimento, trazendo ainda alguns riscos em termos da sobrevivência e desenvolvimento vegetativo dos mesmos, especialmente em condições climáticas desfavoráveis como períodos longos de seca.

A continuidade do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna permite avaliar a eficácia das medidas implementadas quer no âmbito dos Projetos acima referidos, quer no âmbito do próprio Programa, tendo já sido possível perceber uma redução da mortalidade das espécies-alvo na maioria dos troços intervencionados, demonstrando que os objetivos do Programa estão a ser cumpridos. Efetivamente, para além das soluções monitorizadas no âmbito do Projeto LIFE LINES, também outras medidas aplicadas se têm revelado eficazes. A título de exemplo, refira-se que em duas das zonas consideradas críticas em anos anteriores (as quais fazem parte dos 18 troços selecionados) e onde foram aplicadas medidas para reduzir a mortalidade de mamíferos, o número de ocorrências tem vindo a diminuir, ainda que numa dessas situações, nomeadamente no IP2 entre Estremoz e Monforte, tenha ocorrido um aumento pontual de atropelamentos em 2024, mas que não inverteu a tendência decrescente que se verifica desde 2013. Efetivamente, neste troço foram sendo implementadas várias medidas ao longo dos anos. Inicialmente, em 2013, foi construído um passadiço seco numa PH cerca do km 249,100 e em 2014, as vedações foram reparadas e colocadas de forma a contornar as passagens, encaminhando os animais para as mesmas. Posteriormente, no âmbito do Projeto LIFE LINES, foi implementado um passadiço noutra PH ao km 245, em 2017, para aumentar a permeabilidade para a fauna, e em 2020 foi instalada uma nova vedação com rede em “L”, cujos bons resultados foram já referidos. Não obstante, a vedação é interrompida frequentemente por acessos de nível que não podem ser fechados, o que permite a entrada de animais.

O outro troço é a EN18, a sul de Évora, na proximidade do km 274,800, onde existe uma PH na qual foram construídos dois passadiços secos em 2014. A monitorização desta PH com câmaras de filmar (realizada no âmbito do Projeto LIFE LINES) demonstrou que a mesma é usada regularmente por carnívoros (Fig. 36) e o número de atropelamentos deste grupo diminuiu após a intervenção.

No entanto, é de notar que nem todas as PH onde foram implementados passadiços mostraram uma redução de mortalidade na sua proximidade, sendo possível que existam outros fatores a influenciar negativamente a sua eficácia para este efeito, tais como a colocação de vedações (pelos proprietários dos terrenos confinantes) a tapar as entradas das PH ou a existência de presas nos taludes das estradas que atraem os predadores. Desta forma, será necessário mais tempo para confirmar a eficácia das medidas implementadas e/ou eventuais correções que sejam necessárias.



Fig. 36 – PH na EN18, ao km 274,800, com dois passadiços secos. Na fotografia da direita é possível visualizar um texugo a utilizar um dos passadiços (fotografia captada pela Universidade de Évora durante a monitorização da PH).

Através do Programa de Monitorização, continuará a acompanhar-se a evolução da mortalidade da fauna e a implementar novas medidas em zonas de problemas identificados ou a efetuar melhoramentos às medidas já implementadas.

5. Conclusões e considerações finais

Durante o ano de 2025 foram registados 1624 atropelamentos de animais nas vias sob gestão direta da IP, diminuindo 7,6% em relação ao valor registado em 2024 (1757), e 29,6% mais baixo que o valor médio dos anos 2015 a 2024 (2307,1).

Ao longo dos anos tem existido uma grande variação no número de registos de animais atropelados, o que é expectável dado que existem flutuações naturais da abundância das diversas populações faunísticas relacionadas com o clima, a disponibilidade alimentar, as doenças epidemiológicas, entre outros fatores. Contribuem, também, as flutuações nos níveis de tráfego, as alterações nas equipas de trabalho e as diferenças no esforço de amostragem (de que se destaca a monitorização intensiva da equipa de investigadores da Universidade de Évora, ao abrigo do Projeto LIFE LINES entre 2015 e 2019 em algumas estradas do distrito de Évora).

Não obstante estas flutuações, a tendência dos valores de mortalidade é decrescente, o que poderá estar motivado em parte pela aplicação de medidas de minimização de atropelamentos, a partir dos primeiros resultados deste Programa.

Relativamente ao ano anterior, as maiores alterações verificaram-se nos distritos de Aveiro, Setúbal e Beja, com os dois primeiros a revelarem uma redução no número de registos enquanto Beja apresentou um aumento. Com um aumento menos relevante, destacou-se, ainda, Santarém. No entanto, comparativamente com os valores médios relativos aos anos anteriores (2015-2024), os valores apresentados por estes distritos, no ano em análise, não se diferenciaram de forma tão significativa,

ocorrendo as maiores diferenças nos distritos de Évora, Lisboa e Leiria, com uma redução nos dois primeiros e um aumento no último.

Nos restantes distritos, não se verificaram alterações tão significativas e a tendência foi a redução do número de atropelamentos, quer relativamente a 2024, quer relativamente ao valor médio dos anos anteriores. Na maioria das situações, os valores de mortalidade refletem o grau de extensão da rede de estradas sob gestão direta da IP em cada distrito, com o número de registos a aumentar de acordo com o grau de extensão das vias existentes em cada distrito. Com valores substancialmente superiores à média, destacaram-se Setúbal, Leiria, Évora e Beja.

Tal como nos anos anteriores, os mamíferos representam uma percentagem significativa dos registos efetuados, o que se relaciona com a sua maior detetabilidade em virtude do seu tamanho e menores taxas de degradação e de remoção da estrada. Assim, estes resultados devem ser ponderados com cautela uma vez que outros grupos poderão estar altamente subestimados face aos constrangimentos metodológicos deste programa. Refiram-se, como exemplo, os anfíbios que noutros estudos, cuja metodologia está somente direcionada para a deteção dos cadáveres, constituem 70% a 80% da mortalidade global (e.g. Hels & Buchwald 2001).

Os animais domésticos foram um dos grupos mais registados, com 500 ocorrências, constituindo cerca de 31% dos registos totais de 2025. A maior concentração de ocorrências coincidiu com a Rede de Alta Prestação (autoestradas ou vias com características de autoestrada) que servem os centros urbanos de Lisboa e do Porto. A maioria dos animais registados são gatos, os quais apresentam facilidade em trepar as vedações existentes nas autoestradas, pelo que aquelas não constituem um obstáculo. Acresce que os nós e acessos constituem também pontos de entrada nas vias. Por outro lado, muitos animais são abandonados junto às estradas, de onde não se afastam, acabando por ser vítimas de acidentes. Estes fatores tornam a minimização deste impacto muito difícil, uma vez que estes animais procuram o contacto humano e a estrada de forma deliberada.

No que respeita aos animais silvestres, foram registadas 1124 ocorrências, destacando-se uma maior magnitude no IC1 no distrito de Setúbal. O IC12, em Viseu e o IC8 em Castelo Branco apresentaram também valores relevantes. De referir, ainda, a A20, a A43, a A44 e a EN14, no Porto, que no seu conjunto apresentaram igualmente valores relevantes. A maior frequência de amostragem nas autoestradas e nos IC contribuiu fortemente para estes resultados, pelo que o volume de registos existente não é comparável com as restantes estradas, devendo os resultados ser avaliados com alguma cautela. Os *habitats* naturalizados e a abundância das várias espécies faunísticas na envolvência dos troços, associados à ausência de vedações, poderão também explicar os elevados valores nas estradas nacionais destacadas.

Os mamíferos constituíram o grupo mais registado (76,1%), maioritariamente carnívoros, com predominância de raposas. Seguiram-se as aves (20,3%), com predominância de aves de rapina noturnas. Os répteis, maioritariamente cobras, apresentaram valores menos expressivos (3,3%), enquanto os anfíbios, como habitualmente, apresentaram valores bastantes reduzidos (0,4%) o que estará relacionado com a sua baixa detetabilidade e elevada taxa de degradação.

De salientar a ocorrência de algumas espécies com estatuto de conservação desfavorável, das quais se destacam três lince-ibéricos e um furão-bravo, que apresentam o estatuto “Em perigo”. Estas ocorrências contribuíram para o aumento do VF nos troços onde ocorreram e para a identificação dos mesmos como pontos a acompanhar e, se necessário, intervencionar para minimização dos atropelamentos. Neste contexto, salienta-se a EN122 onde ocorreram, muito próximos, dois dos lince atropelados, tendo sido já implementada uma vedação específica para esta espécie neste segmento.

No que respeita aos animais de grande porte, as ocorrências aumentaram relativamente ao ano anterior, tendo sido registados 8 veados, 10 corços e 124 javalis. Os troços de estrada mais críticos, com maior concentração deste grupo, foram: a EN114 entre os km 88 e 137,5 (13 javalis), a EN119 entre os km 14,5 e 53 (13 javalis), o IC12 entre os km 4,5 e 14 (7 javalis), o IC8 entre os km 60,5 e 101 (7 javalis), e o IC2 entre os km 88,5 e 95 (6 javalis).

Com base na análise dos dados globais desde 2010, foram identificados os troços com maior acumulação de ocorrências de javalis e cervídeos, onde será mais prioritário intervir para alertar os condutores e equacionar medidas mais eficazes para minimizar o risco de colisão com estes animais. Destacaram-se, pelos valores elevados de ocorrências o IC1 e o IC33 em Setúbal, a EN114 em Évora, o IC8 em Coimbra/Leiria/Castelo Branco, a EN119 e a A23 em Santarém, e o IC12 em Viseu. De uma forma geral, verificou-se que a tendência tem sido o aumento de registos ao longo dos anos, com algumas exceções, entre elas o IC1, o IC33 e a EN114. Esta tendência está relacionada, por um lado, com a franca expansão das populações de javalis no território, e por outro, com o aumento de informação proveniente de fontes externas, nomeadamente ao nível de reporte por parte dos utentes.

Alguns dos pontos com maior concentração de ocorrências foram analisados mais detalhadamente de forma a verificar a existência de passagens sob a estrada e/ou vedações que possam contribuir para minimizar o risco de entrada destes animais na via. Constatou-se que, na maioria das vias referidas, não existem vedações, ou estas são pouco adequadas, mas existem passagens amplas com potencial para uso por estes animais, podendo contribuir para os desencorajar de se deslocarem pela via. No entanto, estas não são suficientemente eficazes na minimização do risco. Assim, deve equacionar-se o aumento do potencial destas passagens mediante a implementação de vedação junto às mesmas, numa extensão mínima de 250 m para cada lado.

Nos casos mais críticos deverá ser avaliada a possibilidade de vedar a via na totalidade do troço em causa, com alturas mínimas recomendadas: 1,6 m (javalis), 1,8 m (corços) ou 2,2 m (veados). Especificamente no caso do javali, para que a vedação seja eficaz, é necessário que apresente rede em “L” (Fig. 25), isto é, uma segunda rede, acoplada à rede da vedação, e dobrada em “L” com 50 cm de altura e uma base de 50 cm enterrada (o facto de a base ser enterrada horizontalmente dificulta as tentativas de escavação por baixo, comportamento habitual desta espécie). A sinalização rodoviária de alerta ao condutor deverá também ser verificada e instalada se não existir.

Na maioria das novas estradas, ou beneficiações de estradas, a vedar, as vedações já são projetadas com as características mais adequadas às espécies-alvo. Desta forma, destacam-se as beneficiações do IC33, do IP3 entre Souselas e Viseu (onde também se verificaram valores relevantes de javalis), e de um troço

do IC8, bem como o novo IP2-Variante Nascente de Évora (que se localiza perto de estradas onde foram registados javalis em grande densidade), cujas empreitadas estão já a decorrer e onde serão instaladas vedações eficazes com rede em “L”.

O Programa de Monitorização visa também cumprir as metas estabelecidas para os indicadores da Mortalidade de Fauna assumidos, nomeadamente: (i) a redução dos *hotspots* nos troços selecionados para a metodologia standardizada, nomeadamente os que tenham sido identificados pelo menos três vezes durante um período de cinco anos (2022 - 2026), mediante intervenções nos cinco anos seguintes, dirigidas à mitigação da mortalidade verificada; e ii) redução do VF dos atropelamentos na restante rede de estradas da IP, durante um período de 10 anos (2025-2034), avaliada com base na reta de regressão do VF em função do tempo.

No que respeita ao primeiro indicador, o procedimento metodológico respetivo teve início em 2016 e os *hotspots* identificados, em 18 troços selecionados para este efeito, têm sido analisados com o objetivo de implementar medidas de minimização adequadas a cada situação. No entanto, verificou-se ser necessário alterar alguns dos troços, nomeadamente aqueles em que os dados registados têm sido muito reduzidos comprometendo a fidedignidade das análises estatísticas, bem como os troços do IC1, devido ao aumento da frequência de amostragem dos mesmos. Assim, a partir de 2022, foi iniciado um novo ciclo (2022 - 2026) de monitorização standardizada, tendo sido substituídos cinco troços.

Nos troços atualmente em análise, foram identificados três *hotspots*, dos quais só um foi identificado nos anos anteriores, designadamente o ponto no IP2 entre os km 237 a 238, o qual apresentou três registos, nomeadamente uma coruja-do-mato, uma fuinha e uma geneta, espécies que não se encontram ameaçadas e que são abundantes no território nacional.

No ciclo atual em análise, não existem outros *hotspots* reincidentes, embora o *hotspot* identificado em 2023 na EN18, entre os km 277 e 278, já tenha ocorrido três vezes se se considerar o período de análise anterior, sendo, portanto, uma situação a acompanhar e a melhorar, estando já projetada a inclusão de um passadiço seco numa PH relativamente próxima, prevendo-se o início da obra para breve.

Relativamente aos troços que deixaram de fazer parte deste novo ciclo, os mesmos continuam a ser acompanhados para aferir a necessidade de efetuar intervenções corretivas nos *hotspots* reincidentes identificados, nomeadamente no IC1 entre os km 622 e 623 e os km 628 e 629. No primeiro, a espécie predominante foi a garça-boieira. Esta espécie apresenta valor conservacionista no âmbito da reclassificação dos estatutos de conservação das aves, embora ainda seja relativamente abundante e comum no nosso território. Não obstante, a origem da mortalidade nesta zona está principalmente relacionada com a existência de uma área de nidificação nos pinheiros-mansos junto à via, devendo-se maioritariamente à queda dos juvenis do ninho, provavelmente expulsos pelos irmãos rivais, comportamento que faz parte dos processos naturais de seleção da espécie (Blaker 1969; Siegfried 1972; Fujioka 1985; Ploger & Mock 1986). Após uma visita ao local para avaliação da situação, considerou-se que a eliminação deste local de nidificação iria ter um impacto mais negativo que positivo (Garcia, 2020).

No outro ponto, também predominaram as aves, tendo sido a coruja-das-torres a espécie mais afetada, embora com uma tendência decrescente ao longo dos anos. Em termos de mamíferos, registaram-se principalmente carnívoros. Ao longo destes dez anos, o número de animais atropelados anualmente, neste ponto, tem sido relativamente estável, com três registos por ano em média, inclusive no ano em análise. Foi constatado que não existem passagens sob a estrada, quer neste segmento quer nas proximidades, com exceção de pequenos aquedutos, e que a estrada não é vedada. Assim, terão de ser procuradas soluções que possam minimizar as ocorrências que se têm verificado neste ponto, quer direcionadas aos carnívoros, quer direcionadas às aves de rapina noturnas.

Relativamente ao segundo indicador, o VF totalizou 2151 em 2025, um valor mais alto que no ano anterior, mas mais baixo que os valores auferidos desde 2015, à exceção dos anos de 2023 e de 2024. Embora 2025 seja o primeiro ano de um novo período de 10 anos (2025-2034), não existindo dados de comparação, optou-se por efetuar a análise comparativa com os anos anteriores, relativos ao ciclo anterior, para auferir tendência do VF global dos atropelamentos, tendo-se confirmado que esta se mantém decrescente.

Os distritos com maior VF em 2025 foram Setúbal, Beja e Évora, seguindo-se Castelo Branco com um valor bastante inferior. Em termos gerais, os valores não variaram grandemente, o que é explicado por fatores como a combinação de estradas com maior volume de tráfego, com características que potenciem a prática de velocidades elevadas, e a presença de extensas áreas naturalizadas na sua envolvente, com abundância de espécies silvestres, o que contribui de forma determinante para o aumento dos atropelamentos, em especial de espécies sensíveis. A estes fatores acresce, também, a frequência de amostragem, já que quanto maior for, mais animais são detetados, abrangendo inclusive as espécies de menor dimensão que apresentam um grau de degradação muito rápido.

Com o objetivo de dar continuidade ao cumprimento deste indicador, é necessário promover a redução do VF, em especial nos distritos mais afetados. Para este efeito, foram identificados os troços com maior VF e os troços com maior densidade de atropelamentos de espécies com maior sensibilidade, quer no ano em análise, quer nos últimos 10 anos, avaliando a sua evolução entre o período dos últimos cinco anos, e o período dos cinco anos anteriores, de forma a identificar os locais onde é mais premente atuar no sentido de reduzir os atropelamentos, dando prioridade aos animais com maior valor conservacionista.

Face aos resultados obtidos, concluiu-se que as vias que apresentam maior prioridade em termos da minimização do risco de atropelamentos de animais, mediante a aplicação de medidas adequadas (em função das características da estrada e sua envolvente, bem como das espécies-alvo) nos pontos de maior densidade de espécies sensíveis (caso ainda não tenham sido aplicadas), são as seguintes:

Beja:

- EN260 entre os km 19 e 27 (medidas de minimização previstas e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- ER385; km: 16,5-38 (medidas de minimização implementadas na proximidade deste segmento, ver capítulo 4);
- ER255; km: 88-96,5.

C.B. / Leiria:

- IC8; km: 89,5-130,5.

Évora:

- EN18 277-278 (medidas de minimização integradas em projeto (cuja obra iniciará em breve) e outras já implementadas na proximidade deste segmento, ver capítulo 4);
- IP2 entre os km 233 e 246,5 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);
- EN114 entre os km 165-184 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);
- EN4; km: 109-113 (medidas de minimização previstas na proximidade deste troço e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- ER384; km: 15-24 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4).

Lisboa:

- A21; km: 1,5-12,5.

Setúbal:

- IC1 entre os km 539,5-573 / 588-640,5 (medidas de minimização previstas e outras já implementadas, ver capítulo 4);
- EN4 entre os km 19,5 e 27 (medida de minimização implementada, ver capítulo 4);
- EN10; km: 53-70,5 (medidas de minimização já implementadas, ver capítulo 4);
- IC33 entre os km 30 e 48,5 (medidas de minimização contempladas nos projetos de beneficiação estando já em obra o trecho até ao km 28).

Vila Real:

- A4; km: 85,5-88.

Viseu:

- IC12; km: 0-17.

São, ainda, prioritários os pontos de ocorrência de espécies com elevado valor conservacionista, como o lince-ibérico e o furão-bravo quer no presente ano, quer nos troços onde têm sido recorrentes. Nos pontos de ocorrência do lince-ibérico, a situação é acompanhada em contínuo, tendo já sido implementadas algumas medidas de minimização no troço mais crítico deste ano, e estando em análise a aplicação de medidas nos outros troços críticos, à semelhança do que tem sido feito nos anos anteriores. No caso do furão-bravo, as ocorrências nos últimos anos têm sido reduzidas e dispersas, mas continuará a ser dada particular atenção a esta espécie, no sentido de aplicar medidas sempre que se verificar essa necessidade.

Em termos globais, os grupos que predominaram nos troços considerados prioritários, bem como nos *hotspots*, são os mamíferos carnívoros e as aves de rapina noturna. Os carnívoros constituem um grupo reconhecidamente vulnerável a este tipo de impacte, encontrando-se hoje muito ameaçados pelo efeito-barreira das estradas e pela redução/fragmentação das suas áreas de distribuição o que aliado ao facto de ocorrerem em reduzida densidade, necessitam de vastas áreas vitais e possuem uma elevada

mobilidade (Gittleman *et al.* 2001), os coloca numa situação vulnerável em termos da conservação das suas populações. No entanto, vários estudos demonstraram que, de uma forma geral, estes animais e outras espécies de mamíferos utilizam as PH e as PA para atravessar a estrada e que a disponibilidade destas estruturas pode contribuir para a redução da sua mortalidade nas estradas e promover a conectividade entre *habitats* (e.g. Niemi *et al.*, 2014; Ascensão, 2005; Ascensão *et al.*, 2016; Malo *et al.*, 2004; Clevenger *et al.*, 2001). Por essa razão, nas PH que apresentam frequentemente água, é pertinente equacionar a instalação de passadiços secos. No âmbito do Projeto LIFE LINES, foram monitorizadas algumas PH com passadiços secos, tendo-se comprovado não só que as mesmas são usadas regularmente por carnívoros, mas também que o número de atravessamentos aumentou comparativamente à situação pré-intervenção, ou seja, antes da instalação do passadiço (Garcia *et al.*, 2021). A colocação de vedação com rede em “L” ou, caso a via não possa ser vedada, a instalação de vedações de encaminhamento junto às PH, contribui para aumentar a sua eficiência e reduzir os atropelamentos, o que foi também constatado no Projeto LIFE LINES.

No que respeita às aves de rapina noturnas, ainda não são reconhecidas medidas comprovadamente eficazes. No entanto, no âmbito do projeto LIFE LINES foram implementadas medidas experimentais para minimizar este impacte, entre as quais se destacam as barreiras em rede para levantar e encaminhar o voo das espécies voadoras, as quais foram monitorizadas pela equipa da Universidade de Évora, que comprovou a eficácia das mesmas na redução da mortalidade das espécies voadoras, em especial no caso dos passeriformes e dos morcegos. Relativamente às aves de rapina noturnas, embora o período de monitorização do Projeto não tenha permitido obter dados conclusivos, uma vez que é necessário um período de tempo mais alargado para aferir a sua eficácia (Garcia *et al.*, 2021), os resultados obtidos até ao momento têm sido positivos, não tendo sido registado nenhum indivíduo atropelado desde a sua implementação.

Outras medidas, que abrangem todos os grupos faunísticos, consistem na promoção da redução de velocidade, através da sinalização vertical ou da instalação bandas cromáticas, e na ceifa dos taludes com o objetivo de aumentar a faixa de visibilidade quer para os animais quer para os condutores.

Desde o início do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna, a IP tem implementado várias medidas para reduzir o risco de atropelamento nas vias que se têm revelado mais críticas, entre as quais se incluem alguns dos troços prioritários acima identificados, as quais estão elencadas no capítulo 4. Acresce que estão, também, propostas outras intervenções nas vias que apresentaram valores relevantes de mortalidade de fauna, cuja implementação está prevista para breve. Dos vários projetos e obras atualmente em curso, salientam-se as beneficiações do IC33 (IP8), da EN259 (IP8), da EN121 (IP8) e do IP3, vias que têm apresentado valores elevados de mortalidade de animais e nas quais serão implementadas diversas medidas adequadas às espécies mais afetadas, nos pontos de maior concentração das mesmas, tais como a ampliação e adaptação de PH e PA, implementação de vedações eficientes, com rede em “L”, escapatórias em rampa (no caso do IP3), e barreiras para elevar o voo das espécies voadoras (no caso do IP8). Algumas destas soluções estão também previstas em projetos de

vias novas, localizadas em áreas naturalizadas, como é exemplo o IP2-Variante Nascente de Évora, atualmente em obra.

Para além destes projetos, estão previstas medidas de proteção da fauna em muitos outros. Assim, de uma forma resumida e global, no que respeita a passagens para a fauna, existem cerca de 69 projetadas e em fase de obra, 40 em projeto de execução e 31 previstas (em fase de estudos de viabilidade ou ainda sem projeto iniciado). Quanto ao melhoramento das vedações, incluindo o seu reforço com a rede em “L”, o mesmo será executado em várias estradas, com cerca de um total de 237 km já em fase de construção, 169 km em fase de projeto e 89 km previsto. No que se refere às escapatórias em rampa, estão já a ser executadas 16, estando em fase de projeto 36 e previstas mais 16. Quanto às barreiras para elevar o voo de aves e morcegos, encontram-se já em obra, em vários segmentos de estrada, somando um total de 10,5 km, a que acresce cerca de 1,5 km em fase de projeto e cerca de 2,2 km em estudo de viabilidade.

A continuidade do Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna permite avaliar a eficácia das medidas implementadas, tendo já sido possível perceber uma redução da mortalidade das espécies-alvo na maioria dos troços intervencionados, demonstrando que os objetivos do Programa estão a ser cumpridos. Assim, continuará a ser verificada a necessidade de implementar medidas de minimização da mortalidade, e respetiva tipologia, em função, quer das características da estradas (incluindo estruturas hidráulicas e vedações) e dos terrenos envolventes, quer das espécies a que se destinam, ponderando a sua necessidade/benefício face aos custos e implicações noutros fatores ambientais, sociais ou de segurança rodoviária, e dando prioridade aos *hotspots* identificados, bem como aos troços e pontos quilométricos que ao longo dos anos têm vindo a acumular maior VF.

Desta forma, pretende-se continuar o desenvolvimento deste trabalho com o objetivo de: i) aprofundar o diagnóstico da mortalidade da fauna, identificar situações críticas e acompanhar a evolução dos *hotspots* já identificados; ii) propor medidas de minimização para troços críticos; iii) cumprir as metas estabelecidas para os indicadores de mortalidade de fauna; iv) avaliar a eficácia das medidas de minimização já implementadas.

Com o prosseguimento destas diretrizes, visando a redução da mortalidade da fauna nas estradas, a IP não só promove melhores níveis de segurança rodoviária, como promove o cumprimento dos objetivos de conservação da biodiversidade a que se propôs, no âmbito da sua responsabilidade ambiental.

6. Referências bibliográficas

Almeida, J., Godinho, C., Leitão, D. & R.J. Lopes 2022. *Lista Vermelha das Aves de Portugal Continental*. SPEA, ICNF, LabOR/UE, CIBIO/BIOPOLIS, Portugal.

Ascensão, F. 2005. *Ecologia de Estradas - Análise de estudos sobre a mortalidade de vertebrados por atropelamento e o uso de passagens hidráulicas por vertebrados*. Dissertação para a obtenção de grau de mestre em Biologia da Conservação, Universidade de Évora.

- Ascensão, F. *et al.* 2016. Disentangle the Causes of the Road Barrier Effect in Small Mammals through Genetic Patterns. PLoS ONE 11(3): e0151500. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0151500>
- Blaker D. 1969. Behaviour of the cattle egret *Ardeola ibis*. Ostrich 40:75–129.
- Barrientos, R. & Bolonio, L. 2008. The presence of rabbits adjacent to roads increases polecat road mortality. Biodiversity and Conservation, 18: 405-418.
- Cabral, M.J. (coord.), Almeida, J., Almeida, P.R., Dellinger, T., Ferrand de Almeida, N., Oliveira, M.E., Palmeirim, J.M., Queiroz, A.I., Rogado, L. & M. Santos-Reis (Eds) 2005. *Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal*. ICNF, Lisboa, Portugal.
- Carvalho, F. & Mira, A. 2011. Comparing annual vertebrate road kills over two time periods, 9 years apart: a case study in Mediterranean farmland. European Journal of Wildlife Research, 57:157–174.
- Clevennger, A., Chruszcz, B & K. Gunson, 2001. Drainage culverts as habitat linkages and factors affecting passage by mammals. Journal of Applied Ecology, 38: 1340–1349
- Fujioka, M. 1985. Feeding behaviour, sibling competition and siblicide in asynchronous hatching broods of the cattle egret *Bubulcus ibis*. Anim Behav 33:1228–1242.
- Gittleman, J. L.; Funk, S. M.; Macdonald, D. W. & R. K. Wayne (eds) 2001. *Carnivore conservation*. Cambridge University Press.
- Garcia, G. 2015. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da EP. Relatório Síntese 2014*. Estradas de Portugal.
- Garcia, G. 2018. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da EP. Relatório Síntese 2017*. Infraestruturas de Portugal.
- Garcia, G. 2020. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da IP. Relatório Síntese 2019*. Infraestruturas de Portugal.
- Garcia, G. 2021. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da IP. Relatório Síntese 2020*. Infraestruturas de Portugal.
- Garcia, G. 2022. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da IP. Relatório Síntese 2021*. Infraestruturas de Portugal.
- Garcia, G. 2023. *Monitorização da Mortalidade de Fauna nas Estradas da IP. Relatório Síntese 2022*. Infraestruturas de Portugal.
- Garcia, G., Sousa, L.G., Salgueiro, P.A., Craveiro, J., Pedroso, N.M., Mira, A. (2021) *Guião de Boas Práticas: Soluções para minimização de impactes das estradas na fauna. Projeto LIFE LINES*. Universidade de Évora.
- Gomes, L. *et al.* 2009. Identification methods and deterministic factors of owl roadkill hotspot locations in Mediterranean landscapes. Ecological Research, 24:355-370.

Hels, T. & E. Buchwald 2001. The effect of roadkills on amphibian populations. *Biological Conservation*, 99: 331-340

ICN 2006. *Plano Sectorial da Rede Natura 2000*. Instituto da Conservação da Natureza, Lisboa.

Iuell, B., Bekker, G.J., Cuperus, R., Dufek, J., Fry, G., Hicks, C., Hlaváč, V., Keller, V., B., Rosell, C., Sangwine, T., Tørsløv, N., Wandall, B. le Maire, (Eds.) 2003. *Wildlife and Traffic: A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions*. COST 341 - Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure.

Jackson, N.D. e Fahrig, L. 2011. Relative effects of road mortality and decreased connectivity on population genetic diversity. *Biological Conservation*, 144:3143–3148.

LNEC 2015. Apoio técnico ao IMT para a definição de objetivos de sustentabilidade ambiental prevista no contrato de concessão com a IP, S.A. Relatório Técnico não publicado. Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Malo, J.E.; Suarez, F. & A. Diez. 2004. Can we mitigate animal-vehicle accidents using predictive models? *Journal of Applied Ecology*, 41:701–710

Mathias, M.L. (coord.), Fonseca C., Rodrigues L., Grilo C., Lopes-Fernandes M., Palmeirim J.M., Santos-Reis M., Alves P.C., Cabral J.A., Ferreira M, Mira A., Eira C., Negrões N., Paupério J., Pita R., Rainho A., Rosalino L.M., Tapisso J.T. & Vingada J. (eds.) (2023). *Livro Vermelho dos Mamíferos de Portugal Continental*. F. Ciências. ID, ICNF, Lisboa

Miller, R. G. 1966. *Simultaneous Statistical Inference*. Springer.

Niemi, M.; Jääskeläinen, N. C.; Nummi, P.; Mäkelä, T. & K. Norrdahl 2014. Dry paths effectively reduce road mortality of small and medium-sized terrestrial vertebrates. *Journal of Environmental Management*, 144: 51-57

Santos, S. *et al.* 2013. Relative Effects of Road Risk, Habitat Suitability, and Connectivity on Wildlife Roadkills: The Case of Tawny Owls (*Strix aluco*). *PLoS ONE*, 8: e79967

Siegfried, R. 1972. Breeding success and reproductive output of the cattle egret. *Ostrich*, 43:43–55.

Silverman, B. W. 1986. *Density Estimation for Statistics and Data Analysis*. Nova York: Chapman and Hall.

Vincent, J.-P., Gaillard, J.-M. & Bideau, E. 1991. Kilometric index as biological indicator for monitoring forest roe deer populations. *Acta Theriologica*, 36, 315–328.

Anexo I
Espécies com Estatuto de Ameaça detetadas desde o início do
Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna

Tabela 1. Espécies com estatuto de conservação desfavorável em Portugal Continental (LV)¹ (Cabral et al. 2005, Almeida et al. 2022, Mathias et al. 2023), detetadas durante o Programa de Monitorização (categorias: CR – Criticamente em Perigo, EN – Em Perigo, VU – Vulnerável, DD – Informação Insuficiente), com menção ao anexo da Diretiva Aves ou Habitats quando aplicável (*espécie prioritária), números de ocorrências (n) e distritos em que ocorreram.

Nome comum	Nome científico	LV 2005	LV atual	Diretiva Aves/Habitats	n	Distritos
Lebre-ibérica	<i>Lepus granatensis</i>	LC	VU	-	767	Beja, Bragança, C. Branco, Évora, Faro, Guarda, Lisboa, Portalegre, Porto, Santarém, Setúbal, V. Castelo, Viseu
Coelho-ibérico	<i>Oryctolagus cuniculus</i>	NT	VU	-	1268	Todos
Lagomorfo n.i. ²	<i>L. granatensis</i> / <i>O. cuniculus</i>	LC/NT	VU	-	31	Aveiro, Évora, Lisboa, Setúbal, Viseu
Lobo-ibérico	<i>Canis lupus</i>	EN	EN	B-II*/B-IV	2	Bragança, V. Real
Furão-bravo (Toirão)	<i>Mustela putorius</i>	DD	EN	B-V	76	Beja, Braga, C. Branco, Coimbra, Évora, Faro, Leiria, Lisboa, Portalegre, Santarém, Setúbal, Viseu
Lince-ibérico	<i>Lynx pardinus</i>	CR	EN	B-II* / B-IV	24	Beja, Évora, Faro
Ganso-comum	<i>Anser anser</i>	NT	VU	A-III	1	Évora
Pombo-das-rochas	<i>Columba livia</i>	DD	DD	D	3	Évora
Garça-boeira (Carraceiro)	<i>Bulbucus ibis</i>	LC	VU	-	277 ³	Évora, Faro, Lisboa, Setúbal
Garça-vermelha	<i>Ardea purpurea</i>	EN	VU	A-I	1	Évora
Alcaravão	<i>Burhinus oedicnemus</i>	VU	VU	A-I	2	Évora, Faro
Galinholas	<i>Scolopax rusticola</i>	DD	DD	D	4	Bragança, C. Branco, Évora
Bufo-pequeno	<i>Asio otus</i>	DD	VU	-	65	Beja, Bragança, C. Branco, Évora, Lisboa, Santarém, Setúbal, V. Real
Coruja-do-nabal	<i>Asio flammeus</i>	EN	VU	A-I	1	Lisboa
Tartaranhão-cinzento ⁴	<i>Circus cyaneus</i>	VU	EN	A-I	4	Évora
Açor	<i>Accipiter gentilis</i>	VU	VU	-	2	Évora, Guarda
Milhafre-real ⁵	<i>Milvus milvus</i>	CR	CR	A-I	1	Évora
Rolieiro	<i>Coracias garrulus</i>	CR	CR	A-I	2	Beja, Setúbal
Peneireiro-vulgar	<i>Falco tinnunculus</i>	LC	VU	-	18	Beja, C. Branco, Évora, Faro, Lisboa, Portalegre, Setúbal, V. Castelo
Esmerilhão	<i>Falco columbarius</i>	VU	EN	A-I	1	Bragança
Picanço-real	<i>Lanius meridionalis</i>	LC	VU	-	4	C. Branco, Setúbal
Picanço-barreteiro	<i>Lanius senator</i>	NT	VU	-	7	Bragança, C. Branco, Setúbal
Sombria	<i>Emberiza hortulana</i>	DD	VU	A-I	1	Guarda

Cágado-de-carapaça-estriada	<i>Emys orbicularis</i>	EN	EN	B-II/B-IV	1	Castelo Branco
Víbora-cornuda	<i>Vipera lataste</i>	VU	VU	-	10	C. Branco, Coimbra, Leiria, Setúbal

¹ Nesta tabela deixaram de ser apresentadas as espécies que deixaram de estar classificadas com estatuto de conservação desfavorável. Quanto às espécies que só passaram a apresentar estatuto desfavorável à luz das reclassificações recentes, optou-se por contabilizar o total de ocorrências desde o início do Programa.

² Não foi possível identificar até à espécie, no entanto ambas as espécies que ocorrem em Portugal apresentam atualmente estatuto de conservação "Vulnerável".

³ 84% dos registos localizam-se num segmento do IC1, em Setúbal, onde ocorre nidificação junto à via. A maioria dos animais são detetados fora da estrada, nas áreas sob as árvores, muito provavelmente por caírem do ninho.

⁴ População invernante

⁵ Ocorrência estival, mas desconhece-se se seria um indivíduo reprodutor.

Categorias de estatuto de conservação das espécies de vertebrados, atribuídas pelo Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal (Cabral *et al.*, 2005), pela Lista Vermelha de Aves de Portugal Continental (Almeida *et al.* 2022) e Livro Vermelho dos Mamíferos de Portugal Continental (Mathias *et al.*, 2023), segundo adaptação do sistema de classificação da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN):

Extinto (EX) – EXTINCT

Um *taxon* considera-se *Extinto* quando não restam quaisquer dúvidas de que o último indivíduo morreu.

Um *taxon* está presumivelmente *Extinto* quando falharam todas as tentativas exaustivas para encontrar um indivíduo em *habitats* conhecidos e potenciais, em períodos apropriados (diurno, sazonal, anual), realizadas em toda a sua área de distribuição histórica. As prospeções devem ser feitas durante um período adequado ao ciclo de vida e forma biológica do *taxon* em questão.

Extinto na Natureza (EW) – EXTINCT IN THE WILD

Um *taxon* considera-se *Extinto na Natureza* quando é dado como sobrevivendo apenas em cultivo, cativeiro ou como uma população (ou populações) naturalizada fora da sua anterior área de distribuição.

Um *taxon* está presumivelmente Extinto na Natureza quando falharam todas as tentativas exaustivas para encontrar um indivíduo em *habitats* conhecidos e potenciais, em períodos apropriados (diurno, sazonal, anual), realizadas em toda a sua área de distribuição histórica. As prospeções devem ser feitas durante um período adequado ao ciclo de vida e forma biológica do *taxon* em questão.

Regionalmente extinto (RE) – REGIONALLY EXTINCT

Referente aos *taxa* que desapareceram da região em causa, neste caso de Portugal Continental, há menos de 500 anos. Mesmo que os *taxa* sejam, atualmente, de ocorrência ocasional ou esporádica na

região, a sua categoria manter-se-á RE assumindo que se reproduziam na região, a sua extinção foi documentada, e não existe reprodução comprovada na natureza desde então.

Criticamente em Perigo (CR) – CRITICALLY ENDANGERED

Um *taxon* considera-se *Criticamente em Perigo* quando as melhores evidências disponíveis indicam que se cumpre qualquer um dos critérios A a E (ver em baixo) para *Criticamente em Perigo*, pelo que se considera como enfrentando um risco de extinção na natureza extremamente elevado.

Em Perigo (EN) – ENDANGERED

Um *taxon* considera-se *Em Perigo* quando as melhores evidências disponíveis indicam que se cumpre qualquer um dos critérios A a E para *Em Perigo*, pelo que se considera como enfrentando um risco de extinção na natureza muito elevado.

Vulnerável (VU) – VULNERABLE

Um *taxon* considera-se *Vulnerável* quando as melhores evidências disponíveis indicam que se cumpre qualquer um dos critérios A a E para *Vulnerável*, pelo que se considera como enfrentando um risco de extinção na natureza elevado.

Quase Ameaçado (NT) – NEAR THREATENED

Um *taxon* considera-se *Quase Ameaçado* quando, tendo sido avaliado pelos critérios descritos abaixo, não se qualifica atualmente como *Criticamente em Perigo*, *Em Perigo* ou *Vulnerável*, sendo no entanto provável que lhe venha a ser atribuída uma categoria de ameaça num futuro próximo.

Pouco Preocupante (LC) – LEAST CONCERN

Um *taxon* considera-se *Pouco Preocupante* quando, tendo sido avaliado pelos critérios, não se classifica como nenhuma das categorias *Criticamente em Perigo*, *Em Perigo*, *Vulnerável* ou *Quase Ameaçado*. Os *taxa* que apresentam distribuição ampla e os *taxa* abundantes são incluídos nesta categoria.

Informação Insuficiente (DD) – DATA DEFICIENT

Um *taxon* considera-se com *Informação Insuficiente* quando não há informação adequada (ainda que possa ter sido alvo de estudos e alguns aspetos da sua biologia serem bem conhecidos) para fazer uma avaliação direta ou indireta do seu risco de extinção, com base na sua distribuição e/ou estatuto da população. Não constitui, por isso, uma categoria de ameaça.

Não Avaliado (NE) – NOT EVALUATED

Um *taxon* considera-se *Não Avaliado* quando não foi avaliado pelos critérios descritos abaixo, podendo mais tarde vir a existir informação suficiente ou esclarecimento de forma a ser avaliado.

Não Aplicável (NA) – NOT APPLICABLE

Nesta categoria incluem-se os *taxa* que não reúnem as condições consideradas necessárias para serem alvo de uma avaliação à escala regional. São definidos critérios para a utilização desta categoria que incluem, por exemplo, as espécies não-indígenas e as de ocorrência ocasional.

Critérios base para a atribuição de uma categoria de ameaça:**A. Redução da população (no passado, presente e/ou futuro)**

Este critério diz respeito a taxa cujas populações sofreram um declínio significativo num passado recente, são alvo de um declínio significativo no presente ou prevê-se que sofram um declínio significativo num futuro próximo.

B. Dimensão da distribuição geográfica e fragmentação, poucas localizações, declínio ou flutuações

Este critério identifica os taxa com uma distribuição restrita, severamente fragmentada, com declínio continuado e/ou que são alvo de flutuações extremas.

C. Efetivo populacional reduzido e em declínio, número de indivíduos por subpopulação, flutuações ou número de subpopulações reduzido

Este critério diz respeito aos taxa com pequenas populações que são alvo de declínio no presente ou podem vir a sofrer um declínio num futuro próximo.

D. População muito pequena ou distribuição muito restrita

Este critério identifica taxa que apresentam populações muito pequenas e uma área de ocupação ou número de localizações muito restritos, o que as torna particularmente suscetíveis a uma ameaça plausível.

E. Análise quantitativa do risco de extinção (Análise de Viabilidade Populacional)

Este critério é usado para os taxa que foram alvo de uma análise quantitativa para determinar a sua probabilidade de extinção num determinado período.

Para classificar um *taxon* numa dada categoria de ameaça basta que um destes critérios seja atingido. No entanto o *taxon* deve ser avaliado pelo maior número de critérios que os dados disponíveis permitem. No final, apenas o critério da categoria de ameaça mais elevada deve ser listado.

Estatutos de proteção conferidos pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, que transpõe para o direito português a Diretiva Comunitária n.º 79/409/CEE – Diretiva Aves e a Diretiva Comunitária n.º 92/43/CEE – Diretiva Habitats, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro e pelo Decreto-lei n.º 156-A/2013, de 08 de novembro:

Anexo A-I – Espécies de aves de interesse comunitário cuja conservação requer a designação de zonas de proteção especial. O (*) indica que se trata de uma espécie prioritária;

Anexo A-III – Espécies de aves cujo comércio pode ser objeto de limitações;

Anexo B-II – Espécies animais e vegetais de interesse comunitário cuja conservação exige a designação de zonas especiais de conservação.

Anexo B-IV – Espécies animais e vegetais de interesse comunitário que exigem uma proteção rigorosa.

Anexo B-V – Espécies animais e vegetais de interesse comunitário cuja captura ou colheita na natureza e exploração podem ser objeto de medidas de gestão.

Anexo D – Espécies cinegéticas.

Anexo II

Espécies silvestres detetadas

Tabela 1 – Listagem de espécies silvestres detetadas entre 2010 e 2025.

Classe	Ordem	Nome comum	Nome científico
Mamíferos	Eulipotyphla	Ouriço-cacheiro	<i>Erinaceus europaeus</i>
		Toupeira	<i>Talpa occidentalis</i>
	Lagomorpha	Lebre-ibérica	<i>Lepus granatensis</i>
		Coelho-ibérico	<i>Orytolagus cuniculus</i>
	Rodentia	Esquilo	<i>Sciurus vulgaris</i>
		Rato-do-campo	<i>Apodemus sylvaticus</i>
		Ratazana	<i>Rattus norvegicus</i>
		Rato-preto	<i>Rattus rattus</i>
	Carnivora	Lobo-ibérico	<i>Canis lupus</i>
		Raposa	<i>Vulpes vulpes</i>
		Arminho	<i>Mustela erminea</i>
		Doninha	<i>Mustela nivalis</i>
		Furão-bravo / Toirão	<i>Mustela putorius</i>
		Visão-americano	<i>Neovison vison</i>
		Fuinha	<i>Martes foina</i>
		Texugo	<i>Meles meles</i>
		Lontra	<i>Lutra lutra</i>
		Geneta	<i>Genetta genetta</i>
Sacarrabos		<i>Herpestes ichneumon</i>	
Lince-ibérico		<i>Lynx pardinus</i>	
Perissodactyla	Garrano	<i>Equus caballus celticus</i>	
Artiodactyla	Corço	<i>Capreolus capreolus</i>	
	Gamo	<i>Dama dama</i>	
	Veado	<i>Cervus elaphus</i>	
	Javali	<i>Sus scrofa</i>	
Aves	Galliformes	Codorniz	<i>Coturnix coturnix</i>
		Perdiz	<i>Alectoris rufa</i>
		Faisão	<i>Phasianus colchicus</i>
	Anseriformes	Ganso-comum	<i>Anser anser</i>
		Pato-real	<i>Anas platyrhynchos</i>
		Marrequinha-comum	<i>Anas crecca</i>
	Phoenicopteriformes	Flamingo	<i>Phoenicopterus roseus</i>

	Columbiformes	Pombo-das-rochas Pombo-torcaz Rola-brava Rola-turca	<i>Columba livia</i> <i>Columba palumbus</i> <i>Streptopelia turtur</i> <i>Streptopelia decaocto</i>
	Caprimulgiformes	Noitibó-de-nuca-vermelha Noitibó-cinzento Andorinhão-pálido	<i>Caprimulgus ruficollis</i> <i>Caprimulgus europaeus</i> <i>Apus pallidus</i>
	Cuculiformes	Cuco-rabilongo Cuco	<i>Clamator glandarius</i> <i>Cuculus canorus</i>
	Gruiformes	Galinha-d'água Galeirão	<i>Gallinula chloropus</i> <i>Fulica atra</i>
	Ciconiiformes	Cegonha-branca	<i>Ciconia ciconia</i>
	Pelecaniformes	Íbis-preta Goraz Garça-boieira / carraceiro Garça-real Garça-vermelha Garça-branca	<i>Plegadis falcinellus</i> <i>Nycticorax nycticorax</i> <i>Bubulcus ibis</i> <i>Ardea cinerea</i> <i>Ardea purpurea</i> <i>Egretta garzetta</i>
	Suliformes	Corvo-marinho-de-faces-brancas	<i>Phalacrocorax carbo</i>
	Charadriiformes	Alcaravão Pernilongo Abibe Galinholas Narceja Guincho Gaivota-d'asa-escura	<i>Burhinus oedicephalus</i> <i>Himantopus himantopus</i> <i>Vanellus vanellus</i> <i>Scolopax rusticola</i> <i>Gallinago gallinago</i> <i>Larus ridibundus</i> <i>Larus fuscus</i>
	Strigiformes	Coruja-das-torres Mocho-galego Bufo-pequeno Coruja-do-nabal Coruja-do-mato Bufo-real	<i>Tyto alba</i> <i>Athene noctua</i> <i>Asio otus</i> <i>Asio flammeus</i> <i>Strix aluco</i> <i>Bubo bubo</i>
	Accipitriformes	Peneireiro-cinzento Bútio-vespeiro Águia-calçada Tartaranhão-cinzento	<i>Elanus caeruleus</i> <i>Pernis apivorus</i> <i>Hieraaetus pennatus</i> <i>Circus cyaneus</i>

		Gavião	<i>Accipiter nisus</i>
		Açor	<i>Accipiter gentilis</i>
		Milhafre-real	<i>Milvus milvus</i>
		Milhafre-preto	<i>Milvus migrans</i>
		Águia-d'asa-redonda	<i>Buteo buteo</i>
	Bucerotiformes	Poupa	<i>Upupa epops</i>
	Coraciiformes	Abelharuco	<i>Merops apiaster</i>
		Rolieiro	<i>Coracias garrulus</i>
		Guarda-rios	<i>Alcedo atthis</i>
	Piciformes	Peto-verde / peto-real	<i>Picus sharpei</i>
		Picapau-galego	<i>Dryobates minor</i>
		Picapau-malhado-grande	<i>Dendrocopos major</i>
	Falconiformes	Peneireiro-vulgar	<i>Falco tinnunculus</i>
		Esmerilhão	<i>Falco columbarius</i>
	Passeriformes	Papa-figos	<i>Oriolus oriolus</i>
		Picanço-real	<i>Lanius meridionalis</i>
		Picanço-barreteiro	<i>Lanius senator</i>
		Pega-azul / Charneco	<i>Cyanopica cooki</i>
		Gaio	<i>Garrulus glandarius</i>
		Pega	<i>Pica pica</i>
		Corvo	<i>Corvus corax</i>
		Gralha-preta	<i>Corvus corone</i>
		Chapim-de-poupa	<i>Lophophanes cristatus</i>
		Chapim-azul	<i>Cyanistes caeruleus</i>
		Chapim-real	<i>Parus major</i>
		Cotovia-pequena / cotovia-dos-bosques	<i>Lullula arborea</i>
		Fuinha-dos-juncos	<i>Cisticola juncidis</i>
		Felosa poliglota	<i>Hippolais polyglotta</i>
		Andorinha-dáurica	<i>Cecropis daurica</i>
		Andorinha-das-chaminés	<i>Hirundo rustica</i>
		Toutinegra-de-barrete	<i>Sylvia atricapilla</i>
		Toutinegra-dos-valados	<i>Curruca melanocephala</i>
		Carriça / Carricinha-das-moitas	<i>Troglodytes troglodytes</i>
		Estorninho-preto	<i>Sturnus unicolor</i>
		Tordoveia	<i>Turdus viscivorus</i>
		Tordo-comum / tordo-pinto	<i>Turdus philomelos</i>
		Tordo-ruivo-comum	<i>Turdus iliacus</i>

		Melro-preto Taralhão-cinzento Pisco-de-peito-ruivo Rouxinol-comum Cartaxo-comum Pardal-de-telhado Alvéola-branca Tentilhão Verdilhão Pintarroxo Pintassilgo Milheirinha / chamariz Trigueirão Sombria Escrevedeira-de-garganta-preta	<i>Turdus merula</i> <i>Muscicapa striata</i> <i>Erithacus rubecula</i> <i>Luscinia megarhynchos</i> <i>Saxicola torquatus</i> <i>Passer domesticus</i> <i>Motacilla alba</i> <i>Fringilla coelebs</i> <i>Chloris chloris</i> <i>Linaria cannabina</i> <i>Carduelis carduelis</i> <i>Serinus serinus</i> <i>Emberiza calandra</i> <i>Emberiza hortulana</i> <i>Emberiza cirius</i>
Répteis	Testudines	Cágado-de-carapaça-estriada Cágado-comum	<i>Emys orbicularis</i> <i>Mauremys leprosa</i>
	Squamata	Sardão Lagartixa-do-mato Fura-pastos-tridáctilo-ibérico Licranço Cobra-de-ferradura Cobra-lisa-bordalesa Cobra-de-escada Cobra-de-capuz Cobra-rateira Cobra-de-água-viperina Cobra-de-água-de-colar Víbora-cornuda	<i>Timon lepidus</i> <i>Psammodromus algirus</i> <i>Chalcides striatus</i> <i>Anguis fragilis</i> <i>Hemorrhois hippocrepis</i> <i>Coronella girondica</i> <i>Zamenis scalaris</i> <i>Macroprotodon brevis</i> <i>Malpolon monspessulanus</i> <i>Natrix maura</i> <i>Natrix astreptophora</i> <i>Vipera lataste</i>
Anfíbios	Caudata	Salamandra-de-costelas-salientes Salamandra-de-pintas-amarelas Tritão-marmoreado	<i>Pleurodeles waltl</i> <i>Salamandra salamandra</i> <i>Triturus marmoratus</i>
	Anura	Sapo-comum Sapo-corredor	<i>Bufo spinosus</i> <i>Epidalea calamita</i>