



Exmo. Sr.
Vice-Presidente da APA,
Eng.º José Carlos Pimenta Machado
Rua da Murgueira, 9 - Zambujal - Alfragide
2610-124 Amadora

Lisboa, 18 de setembro de 2024

Assunto: Parecer da SPEA sobre o ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL da Linha Elétrica Alqueva-Divor, a 400 kV

Exmo. Sr. Presidente da APA,
No âmbito da consulta pública mencionada em epígrafe, vem a Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) apresentar o seu parecer.

- *Foram avaliados os seguintes documentos para o presente parecer:*
- *Volume 1 – Relatório Síntese*
- *Volume 3 - Peças desenhadas*
- *Volume 4 – Relatório Não Técnico*

- *Linha aérea dupla Alqueva – Divor, a 400kV -PROJETO EXECUÇÃO. Memória Descritiva*
- [Modificação do Projeto ao abrigo do n.º 2 do artigo 16.º - Anexo 7 - Plano de acessos](#)
- [Modificação do Projeto ao abrigo do n.º 2 do artigo 16.º - EIA-Relatório Síntese](#)

Avaliação da reformulação do projeto e do EIA relativamente a minimização dos impactes na Águia-de-Bonelli

A reformulação do projeto implicou a alteração do traçado da linha de forma a salvaguardar os 2 ninhos conhecidos do território de águia-de-Bonelli de Alqueva. No entanto, **o EIA continua a considerar a beneficiação do caminho rural que passa a 80m e 140m dos referidos ninhos** e que dá acesso aos apoios 4 e 5 a partir de norte, o qual já tinha sido referido na resposta da SPEA à consulta pública do projeto inicial.

Na página 125 do Relatório Síntese da reformulação do projeto é referido: "*Entre a subestação de Alqueva e o apoio 5, o corredor desenvolve-se sobre montado denso, com forte componente arbustiva, sobre relevo muito acidentado e declives expressivos. A rede de acessos existentes a reabilitar, que parte de norte para sul, regista condições ainda menos favoráveis nas áreas de eucaliptal e matos, onde a vegetação frondosa, a forte inclinação e as árvores tombadas constituem constrangimentos significativos para a progressão dos trabalhos de campo*".

Na página 220 do mesmo relatório é ainda referido: "*Relativamente aos acessos, mantem-se nos troços alterados a utilização preferencial de caminhos rurais existentes, afigurando-se uma maior necessidade de beneficiação no Troço 1, circunscrevendo-se os novos acessos a extensões que não excedem os 100 m e que interferem na generalidade com as mesmas ocupações que os acessos considerados no EIA. Perante o exposto e tendo em conta a diminuta presença humana na envolvente direta da Linha, considera-se que as ações de desmatização/desarborização não assumam grande relevância no ambiente visual*".

Assim, o EIA assume que a intervenção de beneficiação dos caminhos do Troço 1, incluindo o caminho rural que passa junto aos ninhos, implica uma reabilitação que acarreta alterações estruturais significativas. A manutenção do caminho para acesso aos apoios facilitará o acesso ao local dos ninhos, bem como o seu atravessamento, no âmbito das atividades de manutenção da linha e potencialmente de outras atividades na área (ex. atividades recreativas). **Assim, a beneficiação deste caminho apresenta-se como um impacte significativo no local de nidificação das águias-de-Bonelli de Alqueva, que não foi considerado na reformulação do projeto.** Tendo em consideração que esta situação foi identificada na resposta da SPEA à anterior fase de consulta pública, juntamente com outras graves incorreções para o descritor ecologia do EIA que obrigaram à reformulação do projeto, **é inadmissível que a reformulação do projeto continue a apresentar graves lacunas com potencial para afetar diretamente valores ecológicos ameaçados.** Uma vez mais fica evidente a **ausência de rigor, profissionalismo e capacitação na identificação e apreciação das condicionantes do descritor ecologia do EIA.** Refere-se ainda que da análise da cartografia e ortofotomapas da área do Troço 1 do projeto, é facilmente identificável uma alternativa viável ao caminho que passa junto aos ninhos, consistindo no caminho rural já existente entre os apoios 5 e 6, ou seja, o acesso aos apoios 4 e 5 pode ser efetuado através do mesmo acesso que dará serventia aos apoios 6, 7, 8 e 9.

Acresce ainda a **negligência no tratamento de informação sensível referente à localização de áreas críticas de espécies com estatuto de conservação desfavorável**, que não deveriam ser divulgadas em documentação de acesso público. Destaca-se que o Relatório Síntese da reformulação do projeto apresenta na figura 6-41 da página 109 uma fotografia de um dos ninhos do casal de Alqueva que nada acrescenta ao relatório e expõe desnecessariamente conteúdo sensível.

Avaliação do projecto e do EIA face ao abutre-preto

O levantamento da situação de referência, efetua a descrição das espécies planadoras com base em dados fornecidos em 2019 e 2020 (pág. 111 da Modificação do Projeto ao abrigo do n.º 2 do artigo 16.º - EIA-Relatório Síntese). Considera-se que um estudo datado de agosto de 2024 deveria incluir também uma atualização destes dados, em particular sobre o abutre-preto que tem, desde 2022, um projecto dedicado à espécie - LIFE Aegyptius Returns (<https://4vultures.org/life-aegyptius-return/>) - e que tem divulgado amplamente a expansão da espécie.

Esta lacuna reflete-se na avaliação de impactes. Para a fase de construção considera-se que “impacte gerado relativamente à perturbação da fauna é negativo, temporário, local, provável, imediato, indireto, reversível, de magnitude reduzida (dada a extensão dos troços), mas baixo a moderadamente significativo dada a afetação de uma espécie vulnerável (águia de Bonelli), “ Pag. 197 da reformulação do Volume 1) e para a fase de exploração o EIA refere que “Embora as aves de rapina tenham um risco de colisão de I-II, de acordo com um estudo de D’Amico *et al.* (2019) as espécies com maior índice de risco de mortalidade englobam o abutre-preto (*Aegypius monachus*) e a águia-cobreira (*Circaetus gallicus*). Importa ainda referir que, de acordo com o mesmo estudo, a região do Alentejo, em que se localiza o projeto em causa, é uma das áreas identificadas como prioritárias para a mitigação de mortalidade por colisão “ (pag. 204 do mesmo volume). Na avaliação global dos impactes por colisão com a linha, o EIA refere que “considera-se que o impacte de mortalidade de aves por colisão seja negativo, irreversível, direto, não confinado, de elevada magnitude, tendo em consideração a extensão da linha, e significativo (pag. 204). No entanto, com os dados de abutre-preto marcados mais atuais, teria sido possível concluir que a probabilidade de mortalidade na linha para esta espécie é elevada e que o impacte pode ser negativo, permanente e significativo a muito significativo.

Acresce ainda a identificação de um novo núcleo de nidificação de abutre-preto na zona da Vidigueira e que foi tornado publico em 2024 (<https://4vultures.org/blog/new-cinereous-vulture-breeding-colony-discovered-in-portugal/>), que se situa na área de influência de uma parte do traçado proposto da LMAT.

A Comissão de avaliação deve avaliar a viabilidade do corredor proposto à luz deste novo dado, pois trata-se do abutre-preto e de um núcleo fundador de uma espécie especialmente sensível à colisão com LMAT, estritamente protegida e com elevado estatuto de ameaça e, portanto, extremamente vulnerável a todos os tipos de impactes elencados – perturbação, colisão, alteração de habitat.

É crucial que a avaliação de impactes inclua o novo núcleo de abutre –preto, que está a uma curta distância da linha existente classificada como **Crítica**, segundo o Manual de Apoio à Análise de Projetos Relativos à Instalação de Linhas Aéreas de Distribuição e de Transporte de Energia Eléctrica, Componente Avifauna (Almeida *et al.*, 2019). Neste caso concreto, o impacte da linha sobre a espécie deve ser revisto e considerado muito significativo a nível nacional, colidindo diretamente com as obrigações de Portugal, perante a União Europeia e Convenções internacionais e com o objetivo específico n.º 9 - Diminuição do risco de mortalidade associado às linhas elétricas do Plano Nacional para a Conservação das Aves Necrófagas (Despacho n.º 7148/2019, de 12 de agosto).

Medidas minimização de compensação

As medidas de minimização em relação ao risco de colisão, assentam na sinalização com dispositivos salva-pássaros dos cabos de guarda em troços da linha considerados críticos ou sensíveis (pág. 15 do Relatório Síntese e pág. 17/27 da Memória Descritiva do projeto de Execução): vãos 1-6 (firefly rotativo), vãos 6-14; 30-36; 55-77 (espirais de fixação dupla), vão 83-91 (firefly rotativo) e vão 210-SVDR.

Súmula e conclusão

O EIA e o projeto *Linha aérea dupla Alqueva – Divor, a 400kV* revelam várias lacunas, destacando-se os impactes não identificados ou valorizados nas aves de rapina ameaçadas e protegidas águia-de-bonelli (*Aquila fasciata*) e abutre-preto (*Aegypius monachus*) e que não são minimizados de forma nenhuma pelas medidas de mitigação.

Deste modo, considera-se essencial que o projeto de execução seja corrigido nos seguintes aspetos:

- **Não** intervenção no caminho rural que se prevê beneficiar para acesso aos apoios 4 e 5 a partir de norte;
- Sinalização da linha elétrica com fire-flies rotativos também no troço.
- Reavaliação do traçado para afasta-lo o mais possível da colónia, para os limites da área crítica para abutre-preto (5 km de distância), considerando a localização do novo núcleo de nidificação. Se bem que em fase de projecto de Execução este novo dado revela-se tão importante que deve ser suficiente para motivar uma reavaliação do corredor da linha.
- Os impactes da linha também devem ser revistos, com a classificação deste traçado como negativo permanente e muito significativo a nível nacional sobre o abutre-preto, e é necessária ainda uma avaliação rigorosa e quantificada do seu efeito cumulativo sobre as populações de grandes aves de rapina, neste troço inicial da LMAT Alqueva-Divôr com a LMAT Ferreira do Alentejo – Alqueva.
- O plano de monitorização deve ser reforçado nesta zona do traçado (sensivelmente vãos 2 a 20) e incidir especificamente sobre a colónia.
- Caso não seja de todo possível alterar o traçado deste troço da linha para fora dos limites da área crítica (5 km de distância a colónia), deve ser apresentado um plano de compensação de impactes especificamente para o abutre-preto. No âmbito deste plano, deverão ser preconizadas medidas de gestão de alimento no sentido de evitar mortalidade na linha, sinalização reforçada do troço relevante também na LMAT Ferreira do Alentejo – Alqueva 400 kV e extensão do plano de monitorização para esta linha também. A duração da monitorização não deverá ser inferior a 5 anos, com revisão e continuidade após este prazo.,

Dado o contexto atrás apresentado, a SPEA pronuncia-se negativamente sobre a reformulação do EIA e do projeto, solicitando a revisão do projeto no sentido de minimizar os significativos impactes negativos e permanentes sobre as espécies de rapina ameaçadas.

Com os melhores cumprimentos.



Julieta Costa
(Coordenadora da Área Terrestre do Departamento de Conservação)
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves