



Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas (SRAAC)
gabinete.sraac@madeira.gov.pt

Assunto: Impugnação administrativa do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra e do seu produto final, a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do dito projeto.

Requerente: Núcleo Regional da Quercus - Madeira
Nº de Identificação Fiscal 501736492
Apartado 698
9001-908 Funchal
madeira@quercus.pt

Exma. Senhora

Secretária Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas

Ao abrigo do direito que nos é conferido pelo número 1 do artigo 37º do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA) e nos termos do Código do Procedimento Administrativo, vimos impugnar, através de recurso hierárquico, o Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra e a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) por ele produzida tendo por base os seguintes fundamentos:

I – Do remetente do EIA e da entidade licenciadora

1. O Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra iniciou-se com a entrada do projeto e respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA) na Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas, a 4/11/2020. O remetente foi a Secretaria Regional de Agricultura e Desenvolvimento Rural (SRADR). A entidade licenciadora foi identificada, quer no Anúncio da Consulta Pública, de 21 de dezembro de 2020, quer no EIA, como sendo a Secretaria Regional de Agricultura e Pescas (SRAP).
2. Considerando a tipologia do projeto (uma estrada), para a qual se encontram definidos procedimentos de licenciamento ou autorização, o remetente da documentação para AIA tem de ser obrigatoriamente a entidade licenciadora, uma vez que, de acordo com o número 1 do artigo 14º do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), o proponente apresenta o EIA e demais documentação exigida à instrução do processo de AIA à entidade licenciadora ou competente para autorização do projeto, que dispõe de 5 dias para a remeter à autoridade de AIA. Compete à entidade que licencia ou autoriza o projeto remeter à autoridade de AIA os elementos para efeitos dos procedimentos de AIA (alínea a) do artigo 7º do RJAIA).



3. Se o Caminho das Ginjas – Paul da Serra era um caminho agrícola, a entidade licenciadora seria a Câmara Municipal (no caso, a de São Vicente), porque os caminhos agrícolas são da competência dos municípios (número 1 do artigo 4º do Decreto Legislativo Regional n.º 32/2017/M). Se o caminho em causa pertencia à rede viária regional ou florestal, a entidade com competência para o licenciamento da intervenção (construção, beneficiação ou manutenção) seria o Governo Regional (mesmo número e artigo do referido decreto legislativo regional).
4. O EIA inicial refere que “O actual caminho é classificado como Estrada Regional (trata-se da Estrada Regional 208, pertencente à rede regional complementar, de 3º nível, de acordo com o art. 20º do Regulamento do PDM)” (pág. 22 do PDF do EIA inicial).
5. Com efeito, de acordo com o Anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2016/M, de 14 de março, o Caminho das Ginjas – Paul da Serra está classificado como estrada regional - troço da ER 208. Por esta razão, e uma vez que à Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas (SREI) estavam, à data de 4/11/2020, cometidas as atribuições referentes às estradas regionais (alínea b) do nº 1 do artigo 12º do Decreto Regulamentar Regional n.º 8-A/2019/M de 19 de novembro), a entidade licenciadora deveria ser, inequivocamente, a SREI.
6. Em caso algum a entidade licenciadora seria a Secretaria Regional de Agricultura e Pescas (SRAP) ou a Secretaria Regional de Agricultura e Desenvolvimento Rural (SRADR)!
7. Assim, verifica-se que o procedimento de AIA do projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra se iniciou ilegalmente com a violação do número 1 do artigo 14º do RJAIA, uma vez que o EIA e restantes documentos necessário à instrução do processo não chegaram à autoridade de AIA através da verdadeira entidade licenciadora.

II – Do proponente

8. De acordo com a alínea p) do artigo 2º do RJAIA, “proponente” é a pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, que apresenta um pedido de autorização ou de licenciamento de um projeto.
9. Tanto no Anúncio da Consulta Pública, de 21 de dezembro de 2020, como no EIA, o proponente foi identificado como sendo a Secretaria Regional de Agricultura e Pescas (SRAP).
10. A Secretaria Regional de Agricultura e Pescas, órgão da administração regional que integrava o XII Governo Regional da Madeira, deixou de existir com a revogação do Decreto Regulamentar Regional nº 13/2017/M, de 7 de novembro, efetuada pelo Decreto Regulamentar Regional nº 8-A/2019/M que aprovou a organização e funcionamento do XIII Governo Regional da Madeira.
11. Considerando que este decreto regulamentar regional produzia efeitos reportados a 15 de outubro de 2019, o proponente do projeto estava extinto há mais de um ano à data do início do procedimento de AIA (4/11/2000).
12. Uma entidade extinta não tem personalidade jurídica. Tem uma existência meramente histórica, como a Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal ou um qualquer Ministério do Reino. Como pode apresentar um pedido de licenciamento de um projeto?
13. Não antevemos que desta situação caricata possa resultar outra coisa que não a nulidade do procedimento de AIA.

14. Acresce ainda que, sendo as estradas regionais uma atribuição cometida à SREI que inclui tudo o que lhes respeite, compreendendo não apenas o seu licenciamento, mas também a sua construção e gestão, qualquer outro órgão da administração que pretendesse intervir numa estrada regional estaria a prosseguir atribuições que não são as suas. Estaríamos perante um caso de *incompetência absoluta* e os atos administrativos praticados seriam nulos nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 161º do Código do Procedimento Administrativo. Apenas a própria SREI poderia ser o proponente do Caminho das Ginjas.

III – Da suspensão do procedimento e da cessação da suspensão

15. Apesar do início insólito e irregular do procedimento, o EIA foi declarado conforme e o processo chegou à fase da participação pública. O período de consulta pública decorreu entre 29 de dezembro de 2020 e 9 de fevereiro de 2021.
16. Após uma consulta pública muito participada e predominantemente desfavorável, o procedimento de AIA foi interrompido para reformulação do projeto e depois retomado, supostamente de acordo com o previsto nos números 2 e 3 do artigo 16º do RJAIA e os números 4 e 5 do mesmo artigo, respetivamente.
17. No anúncio de abertura da nova consulta pública e no EIA atualizado verifica-se que a entidade licenciadora e o proponente foram alterados para Secretaria Regional de Agricultura e Desenvolvimento Rural. Os objetivos do projeto também sofreram alteração.
18. Note-se que, o que o RJAIA prevê é a suspensão do procedimento e depois a sua retoma. Não há um novo procedimento; é o mesmo! E as alterações a efetuar dizem respeito a “modificação do projeto para evitar ou reduzir efeitos significativos no ambiente” e a “medidas adicionais de minimização ou compensação ambiental” (número 2 do artigo 16º).
19. Alterações efetuadas que digam respeito à identificação da entidade licenciadora e do proponente carecem de base legal. O mesmo se pode dizer relativamente à alteração dos objetivos do projeto.
20. Observe-se ainda que o projeto reformulado e o EIA atualizado chegam à autoridade de AIA sem passarem pela verdadeira entidade licenciadora (SREI), verificando-se nova violação do número 1 do artigo 14º do RJAIA

IV – Dos objetivos e justificação do projeto

21. Os objetivos iniciais do projeto foram reformulados, passando o objetivo principal a ser “dotar esta infraestrutura rodoviária das características inerentes ao estatuto de Estrada Regional” (pág. 18 do PDF do EIA atualizado).
22. Este objetivo não pode, no entanto, ser alcançado com a execução do projeto, devido ao traçado, às inclinações envolvidas e à largura da via que não permitem que esta estrada possa atingir, numa mínima parte, o nível de serviço definido para a sua classificação.
23. O parecer técnico da Direção Regional de Estradas (DRE), emitido sobre o projeto inicial, refere que “o seu traçado e características não são equiparados com as restantes estradas regionais”. E ainda, “consideramos que o mesmo não reúne condições para continuar a ser classificado de estrada regional, pelo que propomos a sua desclassificação, passando a integrar uma estrada florestal como a do Pico do Arieiro à Eira do Serrado.”



24. A DRE (que faz parte da SREI e é entidade com competências no planeamento, execução e gestão da rede viária regional) manteve o parecer inicial quando solicitada a se pronunciar sobre o projeto reformulado (pág. 7 do PDF da DIA).
25. O objetivo principal é um falso objetivo porque inalcançável com este projeto. A única razão por que surge é a de tentar legitimar a não consideração de outra alternativa nem da **opção de não projeto**, que a lei exige.
26. O Relatório Técnico da IUCN sobre o EIA inicial apontou que a justificação e fundamentos para a necessidade de pavimentar a estrada não ficaram claramente demonstradas. O relatório considerou que o promotor devia clarificar as mais valias do projeto em termos da proteção efetiva e conservação do património de Valor Universal Excepcional da Floresta Laurissilva. Que, em princípio, se a estrada originar impactes naquele património, sem vantagem para a sua proteção, não deveria ser tida como uma intervenção adequada. (pág. 87 a 91 do PDF “Anexos I II e III ao Parecer da CA”)
27. O EIA atualizado destacou como justificações do projeto, em termos de proteção e conservação da floresta, a redução da erosão e o combate a incêndios (pág. 27 a 31 do PDF do EIA atualizado).
28. Estas alegadas justificações nada justificam. Apenas evidenciam a falta de competência técnico-científica e de integridade e honestidade profissional dos autores do EIA ao consentir omissões, falsidades e enviesamentos deliberados.
29. Num texto mal estruturado e pouco objetivo, o projeto é justificado pela facilitação da inspeção dos cursos de água e da alegada necessidade da sua desobstrução “dada as situações crescentes de urbanização a jusante da intervenção” (pág. 23 do PDF do EIA atualizado)! A vegetação ripícola é responsabilizada pelo desencadear de aluviões em situações de elevada precipitação, que vão encontrar “infraestruturas hidráulicas sem capacidade de vazão dos caudais líquido e sólido originados a montante.” Os autores do EIA atualizado creem ainda que o projeto “contempla uma solução de drenagem transversal e longitudinal” capaz de abrandar o processo de erosão que consideram verificar-se no atual caminho.
30. No entanto, o EIA atualizado conclui que “do ponto de vista técnico da gestão florestal é nosso entendimento positivo a intervenção proposta, na redução de fenómenos de erosão e combate a incêndios florestais, mas sem uma adequada intervenção posterior neste âmbito poderá propiciar os mesmos eventos que aqui se pretende salvarguardar” (pág. 26 e 27 do PDF do EIA atualizado).
31. Em resumo, o projeto é justificado pela redução da erosão e pelo combate a incêndios, mas a sua execução pode favorecer a erosão e os incêndios! É uma lógica que, não sendo endémica, é muito comum na “Macarronésia” (designação referida na pág. 22 do PDF do EIA)!
32. Relativamente ao combate a incêndios, é omitida a maior resiliência da laurissilva a fogos florestais quando comparada com florestas de exóticas, como o eucalipto e a acácia ou de resinosas, e que até tem estado na base de intervenções do governo regional com vista à substituição destas por espécies da laurissilva, em locais repetidamente afetados por incêndios. A existência de um Plano Operacional de Combate aos Incêndios Florestais (POCIF) que integra um meio aéreo é obstinadamente ignorada. O mesmo acontece com a utilização de drones em ações de vigilância. Estas omissões têm apenas o propósito de fazer crer que o projeto é mais relevante no combate a incêndios do que aquilo que efetivamente é.



33. O projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra não tem objetivos nem justificação aceitáveis.

V – Do EIA atualizado

34. O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto do Caminho das Ginjas – Paul da Serra não respeitou o conteúdo mínimo do EIA exigido no Anexo V do RJAIA, nomeadamente:

1. – Não respeitou a **alínea b) do nº 1 do Anexo V**, na medida em que não descreve as características físicas da totalidade do projeto, não incluindo a descrição das exigências no domínio da utilização e movimentação de materiais rochosos, na fase de construção.

Concretamente, as bacias de dissipação do escoamento na descarga de águas pluviais na linha da água, imediatamente a jusante da descarga, foram apenas descritas no EIA como “constituídas por enrocamento de média/grande volumetria sobre massame de betão” (pág. 61 do PDF do EIA atualizado). O EIA não indicou o número previsto de bacias de dissipação, a sua localização, nem a sua extensão. **O volume e a proveniência dos materiais rochosos de média/grande volumetria necessários não foram referidos.**

“O traçado da via desenvolve-se em terrenos silto-argilosos com afloramentos de maciço rochoso e/ou cascalheira. Verifica-se em grande parte do traçado, essencialmente solos pouco compactados, necessitando em muitos casos de estabilização através da construção de estruturas de suporte e contenção, e do adoçamento de taludes existentes” (pág. 42 do PDF do EIA atualizado).

Considerando ainda que “As estruturas de suporte e sobranceiros [da via] serão executados em betão ciclópico, constituído por 60% de betão e 40% de pedra basáltica, forrados a “gabiões” com pedra basalto” (pág. 50 do PDF do EIA atualizado), que o novo projeto pretende minimizar o volume de escavação necessária e que “os materiais escavados exibem fraca aptidão para aterro” (pág. 51 do PDF do EIA atualizado) a ponto de ser equacionada a utilização de “solos de empréstimo caso não se verifique em obra materiais adequados” para a execução das zonas a aterrar da própria via, é aparente um défice de materiais rochosos para a obra da estrada. As exigências no domínio da utilização e movimentação de materiais rochosos, na fase de construção do projeto, não foram adequadamente descritas.

O sistema de adução aos reservatórios da rede de combate aos incêndios não foi adequadamente descrito. A área do sistema fotovoltaico proposto para alimentação do grupo de bombagem da água para os reservatórios não foi indicada no EIA. A localização exata deste sistema elevatório é desconhecida, sabendo-se apenas que ficará nas imediações da nascente das Fontes Ruivas (pág. 43 do PDF do EIA atualizado), a NW dos Estanquinhos, e fora da área de intervenção do projeto do Caminho das Ginjas. Não se conhece as dimensões do grupo de bombagem, nem se este requer alguma estrutura de proteção. Desconhece-se também se a tubagem de adução ao reservatório será exclusivamente lançada na rede viária (Caminho das Ginjas e outras vias) ou se terá diferente traçado que implique outros impactes.



2. – Não respeitou o **nº 2 do Anexo V**, na medida em que não descreve qualquer alternativa ao projeto.

O objetivo principal, “dotar esta infraestrutura rodoviária das características inerentes ao estatuto de Estrada Regional” (pág. 18 do PDF do EIA atualizado), adotado depois do parecer da DRE ao projeto inicial ter considerado que o caminho não tinha condições para essa classificação, é falso, porque inalcançável com o projeto inicial e ainda menos com o projeto reformulado. Visou apenas desobrigar o EIA atualizado do cumprimento desta exigência legal. Isto porque, a comparação com uma alternativa razoável, por exemplo a recuperação do Caminho Velho do Caramujo como via pedonal, ou apenas a limitação do acesso ao atual caminho a veículos afetos à gestão do espaço natural, por implicar muito menores impactes ambientais, levaria inevitavelmente ao abandono do projeto.

Com base no falso objetivo principal, o EIA atualizado também não respeitou a alínea d) do nº 6 do Artigo 10º do Decreto-Lei nº 49/2005, de 29 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro, ao não examinar soluções alternativas ao projeto.

O Relatório Técnico da IUCN sobre o EIA inicial considerou que a opção de não projeto deveria ter sido considerada. O EIA atualizado não cumpriu esta orientação!

3. - O EIA não cumpre adequadamente o **nº 3 do Anexo V**, na medida em que não considera, na provável evolução da área na ausência do projeto, as ações da atual entidade gestora. Esta pode limitar o acesso de viaturas não afetas à gestão da área, diminuindo a erosão. Pode reduzir a vulnerabilidade a incêndios através do controle de espécies invasoras e pirófilas. Tem de implementar as medidas a que está obrigada no âmbito do Plano Pós-LIFE do Projeto LIFE “Conservação do Fura-bardos e habitat de Laurissilva, na ilha da Madeira”, de que resultará um estado de conservação dos valores naturais mais favorável. Tem o dever de tomar todas as medidas necessárias à manutenção e melhoria do estado de conservação da área.

4. – Não respeitou o **nº 4 do Anexo V**, na medida em que não descreve de forma adequada e suficiente os fatores suscetíveis de serem significativamente afetados pelo projeto, nomeadamente a biodiversidade.

Dada a inclusão da área de implantação do projeto no Parque Natural da Madeira, na Rede Natura 2000, numa Área Importante para as Aves, num Património Mundial Natural da UNESCO – Laurissilva da Madeira e Reserva Biogenética do Concelho da Europa, a biodiversidade assume naturalmente grande relevância na descrição da situação de referência.

No EIA, no entanto, o descritor biodiversidade mereceu uma abordagem insuficiente nalguns grupos taxonómicos e deficiente na metodologia utilizada, noutros.

Alguns grupos taxonómicos com elevada diversidade e endemidade (ex. Moluscos terrestres e Insectos) não foram alvo de atenção no EIA inicial, por uma questão de falta de tempo e recursos (justificação dada no Aditamento ao EIA). No EIA atualizado, aqueles grupos lograram apenas uma recolha de informação bibliográfica, sem qualquer amostragem ou trabalho de campo. O mesmo aconteceu aos grupos dos Briófitos, Morcegos e Aranhas.



No que respeita à Flora e às Aves, relativamente às quais foram efetuados trabalhos de campo, os três dias neles despendidos representam claramente um esforço insuficiente para o objetivo de “identificação das espécies de fauna e flora ocorrentes na área de estudo” (pág. 155 do PDF do EIA atualizado). A abordagem foi surpreendentemente deficiente na metodologia utilizada.

“No âmbito da Flora, foram efetuados levantamentos botânicos, através do recurso a transectos percorridos ao longo da área de estudo, com registo das espécies aí presentes, em diferentes tipos de habitats e prospeção de espécies com interesse conservacionista” (pág. 156 do PDF do EIA atualizado).

Não foram referidos: o número de transectos efetuados, o seu comprimento, a distância entre os pontos amostrados, a distribuição dos transectos pelos diferentes tipos de habitat, a sua orientação na vertente e na faixa de 50 m da área de estudo. O modelo de transecto escolhido não foi descrito, nem foi apresentada uma discussão sobre as razões da opção feita.

A vegetação ripícola suscetível de ser significativamente afetada pela construção das bacias de dissipação do escoamento na descarga de águas pluviais na linha de água não foi descrita!

“Para as aves, para além da realização de trajetos pedestres para deteção visual de indivíduos, foi efetuado um ponto de escuta para deteção visual e auditiva” (pág. 156 do PDF do EIA atualizado).

Verifica-se a mesma ausência de informação relativamente aos transectos. Foram efetuados em pleno verão, estação em que as aves são inconspícuas e numa altura do dia não indicada. Relativamente ao ponto de escuta/observação, não foram referidos os critérios para a sua escolha, em que habitat foi realizado, nem a sua duração.

Apesar de, na consulta pública do projeto inicial, a descrição da situação de referência ter sido alvo de muitas críticas, na elaboração do EIA atualizado, não foram realizados trabalhos de campo adicionais e nem sequer houve a preocupação de descrever melhor o trabalho anteriormente efetuado! Em suma, a descrição da situação de referência relativa à biodiversidade foi feita de forma ligeira e pouco condizente com o valor do património natural presente. Pior do que isso, deu mostras de falta de seriedade e honestidade!

O caso do projeto LIFE+ Fura-bardos, que foi totalmente ignorado no EIA inicial, é elucidativo. Não é crível que os seus autores não tivessem tido conhecimento do desenvolvimento deste projeto LIFE. No EIA atualizado, não se dignaram dar uma explicação para tão gritante omissão que aparenta ser da sua inteira responsabilidade, já que o parecer do IFCN ao EIA inicial refere aquele projeto LIFE.

Os espaços marginais ao atual caminho já tinham sido alvo de uma ação de recuperação que incluiu limpeza de espécies exóticas invasoras, colheita de sementes de espécies nativas, produção de milhares de plantas em viveiro e sua posterior plantação. Ignorar esta intervenção permitia-lhes desvalorizar a área em causa e os impactes resultantes da execução da estrada!

Uma vez que o projeto reformulado diminui a largura da plataforma da via e, por conseguinte, reduz os impactes da obra sobre os resultados do projeto LIFE (embora não



totalmente), o EIA atualizado acabou por reconhecer a existência do projeto LIFE+ Fura-bardos!

A descrição dos fatores suscetíveis de serem significativamente afetados pelo projeto não foi feita de modo isento e íntegro, de modo a refletir com verdade o estado da área. Consentiu omissões e deficiências que possibilitam o enviesamento da AIA.

O EIA atualizado não descreveu o Caminho Velho do Caramujo enquanto elemento patrimonial potencialmente afetado. No inventário das ocorrências patrimoniais existentes na área do projeto (Anexo X, pág. 539 a 549 do PDF do EIA atualizado), foram referenciadas levadas, a casa de abrigo do Caramujo e a escadaria próxima, a britadeira abandonada e casas de apoio anexas, um muro de pedra seca e até tubos lávicos. O Caminho Velho do Caramujo, sendo a única das estruturas a ser potencialmente afetada, não mereceu qualquer referência!

5. – Não respeitou a **alínea a) do nº 5 do Anexo V**, na medida em que não foram descritos prováveis efeitos significativos da construção e da exploração do projeto no ambiente ou foram-no de modo deficiente.

A drenagem das águas de escorrência superficial para a valeta que ladeia a estrada e o seu encaminhamento para as linhas de água e/ou reservatórios da rede de combate aos incêndios corresponde a uma retirada de água do sistema que terá inevitáveis reflexos na infiltração e nos níveis de humidade do solo. Os consequentes impactes na infiltração, no coberto vegetal e na fauna edáfica não foram devidamente avaliados. Nem tão pouco foram avaliados os impactes no previsível aumento da vulnerabilidade aos fogos florestais e no risco de expansão de vegetação exótica com características invasoras. Considerando-se a prevista redução da precipitação na região, devido às alterações climáticas, estes impactes poderão vir a ser muito significativos.

O relatório da IUCN considerou importante clarificar a origem da água necessária ao sistema de combate aos incêndios e os impactes resultantes na hidrologia do ecossistema. Estes impactes não foram identificados, nem avaliados! O EIA atualizado “clarifica” as origens da água – drenagem pluvial da estrada e nascente das Fontes Ruivas. O sistema de drenagem pluvial foi “dimensionado tendo em conta os fatores pluviométricos da região em estudo e a área de impermeabilização prevista” (pág. 43 do PDF do EIA atualizado) mas, os dados pluviométricos, a área de impermeabilização considerada e o cálculo efetuado não foram revelados. Relativamente à nascente das Fontes Ruivas, localizada a NW dos Estanquinhos, não foi dada a conhecer a sua produtividade na estação seca.

Os impactes nos descritores hidrologia e ecologia resultantes da abertura das valas de drenagem e “limpeza” da lagoa de retenção (do Caramujo), previstas para o Chão das Poças, foram totalmente ignorados. Saliente-se ainda a aberração que constitui o facto de ações originadoras de impactes ambientais não avaliados e potencialmente negativos serem propostas como medidas de compensação do projeto!

A existência, no planalto central da ilha da Madeira, de áreas temporariamente alagadas é, desde há muito, conhecida. Comprovam-no os topónimos: **Paul da Serra**, em que paul significa brejo, charco, pântano, lodaçal (Dicionário do Português Atual - Houaiss, 2011,



Círculo de Leitores); **Estanquinhos**, pequenos estanques ou estancos, vocábulo antigo que significa lago, tanque, charco (Dicionário Enciclopédico Luso-Brasileiro, 1979, Lello & Irmão); **Chão das Poças**, de significado óbvio.

As ações de abertura de valas de drenagem e “limpeza” da lagoa (do Caramujo) no Chão das Poças contrariam o Plano de Ordenamento e Gestão do Maciço Montanhoso Central que atribui aos charcos temporários “valor de conservação intrínseco” (pág. 80 do POGMMC) e considera que “as áreas de charco temporário devem ser encaradas como áreas de reserva, não sujeitas a ações tendentes a perturbar o coberto vegetal actual ou os factores ambientais de que dependem” (pág. 81 do POGMMC). De acordo com este plano de gestão, “ações de drenagem ou outras que alterem o regime hidrológico correspondente, podem comprometer áreas de charco existentes.”

Independentemente de não ser considerada habitat prioritário, não se compreende que a lagoa do Caramujo seja intervencionada, uma vez que essa intervenção não é necessária à execução do projeto do Caminho das Ginjas. Incompreensível é também a drenagem, para a Ribeira Seca, do Chão das Poças.

Estas ações, ditas “medidas de compensação do projeto”, não compensam nada, ao contrário, adicionam impactes negativos!

O projeto do Caminho das Ginjas pode até ser visto como um projeto de drenagem de uma área natural. Inclui a drenagem do Chão das Poças e da vertente por onde a estrada serpenteia, até às Ginjas. Esta drenagem é feita para as linhas de água, onde a escorrência é, obviamente, o fenómeno dominante. No entanto, o EIA avalia o impacte nos recursos hídricos – impermeabilização e recarga do aquífero como sendo negativo, mas de significância Baixa (Tabela 57, pág. 334 do PDF do EIA), quando o projeto tem uma implantação dentro do perímetro da zona de proteção da galeria da Fajã da Ama!

Os impactes da construção das bacias de dissipação do escoamento na descarga de águas pluviais na linha de água não foram avaliados. As comunidades vegetais ripícolas potencialmente afetadas não foram descritas, nem os impactes previsíveis sobre elas foram identificados e avaliados. Os novos volumes de escoamento não foram calculados. Os possíveis impactes resultantes das alterações de caudal das linhas de água afetadas não foram identificados e avaliados.

Os impactes resultantes do sistema adutor dos reservatórios da rede de combate aos incêndios não foram analisados, nomeadamente os impactes, no descritor paisagem, do sistema fotovoltaico proposto para alimentação do grupo de bombagem da água. Este sistema adutor não fazia parte do projeto inicial. O EIA atualizado não o descreveu adequadamente e, conseqüentemente, não identificou os impactes resultantes.

O relatório da IUCN considerou que os impactes da estrada no risco de incêndio (incluindo os provenientes do aumento do tráfego e turismo) deveriam também ser considerados. Somos de opinião que o EIA atualizado não cumpriu essa recomendação! Verificou-se que, no impacte “Aumento da presença de pessoas” (pág. 362 e 363 do PDF do EIA atualizado) foi considerado o aumento do risco de incêndio por comportamentos inadequados ou inadvertidos, conjuntamente com a colheita de recursos, o pisoteio de espécimes e o depósito de lixo. Uma abordagem que foge da sugestão da IUCN porque esta conduziria à



conclusão, inevitável, que a intervenção na estrada aumenta o risco de incêndio na área, levando a uma comparação implícita com a ausência do projeto.

Além disso, refira-se que a magnitude do impacte “Aumento da presença de pessoas” foi considerada “moderada” no texto (pág. 363 do PDF) e “baixa” na Tabela 84! No texto, este impacte é considerado, simultaneamente, pouco significativo e de significância Média a Alta! Uma contradição que atribuímos a uma atualização pouco cuidada do EIA.

Os impactes sobre a flora, fauna, hidrogeologia e paisagem resultantes da nova linha elétrica (opção enterrada), ainda em fase de projeto, não foram analisados. Nomeadamente os resultantes da construção do posto de seccionamento previsto e dos segmentos retos/diretos enterrados, a efetuar fora do caminho, de modo a evitar o troço sinuoso do trajeto e reduzir a extensão da ligação. A comparação dos impactes produzidos pelas opções aérea e enterrada não foi efetuada, o que não impediu, no entanto, que os autores do EIA manifestassem a sua preferência pela opção enterrada: “O impacte ecológico de uma nova linha elétrica aérea ao longo do eixo do caminho das Ginjas representaria um impacte cumulativo sobre a Avifauna da Laurissilva, em área classificada como PNM, Património da UNESCO e Zona de Protecção Especial para as Aves Laurissilva da Madeira. Consideram-se os impactes cumulativos como apresentando uma significância Alta” (pág. 364 do EIA atualizado).

A alegada necessidade do lançamento de uma nova linha elétrica ou o enterramento da atual linha de alta tensão é apenas mais um expediente para tentar arranjar uma justificação para a intervenção pretendida no caminho. Aparenta claramente ter sido um projeto solicitado.

Num primeiro parecer ao projeto do Caminho das Ginjas, a Empresa de Eletricidade da Madeira (EEM) notou que o caminho não era eletrificado e não encontrou nada a mencionar. Não referiu nenhuma necessidade de intervenção/remodelação na linha de alta tensão existente a norte do caminho ou o lançamento de outra, não revelando ter algum projeto em carteira para aquela zona (parecer consultado presencialmente na DRAAC; não consta do documento “Anexos I II e III ao Parecer da CA”). Só posteriormente, em novo parecer, foi referida a alegada necessidade de intervenção na linha aérea existente, mencionando a hipótese de ser feita uma remodelação em traçado subterrâneo, apesar das dificuldades técnicas e custos superiores envolvidos.

Não foram analisados os impactes da execução do projeto sobre o Caminho Velho do Caramujo, que inegavelmente apresenta valor histórico/patrimonial e pode representar uma mais-valia económica para o concelho de São Vicente.

Note-se que o Caminho Velho do Caramujo foi cartografado e está representado na Carta Militar de Portugal, Curral das Freiras (Ilha da Madeira), Folha 5, edição de 1975. Num EIA decente, seria descrito! O Caminho das Ginjas, rasgado nos anos 80 do século passado, está cartografado na mesma carta e folha da edição 2, de 2003. As áreas de interceção e sobreposição dos dois caminhos deveriam ter sido identificadas; analisados os impactes do atual projeto e, de forma a reduzi-los, consideradas eventuais medidas de minimização (supressão de doca de estacionamento, por exemplo).

Muitos impactes ficaram por identificar e avaliar. Regista-se, no entanto, que a avaliação da significância dos impactes negativos, apresentada no EIA atualizado, sofreu um agravamento, relativamente ao EIA inicial, apesar da redução da dimensão do projeto. Os



impactes negativos sobre as Áreas Classificadas passaram a ter uma significância Muito Alta. Sobre os Habitats Prioritários (Laurissilva da Madeira e Urzal de Altitude) passaram a ter significâncias, respetivamente, Muito Alta e Alta. Sobre a Flora (protegida, com estatuto de conservação ameaçado e flora endémica), significâncias Altas. Sobre a Flora não vascular, anteriormente não considerada, os impactes negativos tiveram uma significância Muito Alta. Igualmente Muito Alta em relação à Perda de habitat para a fauna – Moluscos terrestres. Para o impacte Proliferação de Invasoras resultou uma significância Alta a Muito Alta. Esta avaliação seria mais do que suficiente para justificar uma DIA desfavorável!

6. - Não respeitou a alínea b) do nº 5 do Anexo V, na medida em que não foram descritos os prováveis efeitos significativos do projeto no ambiente, resultantes da utilização do material rochoso necessário à construção dos enrocamentos de média/grande volumetria das bacias de dissipação do escoamento na descarga de águas pluviais na linha da água. O balanço entre os materiais rochosos produzidos na obra e os nela utilizados aparenta ser deficitário. Não foi identificado o local de proveniência, nem foi estimado o volume dos materiais necessários, pelo que os prováveis efeitos significativos no ambiente resultantes da sua extração não foram considerados.
7. - Não respeitou a alínea d) do nº 5 do Anexo V, na medida em que não foram devidamente considerados os riscos para a vida humana e para o ambiente resultantes da execução do projeto, nomeadamente devido à possibilidade de ocorrência de acidente ou catástrofe.

O Caminho das Ginjas tem um mau traçado. Numa frente de cerca de 300 - 350 m, a estrada corta 13 vezes (!) uma vertente de inclinação acentuada para ligar a beira do planalto do Caramujo ao sítio das Ginjas, pontos que distam linearmente cerca de 1,5 km! Este peculiar e inadequado traçado, fruto das circunstâncias históricas em que se deu a abertura do caminho, não tem correção possível, dados os impactes que daí resultariam sobre o património natural, não admissíveis nos nossos dias. Aliás, seria legalmente impossível. Também não há necessidade, uma vez que existem alternativas viárias mais adequadas.

Aquela vertente, “castigada” e fragilizada na sua estabilidade pelos numerosos cortes dos taludes da estrada, representa um risco para o património natural e para a população que vive a cotas mais baixas. O atual caminho é uma ferida que deve ser cicatrizada através do restauro dos ecossistemas, não deve ser agravada através da intervenção proposta.

Consideramos que este projeto não mereceu um acompanhamento técnico adequado! O Laboratório Regional de Engenharia Civil (LREC) não respondeu ao pedido de parecer! Esta instituição já não se pronunciou negativamente, no passado, sobre a estrada das Ginjas?

8. – Não respeitou a alínea f) do nº 5 do Anexo V, na medida em que não descreve adequadamente os prováveis impactes do projeto sobre o clima, nem avalia a vulnerabilidade do projeto às alterações climáticas.

O EIA atualizado não teve em consideração as linhas orientadoras da União Europeia para a abordagem das alterações climáticas nos estudos de impacte ambiental. Não apresentou o cenário climático considerado na avaliação de impacte ambiental.

Não houve uma análise estimativa do volume de gases com efeito de estufa emitidos, quer diretamente na fase de construção (produzidos pelas máquinas e associados aos materiais



usados), quer na fase de exploração, em resultado do tráfego rodoviário. A perda de vegetação (diminuição do sequestro de carbono), resultante da desmatação para a execução do caminho e reservatórios, bem como a decorrente da “limpeza” das valas de drenagem e da destruição da vegetação ripícola, também devia ser contabilizada.

O EIA não considerou o efeito da redução da humidade no solo, em resultado da drenagem para as linhas de água, num cenário de diminuição da precipitação. Não considerou a absorção de calor pela infraestrutura e sua posterior libertação para o meio, num cenário de aumento da temperatura. Não considerou os efeitos destes fatores sobre a evapotranspiração, nem os impactos resultantes sobre a biodiversidade. Não anteviu um aumento da vulnerabilidade aos incêndios!

O EIA ignora o mau design da estrada e as suas possíveis consequências na estabilidade da vertente, num cenário de precipitação extrema. A única referência no EIA às alterações climáticas (pág. 26 do PDF do EIA atualizado) surge no contexto das defendidas medidas de controlo da erosão hídrica alegadamente propiciadas pela construção da estrada. Considera mais segura a concentração dos escoamentos do que a escorrência natural na vertente!

Nitidamente, o projeto do Caminho das Ginjas não está alinhado com a procura de soluções naturais que aumentem a resiliência às alterações climáticas defendida pela União Europeia. Antes representa uma visão antiquada que assenta numa intervenção humana pesada e mal pensada sobre o ambiente, frequentemente com maus resultados.

9. – Não respeitou o **nº 6 do Anexo V**, na medida em que a descrição de impactos efetuada foi deficiente e não foram estudadas alternativas ao projeto.

Pelo exposto, vimos suscitar a nulidade do Procedimento de AIA do Caminho das Ginjas – Paul da Serra e da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) por ele produzida,

bem como solicitar a Vossa Ex^ª se digne também declarar nulos os referidos Procedimento e DIA.

Com os melhores cumprimentos,

Funchal, 14 de março de 2022

A Presidente

Elsa Araújo

A Relatora

Cristina Gonçalves