



Exmo. Sr.
Diretor Regional do Ambiente e Alterações Climáticas
Eng.º Manuel Ara Oliveira
Rua Dr. Pestana Júnior, no 6 – 3º Andar
9064-506 Funchal

Funchal, 6 de dezembro de 2021

Doc. nº SPEAM/20211206

Assunto: Parecer técnico sobre o EIA do projeto Caminho das Ginjas – Paul da Serra

Exmo. Sr. Diretor,

A Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) está presente na região há mais de 20 anos, tendo desenvolvido diversos projetos de conservação dedicados à biodiversidade regional, assim como à promoção da educação ambiental e do turismo de natureza, como valorização do vasto património natural do nosso arquipélago.

A SPEA vem, pelo presente, apresentar o seu parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental referente ao projeto Caminho das Ginjas – Paul da Serra, em consulta até dia 7 de dezembro de 2021.

Para este parecer foram analisados o Relatório do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e respetivos anexos, datados de novembro de 2021. À data do EIA, o Projeto encontra-se em fase de Projeto de Execução.

Áreas naturais afetadas pelo projeto:

- Rede Natura 2000 – Zona Especial de Conservação do Maciço Montanhoso Central da Ilha da Madeira (PTMAD0002);
- Rede Natura 2000 – Zona Especial de Conservação Laurissilva da Madeira (PTMAD0001);
- Rede Natura 2000 – Zona de Proteção Especial Laurissilva da Madeira (PTMAD0001);
- Reserva Biogenética do Conselho da Europa;
- Património Mundial Natural da UNESCO;
- Parque Natural da Madeira;
- *BirdLife International* – Área Importante para as Aves e Biodiversidade Laurissilva (IBA PT083).

Quanto aos **OBJETIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO**, consideramos os seguintes aspetos:

1. A justificação de “construção e pavimentação de 9,25 km de um troço da Estrada Regional ER 208, entre o sítio das Ginjas em São Vicente e o Paul da Serra, visa dotar esta infraestrutura rodoviária das características inerentes ao estatuto de Estrada Regional”, “Lançamento e instalação de 9,25 km de rede de combate a incêndios florestais e respectivos órgãos de ligação e segurança” e “rede de drenagem pluvial bem como sinalização adequada”, contribuindo alegadamente para a prevenção de riscos de erosão hídrica e melhoria da segurança, na opinião da SPEA não tem fundamento e é apenas um pretexto para justificar a construção e alargamento da estrada existente. Não existem quaisquer dados que comprovem a necessidade desta infraestrutura no combate a incêndios, combate à erosão e perda de solo, degradação da paisagem, e a mesma não tem qualquer utilidade para a conservação da natureza.
2. A conversão de uma estrada de terra batida (com uma utilização de diária média de 8-10 veículos) numa estrada “dotada de infraestruturas rodoviárias das características inerentes ao estatuto de Estrada Regional, oferecendo assim, perfeitas condições de segurança na sua circulação” como justificação para investimento na recuperação do estado de degradação dos solos não está devidamente fundamentado do ponto de vista técnico e/ou científico e contraria todos os princípios de conservação da natureza, quer degradando o habitat aquando da construção, aumentando a fragmentação de habitats ameaçados e de conservação prioritária a nível europeu e quer todas as políticas de conservação de natureza, restauro de habitat e controlo de espécies invasoras. Relembramos que o concelho de São Vicente dispõe atualmente de um acesso ao Paul da Serra através da localidade da Encumeada, com um tempo máximo de viagem entre a sede de concelho e o planalto de apenas 30 minutos. Ou seja, atualmente, todos os municípios contíguos ao Paul da Serra, possuem acessos rodoviários asfaltados, sendo que a construção de uma via alternativa não poderá ser uma justificação aceite para a destruição do património natural classificado.
3. A justificação de que a beneficiação do caminho existente representará uma melhoria das condições de ataque aos incêndios florestais, designadamente pela redução do tempo de chegada dos meios de combate ao palco de operações é insuficiente para justificar este projeto. Pelo contrário, o risco de incêndio associado à pavimentação e aumento da estrada, assim como o aumento da visitação e circulação, para além dos impactos diretos na biodiversidade, fragmentação do habitat, aumento da perturbação humana resultante do ruído, e poluição, entre outros, são manifestamente superiores às alegadas melhorias no combate aos incêndios. Ou seja, habitats não fraturados, em bom estado de conservação e resilientes, minimizam o risco de incêndio (também apontado pela UNESCO e pelos vários Planos de Gestão Florestal implementados na região) e fundamentam a não a construção de uma estrada. É de salientar ainda que está estabelecido na RAM, desde 2021, um novo meio de combate a incêndios: o helicóptero médio para *multi-mission* (durante todo o ano até 2024, sendo a sua continuidade de iniciativa governativa). Este meio permite o acesso mais rápido e eficaz em locais de difícil acesso, sendo que em caso de alerta na floresta Laurissilva – composta por plantas vasculares de grande porte, a utilização do meio aéreo é o mais favorável, tal como tem sido veiculado pelas entidades com responsabilidade na gestão das áreas protegidas da região bem como os responsáveis pela Proteção Civil Regional.
4. A justificação do projeto numa estratégia integrada de preservação da Floresta e Redução de Erosão é confusa e infundada, recorrendo a um conjunto de afirmações que

contrariaram todo o conhecimento científico produzido ao longo dos últimos anos. É notória, também, a falta de aprofundamento em relação à atual legislação para as políticas de conservação da natureza da região, bem como os atuais atos normativos no que diz respeito ao combate aos incêndios florestais (vide exemplo do combate aéreo explanado no ponto anterior) e à Estratégia Europeia para a Biodiversidade 2030. De destacar a contradição entre destruir parte do património natural mundial e da Humanidade para construir “melhores acessos” que hipoteticamente “beneficiam” a conservação de área já de si protegida por legislação internacional, que é, no mínimo, incoerente e viola todos os princípios de gestão eficiente da natureza, conservação do património natural e investimento de fundos públicos.

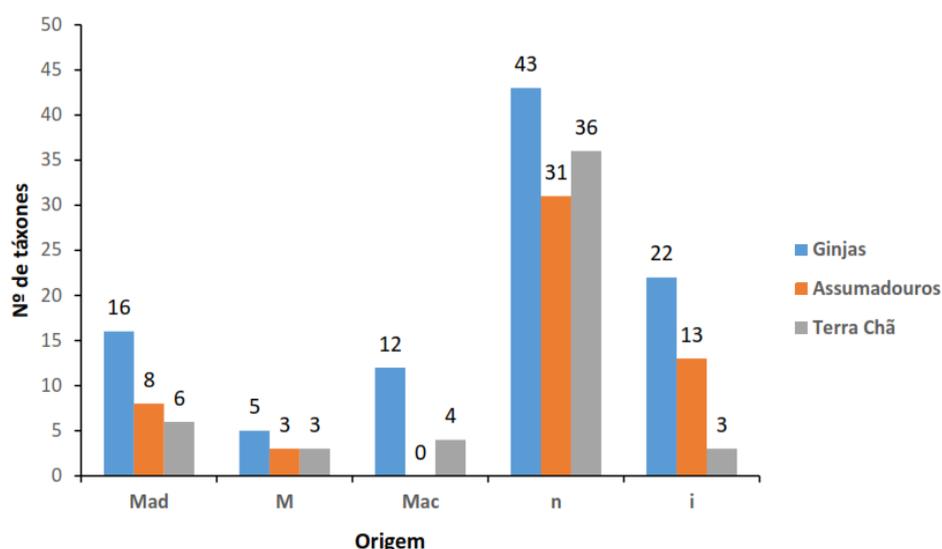
5. Relativamente à justificação da estrada no favorecimento da redução da erosão hídrica, mais uma vez, o estudo ignora os conhecimentos atuais (e resultado da evolução técnica e científica, validada internacionalmente e amplamente testada e implementada em projetos um pouco por todo o mundo) relativos ao equilíbrio dos ecossistemas e ao papel fundamental de uma floresta em equilíbrio quer na retenção dos solos, quer na captação de água, quer na redução dos riscos associados a eventos climáticos extremos. Justificar que a estrada permitirá combater “situações de aluvião” demonstra, de forma gritante, um profundo desconhecimento pela dinâmica dos ecossistemas insulares.
6. Mais uma vez, a justificação da estrada no favorecimento ao combate aos incêndios, é desajustada. Como é referido no EIA, “é de todo conveniente adotar uma estratégia de prevenção” pelo que a construção da estrada contraria em todas as suas etapas, este princípio. Quanto à inexistência de alternativas de circulação adequadas, à parte dos meios de combate aéreos (uma solução praticamente imediata perante incêndios) salientamos os resultados de num breve exercício para cálculo dos tempos médios para acesso ao Paul da Serra, desde as principais estações de bombeiros municipais: S.Vicente/Porto Moniz (via Encumeada), 18 km em 28 minutos; P.Sol/Calheta (via Canhas), 19 km em 30 minutos; Calheta 8 km em 16 minutos, demonstrando que a solução apresentada no EIA de 14,84 km em 30,34 minutos é, em todas as suas perspetivas, desfavorável ao justificado.
7. A utilização da “limpeza da vala de drenagem” como “uma medida de compensação ambiental do Projecto” é redutora. A correta gestão das áreas florestais, em especial das áreas protegidas, está a cargo das entidades governativas competentes (neste caso Instituto das Florestas e Conservação da Natureza). Assim sendo, a limpeza de valas, gestão de biomassa e garantia do bom estado de conservação das áreas é da sua competência e não poderá ser usada como medida compensatória do projeto. Para além disto, de acordo com o estipulado na lei de Impacto Ambiental, a compensação não serve para justificar a execução de um projeto, mas sim para garantir que os impactos que causa são anulados.

Relativamente à **DESCRIÇÃO DO PROJETO**, consideramos os seguintes pontos:

8. É referido que a largura da estrada irá ultrapassar o caminho já existente. Além dos 4 metros de largura média da via, está ainda previsto um “muro guia em betão, valeta para a recolha das águas pluviais com 1,00 m, e, em função da orografia, estruturas de suporte”. Em adição, prevê-se “zonas de paragem e desvio de modo a permitir manobras de desvio e inversão de marcha” (incluindo dez docas para manobras e estacionamento) o que ultrapassa, em muito, a largura atual do caminho existente e que, por si só, já apresenta um impacte negativo no habitat. Assim sendo, a cumprirem-se as medidas propostas para a

estrada, haverá uma clara destruição de plantas nativas existentes na área atual do caminho e berma adjacente. De referir que esta área (caminho e bermas) foi alvo de um projeto de conservação, o LIFE Fura-bardos (LIFE12 NAT/PT/000402), entre 2013 e 2017, financiado por fundos comunitários do programa LIFE, e que se baseou na recuperação de áreas protegidas com controle de invasoras e plantação de nativas, assegurando a qualidade e regeneração deste habitat ameaçado e redução da fragmentação já existente. Estas áreas encontram-se neste momento a recuperar das intervenções, sendo, obviamente, necessário dar continuidade ao controlo de invasoras, como previsto no Plano de Ação do Fura-bardos - Action Plan for the Macaronesian Sparrowhawk *Accipiter nisus granti* in the European Union (2017-2022) (disponível em <http://www.trackingactionplans.org/SAPTT/downloadDocuments/openDocument?idDocument=56>) e como assumido no Plano Pós-LIFE (relatório final do Projeto LIFE “Conservação do Fura-bardos e habitat de Laurissilva, na ilha da Madeira” disponível em http://life-furabardos.spea.pt/fotos/editor2/final_report_life12natpt000402.pdf) firmado entre todos os parceiros do projeto, nos quais se incluem a Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas.

9. É referida a necessidade de “estabilização através da construção de estruturas de suporte e contenção, e do adoçamento de taludes existentes”. Relembramos que estamos numa área protegida, caracterizada por uma forte presença de vegetação nativa que contém espécies protegidas, algumas delas endémicas. De acordo com o relatório técnico do projeto LIFE Fura-bardos (Relatório técnico com inventariação da flora das áreas do projeto - Ginjas, Terra Chã e Assumadouros), na área das Ginjas estão inventariados um total de 98 táxones, 16 endemismos da Madeira, 5 endemismos do arquipélago, 12 endemismos da Macaronésia, 43 espécies nativas e 22 invasoras que foram praticamente ignorados nesta EIA e fracamente amostrados no mesmo (ver gráfico abaixo).



Origem dos táxones inventariados nas parcelas de intervenção (n – Ocorre naturalmente nos arquipélagos Madeira e/ou Selvagens mas com distribuição não restrita à Macaronésia; i - Introduzido pelo homem, i.e. que não ocorre naturalmente; Mac – Endemismo dos arquipélagos da Madeira e/ou Selvagens e pelo menos um outro arquipélago da Macaronésia; M - Endemismo da Madeira e pelo menos um outro arquipélago da Madeira e/ou Selvagens; Mad - Endemismo da Ilha da Madeira). **Fonte: LIFE Fura-bardos, Ação A2, Relatório técnico com inventariação da flora das áreas do projeto - Ginjas, Terra Chã e Assumadouros, maio 2015.**

10. Preocupa-nos que, para além da área da pavimentação, a construção destes muros implique graves consequências para a biodiversidade local, destacando, por exemplo, aglomerados de líquenes, briófitos e pequenas plantas vasculares existentes na área e que foram alvo também de recuperação no decorrer do projeto. Todas estas práticas são inaceitáveis numa área protegida e esta atuação, vai contra todas as diretrizes comunitárias para a preservação de áreas protegidas.

Importa salientar que, quanto maior o alargamento da estrada existente, maiores os impactos diretos na vegetação existente, maior a propagação de invasoras (que entram em competição direta com as plantas nativas) e maior a barreira à dispersão e movimentação natural de invertebrados. **A metodologia implementada neste EIA continua a não fazer uma boa descrição da fauna e flora existentes no local e menospreza os efeitos fortemente negativos que poderão advir nas fases de construção e exploração da obra.**

11. No que concerne aos impactos no solo decorrente da pavimentação do caminho das Ginjas, demonstramos a nossa relutância às obras previstas para o local. A mobilização do solo será violenta, como citado ao longo do documento (com por exemplo, “profundidade mínima da vala de 1,0 metro”). Esta intervenção, em área protegida, exercerá incalculáveis impactos na edafofauna, banco de sementes e recursos hídricos associados. A compactação do solo afetará a infiltração de água, afetará a composição do solo e a sua qualidade, sem mencionar os impactos ecológicos nos invertebrados associados a este habitat. Relembramos que na Laurissilva existem mais de 500 espécies endémicas de invertebrados, distribuídas pelos moluscos, aracnídeos e insetos. Das 46 espécies de caracóis, 29 são endemismos madeirenses.

No Maciço Montanhoso da ilha da Madeira, a comunidade de artrópodes terrestres apresenta uma grande riqueza faunística, distribuída por uma grande variedade de grupos. A malacofauna sub-alpina, característica do Maciço Montanhoso da ilha da Madeira, é constituída por 45 espécies, 32 das quais endémicas e sendo 4 exclusivas desta área: *Leiostyla colvillei*, *Leiostyla heterodon*, *Caseolus calvus* e *Actinella armitageana*. Esta é uma fauna vulnerável, onde 84% das espécies contam da Lista Vermelha das Espécies Ameaçadas da IUCN (2011), de onde se destacam *Actinella obserata* e *Leiostyla cassida* assinaladas como criticamente ameaçadas.

Nenhum destes grupos foi devidamente amostrado neste estudo. Estas intervenções serão altamente prejudiciais não só para os solos, mas também para a componente geológica, para a paisagem e para a biodiversidade.

12. Além dos impactes diretos decorrentes da obra de construção, prevê-se que a utilização de cilindro vibrador possa vir a exercer novos impactos sobre a biodiversidade presente, tais como a trepidação, o barulho e o aumento da movimentação na área. Não são apresentadas medidas para minimizar estes impactos e não é apresentada uma calendarização que evite esta pressão em épocas mais sensíveis do ciclo reprodutor em aves, mamíferos ou invertebrados. A fraca amostragem (desenvolvida em 3 dias e com metodologias pouco representativas) e a não inclusão de grupos taxonómicos importantes (como os moluscos e os insetos) não poderá ser desculpa para uma apresentação de impactos pouco significativos (como o afirmam) para a biodiversidade.
13. Consideram que, durante a construção, a drenagem será feita para a linha de água sem considerar os impactos na fauna e flora ripícola, ecossistemas extremamente frágeis. As águas poluídas resultantes da obra, além de um possível maior volume de água que o

normal, alterará o regime da linha de água e poderá ter impactos nas espécies e ecossistemas aquícolas, não sendo considerados neste estudo estes grupos taxonómicos.

Relativamente às **ALTERNATIVAS AO PROJETO**, consideramos os seguintes pontos:

14. “A construção e pavimentação de 9,25 km de um troço da Estrada Regional ER 208, entre o sítio das Ginjas em São Vicente e o Paúl da Serra, tem como principal objectivo dotar esta infraestrutura rodoviária das características inerentes ao estatuto de Estrada Regional, oferecendo assim, perfeitas condições de segurança na sua circulação. Deste modo, a alternativa zero (ausência do projecto) ou eventualmente uma outra alternativa que não considere a adaptação do actual caminho ao estatuto de Estrada Regional, não seriam alternativas válidas, uma vez que não cumprem com o propósito fundamenta. (...) De qualquer modo, o cenário de não realização do projeto não se considerou pelo motivo de se tratar de uma beneficiação de um caminho existente, onde a fragmentação inicial do habitat já se deu, em que a sua intensificação, a potencial afetação direta de alguma vegetação contígua ao caminho existente se considerou ser marginal no contexto da Laurissilva na Ilha da Madeira e a afetação indireta (pressão do aumento da visitação) se considerou gerível (minimização) e uma oportunidade para a divulgação e sensibilização para a importância da Laurissilva (Valor Universal Excepcional)”.

A conversão de uma estrada de terra batida numa estrada regional não poderá ser um objetivo por si só numa área protegida (de reconhecido interesse conservacionista a nível mundial), sendo que a primeira das prioridades deverá ser sempre a conservação da natureza. A pavimentação de uma estrada é um meio para atingir determinados objetivos e não um objetivo em si. Os verdadeiros objetivos serão as alegadas melhorias da ligação entre localidades, do combate a incêndios e da utilização turística e educativa daquela área de Laurissilva, todas elas de necessidade insuficientemente fundamentada, como vimos. Por isso, sim, este EIA deveria ter incluído a alternativa zero. Se o tivesse feito, poderia ter concluído que a pavimentação da estrada das Ginjas não contribui significativamente para os verdadeiros objetivos e não justifica o impacte ambiental que causa. Poderia ainda ter concluído, que a alternativa zero (não pavimentação da estrada) é a mais eficaz e a menos onerosa para as finanças públicas. Poderia ter adicionado que os efeitos positivos da não pavimentação poderiam ser reforçados com ações de custo muito mais baixo, como o encerramento da estrada ao público e a manutenção das ações de restauro do habitat que foram realizadas no âmbito de projetos anteriores.

Por último, a justificação de que “a fragmentação inicial do habitat já se deu” não pode justificar o agravamento do impacte ambiental no local, quer através do alargamento da via existente, quer através da alteração das suas características, quer através do aumento de perturbação no local por maior afluência de pessoas. Mais uma vez, a análise do EIA baseia-se numa interpretação pessoal e subjetiva, não sendo o que se pretende de um EIA onde deverá imperar o conhecimento técnico e científico. Usando do conhecimento técnico e científico o EIA deveria ter concluído pela alternativa zero e pela mitigação dos danos já causados com a abertura da estrada, e não o seu agravamento. Poderia ter recomendando o seu encerramento completo ao público, por exemplo.

15. De qualquer modo, e acima de tudo, é ilegal não avaliar alternativas ao traçado deste projeto, por violação do artigo 6º da Diretiva Habitats. O artigo 6º obriga a avaliação de alternativas, incluído a alternativa zero (não execução do projeto) para todos os projetos que afetem a Rede Natura 2000.

16. Dado o enfoque do estudo no reconhecimento da importância da conservação deste habitat e da necessidade de aumentar a resiliência do mesmo a incêndios e eventos climáticos extremos relacionados com as aluviões, propomos como alternativa zero, a recuperação das margens da estrada com vegetação nativa, reduzindo-a à passagem pedonal de caminhantes, através da colocação de cancelas que impeçam o acesso automóvel não autorizado, revertendo o impacto nefasto que esta estrada tem vindo a ter após a sua construção, afetando habitats e o equilíbrio hidrológico do local.

No ponto **CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA** destacamos várias questões:

17. Consideram que a “A rosa-dos-ventos da ilha da Madeira (2018) revela uma forte dominância na frequência e na intensidade, dos rumos de Norte para Sul pelo que no caso presente todas as emissões serão essencialmente projetadas para os quadrantes de Sul onde não existe qualquer tipo de aglomerado urbano”, descurando os impactes na biodiversidade, como por exemplo, na polinização, na fotossíntese, na evapotranspiração, entre outros.
18. A inventariação das espécies “foi efetuada (com base na) listagem das espécies de ocorrência potencial, sendo consideradas como de ocorrência potencial na área de estudo as espécies de mamofauna, avifauna e herpetofauna referenciadas para a quadrícula UTM 10x10km na qual se insere a área de estudo”. A metodologia adotada revela grande falta de rigor técnico e científico e, dada a importância e impacto desta intervenção, é manifestamente insuficiente para as conclusões que aponta.
19. Após apontada a grave falha de não inclusão da malacofauna e entomofauna no primeiro estudo particularmente relevante devido ao facto da estrada constituir uma barreira geográfica à dispersão e ecologia destas espécies (relembramos que, após o pedido da autoridade de AIA para se fundamentar a não inclusão no EIA destes dois grupos de animais, as justificações dadas foram o elevado custo financeiro e a maior morosidade desse estudo e a crença do autor (não fundamentada em factos) de que essas espécies não seriam afetadas. Salientamos que a exclusão destes grupos taxonómicos da AIA sem qualquer fundamento é uma falha grave e uma ilegalidade deste processo), estes grupos animais não foram alvo de estudos acessórios, limitando a referência à consulta bibliográfica sem amostragem no local.
20. “Os trabalhos de campo efetuaram-se entre 31 de Julho e 2 de Agosto de 2019 e tiveram como objetivo a identificação das espécies de fauna e flora ocorrentes na área de estudo”. Parece-nos que três dias de trabalho de campo para amostragem de todas as espécies florísticas e faunísticas é mais uma insuficiência grave deste EIA.

Os censos de aves deverão contemplar diferentes épocas fenológicas, de modo a avaliar adequadamente a situação das populações reprodutoras. A época selecionada para o trabalho de campo não é a recomendada visto algumas destas espécies não estarem presentes na área por serem maioritariamente estivais reprodutoras (ex. andorinhão-da-serra *Apus unicolor*) ou por realizarem movimentos dispersivos (ex. fura-bardos *Accipiter nisus granti* e manta *Buteo buteo harterti*). Acresce o facto de a metodologia ser baseada em transetos (não são indicados quantos, onde e em que horário) e num único ponto de escutas, não sendo adequada para amostragem de aves de rapinas/planadoras e de outras com hábitos crepusculares (como a galinhola *Scolopax rusticola*) ou noturnos como as aves marinhas.

21. “Considerou-se como área de estudo, a área proposta para o projeto de reabilitação do caminho florestal de Ginjas e uma zona tampão de 50 m em seu redor”, menosprezando que os potenciais efeitos desta intervenção fazem-se sentir além dos 50 m definidos. Estas amostragem baseou-se numa área já “artificializada” de estrada, influenciada já pela introdução de algumas invasoras, descurando-se a real amostragem representativa da área protegida.
22. É referido que “Foram efetuados levantamentos botânicos em diferentes tipos de habitats e prospeção de espécies com interesse conservacionista”. No entanto, o EIA carece de informação relativa à metodologia implementada (tamanho dos transectos; pontos de amostragem, quadrados de vegetação?). A inventariação da flora nunca deverá resultar de uma observação direta sem rigor e metodologia científica e o “interesse conservacionista” deverá seguir um critério de classificação da IUCN.
23. Ao longo do documento são encontradas referencia antagónicas relativamente à taxa de endemismos na flora. Se por um lado “É de assinalar a presença de um elenco algo pobre (abaixo do expetável) em elementos endémicos da Madeira”, noutra parte do texto refere que “O elevado número de endemismos presentes na área de estudo reflete também o valor ecológico da mesma, apesar de ter estado sujeita a um considerável grau de perturbação antrópica”. É ainda referido que este baixo número é “decorrente do grau de intervenção que tem decorrido na área de estudo ao longo dos séculos e décadas”, sendo incongruente com esta tentativa de construir uma estrada que aumentará este impacto sobre a vegetação endémica. O próprio estudo reforça que a “culpa” do estado de degradação são as intervenções na área.
- De acordo com os dados do projeto LIFE Fura-bardos, a flora presente na área corresponde a 44% de espécies nativas, 34% de endemismos e 22% de invasoras. Esta percentagem de endemismos não pode ser considerada baixa. Baixa e insuficiente é a qualidade deste EIA no que diz respeito à caracterização da situação de referência.
24. Após nota anterior no âmbito da primeira consulta pública, o novo EIA refere intervenções ao nível da recuperação do habitat desenvolvidas, entre 2013 e 2017, ao abrigo do projeto LIFE Fura-bardos. No entanto, importa ressaltar a existência de um plano Pós-LIFE através do qual a manutenção destas áreas é obrigatória e os trabalhos de conservação deverão ser mantidos – além do compromisso ambiental, uma obrigatoriedade da aplicação dos fundos comunitários.
25. No que concerne às invasoras, o estudo é claro em afirmar que a construção da estrada contribui para a sua disseminação “É a presença abundante e regular destas espécies na área de estudo (que decresce à medida que a altitude aumenta) que contribui para a descaracterização da vegetação nativa outrora presente nesta área. A presença desta vegetação exótica (por vezes invasora) e ornamental, devido fundamentalmente à atividade agrícola, ao uso da via (e sua envolvente) e às operações de manutenção desta via contribuíram para a expansão destas espécies exóticas, originando a redução da integridade e da autenticidade da floresta nativa, nomeadamente na Floresta Tipo II.”
26. É de salientar a falta de rigor científico e conhecimento local e ecológico das espécies presentes.

É referido que “O aderno (*Heberdenia excelsa*) foi muito pontualmente observado na área de estudo, na área de floresta de Laurissilva (da qual é uma espécie característica), não junto à berma ou taludes do caminho existente, mas mais para o interior da floresta”. Esta afirmação volta a reafirmar o quão as estradas são fraturantes aos habitats e também que a

simples metodologia aplicada de realização de transetos para descrever a área é manifestamente insuficiente.

É referido que existe “um certo grau de descaracterização da Laurissilva junto ao caminho (que corresponde à área de estudo), ilustrado na presença de diversas espécies exóticas (algumas invasoras), na reduzida presença do til e de outras espécies típicas da Laurissilva” e que “o estrato arbóreo é pouco representativo podendo ocorrer urzes arbóreas (*Erica platycodon* e *E. arborea*), a faia, o folhado e o loureiro, e de forma muito pontual o pinheiro-bravo ou o castanheiro, geralmente com portes bastante inferiores aos encontrados na área de Floresta Tipo II contígua”. O autor ignora que a reduzida presença de til e outras espécies arbóreas deve-se ao facto de esta ser uma floresta de transição que ainda não atingiu o seu clímax, ou seja, as plantas naturais deste patamar fitossociológico são urzes, faias e outras plantas do substrato arbustivo. Não esquecer, porém, que as zonas mais altas deste caminho encontram-se na Zona Especial de Conservação do Maciço Montanhoso Central, caracterizado por espécies de altitude e carácter arbustivo e herbáceo.

27. O estudo elenca atividades que apoiam a NÃO construção da estrada, já salientadas pela IUCN, como as principais ameaçadas da Laurissilva: “Importa, assim realçar que o valor ecológico, a integridade e a autenticidade da Laurissilva na área de estudo (caminho e sua envolvente imediata) tem vindo a reduzir-se significativamente, ao longo das últimas décadas, devido às operações de manutenção da via, à proliferação de espécies exóticas invasoras e a algumas atividades humanas (agrícolas e florestais).”
28. Uma vez mais, é referido que, “Dada a tipologia de projeto em apreço, a beneficiação de um caminho existente considerou a componente faunística menos relevante para a caracterização da situação atual, atendendo a que se prevê que esta componente seja também a menos afetada com o projeto, quando comparada com a componente da flora e dos habitats”. Esta constatação não tem fundamento, uma vez que não foram devidamente estudados todos os grupos da fauna, incluído alguns com elevado grau de endemismos e de sensibilidade às estradas como barreiras ecológicas.
29. No que respeita à caracterização faunística, o estudo refere que “A fauna vertebrada da ilha da Madeira é, porém, baixo a moderadamente diversa” e “O número de espécies de aves confirmado foi, contudo, relativamente baixo, 16 espécies”. Tal é exepetável em ilhas, sendo que a importância dos ecossistemas insulares não deverá ser medida em número de espécies presentes, mas na riqueza e adaptação das espécies presentes, com especial atenção para subespécies endémicas da Madeira e Macaronésia. Menos espécies, mas mais especializadas e, muitas vezes, únicas no mundo.
30. Relativamente à avifauna, o EIA revela graves lacunas de conhecimento, elencando um conjunto de espécies potenciais para o local e algumas confirmações de presença no local.

De acordo com a IUCN, todas as espécies observadas na área de estudo apresentam estatuto de conservação Pouco Preocupante – LC. No entanto, o seu estatuto, de acordo com o Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal (Cabral *et al.*, 2006), é variável desde a categoria Pouco Preocupante até Vulnerável, como é o caso da galinhola, o pombo-trocaz e o cigarrinho. O estudo carece de informação relativa à utilização da área por parte do grupo das aves, sabendo-se que, quer a ZPE/ZEC Laurissilva, quer a ZEC Maciço Montanhoso Central, são locais de elevada importância para espécies nidificantes e migradoras.
31. Relativamente aos grupos dos morcegos, o estudo refere que “A área do projeto contígua ao caminho existente não constitui um habitat de abrigo, alimentação ou reprodução atrativo para a fauna, preferindo esta áreas mais interiores da floresta”. A metodologia seguida não

permite tal afirmação e, de acordo com a sua ecologia, os morcegos constroem os seus abrigos em casas devolutas e ruínas (como por exemplo, a Casa do Caramujo integrada na área de projeto ou até em grutas como os canais de lava identificados no atual EIA como ocorrentes no local). Com uma alimentação baseada em insetos, os morcegos podem utilizar esta área para alimentação, sendo recomendável desenvolver metodologia para identificar a presença destas espécies no local (não esquecer que os morcegos são espécies prioritárias para conservação ao abrigo de diversas diretivas europeias (Diretiva Habitats, EUROBATS e outras convenções).

32. Por último, é importante referir que não foram consideradas, na situação de referência, as intervenções de conservação ao nível de controlo de invasoras e reflorestação com nativas ao abrigo do projeto LIFE Fura-bardos, para as quais existe um compromisso firmado entre todos os parceiros do projeto, nos quais se incluem a Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas ao abrigo do Plano de Ação do Fura-bardos - Action Plan for the Macaronesian Sparrowhawk *Accipiter nisus granti* in the European Union (2017-2022) (disponível em <http://www.trackingactionplans.org/SAPTT/downloadDocuments/openDocument?idDocument=56>) e Plano Pós-LIFE (relatório final do Projeto LIFE “Conservação do Fura-bardos e habitat de Laurissilva, na ilha da Madeira” disponível em http://life-furabardos.spea.pt/fotos/editor2/final_report_life12natpt000402.pdf).

Quanto à **AVALIAÇÃO DOS POTENCIAIS IMPACTES DO PROJECTO E DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS DE MITIGAÇÃO** ressaltamos o seguinte:

33. Para a fauna e flora, na fase de construção e exploração do projeto, os impactes previstos são considerados de significância Baixa a Muito Alta.
- Na fase de construção do projeto, são referidas “atividades de desmatção”, “destruição do coberto vegetal”, “A destruição da flora (...) afetará também endemismos”, “Redução das funções vitais (acumulação de poeiras)”, “Derrames”, “Instalação de estaleiros” e “Proliferação de espécies exóticas invasoras”.
- Na fase de exploração do projeto é mencionada a “Perturbação e Ruído”, “Atropelamento da Fauna”, “Aumento da presença de pessoas pode provocar degradação dos valores naturais”.
34. Quanto aos impactes “Destruição do Coberto Vegetal”, “Fragmentação do Habitat”, “Redução das funções vitais (acumulação de poeiras)” e “Proliferação de espécies exóticas invasoras”, estes deverão ser também previstos para a fase de exploração do projeto, visto a destruição da floresta ter implicações ecológicas graves na biologia e ecologia de um conjunto alargados de grupos taxonómicos (ver notas anteriores).
35. Com base no registos de ocorrência de, pelo menos, 16 espécies na área de projeto (um total de 25 espécies, se considerarmos a distribuição potencial das mesmas e que, devido à metodologia adotada não foram detetadas), muitas delas com nidificação provável (Equipa Atlas, 2013) e valor conservacionista (cigarrinho e galinhola), o EIA deverá considerar o impacte decorrente da perda de habitat de nidificação, de alimentação ou de abrigo para as aves, durante a fase de construção e em toda a área de construção, englobando os biótopos identificados.
36. Como consequência da movimentação de máquinas, veículos e pessoas, tanto na fase de construção como na fase de exploração, é apenas referido o **potencial atropelamento da**

fauna com menor mobilidade, como os répteis, mamíferos e anfíbios. De igual modo, o impacto de atropelamento em relação à avifauna deverá ser considerado no EIA, dados os hábitos comportamentais de algumas espécies junto ao solo, como o corre-caminhos, perdiz, codorniz e galinhola.

37. O impacto da **perturbação na avifauna devido ao ruído e aumento da presença humana**, quer na fase de construção como na de exploração, é pouco considerado, ignorando o impacto possível em espécies mais sensíveis presentes e presentes na área. Importa ressaltar que nas imediações deste caminho existem vários parques eólicos, existindo já degradação e perturbação. O impacto cumulativo destes empreendimentos e do seu funcionamento nos elementos naturais desta área de Rede Natura 2000 está claramente subestimado, devendo, no nosso entender, ser devidamente valorizado.
38. Ao nível da flora é referido que “No que diz respeito à afetação das espécies com estatuto de proteção (massaroco, erva-redonda e feto-grande), estas consistem em espécies que são de ocorrência regular na área de estudo e na vertente norte da ilha da Madeira, pelo que se pode considerar a redução dos seus efetivos na berma do atual caminho um impacto negativo, direto, certo, permanente, de magnitude reduzida e pouco significativo.” O EIA ignora outras tantas espécies de moluscos, artrópodes, morcegos e aves que sofrerão impactos negativos decorrentes desta obra.
- Não obstante a referência a estas 3 espécies, existem outras espécies que deveriam ser elencadas. Uma fraca amostragem não pode ser justificativa da não presença de determinadas espécies, e muito menos da ausência de impacto nas populações dessas espécies. As conclusões obtidas com base nesta fraca amostragem e consulta bibliográfica colocarão em causa espécies e habitats importantes para a região e protegidas ao abrigo de várias diretivas europeias.
39. Na componente habitat/vegetação, como medida de minimização é referido que “Pela afetação, concretamente a necessidade de corte, de cada exemplar de espécie arbórea nativa da Laurissilva, haverá lugar a uma compensação com a plantação em triplo (3 exemplares) de espécies arbóreas nativas da Laurissilva”, não sendo especificado o local para a sua plantação e as condições da mesma. Sendo que a maior parte da vegetação ao longo da estrada é de porte arbustivo, prevemos que haja um desmatamento sem compensação.
40. Prevê-se a criação de uma barreira para proteção “da mancha de líquenes brancos (previsivelmente do género *Stereocaulon* sp.) ao km 5+100 (uma extensão com início ao km 5+025 e *terminus* ao km 5+175)”. Uma barreira dificilmente terá o impacto necessário e desejado para proteger este local. É sabido que os líquenes são bioindicadores da qualidade do ar e, além dos impactos diretos na construção, uma maior circulação de veículos e pessoas poderá fazer com que estas espécies desapareçam do local.
41. Dado o carácter sensível da área (área de Parque Natural, ZPE e ZEC), a presença de avifauna com relevância ecológica e a ocorrência de outras espécies com este habitat preferencial de nidificação, recomenda-se que a fase de construção do projeto não deva ocorrer entre fevereiro e julho, época de reprodução para a generalidade da avifauna inventariada e altura de maior atividade das aves, evitando assim, *a priori*, a perturbação e impacte nos efetivos populacionais das comunidades de aves presentes.
42. Quanto à monitorização da avifauna prevista nas medidas de mitigação, para as fases de construção e de exploração, adverte-se a sua adequação às comunidades de aves presentes, contemplando censos de aves em geral, censos de rapinas diurnas e prospeção

de cadáveres ao longo de todas as épocas. Recomenda-se também a realização de monitorização adaptada à espécie galinhola, visto ter registado mortalidade nos parques eólicos envolventes e devido ao seu valor conservacionista.

43. Riscos de Incêndio acrescido e efeitos de fragmentação são impactos fortes, significativos e indevidamente avaliados para a flora e fauna. Não obstante a existência de um caminho em terra batida, o acentuar da fragmentação deste habitat florestal pristino proveniente da construção de uma estrada é uma das maiores ameaças à sua conservação, como referido em inúmeros estudos. O próprio relatório da UNESCO 2020 Conservation Outlook Assessment para a Laurissilva da Madeira valida esta afirmação, colocando sérias questões sobre a possibilidade deste caminho aumentar, inclusivamente, o risco de incêndio (ver pág. 5 e 6 do relatório UNESCO, disponível em <https://worldheritageoutlook.iucn.org/explore-sites/wdpaid/198300>).

Como referido “O atual caminho existente representa já uma fragmentação do habitat florestal ao longo da encosta, provocando o efeito de orla na vegetação em cada lado da rodovia. E dando condições à colonização e proliferação de espécies mais generalistas e a diversas espécies exóticas invasoras. A beneficiação do caminho existente provocará a intensificação da fragmentação do habitat florestal, devido à pavimentação e alargamentos da via, porém, de pequena face à situação existente; considera-se este impacte negativo, direto, certo, permanente, de magnitude reduzida e pouco significativo para a floresta.” Mais uma vez, e dado todo o conhecimento existente, a avaliação do impacto desta obra num habitat de reconhecida importância ecológica nunca poderá ser considerado de “magnitude reduzida e pouco significativo para a floresta”.

Considerações finais

Trata-se de um projeto dentro da Rede Natura 2000, que afeta várias áreas classificadas no âmbito das diretivas Aves e Habitats. No que concerne aos OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO, DESCRIÇÃO DO PROJETO, CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA e AVALIAÇÃO DOS POTENCIAIS IMPACTES DO PROJECTO E DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS DE MITIGAÇÃO, a SPEA entende que **o EIA apresentado apresenta ilegalidades, falhas técnicas muito graves, falta de rigor científico e uma tentativa grosseira para ocultar a fiel caracterização do estado atual do ambiente na área do projeto**, a identificação dos impactes e as eventuais medidas de mitigação e compensação, ajustados à situação real da área de estudo.

O Projeto Caminho das Ginjas – Paul da Serra situa-se dentro do Rede Natura 2000 e atravessa áreas de habitats prioritários e de ocorrência de espécies prioritárias. Por isso, tem obrigatoriamente de ser alvo de um processo de AIA que cumpra rigorosamente o estipulado na Lei. No entanto, o EIA atualmente em consulta pública não cumpre os seguintes requisitos legais:

- Não demonstra, nem fundamenta a necessidade do projeto;
- Não estuda, nem compara alternativas ao projeto, e nem inclui a alternativa zero, como exige a diretiva Habitats para projetos que afetam da Rede Natura 2000;
- Não caracteriza adequadamente a situação de referência no que diz respeito à flora e fauna protegida e prioritária no âmbito das diretivas Aves e Habitats. Não efetuou os investimentos suficientes em recolha de informação na área do projeto e de grupos da fauna prioritários, como os insetos e os gastrópodes terrestres;

- Não foram tidos em conta nem o trabalho, nem o investimento em restauro dos habitats e das espécies ameaçadas que foram desenvolvidos anteriormente na área do projeto, financiados com dinheiros públicos;
- Não foram identificados, nem corretamente avaliados, os impactos sobre as espécies e habitats prioritários, nem foram devidamente avaliados os impactos cumulativos desta construção com outras infraestruturas no local, como são os parques eólicos na envolvente;
- Como consequência direta da insuficiente caracterização da situação de referência (situação não corrigida na segunda versão do EIA) e deficiente identificação de impactos ambientais, também não foram indicadas medidas de minimização, compensação e monitorização adequadas e suficientes para cumprir com as garantias exigidas pelo artigo 6º da Diretiva Habitats na salvaguarda na Rede Natura 2000.

Com base nos factos elencados, a **SPEA considera que este EIA deve receber uma Declaração de Impacte Ambiental desfavorável**. Para além da DIA desfavorável, a SPEA considera que o projeto de pavimentação da estrada das Ginjas deve ser abandonado, por não ser necessário e não ter qualquer justificação socioeconómica e muito menos ambiental. Dada a fragmentação do habitat já existente com o caminho atual, reforçamos a necessidade de encerrar a estrada ao trânsito automóvel não autorizado e reforçar a manutenção das ações de restauro ecológico realizadas na áreas em anos recentes, contribuindo de forma ativa na recuperação deste habitat.

A SPEA reserva-se o direito de alterar a sua posição na presença de novos factos ou informações relevantes.

Com os melhores cumprimentos,

Domingos Leitão

Diretor Executivo