



JORNAL OFICIAL

Quarta-feira, 13 de novembro de 2024

I

Série

Número 183

5.º Suplemento

Sumário

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
Decreto Regulamentar Regional n.º 8/2024/M

Estabelece o regime jurídico do Sistema de Incentivos à Descarbonização dos Transportes Terrestres na Região Autónoma da Madeira, designado por "DESCARBONIZAR_RAM".

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira
n.º 21/2024/M

Recomenda ao Governo da República a colocação de mais meios aéreos para a proteção civil da Região Autónoma da Madeira.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira
n.º 22/2024/M

Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei - pela responsabilização do Estado na alocação de meios aéreos de combate a incêndios rurais e de busca e salvamento terrestre, durante todo o ano, na Região Autónoma da Madeira.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**Decreto Regulamentar Regional n.º 8/2024/M**

de 11 de novembro

Sumário:

Estabelece o regime jurídico do Sistema de Incentivos à Descarbonização dos Transportes Terrestres na Região Autónoma da Madeira, designado por "DESCARBONIZAR_RAM".

Texto:

Estabelece o regime jurídico do Sistema de Incentivos à Descarbonização dos Transportes Terrestres na Região Autónoma da Madeira, designado por "DESCARBONIZAR_RAM"

A União Europeia definiu como objetivo alcançar a neutralidade climática até 2050 e, até 2030, reduzir pelo menos em 55 % as emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) em comparação com 1990.

Para alcançar estas metas, torna-se necessário implementar medidas transversais a todos os setores económicos, que promovam reduções significativas de GEE.

O setor dos transportes terrestres, em particular o transporte individual e coletivo de passageiros, sendo um dos principais consumidores de energia fóssil, exercendo por isso uma pressão significativa sobre a qualidade do ambiente, terá, necessariamente, de fazer parte do esforço de descarbonização.

Conscientes da exigência desta tarefa, a Região Autónoma da Madeira mantém o foco na transição para uma mobilidade ambientalmente mais sustentável, quer na Madeira, quer no Porto Santo, continuando a implementar várias iniciativas nesse sentido.

O Mecanismo de Recuperação e Resiliência, onde se enquadra o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), criado pelo Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, ajustado pelo Regulamento (UE) 2023/435, de 27 de fevereiro de 2023, no que se refere aos capítulos REPowerEU dos PRR, constitui-se como um importante instrumento de financiamento dos investimentos necessários à neutralidade climática.

É no âmbito deste instrumento de financiamento comunitário que surge o projeto de investimento designado de "RP-C21-i13-RAM - Descarbonização dos Transportes", que inclui o apoio à aquisição de autocarros limpos, elétricos e/ou a hidrogénio, afetos ao transporte público rodoviário ou serviços turísticos, à aquisição de postos de carregamento/abastecimento para autocarros limpos e ao abate de veículos substituídos através da aquisição de veículos elétricos.

Dada a relevância de incentivar o transporte coletivo de passageiros ambientalmente sustentável, é assumida como prioritária a aquisição de autocarros limpos afetos a este tipo de transporte e respetivos postos de carregamento.

Estes apoios têm como âmbito territorial a Região Autónoma da Madeira, podem ser atribuídos a entidades públicas ou privadas e a pessoas particulares com domicílio fiscal ou residência na Região Autónoma da Madeira, podendo equivaler a 100 % do valor global elegível, sem prejuízo dos limites definidos em sede de regulamentação específica.

Este financiamento público respeita as obrigações decorrentes do regime de minimis, aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 2023/2831, de 13 de dezembro de 2023, bem como do regime de auxílios de Estado que resulta do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, na sua atual redação, em particular ao abrigo dos capítulos i e ii, e dos artigos 36.º-A e 36.º-B, materializando, em concatenação com o aviso de abertura de concurso a lançar um procedimento de concurso competitivo, com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios.

Assim:

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira decreta, ao abrigo da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º, do n.º 1 do artigo 228.º e do n.º 1 do artigo 232.º da Constituição da República Portuguesa, e da alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º, da alínea l) do artigo 40.º e do n.º 1 do artigo 41.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, revisto e alterado pelas Leis n.ºs 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, o seguinte:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS****Artigo 1.º
Objeto**

- 1 - O presente diploma estabelece o regime jurídico do Sistema de Incentivos à Descarbonização dos Transportes Terrestres na Região Autónoma da Madeira, adiante designado por "DESCARBONIZAR_RAM".
- 2 - O sistema de incentivos a que se refere o número anterior destina-se à aquisição de:
 - a) Autocarros limpos afetos ao transporte público regular de passageiros ou a serviços turísticos na Região Autónoma da Madeira (RAM);
 - b) Postos de carregamento/abastecimento para autocarros limpos na RAM;
 - c) Veículos 100 % elétricos desde que substituam outro veículo poluente abatido, propriedade de beneficiários com residência ou domicílio fiscal na RAM.

Artigo 2.º
Âmbito territorial

O DESCARBONIZA_RAM é um investimento aplicável exclusivamente no território da RAM.

Artigo 3.º
Entidade gestora

A entidade gestora do DESCARBONIZAR_RAM é a Direção Regional de Transportes e da Mobilidade Terrestre, adiante designada por DRTMT, ou outra entidade que lhe suceda, competindo-lhe, designadamente, proceder à publicitação de avisos de abertura de concurso, à seleção das operações a aprovar e os organismos executores beneficiários, formalizar os pedidos de pagamento junto do Instituto de Desenvolvimento Regional, IP-RAM, apurar e transferir os apoios a pagar aos organismos executores beneficiários, e acompanhar e monitorizar a sua adequada utilização.

Artigo 4.º
Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) "Autocarro limpo", veículo novo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do RGIC (elétrico ou a hidrogénio), e homologado exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3 a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, na sua redação atual, cumprindo com os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, com a finalidade de ser utilizado no serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros;
- b) "Empresa", qualquer entidade que, independentemente da sua forma jurídica, exerce uma atividade económica, através da disponibilização, com ou sem remuneração, de bens ou serviços no mercado;
- c) "Empresa em dificuldade", empresa relativamente à qual se verifica, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:
 - i) Se se tratar de uma empresa de responsabilidade limitada, quando mais de metade do seu capital social tenha desaparecido devido a perdas acumuladas; trata-se do caso em que a dedução das perdas acumuladas das reservas (e todos os outros elementos geralmente considerados como uma parte dos fundos próprios da empresa) conduz a um montante cumulado negativo que excede metade do capital social subscrito;
 - ii) Se se tratar de uma empresa em que pelo menos alguns sócios tenham responsabilidade ilimitada relativamente às dívidas da empresa, quando mais de metade do seu capital, conforme indicado na contabilidade da empresa, tiver desaparecido devido às perdas acumuladas;
 - iii) Quando a empresa for objeto de um processo coletivo de insolvência ou preencher, de acordo com o respetivo direito nacional, os critérios para ser submetida a um processo coletivo de insolvência a pedido dos seus credores;
 - iv) Sempre que uma empresa tiver recebido um auxílio de emergência e ainda não tiver reembolsado o empréstimo ou terminado a garantia, ou tiver recebido um auxílio à reestruturação e ainda estiver sujeita a um plano de reestruturação;
 - v) Se se tratar de uma empresa que não é uma PME e onde, nos dois últimos anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5, e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0.
- d) "Infraestruturas de carregamento", infraestruturas fixas ou móveis que fornecem eletricidade a veículos;
- e) "Infraestruturas de reabastecimento", infraestruturas fixas ou móveis que fornecem hidrogénio a veículos;
- f) "Início dos trabalhos", quer o início dos trabalhos de construção relacionados com o investimento, quer o primeiro compromisso firme de encomenda de equipamentos ou qualquer outro compromisso que torne o investimento irreversível, consoante o que acontecer primeiro; a compra de terrenos e os trabalhos preparatórios, como a obtenção de licenças e a realização de estudos de viabilidade, não são considerados início dos trabalhos; no caso de aquisições, por "início dos trabalhos" entende-se o momento da aquisição dos ativos diretamente ligados ao estabelecimento adquirido;
- g) "PME", as micro, pequenas e médias empresas na aceção da Recomendação 2003/361/CE, da Comissão Europeia, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequena e média empresa e com a certificação eletrónica, prevista no Decreto-Lei n.º 372/2007, de 6 de novembro, na sua redação atual;
- h) "Procedimento de concurso competitivo", um procedimento de concurso não discriminatório que prevê a participação de um número suficiente de empresas e no qual os auxílios são concedidos com base quer na proposta inicial apresentada pelo proponente quer num preço de equilíbrio; além disso, o orçamento ou volume relacionado com processo de concurso é um condicionalismo vinculativo conducente a uma situação em que nem todos os proponentes podem beneficiar de auxílio;
- i) "Veículos automóveis", os automóveis ligeiros e pesados de passageiros e mercadorias;
- j) "Veículo em fim de vida", os veículos considerados resíduos nos termos do Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, na sua atual redação, que estabelece o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, e do Decreto n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua atual redação, que estabelece o regime jurídico a que fica sujeita a gestão dos fluxos específicos de resíduos, ou aqueles que apresentando condições para circulação tenham idade igual ou superior a 10 anos.

CAPÍTULO II
ATRIBUIÇÃO DE APOIOArtigo 5.º
Beneficiários

- 1 - São beneficiários do DESCARBONIZAR_RAM:
 - a) Entidades públicas ou privadas de qualquer natureza e sob qualquer forma jurídica;
 - b) Pessoas singulares.
- 2 - As entidades beneficiárias mencionadas no número anterior devem ter residência ou domicílio fiscal na RAM, comprovado através da apresentação de certidão emitida para o efeito pela Autoridade Tributária e Assuntos Fiscais da Região Autónoma da Madeira (AT-RAM).
- 3 - São ainda considerados residentes na RAM as pessoas singulares que ali tenham o seu principal centro de interesses, considerando-se como tal o lugar determinável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 17.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares.
- 4 - Considera-se ainda que têm domicílio fiscal na RAM todas as pessoas coletivas que tenham sede ou direção efetiva naquele território e que neste, comprovadamente, obtenham a maior parte dos seus rendimentos.

Artigo 6.º
Tipologias de projetos

São suscetíveis de financiamento as seguintes tipologias de projetos:

- a) Subprojecto 1 - Aquisição de autocarros limpos:
 - i) Autocarros 100 % elétricos;
 - ii) Autocarros a hidrogénio;
- b) Subprojecto 2 - Aquisição de postos de carregamento, incluindo:
 - i) Infraestruturas;
 - ii) Projetos de arquitetura/engenharia relacionados com as intervenções a realizar;
 - iii) Empreitadas e despesas relativas à fiscalização ou assessoria à fiscalização;
- c) Subprojecto 3 - Aquisição de veículos elétricos, de acordo com as categorias socioeconómicas, desde que substituam veículos poluentes abatidos.

Artigo 7.º
Requisitos gerais de elegibilidade dos projetos

- 1 - Os projetos devem cumprir os seguintes requisitos gerais de elegibilidade:
 - a) Promover o transporte coletivo de passageiros ou serviços turísticos exclusivamente na RAM, recorrendo à utilização de veículos limpos que não darão origem a emissões significativas de gases de efeito estufa (GEE) nem a um aumento significativo das emissões poluentes;
 - b) Promover a mobilidade elétrica eliminando da circulação veículos de maior idade e mais poluentes exclusivamente na RAM, substituindo-os por outros mais limpos que não darão origem a emissões significativas de GEE, nem das emissões poluentes;
 - c) Destinar-se, exclusivamente, à concretização do investimento contratualizado entre o IDR, IP-RAM e a Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas (SREI)/DRTMT, devendo estar em conformidade com o texto do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) aprovado e com as regras de elegibilidade da Orientação Técnica Específica n.º 01/C21-i13-RAM/2024, do investimento RP-C21-i13-RAM-Descarbonização dos Transportes.
- 2 - Para cada projeto são elegíveis as despesas realizadas e efetivamente pagas, excluindo o imposto sobre o valor acrescentado (IVA), a definir em sede de regulamentação, entre 1 de fevereiro de 2022 e 30 de junho de 2026, suportadas por documento contabilístico legalmente aceite.

Artigo 8.º
Formalização e análise das candidaturas

- 1 - As candidaturas devem ser submetidas através de formulário eletrónico, disponível no Balcão dos Fundos.
- 2 - As candidaturas que não cumpram os requisitos definidos no presente diploma e respetiva regulamentação específica são anuladas/reprovadas.
- 3 - A apresentação das candidaturas pressupõe a aceitação integral e sem reservas, pelos candidatos, das regras do presente diploma e sua regulamentação.
- 4 - As candidaturas são analisadas por ordem de entrada, e selecionadas de acordo com os requisitos definidos no presente diploma e na sua regulamentação específica, até ao limite da dotação orçamental a estabelecer em sede de regulamentação.

- 5 - Na seleção das candidaturas assume prioridade a aquisição de autocarros limpos afetos ao transporte público rodoviário regular de passageiros e respetivos postos de carregamento.

Artigo 9.º
Apoio financeiro

- 1 - O apoio financeiro a conceder reveste a forma de subvenção não reembolsável, correspondente a 100 % do valor global elegível, sujeito ao limite definido em sede de regulamentação.
- 2 - A concessão do apoio financeiro é formalizada com a aceitação do Termo de Aceitação, mediante a sua confirmação eletrónica no portal, documento contratual simplificado, o qual assume a natureza jurídica de um contrato escrito.
- 3 - É proibida a acumulação do incentivo para as mesmas despesas elegíveis com outros de natureza similar, previstos em diplomas regionais ou nacionais, exceto aqueles que revistam natureza puramente fiscal.
- 4 - O pagamento do apoio aprovado é efetuado por transferência bancária para a conta (IBAN) da entidade beneficiária elegível, de acordo com a metodologia a definir em sede de regulamentação.
- 5 - A realização do pagamento aos beneficiários elegíveis depende da verificação das seguintes condições cumulativas:
 - a) Existência de disponibilidade de tesouraria;
 - b) Existência de situação contributiva e tributária regularizada dos beneficiários;
 - c) Existência de regular situação perante os fundos europeus;
 - d) Existência de regular situação perante a entidade gestora do incentivo;
 - e) Inexistência de decisão de suspensão de pagamentos.
- 6 - O pagamento do apoio pode ser suspenso até à regularização ou à tomada de decisão decorrente da análise da situação subjacente, quando aplicável, e com os seguintes fundamentos:
 - a) Falta de comprovação de situação regularizada a que se refere o número anterior, bem como de restituições no âmbito dos financiamentos;
 - b) Existência de deficiências no processo comprovativo da execução do investimento, designadamente de natureza contabilística ou técnica, quando aplicável;
 - c) Não envio no prazo determinado de elementos solicitados, salvo se for aceite a justificação que venha, eventualmente, a ser apresentada pelo beneficiário;
 - d) Alteração de conta bancária do beneficiário elegível, sem comunicação prévia à entidade gestora;
 - e) Superveniência das situações decorrentes de averiguações promovidas por autoridades administrativas sustentadas em factos cuja gravidade indicie ilicitude criminal, envolvendo a utilização indevida dos apoios concedidos ou o desvirtuamento da candidatura.

Artigo 10.º
Obrigações gerais dos beneficiários

Constituem obrigações dos organismos executores beneficiários ("beneficiários"):

- a) Executar as operações nos termos e condições aprovadas;
- b) Permitir o acesso aos locais de realização das operações e àqueles onde se encontrem os elementos e documentos necessários ao acompanhamento e controlo do projeto aprovado, prestando toda a colaboração necessária;
- c) Ter um sistema de contabilidade organizada, de acordo com o legalmente exigido (quando aplicável);
- d) Dispor de um processo relativo ao projeto, em suporte digital, com toda a documentação relacionada com o mesmo devidamente organizada, incluindo o suporte de um sistema de contabilidade para todas as transações referentes ao projeto;
- e) Conservar a totalidade dos dados relativos à realização do investimento, suscetível de comprovar as declarações constantes da candidatura, preferencialmente em suporte físico e digital, durante o prazo fixado na legislação nacional e comunitária aplicáveis;
- f) Proceder à publicitação dos apoios, em conformidade com o disposto na legislação europeia e nacional aplicável, de acordo com a Orientação Técnica n.º 5/2021 da Estrutura de Missão "Recuperar Portugal";
- g) Repor os montantes indevidamente recebidos e cumprir as sanções administrativas aplicadas;
- h) Manter a sua situação tributária e contributiva regularizada perante, respetivamente, a administração fiscal e a segurança social;
- i) Manter a sua situação regularizada perante a entidade gestora do incentivo;
- j) Adotar comportamentos que respeitem os princípios de transparência, da concorrência e da boa gestão dos dinheiros públicos, de modo a prevenir situações suscetíveis de configurar conflito de interesses, designadamente, nas relações estabelecidas entre os beneficiários e os seus fornecedores ou prestadores de serviços;
- k) Disponibilizar, nos prazos estabelecidos, os elementos que lhe forem solicitados pelas entidades com competências para o acompanhamento, controlo e auditoria, prestando toda a colaboração necessária;
- l) Não afetar a outras finalidades, locar, alienar ou por qualquer outro modo onerar, os bens e serviços adquiridos no âmbito do projeto apoiado, sem prévia autorização, durante o período de vigência deste contrato;

- m) Manter em sua propriedade o veículo e as infraestruturas adquiridas ao abrigo do regulamento, pelo prazo mínimo de 10 anos a contar da data da emissão da fatura, exceto perante situações devidamente fundamentadas e mediante prévia autorização da entidade gestora do incentivo;
- n) Comunicar as alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa os pressupostos relativos à aprovação do projeto;
- o) Cumprir os normativos legais em matéria de contratação pública relativamente à execução do projeto, quando aplicável.

CAPÍTULO III ACOMPANHAMENTO, AUDITORIA E CONTROLO

Artigo 11.º Acompanhamento, auditoria e controlo

- 1 - No âmbito do acompanhamento, a DRTMT é responsável por verificar, por amostragem, a realização efetiva dos investimentos financiados, bem como a sua conformidade com os termos e condições aprovadas no âmbito da legislação aplicável e com o PRR.
- 2 - A estrutura responsável pela auditoria e controlo do PRR é a Comissão de Auditoria e Controlo (CAC), nos termos definidos no artigo 7.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2021/M, de 15 de junho.

Artigo 12.º Incumprimento das obrigações

- 1 - Os montantes indevidamente recebidos pelos beneficiários elegíveis, designadamente, por incumprimento das obrigações legais, pela ocorrência de qualquer irregularidade, bem como a inexistência ou a perda de qualquer requisito de concessão do apoio, constituem dívida dos beneficiários elegíveis que deles beneficiaram.
- 2 - O prazo de reposição das dívidas é de 30 dias úteis, a contar da data da receção da notificação referida, sendo que, em caso de mora, ao valor em dívida acrescem juros, os quais são contabilizados à taxa legal fixada nos termos do n.º 1 do artigo 559.º do Código Civil, desde o termo do prazo para pagamento voluntário até ao efetivo e integral reembolso do montante devido.
- 3 - A recuperação é, sempre que possível e na falta de pagamento voluntário no prazo fixado, efetuada por compensação com montantes devidos ao beneficiário elegível, seja qual for a sua natureza ou fonte de financiamento, nos termos gerais do direito.
- 4 - A cobrança coerciva das dívidas é efetuada com recurso ao processo de execução fiscal, nos termos previstos no Código de Procedimento e de Processo Tributário, constituindo a certidão de dívida emitida título executivo para o efeito.

Artigo 13.º Enquadramento europeu de auxílios de Estado

- 1 - As tipologias de projetos previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 6.º, possuem enquadramento no Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, na sua atual redação, em particular no disposto nos capítulos i e ii, e nos artigos 36.º-A e 36.º-B.
- 2 - A tipologia de projetos prevista na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º tem enquadramento no Regulamento de minimis, aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 2023/2831, de 13 de dezembro, de 2023.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Artigo 14.º Financiamento e dotação financeira

O DESCARBONIZAR_RAM” dispõe de uma dotação financeira indicativa global de 11 500 000,00€, a repartir entre as três tipologias de projeto, ao longo da vigência do investimento RP-C21-i13-RAM - Descarbonização dos Transportes, financiado ao abrigo do PRR.

Artigo 15.º Regulamentação

O presente diploma é objeto de regulamentação por portaria conjunta dos membros do Governo Regional responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes terrestres.

Artigo 16.º
Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente diploma entra em vigor no dia útil seguinte ao da sua publicação e produz efeitos a partir da data de entrada em vigor da regulamentação necessária à sua execução.

Aprovado em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 22 de outubro de 2024.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, José Manuel de Sousa Rodrigues

Assinado em 7 de novembro de 2024.

Publique-se.

O REPRESENTANTE DA REPÚBLICA PARA A REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, Ireneu Cabral Barreto

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 21/2024/M

de 11 de novembro

Sumário:

Recomenda ao Governo da República a colocação de mais meios aéreos para a proteção civil da Região Autónoma da Madeira.

Texto:

Recomenda ao Governo da República a colocação de mais meios aéreos para a proteção civil da Região Autónoma da Madeira

O incêndio que lavrou na Madeira entre os dias 14 e 27 de agosto de 2024, e que se estendeu a vários concelhos, veio demonstrar a importância de ter na Região Autónoma da Madeira meios de proteção civil reforçados que possam atuar com rapidez e eficácia logo após a sua eclosão.

O fogo começou na zona alta da Serra de Água e rapidamente se propagou a outros pontos da ilha, quer aos picos altos, quer a zonas urbanizadas, pondo em perigo pessoas e bens, lavrando durante 10 dias num clima de altas temperaturas, baixas humidades e ventos fortes.

Se no primeiro dia foi impossível o combate ao fogo, com o helicóptero (H-35) sediado na Madeira devido à intensidade do vento e às zonas montanhosas onde se propagava, o mesmo acontecendo com o ataque terrestre, já que se tratava de picos inacessíveis, nos dias seguintes o meio aéreo foi essencial para ir contendo os vários focos que se foram espalhando pela Ribeira Brava, Câmara de Lobos, Ponta do Sol e Santana, nomeadamente nos picos mais altos da ilha, como o Pico Ruivo.

Os meios revelaram-se escassos perante a dimensão dos fogos e o reforço dos meios humanos com a vinda da Força Operacional Conjunta (FOCON), da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), com a unidade vinda dos Açores e a mobilização de todos os meios regionais de proteção civil, como os bombeiros, a brigada helitransportada, os sapadores florestais, os guardas florestais, os elementos do Instituto das Florestas e Conservação da Natureza, I. P.-RAM, a companhia de Busca e Resgate em Montanha (BRM), da Unidade de Emergência de Proteção e Socorro (UEPS) da Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Cruz Vermelha Portuguesa, o Comando Operacional da Madeira, empresas públicas e privadas e muitos cidadãos voluntários, foram todos muito importantes para combater os fogos, salvar pessoas e bens e proteger o património natural.

A situação era tão grave que logo se chegou à conclusão de que só mais meios aéreos poderiam contribuir para pôr fim aos diversos incêndios, em particular os muito ativos nas zonas mais altas e escarpadas da ilha.

O acionamento do Mecanismo Europeu de Proteção Civil por parte de Portugal e a vinda dos dois Canadair da Força Aérea de Espanha revelou-se crucial para o combate aos fogos e para a sua extinção. Se havia dúvidas sobre a operacionalidade destes meios, devido à orografia da Madeira, ficaram desfeitas, tal a eficácia e os resultados obtidos na missão, já que em poucas horas a sua capacidade, nomeadamente de descarga de água, ficou demonstrada e foi possível pôr fim aos fogos.

O momento é de refletir sobre a frequência com que estes incêndios têm vindo a eclodir na Madeira desde há duas décadas e encontrar formas de os prevenir e, em último caso, combatê-los com celeridade e eficácia, tendo em conta vários fatores:

A densidade populacional da Madeira é a mais elevada do território português;

A prevalência do minifúndio no território;

As mudanças no uso dos solos, produto das mudanças económicas e sociais;

A presença de vastas zonas de floresta exótica e invasora, muitas das quais contíguas a zonas urbanizadas;

A redução da superfície agrícola, com o abandono de muitos terrenos;

As alterações do clima, com a subida da temperatura e o aumento da intensidade do vento;

A vulnerabilidade a que as regiões insulares estão sujeitas face às mudanças do clima, como o provam os estudos e as projeções efetuadas, levam a que se conclua que é necessário reforçar os meios de proteção civil na Região Autónoma da Madeira.

A Proteção Civil está regionalizada na Madeira e, até ao momento, os meios, assegurados pelo orçamento regional, nomeadamente o aéreo, tem-se revelado essencial no combate aos fogos, mas também crucial no resgate de pessoas em montanha.

Tratando-se da defesa do território nacional e da segurança de portugueses que vivem no Atlântico, e sendo a Floresta Laurissilva classificada, desde 1999, como Património da Humanidade pela UNESCO, esta é uma questão de soberania e está na altura de equacionar os deveres e incumbências do Estado nesta área.

Independentemente dos estudos e conclusões a que se chegar na análise destes incêndios de 2024, é um dado assente que a Madeira vai precisar de mais meios aéreos de combate a fogos e de socorro a outro tipo de calamidades.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira resolve, nos termos do n.º 3 do artigo 41.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, revisto e alterado pelas Leis n.ºs 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, recomendar ao Governo da República que:

- 1 - Os organismos de Proteção Civil do Estado, em conjunto com o Governo Regional, procedam, com a maior celeridade, a estudos que permitam concluir que meios aéreos são necessários na Região Autónoma da Madeira para o combate a fogos florestais e urbanos e a outras ações de socorro.
- 2 - O Estado assumira os custos com os meios aéreos sediados nas ilhas da Madeira e do Porto Santo alocados às missões de proteção civil e de emergência.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 22 de outubro de 2024.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, José Manuel de Sousa Rodrigues

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 22/2024/M

de 11 de novembro

Sumário:

Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei - pela responsabilização do Estado na alocação de meios aéreos de combate a incêndios rurais e de busca e salvamento terrestre, durante todo o ano, na Região Autónoma da Madeira.

Texto:

Proposta de lei à Assembleia da República

Pela responsabilização do Estado na alocação de meios aéreos de combate a incêndios rurais e de busca e salvamento terrestre, durante todo o ano, na Região Autónoma da Madeira

A Região Autónoma da Madeira (RAM), nos últimos anos, tem sido assolada por fenómenos extremos, designadamente tempestades e incêndios, que têm posto em risco a segurança e proteção da população, bem como dos seus bens e património natural.

Estas situações têm ocorrido muito por conta de fenómenos associados às alterações climáticas, que se têm revelado como grande ameaça para a segurança, proteção e bem-estar da população, para o ordenamento do território, para a paisagem natural e, inclusive, para o potencial desenvolvimento económico e social de todo o território.

A orografia muito particular da Região agrava estas ocorrências, devido aos relevos muito acidentados e até irregulares, onde predominam montanhas rochosas, entrecortadas por vales profundos, com encostas íngremes, dificultando o acesso às zonas mais afetadas.

Os incêndios de grandes dimensões que deflagraram na nossa Região, de que é exemplo o de 2016, tiveram consequências trágicas ao nível de vidas humanas, para além de inúmeros danos e prejuízos em habitações, infraestruturas, equipamentos e bens, que se somam à destruição da floresta.

Aliás, ainda há poucos dias, a ilha da Madeira voltou a arder, tendo estado cerca de onze dias com frentes ativas que destruíram floresta e provocaram danos consideráveis em diversos concelhos.

Neste âmbito, importa recordar que, com o intuito de uma melhoria da eficiência da proteção civil, foi implementado, em 2015, na RAM, o Plano Operacional de Combate aos Incêndios Florestais (POCIF) como corolário de uma nova política de prevenção e vigilância do espaço florestal, de combate a incêndios florestais e de reforço da segurança da população.

A estratégia deste Plano Operacional assenta na constituição de um dispositivo especial de patrulhamento, vigilância, deteção e combate inicial a incêndios rurais/florestais, que garanta em permanência uma resposta operacional rápida e adequada a estes fogos em fase nascente, impedindo assim a sua propagação.

Foi assim que, em 2018, o POCIF contemplou, pela primeira vez, um meio aéreo cuja eficácia contribuiu, de forma significativa, para impedir que os incêndios florestais ou em mato causassem danos de maior relevo.

Os meios aéreos multi-mission de combate a incêndios rurais e busca e salvamento terrestre em terra surgiram pelo investimento do Governo Regional da Madeira, respondendo às necessidades vincadas pela idiossincrasia geográfica madeirense e depois de comprovada a sua eficácia no terreno.

Ora, tal como se pôde verificar no combate aos incêndios de agosto último, o meio aéreo apresentou-se como uma necessidade premente e confirmou-se como um complemento crucial aos meios terrestres e às equipas de combate a incêndios florestais, sendo o seu papel de elementar importância no ataque inicial e/ou nas referidas áreas de difícil acesso e/ou total inacessibilidade dos meios terrestres.

Aliás, a sua ação revelou-se tão eficaz que provou poder ir muito além dos incêndios rurais, sendo útil na deslocação de meios ou na redução do tempo de atuação e socorro às vítimas, de que são exemplos os casos de acidentes em levadas e

percursos pedestres ou no transporte urgente, sendo que, atualmente e por todos estes motivos, o meio aéreo está em funcionamento o ano inteiro.

Não esqueçamos que a segurança da população, residente e visitante, assenta nas ações preventivas e de socorro que temos de ser capazes de promover, atendendo, sempre, às suas particularidades e idiossincrasia.

É, por isso, preponderante, face às alterações climáticas, mas também à afluência da população ao património natural da Região, a presença de meios aéreos de combate a incêndios como método de resgate rápido e eficaz.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 139/2018, de 23 de outubro, veio clarificar, precisamente no que ao combate a incêndios rurais diz respeito, que a gestão dos meios aéreos, centralizada na Força Aérea, competia ao Estado Português. Neste sentido, deveria implementar-se a gestão centralizada dos meios aéreos pela Força Aérea e intensificar a edificação da capacidade permanente de combate aos incêndios rurais.

A mencionada Resolução do Conselho de Ministros considera, no seu texto, o Despacho n.º 10963/2017, de 14 de dezembro, que fazia menção à aposta do Governo da República no "duplo uso, civil e militar, de equipamentos e infraestruturas" e na "reorganização do dispositivo territorial em função das missões identificadas e da manutenção de uma capacidade operacional efetiva", tendo como enfoque "agir com especial celeridade" na prevenção e combate a incêndios rurais.

Portanto, neste quadro, o Estado Português reforçaria, em todo o território nacional, a capacidade permanente e própria de meios aéreos face às necessidades operacionais apresentadas, e naturalmente, a designação "território nacional", contempla as Regiões Autónomas.

Seria, portanto, natural e justo que impendesse sobre o Governo da República a responsabilidade com a operacionalização e os encargos financeiros decorrentes da alocação e utilização de meios aéreos na Região Autónoma da Madeira, conforme, aliás, chegou a ser inscrito nos sucessivos Orçamentos do Estado - de 2018, de 2019 e de 2020, respetivamente, nos artigos n.º 159.º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro, 168.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, e 199.º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março.

Também nos Orçamentos do Estado de 2022, 2023 e 2024 foram apresentadas propostas de alteração que clarificavam que "o Governo, em cooperação com os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira, mantém o reforço dos meios de combate aos incêndios naquela região autónoma, estabelecido no artigo 159.º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro, incluindo a utilização de meios aéreos e o apoio às populações afetadas" e que "os encargos decorrentes da utilização dos meios aéreos de combate a incêndios e de apoio às populações na Região Autónoma da Madeira, durante todo o período de vigência do POCIF, são assumidos pelo Orçamento do Estado."

Lamentavelmente, os Governos da República liderados pelo Partido Socialista (PS) nunca consagraram quaisquer verbas, nem apoios aos meios aéreos. Aliás, de uma forma vergonhosa, o PS, mais do que uma vez, votou contra esta intenção e necessidade da Região Autónoma da Madeira.

A materialização desta natural responsabilidade do Estado, enquanto promotor constitucionalmente consagrado do "desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente o carácter ultraperiférico dos arquipélagos dos Açores e da Madeira", nunca se chegou a efetivar, apesar do importante papel que poderia e deveria ter o Governo da República na execução daquela que deveria ser a sua capacidade operacional no combate aos incêndios rurais e à salvaguarda da população portuguesa.

Perante os últimos acontecimentos, importa clarificar efetivamente as responsabilidades, nomeadamente no que concerne à operacionalização e aos encargos financeiros, decorrentes da alocação e utilização de meios aéreos na Região Autónoma da Madeira, que devem ser asseguradas pelo Governo da República, no âmbito das funções gerais de soberania, as quais têm de ser garantidas igualmente a todos os cidadãos portugueses.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, revisto e alterado pelas Leis n.os 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º Objeto

O presente diploma procede à alteração do Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril, na sua redação atual, que aprovou a orgânica da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC).

Artigo 2.º Alteração ao Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril

É aditado o artigo 32.º-A ao Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril, na sua atual redação, de acordo com o seguinte:

"Artigo 32.º-A

Meios aéreos de combate a incêndios rurais e de busca e salvamento terrestre na Região Autónoma da Madeira

- 1 - O Estado, em cooperação com os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira, é responsável pela operacionalização e os encargos financeiros, decorrentes da alocação e utilização de meios aéreos na Região Autónoma da Madeira.
- 2 - Os encargos financeiros decorrentes da alocação e utilização de meios aéreos de combate a incêndios rurais e de busca e salvamento na Região Autónoma da Madeira, durante todo o ano, são assumidos pela ANEPC."

Artigo 3.º
Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente diploma entra em vigor com o início da vigência da lei do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 22 de outubro de 2024.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, José Manuel de Sousa Rodrigues

CORRESPONDÊNCIA

Toda a correspondência relativa a anúncios e assinaturas do Jornal Oficial deve ser dirigida à Direção Regional da Administração Pública.

PUBLICAÇÕES

Os preços por lauda ou por fração de lauda de anúncio são os seguintes:

Uma lauda.....	€ 15,91 cada	€ 15,91;
Duas laudas.....	€ 17,34 cada	€ 34,68;
Três laudas.....	€ 28,66 cada	€ 85,98;
Quatro laudas.....	€ 30,56 cada	€ 122,24;
Cinco laudas.....	€ 31,74 cada	€ 158,70;
Seis ou mais laudas.....	€ 38,56 cada	€ 231,36

A estes valores acresce o imposto devido.

EXEMPLAR

ASSINATURAS

Números e Suplementos - Preço por página € 0,29

	Anual	Semestral
Uma Série.....	€ 27,66	€ 13,75;
Duas Séries.....	€ 52,38	€ 26,28;
Três Séries.....	€ 63,78	€ 31,95;
Completa.....	€ 74,98	€ 37,19.

A estes valores acrescem os portes de correio, (Portaria n.º 1/2006, de 13 de janeiro) e o imposto devido.

EXECUÇÃO GRÁFICA
IMPRESSÃO
DEPÓSITO LEGAL

Gabinete do Jornal Oficial
Gabinete do Jornal Oficial
Número 181952/02

Preço deste número: € 3,65 (IVA incluído)