

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
POLÍTICA GERAL

RELATÓRIO E PARECER

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 53/XIII/2.ª

REFORÇO DA SEGURANÇA NOS TRILHOS PEDESTRES

FEVEREIRO DE 2026



INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Política Geral procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer sobre o **Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª – “Reforço da segurança nos trilhos pedestres”**.

A presente iniciativa subscrita pela Representação Parlamentar do PAN, deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a 29 de setembro de 2025, tendo sido enviada a 1 de outubro de 2025 à Comissão Especializada Permanente de Política Geral, por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa.

CAPÍTULO I

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apresentação do presente Projeto de Resolução, emanada pela Representação Parlamentar do PAN, decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º e no n.º 1 do artigo 145.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o qual é aplicável por remissão do artigo 145.º do mesmo diploma.

Nos termos do disposto na alínea a) do artigo 42.º do Regimento, compete em razão da matéria, à respetiva comissão especializada permanente, apreciar a iniciativa e elaborar o correspondente relatório.

Considerando que a matéria da presente iniciativa incide sobre *Proteção civil*, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Política Geral, nos termos do artigo 3.º da



Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2024/A, de 8 de abril, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.

CAPÍTULO II

APRECIÇÃO NA GENERALIDADE

A iniciativa legislativa em apreciação tem por objetivo recomendar ao Governo Regional o seguinte:

- 1 - Às missões de salvamento e resgate de pessoas realizadas pelos serviços na tutela do Serviço Regional de Proteção Civil, fora dos percursos pedestres devidamente homologados ou aqueles que sendo considerados transitáveis se encontrem temporária ou permanentemente encerrados, cujo encerramento se encontre devidamente publicitado e sinalizado, são aplicadas taxas de ativação de valor não inferior a uma unidade de conta;
- 2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, à missão de salvamento e resgate em que seja ativado o meio aéreo, devem ser cobrados os valores referentes à diária do meio aéreo e ativação do recuperador-salvador, acrescido do valor inerente ao tempo de voo do meio aéreo;
- 3 - A entidade competente para cobrança das taxas deve ser o Serviço Regional de Proteção Civil;
- 4 - A criação de um regime sancionatório para caminhantes infratores;
- 5 - Reforçar a presença de Vigilantes da Natureza nos trilhos homologados e principais pontos de atração turística;
- 6 - Desenvolvimento de campanhas de sensibilização nos aeroportos, aerogares e portos da Região alertando para a proibição de circulação em trilhos não homologados ou temporariamente encerrados, bem como das consequências inerentes à violação da proibição.

Na exposição de motivos que fundamenta a apresentação da presente iniciativa, o proponente refere que “Os Açores têm assistido ao aumento significativo de visitantes. Em 2024, os Açores registaram 4,4 milhões de dormidas no total, um aumento de 13,3% em comparação com o ano anterior, alcançando um novo recorde no setor turístico. O turismo açoriano cresceu 10% em 2024, reforçando a sua importância no sector, assumindo um papel de destaque, sobretudo por ser a região com a maior taxa dormidas do país.

Não obstante, a posição dos Açores, enquanto destino turístico, deve evoluir tendo por base o princípio da sustentabilidade, sobretudo ambiental, conciliando o turismo com a preservação da natureza e a qualidade de vida da população. Sem prejuízo de garantir a segurança de locais e visitantes no usufruto do património natural regional.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Observam-se transformações significativas nas dinâmicas do turismo, associadas à crescente consciencialização ambiental e valorização da atividade física e bem-estar. Estas mudanças, aliadas à comercialização da natureza enquanto bem de consumo, traduziram-se na expansão do turismo de natureza e, conseqüentemente, no aumento da procura por territórios naturais como destinos turísticos privilegiados.

Nesse sentido, a previsão é de que a despesa com o turismo de natureza, nas próximas duas décadas, aumente cerca de seis vezes a taxa de crescimento global no sector do turismo, segundo o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente. Porém, este crescimento tem conseqüências económicas, sociais e ambientais, a nível local e global, sobretudo em territórios com estatuto de áreas protegidas, como é o caso dos Açores, sendo esta proteção responsável pela distinção do produto turístico como sustentável.

A natureza configura um recurso primordial, de excelência, no turismo açoriano, ancorado em recursos naturais ímpares, internacionalmente reconhecidos, ocupando o núcleo da estratégia para o sector, sublinhando o papel da natureza na valorização dos Açores, permitindo a visitaçao de territórios predominantemente naturais com o objetivo de apreciar e usufruir da natureza, ou praticar atividades e ter experiências diretamente relacionadas com os recursos naturais – como os trilhos pedestres.

No entanto, o crescimento desse reconhecimento e exposiçao internacional é proporcional ao aumento da pressao turística, especialmente nos locais de maior interesse. Verifica-se uma intensificaçao dos fluxos turísticos concentrados em determinados locais e horários, impactando negativamente a qualidade de vida dos residentes, a integridade do património natural singular dos Açores e a experiência dos visitantes, em particular no que respeita à segurança destes.

Neste contexto, torna-se fundamental investir na qualidade da oferta turística, com especial enfoque nos recursos naturais, apostando na sua preservaçao como pilar de sustentabilidade e diferenciaçao do destino.

O turismo de natureza envolve a apreciaçao de áreas naturais e a segurança é essencial, exigindo planeamento e conhecimentos dos riscos ambientais e climáticos. Para o efeito, as autoridades devem fiscalizar os locais e atividades, e os turistas serem responsáveis no cumprimento das regras, de modo a que as atividades sejam exercidas de forma segura e sustentável, valorizando os locais e preservando o valor destes, respeitando o território e as características do mesmo. Ou seja, o turismo de natureza deve introduzir práticas sustentáveis, estimular a conservaçao ambiental e ser a garantia económica dos investimentos necessários para o desenvolvimento de açoes sustentáveis.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Considerando as características do território açoriano, é difícil o turista ter a perceção da dimensão física e regras de acesso a recursos turísticos num território que, frequentemente, não é delimitado. Todavia, uma parte significativa desse espaço natural está sujeito a regras de acesso e utilização (interdição, limitação, restrições de acessos ou uso), especialmente em áreas protegidas. Ora, na sua larga maioria, esses territórios não estão vedados ou sinalizados, inexistindo informação nos pontos de acesso e as condicionantes são desconhecidas, resultando no uso inadequado do espaço, infrações e impacte ambiental significativo.

Ora, o modelo territorial dos Açores é caracterizado por relevos mais elevados no miolo das ilhas, predominando paisagens pouco humanizadas, que dão lugar aos campos de pastagem, concentrando-se o povoamento, em geral, nas zonas junto ao litoral.

A par disso, os Açores exibem, em simultâneo, uma elevada riqueza na sua biodiversidade e uma grande fragilidade ambiental - dados demonstram que mais de dois terços da flora indígena açoriana, património natural único, corre o risco de desaparecer.

A vulnerabilidade e o risco são acentuados pela elevada exposição do território aos fenómenos sísmicos, meteorológicos e marítimos extremos, podendo estes dois últimos intensificar-se com as alterações climáticas. Pois, a região é frequentemente afetada pelas superfícies frontais e por depressões tropicais que, em conjugação com o efeito orográfico, induzem forte instabilidade meteorológica.

Consequentemente, tem-se assistido a um incremento do número de acidentes, alguns fatais, na realização de atividades turísticas na natureza, mais concretamente na realização de trilhos pedestres homologados, trilhos homologados temporariamente encerrados e frequência de trilhos não homologados.

Nesse sentido urge implementar procedimentos e medidas que reforcem a segurança e previnam acidentes. Sendo a aplicação de contraordenações uma simples ferramenta de prevenção geral que permite dissuadir comportamentos prevaricadores, sem prejuízo de reforçar a sinalização, desenvolver informação dirigida para os visitantes e reforçar recursos para resgate de pessoas acidentadas.”

CAPÍTULO III ANÁLISE E DILIGÊNCIAS

Na reunião da Comissão, ocorrida a 21 de outubro de 2025 e após a apresentação por parte do proponente da presente iniciativa legislativa, esta deliberou ouvir presencialmente ou com



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

recurso a meios telemáticos, ao membro do Governo com competência na matéria, à Associação dos Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), à Federação dos Bombeiros da Região Autónoma dos Açores (FBRAA), à AGITA – Associação de Guias de Informação Turística dos Açores, à Associação Nacional de Bombeiros Portugueses/Açores (ANBP), à Associação Portuguesa de Guardas e Vigilantes da Natureza, Delegação dos Açores e à Associação Ecológica Amigos dos Açores.

Deliberou, igualmente, solicitar pareceres escritos à Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE), à Associação Visit Azores, à Associação os Montanheiros, à Associação GreenGeneration, à APPAA - Associação para a Promoção e Proteção Ambiental dos Açores, à AZORICA, à QUERCUS, à Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA), à GEOAÇORES – Associação Geoparque Açores, à Ambiflores, Associação de Defesa do Ambiente da ilha das Flores e à AGMA - Associação de Guias de Montanha dos Açores.

De referir que a Comissão, na sequência de requerimento apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD em reunião de 5 de janeiro de 2026, deliberou ouvir presencialmente o Secretário Regional do Ambiente e Ação Climática.

DA AUDIÇÃO DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES (AMRAA), OCORRIDA A 17 DE DEZEMBRO DE 2025:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/d4d8f0e8-ae3a-45ff-bc30-0cd1a5d09a18>

O presidente da comissão deu as boas-vindas ao presidente do conselho de administração da Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), Carlos Ferreira, passando-lhe a palavra para que fizesse uma breve apreciação desta iniciativa na perspetiva da AMRAA.

O presidente da AMRAA começou por dizer que tiveram a oportunidade de apreciar o diploma, saudando o proponente pela apresentação do mesmo. Realçou que existe alguns aspetos positivos e outros que, na perspetiva da AMRAA, devem ser devidamente ponderados, que podem não corresponder ao que se pretende ao nível da Região Autónoma dos Açores.

De uma forma sucinta, e do que foi possível apreciar, referiu que este projeto de resolução apresenta como principais medidas: a cobrança de taxas em salvamentos realizados fora dos trilhos permitidos; a aplicação de taxas adicionais quando é utilizado o meio aéreo; a atribuição de uma competência de cobrança ao serviço regional de proteção civil; a criação de um regime sancionatório para caminhantes infratores; o reforço dos vigilantes da natureza; e a aposta em campanhas de sensibilização nos principais pontos de entrada na região e nas ilhas.



Destacou alguns pontos fortes, como: o foco na prevenção e segurança; o reconhecimento, naturalmente, da fragilidade ambiental, (por um lado o destaque dado à riquíssima paisagem natural que as nossas nove ilhas apresentam, e também o reconhecimento, natural, da fragilidade dessas mesmas) à medida também que os fluxos turísticos vão aumentando como tem acontecido na região, indicando-se a necessidade de regulamentação; o reforço do papel da proteção civil e dos vigilantes da natureza; e o incentivo à responsabilidade individual que é desejada por todos os intervenientes no setor.

Salientou que existem aspetos que, na perspetiva da AMRRA, devem ser devidamente acautelados, em especial a garantia de socorro, entendendo que o mesmo tem de ser universal e que não se pode fazer depender o salvamento de uma ou mais pessoas da capacidade de pagar a despesa. Considerou que isso seria absolutamente incorreto, que contraria todo o modelo de socorro e emergência e que deve ser devidamente salvaguardado. Destacou que o socorro tem de ser universal e que, para a AMRAA, é um princípio fundamental do nosso sistema e que não deve ser colocado em risco.

Explicou que diferente será prever-se um regime sancionatório para quem não cumprir as regras estabelecidas e que, da parte do próprio proponente, existe uma indicação de que é necessário melhorar, investir na sinalização, ter informação amplamente divulgada, sinalização adequada e regras para observar nos trilhos. Posto isto, disse que concordam em ponderar-se e prever-se um regime sancionatório para quem, de forma consciente e deliberada, violar essas regras, o que não pode acontecer, na perspetiva da AMRAA, é o socorro depender do pagamento ou da capacidade da pessoa em pagar esse mesmo socorro.

Esclareceu ainda que lhes parece que o serviço regional de proteção civil não será a entidade mais adequada, mais vocacionada para a cobrança das taxas e também para a instrução dos processos e que, prevendo o regime sancionatório, terá de prever também a instrução processual. Acrescentou que pensam que deverá ser uma apreciação a realizar pelo Governo Regional dos Açores, presumindo que o mesmo deverá também ser ouvido.

Em síntese, e para concluir, referiu que queriam deixar um alerta, em nome da AMRRA, para as questões que lhes parecem menos bem conseguidas e que devem ser devidamente ponderadas, quer a vocação para a cobrança de taxas e atribuir essa competência às entidades mais vocacionadas para o efeito, eventualmente a inspeção regional do ambiente e a inspeção regional do turismo, que são duas entidades com maior intervenção na área ambiental e na área turística. Voltou a referir a questão que lhes parece mais substantiva, o de não fazer depender o socorro da capacidade de pagar o mesmo por parte da pessoa que tiver de ser socorrida.



Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

A deputada Cristina Calisto pediu que o convidado refletisse sobre dois assuntos. Referiu que um tem a ver com a diversidade de caminhos de visitação que temos e da responsabilidade de diferentes entidades: os trilhos que estão homologados pela tutela, os que são têm a homologa o da câmara, os que são feitos pelas juntas de freguesia e os outros que são caminhos de visita o que estão pré-definidos, mas que não têm categoria nenhuma. Atendendo a essa diversidade de caminhos de visita o e trilhos que existem em todas as nossas ilhas, questionou se lhe parece fácil a aplica o daquilo que esta resolu o nos apresenta.

Pedi também uma reflexão sobre a forma como será, na opinião da AMRAA, possível compatibilizar, por um lado a posi o punitiva que a resolu o traz e, por outro lado, a manuten o dos trilhos que muitas vezes não apresentam as melhores condi es e, às vezes, não   necessariamente por falta de vontade ou de interesse de quem tem essa responsabilidade, que pode acontecer, em virtude das condi es climatéricas. Havendo esta correla o de, por um lado, nem sempre termos as condi es dos trilhos adequadas e este carácter punitivo, questiona como   que acha que pode ser possível compatibilizar a cobrança de uma taxa com aquilo que eventualmente não está bem feito da parte de quem tem essa responsabilidade, seja por que razão for e não necessariamente por negligência.

O presidente do conselho de administra o da AMRAA afirmou concordar com a deputada, refletindo que parece-lhe ser difícil compatibilizar toda a diversidade de trilhos ou caminhos de visita o, em alguns casos, como referiu, em termos depois de previsão de normas uniformes e também de previsão do respetivo regime sancionatório. Acrescentou que todo o enquadramento em si de valoriza o dos trilhos, valoriza o dos caminhos de visita o, de se melhorar a informa o e da sinalética existente, clarificou que todos os princípios lhes parecem positivos até se chegar depois   questão prática das san es e, sobretudo, do pagamento do socorro.

Conclui dizendo concordar com a deputada quando aponta a dificuldade em compatibilizar a heterogeneidade dos próprios recursos num regime que seja comum e que a questão que lhes parece de maior substância   a de, em circunstância alguma, se fazer depender do salvamento da capacidade das pessoas de pagarem o mesmo.

O deputado Luís Soares começou por dizer que lhes parece que o regime jurídico dos trilhos na Região Autónoma dos Açores, de 2012, está desadequado. Expôs que, pelo que percebeu das palavras do convidado, se poderia ter aqui um regime sancionatório para os trilhos que estão



homologados, reconhecidos e que a prestação de auxílio e de socorro seria outra componente, e a utilização dos trilhos estaria regulamentada e sujeita a um regime sancionatório. Usando um exemplo abordado, esclareceu que uma pessoa que passasse uma barreira para tirar uma fotografia e que põem em risco a sua vida estaria sujeita a uma contraordenação, mas que se daí resultasse uma queda dessa pessoa, que precisasse da utilização de um meio de salvamento para preservar sua vida e acautelar a sua integridade física, ela ficar-se-ia pelo mesmo regime sancionatório que a levou a ultrapassar a barreira, mas não lhe seria cobrado toda a restante despesa.

Disse também parecer-lhe que estamos a meter em causa o princípio da universalidade, naquilo que é a obrigação que o estado tem de prestar o auxílio e o socorro às vítimas. Acrescentou que o mesmo poderá acontecer aos pescadores, exemplificando.

Questionou o convidado se acha que se pode aplicar aqui um regime sancionatório a quem entra num trilho devidamente conhecido e esse regime não se aplica a quem entra por um mato dentro, sem qualquer sinalética e sem qualquer orientação.

O presidente da AMRAA declarou que lhes parece que uma coisa é o regime sancionatório, concordando que ainda assim será difícil compatibilizar todos os trilhos num único regime, mas que, de facto, para a seleção dos trilhos homologados e abertos, porque pode haver trilhos homologados que se encontrem temporariamente encerrados, pode haver esse regime sancionatório e, nesse caso, o facto de ser necessário um meio de socorro é, no fundo, um elemento de prova para o processo. Explicou que se a pessoa teve de ser salva num trilho que estava encerrado com a devida informação e sinalização, e que o salvamento em si será um elemento de prova a considerar em sede de processo, que terá sempre de haver um procedimento de contraordenação devidamente instruído. No entanto, esclareceu que o socorro deve ser um elemento claramente à parte, o socorro tem de ser universal, tem de ser assegurado a todas as pessoas e não apenas a quem tiver capacidade para pagar o mesmo.

DA AUDIÇÃO DA FEDERAÇÃO DE BOMBEIROS DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES, OCORRIDA A 17 DE DEZEMBRO DE 2025:

<http://video.alra.pt/Asset/Details/c80ac3f1-78f3-4211-95a5-f9d20c5f5b02>

O presidente da comissão deu as boas-vindas ao presidente da direção da Federação de Bombeiros da Região Autónoma dos Açores, José Manuel Braia Ferreira, e passou-lhe a palavra para que fizesse uma apreciação da iniciativa.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O presidente da federação começou por esclarecer que, no que diz respeito a este projeto, que a federação coloca algumas interrogações. Afirmou que saúdam a iniciativa, que é importante que a região legisle sobre esta matéria, embora este seja um projeto de recomendação, considera que é importante que rapidamente se faça esta avaliação de quais são os trilhos homologados, não homologados e aqueles que não têm qualquer tipo de certificação e que são utilizados pelos turistas, pelos locais, e que, bastas vezes, ao longo dos últimos anos, têm sido alvo de intervenção por parte dos corpos de bombeiros, numas ilhas mais do que outras, em circunstâncias mais difíceis do que outras.

Referiu que algumas situações nas ilhas do Pico e de São Miguel implicaram, da parte dos respetivos corpos de bombeiros, empenhar não só homens e equipamentos, e que, em alguns casos, acabaram por ter despesas.

Fez referência a questões que lhes parecem importantes: *“em primeiro lugar, quanto ao ponto 1 e ponto 2, não colocamos nenhum obstáculo, não obstatmos a forma como está redigido e ao fim e ao objetivo que se pretende. Já ao n.º 3 e o n.º 4, causa-nos aqui algum desconforto. Em primeiro lugar, no n.º 3 não vejo qual o enquadramento, até legal, que possa ser pedido ao Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA,) que tenha esta incumbência de taxar áreas que não estão sobre a sua tutela nem sobre a sua dependência. Se estivéssemos a falar de taxar, efetivamente, o serviço que é prestado, também teria dificuldade em entender que fosse o SRPCBA, porque ele não tem essa incumbência, não tem os meios, nem presta esse serviço. Portanto, o que faria sentido aqui era a inspeção regional do ambiente ou, parece-me que ainda mais, a inspeção regional do turismo, porque estamos numa área em que o seu objetivo é turístico e não apenas de sustentabilidade ambiental.*

No que diz respeito ao n.º 5, também vemos com estranheza que se queira dar aos vigilantes da natureza esta incumbência de fiscalização, não está na sua alçada, não faz parte do seu conteúdo funcional, e aqui estou a meter foice em seara alheia, mas como a minha área inicial, nestes 41 anos de serviço público, foi o ambiente, portanto, estou à vontade nesta área, porque estive também na génese da própria secretaria regional, e, portanto, não vejo como é que os vigilantes da natureza podem ter esta função de vigilância, como se diz no ponto 4, ainda para mais em trilhos que são homologados na componente turística e não na componente ambiental, portanto, causa-me aqui alguma estranheza.

E também, em suma, e fechando estes pontos 3 e 5, também não vejo como é que se pode aplicar taxas pela utilização daqueles espaços, quando nós sabemos muito bem como é eles estão em termos da sua certificação e homologação, e até na forma como são disponibilizados ao público



em matéria de informação local e, portanto, causa-nos alguma estranheza que se coloque tudo num bolo e não se identifique claramente quem são os atores neste processo, nomeadamente a secretaria regional e a direção regional do turismo, responsáveis pela promoção destes espaços, e também até pela sua promoção internacional. E não vejo que a componente apenas ambiental, só por si, possa indiciar à partida ou impactar o serviço regional de proteção civil, quando quem presta os serviços são os corpos de bombeiros.

Parece-me que é isto. Aquilo que me causa mais estranheza é o ponto 3 e o ponto 5, quanto aos restantes pontos, não coloco aqui grande obstáculo. Tenho alguma dúvida no ponto 2, mas tem a ver com esta quantificação do meio aéreo. Não sei se se recordam, mas tivemos aqui uma situação há alguns anos em que isto se verificou e foi necessário ativar o meio aéreo e que o turista foi atuado numa multa relativamente à utilização de um espaço que não estava habilitado para o efeito e também foi-lhe imposto ou foi-lhe faturado o custo do valor aéreo, o que, se não me falha a memória, na altura tinha custado 200 mil euros.”

Concluiu dizendo que, da forma como está descrita na proposta, também não se percebe como é que se vai cumprir o objetivo de taxar ou cobrar o meio aéreo.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

A deputada Cristina Calisto iniciou a sua intervenção pela questão que o convidado levantou, que tem a ver com esta recorrência dos incidentes que ocorrem em trilhos homologados, não homologados e, eventualmente, aqueles que não têm um tipo de certificação, e que a natureza distinta destes recursos também cria aqui alguma dificuldade em uniformizar uma medida que corresponda. Neste sentido, perguntou se, por essa diferença que existe nesses trilhos, pelas responsabilidades também que estão aferidas a diversas entidades, uma junta de freguesia, uma câmara, ou um serviço da tutela regional, se existe algum tipo de articulação entre a proteção civil, os municípios, o ambiente, o turismo dos Açores, no que toca à diferenciação e homologação de trilhos, e se o serviço de proteção civil tem alguma interferência nessa matéria.

O presidente da direção da federação explicou que não quer falar pelo serviço regional, que não lhe compete fazer essa apreciação, mas a noção que tem é que o serviço regional não é ouvido relativamente a todos os trilhos que são, de alguma forma, definidos pelos serviços ou pelas próprias autarquias. Destacou que sabe é que os bombeiros não são consultados, e muitas das vezes as queixas que fazem vai por aí, pelo facto de terem de intervir depois em teatro de salvamento de pessoas, desconhecendo muitas das vezes a forma como o trilho, entre outras, foi



construído, foi definido e as suas áreas foram de alguma forma definidas. Defendeu que esta certificação devia obrigatoriamente passar pelos serviços de socorro, que se deviam pronunciar, porque há determinados trilhos que a intervenção é de muito difícil acesso, sobretudo quando têm de transportar as pessoas em maca, explicando que o que habitualmente fazem para facilitar essa busca e esse salvamento, e ele ocorrer no menor espaço de tempo, é empenhar meios aéreos.

Acrescentou que era importante que não só o SRPCBA se pronunciasse, mas também os bombeiros respetivos daquela localidade, daquele concelho ou daquela área de influência, porque isso, com certeza, objetivava em uma melhor articulação do próprio meio, do próprio trilho, com o processo de salvamento. Também reconheceu que a grande maioria dos trilhos, na sua fase inicial, quando são “construídos” ou definidos, é colocado um conjunto de marcos que definem a rota em que eles estão, que definem muitas das vezes aquilo que é a certificação nacional e internacional, mas depois fica-se por aí, não se salvaguardam meios de capacitação de resgate ou de identificação.

Referiu que há sítios onde existiram passos muito significativos, por exemplo, a Casa da Montanha no Pico e a Caldeira na ilha do Faial, onde já há uma outra envolvência e uma outra capacidade de presença, e aí sim, nessas zonas que são reservas da biosfera ou com outra tipificação, mas na área ambiental, a presença dos vigilantes da natureza é obrigatória, mesmo em situações de prolongamento.

Apontou que aquilo que lhe parece mais preocupante são aqueles trilhos que não têm essa fiscalização permanente, essa observação permanente, nem por meios humanos, nem por meios técnicos, e parece-lhe que esses trilhos são aqueles que causam mais problemas à proteção civil e aos bombeiros. Respondendo à pergunta da deputada, afirmou que tem a ideia de que nem todos os trilhos são homologados, homologados no sentido da salvaguarda de bens e pessoas, do ponto de vista da proteção civil. Acrescentou que tem a noção que são do ponto de vista turístico e ambiental, e essa é a identificação que é lá colocada, porque se tivessem que ser, do ponto de vista da proteção civil, já se colocava outras questões, como por exemplo, de tantos em tantos metros haver um meio de comunicação para objetivar o resgate, coisa que não acontece, salientando que não conhece um único trilho nos Açores que tenha esses meios e essa capacitação, como se vê em alguns países da Europa, em que, de 400 em 400 metros, se não falha a memória, há um telefone.

Considera que ainda estamos num processo muito embrionário no que diz respeito aos trilhos nos Açores, são bonitos, são identificados nas cartas e nos roteiros, alguns deles até têm algum cuidado por parte dos serviços florestais e das autarquias, mas depois fica-se por aí.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A deputada Cristina Calisto, no uso da réplica, disse que, em relação a esta iniciativa e uma vez que ela se prende, sobretudo com os trilhos que não estão homologados, questionou o convidado se acha que existe algum risco de uma iniciativa destas levar a um atraso no pedido de socorro, ou seja, a pessoa que está acidentada achar que vai ter que pagar um valor e levar mais tempo até tomar a decisão, de que está numa situação de perigosidade e usar realmente o pedido de socorro, se acha que isso pode ter alguma interferência ou correlação.

O presidente da direção da federação esclareceu que não crê que vá haver obstáculos ou problemas no socorro, não tem esse conhecimento em qualquer uma das situações verificadas nas nove ilhas, até porque o sistema de socorro na Região Autónoma dos Açores está montado ao longo dos últimos 150 anos para a resposta rápida, existindo os meios e, que não conhece nenhuma situação em que tenha ocorrido um obstáculo por falta de intervenção. No entanto, admitiu aquilo que a deputada disse, se estiver legislado, ou regulamentado pelo menos, o custo provável que uma operação de resgate possa ter, que haja pessoas que não o façam, não recorram com essa rapidez ao meio de socorro.

Disse que não é possível compararmos, mas, para percebermos um pouco como que se atua nestes meios, com o crescente volume de barcos que aportam nos Açores, cruzeiros, a forma como as pessoas, quando necessitam de intervenção por parte dos corpos de bombeiros, é colocada noutra patamar, já não são as pessoas, são as companhias de seguros, que já preveem naquela viagem, na apólice da viagem, estas situações de resgate, sejam elas, em que porto for, naquele roteiro que está previsto para aquela viagem. Esclarece que é um exemplo que não é comparável, mas, se nós olharmos para os trilhos, este cuidado não é tido em conta, e a pessoa, quase de uma forma livre e espontânea vai visitar o trilho, mesmo aqueles que não estão homologados e não há qualquer controle das autoridades relativamente a isso.

Disse perceber que, neste projeto do PAN, há a preocupação da sustentabilidade e dos recursos financeiros, que o taxar da visita a estes trilhos poderiam contribuir para essa sustentabilidade, mas que é apenas uma das pernas da questão, não quer dizer que seja mais importante ou menos importante, mas não salvaguarda, à partida, aquilo que deve ser o primeiro item, o primeiro princípio, que é salvaguardar a pessoa humana. Aqui coloca algum obstáculo, porque parece-lhe que o projeto do PAN se preocupa apenas com a sustentabilidade e quer taxar para garantir essa sustentabilidade, mas, que como iniciativa legislativa, considera que tem de ir um pouco mais longe e tem de estar aqui consagradas outras áreas turísticas e de salvaguarda de pessoas e bens, de socorro, que não estão aqui previstas.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Referiu que não sabe se está prevista a audição da direção regional do turismo, mas que gostava de ouvir o pronunciamento da mesma relativamente a um projeto destes, porque são eles que, em última instância, têm uma palavra muito importante a dizer em matéria de promoção do espaço, mas também da salvaguarda dos mesmos espaços.

Recordou, a título exemplo, uma situação ocorrida na montanha do Pico.

Concluiu que não quer dizer que a pessoa vai demorar a pedir socorro, mas, se calhar, vai pensar duas vezes se souber que o seu socorro vai impor um meio aéreo, esclarecendo que o próprio o faria.

O presidente da comissão esclareceu o convidado que o governo, de facto, vai ser ouvido sobre esta iniciativa, virá depois acompanhado de quem entender, mas que está previsto nas audições que ainda temos pela frente.

O deputado Luís Soares começou por dizer que acha que devemos ir mais a fundo nesta questão, porque tínhamos de legislar em todos os teatros de operações que se apresentam, os trilhos que estão homologados, os trilhos que não estão homologados, os salvamentos na orla costeira, no espaço marinho, nas vias rodoviárias, que tinha de haver uma legislação específica para cada um dos acontecimentos para se poder responsabilizar aquele que cometeu o ato involuntário, porque ninguém dispõe da própria vida a não ser que esteja debilitado em razão das suas faculdades. Apontou que temos de pensar nesta questão de uma forma muito mais abrangente.

Referiu também que direcionar um tipo de legislação só para os trilhos, sabendo que os trilhos de natureza, por grau de dificuldade graduada pelas entidades competentes, podem ou não provocar mais ou menos risco para a vida e para a integridade física de quem o pratica, pode abrir aqui uma caixa de pandora naquilo que é a execução de auxílio e de socorro.

Pedi um comentário ao convidado sobre esta observação.

O convidado respondeu dizendo que está de acordo com o deputado Luís Soares, que, de facto, é isso que vai acontecer: sendo aprovada esta recomendação, vai levantar um conjunto de outras questões e de outras áreas de intervenção que se vão tornar também elas emergentes, não querendo dizer que não houve o cuidado por parte do PAN em apresentar esta proposta, mas referindo que os deputados e a comissão têm aqui um papel importante em fazer este alerta.

O deputado Luís Soares, no uso da réplica, disse que, efetivamente, entende o alcance da proposta que o PAN apresenta, mas que a mesma, depois vai transbordar para outras questões.



DA AUDIÇÃO DA AGITA – ASSOCIAÇÃO DE GUIAS DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA DOS AÇORES, OCORRIDA A 17 DE DEZEMBRO DE 2025:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/4d7fa90a-4873-44e3-a720-fd3504e43f82>

O presidente da comissão agradeceu a presença da vice-presidente da Associação de Guias de Informação Turística dos Açores (AGITA), Filipa Martins, nesta comissão e, de seguida, passou-lhe a palavra para fazer uma apreciação da iniciativa.

A vice-presidente iniciou a sua explanação dizendo que, na visão da associação, é muito importante que se faça algo a este nível. Referiu que tem observado, nos últimos anos, o desaparecimento de pessoas nos trilhos, que os mesmos não sabem estar ou utilizar aquilo que melhor temos para oferecer, que é a nossa natureza. Afirmou que, enquanto guias e estando no terreno diariamente, observam muitas situações e, muitas vezes, são os próprios a alertar quem nos visita para aquilo que estão a fazer, quando estão a prevaricar ou a colocar-se em situações de perigo.

Disse que têm vindo a alertar para a necessidade da presença dos vigilantes da natureza e deu um exemplo de uma situação ocorrida com um dos membros do órgão da associação, que sofreu um ato de violência no Miradouro da Grota do Inferno, nas Sete Cidades. Considerou também que esta é uma zona que necessita de ser intervencionada urgentemente.

Referiu esta proposta foi colocada na mesa numa altura em que se pensa seriamente sobre a situação dos trilhos e aquilo que devemos fazer sobre eles. Indicou que, na região da Madeira, estão também a agir nesse sentido, embora com níveis de turismo diferentes daqueles que temos. Salientou que é preciso olhar para aqueles que se desenvolveram mais rapidamente e os problemas que surgem, e poderão surgir no futuro nos Açores defendendo que devemos tentar colmatar estas situações antes de chegarmos ao limite.

Disse que concordam, na base, com a proposta, questionando o proponente se, quando se fala nos serviços que estão na tutela da proteção civil, engloba ou não os serviços das forças de segurança, porque acham que, havendo a cobrança de taxas, deverá ser pensada também a esse nível. Referiu que, muitas vezes, não são só os bombeiros que se deslocam, mas também as forças de segurança, não só a polícia de segurança pública quando há casos de desaparecimento ou de pessoas que se perderam, mas também a polícia marítima, quando é na zona costeira. Consideram que estes custos deverão também estar aqui previstos.



Salientou que acham bem que se cobre nos casos em que vemos que, realmente, a pessoa não está a cumprir com aquilo que está previsto, com um trilho que está encerrado, com um trilho que não é homologado. Exemplificou o caso do trilho da Lagoa do Fogo e o das Lombadas, que não são trilhos oficiais. Consideram importante imputar custos quando há necessidade de resgate e as pessoas não cumpriram com aquilo que é a informação que lhes é disponibilizada, e que se coloque sinalização para alertar a esse nível, nos locais que se sabe onde as pessoas mais prevaricam. Acrescentou que, uma pessoa ao continuar naquele ato após ter visto uma sinalização a dissuadi-la daquela ação, a partir daí existe motivos e razões para que a pessoa seja sancionada e tenha de pagar à região os custos que teve com este resgate.

Concluiu que acham que faz muito sentido que se pense em atribuir os custos que se teve a quem prevaricou.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Pedro Neves (PAN), a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

O deputado Pedro Neves concordou com tudo o que a convidada Filipa Martins disse, mas que tinha dúvidas relativamente às competências, se podiam ou não fazer uma definição, em termos jurídicos, na região relativamente às forças de segurança.

Referiu ainda que a criação desta iniciativa aconteceu, também, devido ao percalço que houve com um dos colaboradores da associação.

De seguida, tomou da palavra a deputada Cristina Calisto, questionando a convidada se os incidentes que têm ocorrido, na sua maioria, são por visitantes ou residentes e, nessa medida, perguntou também se acha que a informação que existe é acessível e é clara a quem nos visita, e se existe o risco de saírem de um trilho homologado e entrarem num acesso que não está identificado.

A vice-presidente respondeu que, embora não tenham acesso à documentação, por aquilo que lhes é dado a conhecer e às situações a que estão expostos, muitas vezes estão nos locais quando está a haver os salvamentos, e que são os turistas que necessitam, muitas vezes, de salvamento. No caso dos desaparecimentos, afirmou que foram sempre turistas estrangeiros.

Relativamente aos trilhos homologados, crê que, na sua maioria, estão bem sinalizados, havendo alguns que necessitam de melhorias ou de manutenção, e que normalmente não são nesses trilhos que ocorrem estas ocorrências.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Acrescentou que observam as pessoas a irem para zonas que não são trilhos oficiais e que, normalmente, nesses locais é que têm esses problemas. Referiu que a internet é um problema, no sentido em que as pessoas tendem a imitar o que veem, neste caso, os trilhos não oficiais. Acrescentou que os programas de GPS que vários relógios têm e os telemóveis faz com que algumas pessoas vão desbravar mato e que depois outras seguem esses mapas, e que muitas vezes se perdem e existe problemas e percalços por causa disso.

O deputado Luís Soares referiu que este projeto propõem a criação de um regime sancionatório que penalize quem prevarica, embora já haja um regime sancionatório, mas um pouco desatualizado, assim como está. Disse perceber que quem prevarica tem de ser efetivamente responsabilizado pelo ato que cometeu, que não deixa de ser um ato ilícito, ou até criminal, mas que poderá ser também dissuasor das pessoas que veem aos Açores e se aventuram na nossa natureza.

Salientou que, quando há um regime sancionatório ou um excesso de penalização, isso leva também as pessoas à cautela, a não praticarem e a não fazerem, que poderá ter aqui, esse efeito, e questionou sobre essa matéria.

Questionou também a convidada se o regime sancionatório poderia não ser uma contraordenação aplicável no momento, quanto aos salvamentos e aos resgates, e se não acha que devia passar por um processo contraordenacional, ou seja, quando fossem avaliadas todas as circunstâncias em que aconteceram, nomeadamente a existência ou não de sinalização, e se foi por negligência de quem tem obrigação e não por negligência de quem efetivamente incorreu na situação. Aludiu que o serviço de prestação de auxílio e socorro às populações, já consignando na constituição da república, é gratuito e prestado a quem dele necessita, sob pena de quem não o fizer, esse sim comete aqui um ilícito de omissão de prestação de auxílio e socorro.

A vice-presidente da AGITA, respondendo à primeira questão, disse não acreditar que seja dissuasor ao turista que vem para usufruir dos Açores e que cá deixa benefícios económicos. Salientou que chegam aos Açores diferentes tipos de turista e que é muito importante, na fase em que estamos a nível do desenvolvimento do nosso turismo, vermos o tipo de turista que queremos numa região como a do Açores, que respeite a natureza.

Reafirmou que não acredita que vá dissuadir porque, felizmente, temos muitas pessoas que vêm para caminhar, grupos organizados e que são os que mais deixam dinheiro na região, e que vão até acompanhados por guias para fazer os trilhos. Acrescentou que, às vezes, alguém tropeça, cai, precisa de apoio, mas que é um salvamento que ocorre dentro de um trilho que é oficial, simplesmente aconteceu um percalço, um acidente.



Mencionou que tiveram vários casos este ano em que foi necessário salvamento porque as pessoas passaram as vedações para tirarem fotografias, o que considera um claro incumprimento. Considerou ainda que a maior parte dos salvamentos que têm ocorrido é simples perceber o que aconteceu.

Acrescentou que, em casos como o da zona da Ribeira Grande, a quantidade de salvamentos que os bombeiros tiveram de fazer num trilho não oficial leva-a a pensar que, se calhar, em zonas como esta, os trilhos deveriam ser homologados, não desvalorizando a importância de serem considerados e pensados com as devidas restrições. Acrescentou que há anos que se fala de haver um regime jurídico especial, como o da Caldeira, na Ilha do Faial, e que têm de se pensar urgentemente também na legislação para a zona da Lagoa do Fogo.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Mário Tomé (PS)

O deputado Mário Tomé afirmou que todos estão sensibilizados para a questão, que envolve encargos financeiros com os salvamentos e que foram referidas na audição anterior, bem como para a necessidade de existir mais informação e que mesma estivesse disponível do ponto de vista de sensibilizar quem nos visita. Questionou se considera que possa existir outro tipo de informação através das agências do alojamento local, de forma a chegar aos utilizadores e também do ponto de vista do próprio turismo interno.

A segunda questão é relativa ao que a convidada referiu, que a maioria dos acidentes que ocorrem é fora dos trilhos homologados e, daí, a necessidade de haver legislação específica ou, contraordenação relativa à penalização, que envolve os meios de salvamento que têm de ser disponibilizados. Perguntou se as pessoas, ao saírem desses trilhos, à partida entram em propriedade privada. Após confirmação da convidada, o deputado disse que a invasão de propriedade privada é prevista na lei como crime e está prevista na constituição, achando que há aqui uma questão de fundo do próprio diploma, no DLR n.º 30/2012, e que considera que não é ao acaso que isto não foi alterado, porque aplicar uma contraordenação em propriedade privada tem muito que se lhe diga.

Quis ouvir a opinião da convidada se isto seria mais pedagógico, no sentido de se alertar para as consequências e para os perigos, bem como para os meios que terão de ser acionados no caso de existirem acidentes.

A convidada, em relação à primeira questão sobre a sinalização, disse que é importante colocar-se mais sinalização em sítios que se sabe que são recorrentes, sem serem trilhos oficiais, e que seria importante colocar-se uma placa, por exemplo, informativa para ajudar a dissuadir.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Em relação à outra situação colocada, concordou que devia estar disponível em certos locais, como, por exemplo, os alojamentos, e também ser dinamizada com os carros de aluguer esta informação, porque a maior parte daqueles que vão para os trilhos sozinhos estão nessa situação. Considerou que faria sentido uma espécie de parceria ou colaboração com as viaturas das diferentes companhias e ter uma espécie de um livrete que se pudesse entregar ao turista, em que se falasse não só na parte dos trilhos e destas contraordenações, mas também lembrar algumas situações a nível de trânsito.

Relativamente à segunda questão da invasão de propriedade privada, referiu que a maior parte das zonas, em particular na ilha de São Miguel onde ocorrem mais problemas, apesar de ser propriedade privada, tem muitas zonas com linhas de água que estão na tutela do governo ou dos municípios, que é público, e que aí conseguem possivelmente contornar essa situação.

Acrescentou que alguns terrenos, apesar de privados, estão abandonados e que, por isso, os turistas poderão não ter a noção que estão em propriedades privadas, a menos que seja colocada sinalização.

DA AUDIÇÃO DA ASSOCIAÇÃO ECOLÓGICA AMIGOS DOS AÇORES, OCORRIDA A 17 DE DEZEMBRO DE 2025:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/2d8fdad9-c47b-4194-90d1-0d0122d7b765>

O presidente da comissão agradeceu a presença do representante da Associação Ecológica Amigos dos Açores (AEAA), Diogo Caetano, e passou-lhe a palavra para que fizesse uma apreciação inicial ao diploma.

O representante da AEAA começou por afirmar que partem de um pressuposto que tem tido alguma recorrência na questão dos resgates que têm sucedido neste tipo de atividade, que foram ocorrendo e que, nos últimos anos, foram-se intensificando, particularmente nos resgates da montanha na ilha do Pico, que tem um estatuto distinto e é um percurso que não integra a rede de trilhos. Referiu ainda que, na ilha de São Miguel, é muito mais recorrente em situações que não ocorrem nos trilhos homologados pela região, mas sim em situações fora dos trilhos.

Aludiu que o dizem por terem mais procura, mais turistas, mas também porque os meios de cartografia hoje em dia disponíveis são mais avançados do que seriam há 10 ou 15 anos. Explicou que, em termos dos serviços de mapas digitais que existem na internet, que qualquer pessoa consegue gratuitamente utilizar uma plataforma, verificar mapas de calor e perceber onde é que se têm caminhado com mais frequência. Disse que, pela sua experiência pessoal, atualmente encontra turistas, que não estão cá permanentemente, que vêm com alguns roteiros desenhados



por eles próprios através de serviços baseados em mapas, o que antigamente não acontecia, o que tornava mais difícil a descoberta desses lugares.

Afirmou que, durante algum tempo, deu apoio aos bombeiros na Ribeira Grande relativamente à zona da cascata das Lombadas, onde existia uma grande quantidade de resgates, operações muito pesadas, e que pensa que, da parte da proteção civil e dos bombeiros, terão essa informação a disponibilizar.

Esclareceu que, da parte da AEAA e também como membros da comissão de acompanhamento de percursos pedestres, que se remetem muito aos percursos pedestres homologados, ou àqueles que vão ser classificados e integrados por iniciativa da região, de alguma direção regional, secretaria, ou das autarquias, sejam freguesias ou câmaras municipais e, excepcionalmente, uma situação ou outra que é proposta por uma associação. Acrescentou que, numa análise que pode ter a ver com o planeamento, pensam, já há vários anos, que o decreto legislativo que regulamenta os trilhos pedestres está obsoleto e muito suscetível das orgânicas.

Explicou que temos uma orgânica que integra as obras públicas, como já aconteceu com o ambiente, quando era secretaria da Energia, Ambiente e Turismo, que o esforço das obras públicas estava junto de quem tutelava os trilhos, que no fundo é o turismo e o ambiente, e que essa tutela tinha de ser repensada, se faz sentido ter uma tutela onde uma parte dos trilhos são tutelados pelo turismo, outros pelo ambiente, desde que intercedam o parque natural de ilha.

Apontou que deveria haver aqui uma visão de estratégia de planeamento dos trilhos, no entender da AEAA, com mais visão, mais planeamento, uma melhor resposta e que não ficasse à vontade das orgânicas. Considerou muito importante ter um decreto legislativo regional novo para a homologação dos trilhos e haver uma estratégia dos trilhos que são efetivamente importantes a serem homologados, porque depois restarão alguns trilhos que possam ser até dinamizados por base local, como os próprios municípios.

Relativamente às questões das missões de salvamento, e remetendo à iniciativa do PAN e aos seus seis pontos, disse que estes resgates são complexos, onerosos e normalmente acontecem sempre a horas impróprias, quando já não há luz. Explicou que há uma emissão de uma informação ao serviço de proteção civil, o mesmo informa a corporação de bombeiros local, e que muitas vezes são elementos que não conseguem disponibilizar a localização ou vão disponibilizando e vão se movimentando fora da rede de trilhos, que acaba por ser complexo.

Referiu que, se analisarmos o estatuto das áreas protegidas mais restritivas, como as reservas naturais, verificamos que não é proibido circular fora dos trilhos existentes. Ou seja, pode circular-se fora da rede de trilhos homologados, desde que se esteja em caminhos existentes e



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

consolidados no terreno; não há impedimento legal que restrinja a circulação apenas à rede oficial. Saliou que algumas das questões que estão aqui remetidas, nomeadamente a proibição de circulação, que a mesma não tem fundamento legal para que se possa dizer que um determinado visitante ou local não possa circular num local que não seja da rede de trilhos homologado.

Destacou que, normalmente, este apoio é solicitado por pessoas individuais, autónomas, que tentam circular em determinados locais, falham alguma informação ou, muitas vezes, nem estão propriamente preparadas para a dificuldade que vão encontrar.

Deu nota que, embora possa haver algum tipo de custo da região, e mesmo o meio aéreo que não é um equipamento da região, temos de arranjar um melhor formato de controlo e uma melhor fiscalização, de maneira que possamos impedir que estas situações possam decorrer, acionando um meio que possa estar a ser necessário de uma outra forma.

Referiu que pensa que deve haver, de algum modo, uma responsabilização maior de visitantes, mas, por outro lado, termos alguma cautela porque não existem trilhos interditos, ou seja, existem trilhos não homologados, mas os trilhos não homologados não deixam de ser, por exemplo, via pública, servidão pública, e não podemos impossibilitar alguém de circular num determinado local que seja público.

Relativamente à questão dos vigilantes de natureza nos trilhos homologados, assegurou que é algo que defendem há bastantes anos e que os mesmos deveriam ter uma presença mais ativa em alguns pontos, nomeadamente na época alta, em algumas zonas de miradouros, bem como um reforço, ou uma rotina das forças policiais de passarem nesses locais, mesmo que ocasionalmente, e digamos por amostra, em alguns períodos do dia, principalmente na época alta.

O convidado referiu que, além desta questão do diploma, compete pensar também estratégias que possam ser propostas para evitar que haja tantos veículos individuais a circular nesses locais, porque, se continuarmos a dar essa primazia, vamos continuar sempre a ter problemas.

Relativamente às questões de sensibilizações nos aeroportos, último ponto, considerou que é uma atividade bem-intencionada, mas não com o aspeto da proibição de circulação em trilhos homologados, que, nesse ponto, se pudesse ter outra redação, ou seja, que esse efeito de reforço comunicativo à chegada seria importante, assim como algumas questões com o código de estrada, nomeadamente através das *rent-a-cars*.

Destacou que, se pensarmos bem na informação que vamos disponibilizar à chegada relativamente à rede de trilhos, e se passarmos uma mensagem eficaz, poderemos reduzir algum tipo de problemas, mas que, para isso, temos de lhes dar comunicações esclarecidas, seja do ponto de vista de comunicação, seja do ponto de vista legislativo.



Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Pedro Neves (PAN), o deputado Carlos Rodrigues (PSD) e a deputada Cristina Calisto (PS).

O deputado Pedro Neves começou a sua intervenção por fazer um enquadramento, referindo que a legislação da Madeira já tem coimas, no artigo 11.º, e é juridicamente bem definido o que é que um trilho homologado ou classificado e aquilo que não o é. Esclareceu que não estão a negar qualquer apoio, que não o podem fazer e não o querem fazer, querem apenas dar uma responsabilização ao turista que quer ir a trilhos não homologados, e sabe que está a ir a trilhos não homologados, (bem como foi dito, que agora já existem mapas e cartografia muito mais evoluídas e os turistas sabem), que existe alguns que não querem estar nos trilhos homologados e querem sair desses trilhos, e é aí que querem responsabilizar essas pessoas, e que é fácil definir juridicamente.

Clarificou que não estão a proibir que as pessoas estejam nos trilhos homologados, querem sensibilizar. Neste caso, o último ponto do projeto de resolução, que não é um decreto legislativo regional, porque queria que a tutela definisse aquilo que acha que poderá ser necessário em termos de coimas. Acrescentou que, quanto ao resgate aéreo, o governo paga, apesar de não ser meios próprios, mas que temos de pagar esses meios de salvamento.

Elucidou que o problema é que, agora, os bombeiros estão a arcar com esse ônus de resgate e salvamento e foi por causa disso que fez este projeto de resolução, particularmente pelo caso do concelho da Ribeira Grande, que está a ser bastante oneroso e não há um financiamento bem definido de quantos salvamentos é que se pode fazer para receber um apoio para salvar esses turistas. Informou que é muito importante sensibilizar as pessoas aquando chegam aos aeroportos e que a mesma tem de ser feita a dizer que temos trilhos homologados, exatamente como a Madeira o faz, tirando a parte da taxa de entrada dentro de um trilho, com o qual não concordam.

Apontou que temos de definir que há trilhos homologados, esses são os sítios que os turistas podem ir, todo o resto, e também por causa da pegada turística fora dos trilhos, acha que ninguém pode ser a favor de desbravar caminho onde não está definido e depois possa existir salvamentos que são um perigo tanto para os próprios turistas, mesmo que tenham bastante experiência, bem como para quem os salva, referindo que já aconteceu alguns acidentes por parte dos bombeiros.

Salientou que este projeto de resolução também tem a ver com uma melhor proteção, tanto de sensibilização dos turistas, mas também de um pouco de proteção sobre os guias turísticos que estão dentro desses trilhos.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O deputado Pedro Neves questionou o convidado se os amigos dos Açores são contra definir o que é um trilho homologado e classificado e se, ao sair desse trilho, um visitante que necessite de salvamento não deve ser sujeito a coima ou pagamento relativamente ao salvamento, exatamente como acontece na Madeira.

O representante da AEAA referiu que uma coisa é recolherem alguém que, numa reserva natural, está a pisar vegetação natural nativa e está a caminhar por uma zona que não tem um trilho definido, outra situação será onde a pessoa possa caminhar em sítios definidos que constam da cartografia, dos planos de ordenamento do território, mesmo não sendo um trilho homologado, considerando difícil interceder a esse nível.

Destacou que foram, desde o início, precursores na atividade dos percursos pedestres, quando não existia ainda uma rede de percursos pedestres definida, homologada e com regras adequadas.

Esclareceu que, se esta proposta de resolução puder ser uma oportunidade para criar ou identificar a necessidade da revisão do decreto legislativo regional que regulou os trilhos, pensa que isso seria importante, gerar esta alavancagem, mas que depois existem outros problemas, nomeadamente as cartas de desporto, turismo e natureza que podiam definir estas condições, e que vêm referidas e anunciadas em planos do governo regional há sete/oito anos. Destacou que, se tivéssemos essas cartas definidas para aquelas áreas que são mais apetecíveis, onde acontecerá a maior parte desses salvamentos, talvez aí, com alguma regulamentação em cima das cartas de desporto e turismo de natureza pudessem já dizer quais eram os locais adequados e inadequados para determinado tipo de atividades.

Expressou que, a partir dessa base, e com um bom diploma dos trilhos, o decreto legislativo regional, pudesse ser mais fácil haver aqui todo um ordenamento de uma área que nós, ao não planearmos, vamos suscetibilizar, a cada ano que passa, as pessoas irem a locais que não seriam os mais procurados inicialmente. Consideram, por isso, que ter uma rede bem definida é importante e que deve existir alguma responsabilização para quem não adota um comportamento adequado, desde que haja informação clara e consentida para os visitantes, sem entrar na questão das taxas ou valores.

Realçou que não são, de forma nenhuma, contra um sistema de funcionamento e responsabilização para quem não utiliza os melhores meios disponíveis, mas defendem que essa responsabilização deve ser efetiva e suportada num planeamento claro. Caso contrário, pode haver margem para que um visitante recorra aos tribunais, alegando falta de informação adequada, e acabe por receber mais do que aquilo que pagaria em coima.



Voltou a afirmar que lhe parece muito importante que haja essa possibilidade, mas que seja de um modo muito esclarecido, muito estruturado e, como o deputado referiu, que seja pensada efetivamente a regulação da carreira dos guias, considerando que há pouca valorização da carreira e pouco ordenamento das suas funcionalidades. Acrescentou que, na atividade turística, a credenciação está mais uma vez muito vocacionada para o veículo, para a habilitação do veículo e pouco vocacionada, por exemplo, para que a empresa tenha determinados guias ou determinadas quantidades de guias por quantidade de participantes na atividade, dependendo do tipo de atividade que esteja em prática.

Referiu que não estamos a fortalecer o papel do guia, quando o guia, neste tipo de situações, será sempre muito valioso e também será, ele próprio, de certa forma, numa outra perspetiva, também um vigilante, porque vai aos locais recorrentemente, remete à tutela, contacta entre as associações de guias, portanto, pensa que, para esse efeito, também seria muito importante que os guias tivessem uma carreira de reconhecimento e até uma verificação daqueles que efetivamente estão habilitados para determinado tipo de atividades, para poderem, de certa forma, serem reconhecidos e valorizados no seu trabalho.

O deputado Pedro Neves, no uso da réplica, informou que, em 2021, uma das suas primeiras iniciativas era a criação dessa carreira para os guias turísticos, mas que ainda não foi regulamentado, que precisamos talvez mais 10 anos ou talvez outro governo para dar a culpa ao governo anterior.

O deputado Carlos Rodrigues referiu que, uma vez que estamos a falar de campanhas, sensibilização e legislação, sabemos que, muitas vezes, pela imposição da lei, não se chega ao melhor caminho nem com a celeridade pretendida. Referiu que campanhas promovidas pelas tutelas (que, neste momento, são pelo menos duas) poderiam funcionar mais rapidamente, transmitindo informação através de campanhas pedagógicas e informativas, envolvendo operadores como hotéis, táxis, *rent-a-cars* e outros agentes turísticos. Acrescentou que talvez ainda estivéssemos a tempo de, já no próximo verão, obter algum efeito nesse sentido. Pediu então a opinião do convidado.

O representante da AEAA disse pensar que essa situação já tinha surgido noutra comissão, e que considera que seria oportuno aproveitar a época baixa e haver uma atividade em cada ilha, organizada pela direção regional de turismo, que é aquela que tutela, no fundo, diretamente depois no limite a questão dos trilhos pedestres.

Referiu que existem também alguns problemas ao nível das próprias atividades organizadas, “*é que a maior parte das empresas vão fazer atividades sempre nos mesmos locais e quando vai sendo*”



aumentada a oferta e aumentado número de trilhos, normalmente, se nós formos ver, e principalmente as maiores, aquelas empresas que estão mais estabelecidas, acabam por fazer sempre os mesmos circuitos, porque são aqueles circuitos que já estão mais oleados, digamos, em termos de pessoal, que já estão mais acostumados, porque depois o circuito leva à logística do transporte, leva a um planeamento e, no fundo, estão sempre a recorrer mais dos mesmos trajetos. E nesse aspeto, uma vez que se estava ali a discutir de haver novos trilhos, de haver alguma sugestão, ou seja, quase que se quisesse, na época baixa, onde se juntassem esses próprios agentes e se falasse, eventualmente, até não apenas da rede de trilhos, mas de todos os recursos deste turismo de desporto e natureza que possam existir e quais são os recursos que temos para a próxima época.”

Mencionou que o ideal seria sempre que, no primeiro trimestre do ano, mesmo que algum trajeto ainda fosse sofrer alguma melhoria, ter alguma beneficiação ou estivesse em período de homologação, já houvesse uma informação desse recurso para esse ano, e depois, num período de fim da época alta, comessem a trabalhar no próximo ano de maneira que depois pudesse haver uma nova oferta no ano seguinte. Destacou que temos de trabalhar isto de forma antecipada e não se chegar a abril e andar-se a fazer aquelas melhorias de última hora em alguns trilhos e em zonas de estacionamento, que depois não dão tempo suficiente nem para amadurecer em termos do uso e da comunicação dos visitantes, e das próprias empresas que não tomam conhecimento a tempo de algumas atividades.

Conclui que seria importante haver, como é sugerido aqui pela iniciativa do PAN, informação ao nível do aeroporto, da própria página de internet e dos próprios trilhos, que houvesse informação mais direta aos visitantes, mas também aos agentes. Acrescentou que a sugestão do deputado Carlos Rodrigues é importante e que já tinham pensado nisso: trabalhar com todos os agentes, incluindo alojamentos locais, que hoje têm grande dispersão. Disse que, com boa informação distribuída pelos alojamentos locais, através das suas associações, poderíamos reduzir lacunas na comunicação e reforçar a proximidade com os visitantes.

A deputada Cristina Calisto afirmou pensar que existe, em primeiro lugar, um regime sancionatório, mas se ele é aplicado ou não, e se ele é o adequado ou não, seriam outras questões, mas considera que já existe um sistema de coimas previsto. Referiu que, atendendo à existência de uma carta de desporto e natureza, que não sabe se responde a esta questão, mas que sabemos que na rede temos vários trilhos que são de competências diferentes. Explicou que temos os homologados, que têm essas parcerias, seja a câmara a junta, e o governo, e que depois temos a outra rede de trilhos que está acessível a qualquer pessoa, ora são pretensas de uma junta ou são da câmara e que não estão homologados ainda pela direção regional. Posto isto, afirma que a



aplicação destas sanções ou de um sistema sancionador também fica dificultado por esta diferenciação.

Questionou o convidado sobre se seria importante clarificar toda a rede que existe de trilhos em qualquer uma das nossas ilhas, para também poder, a seguir, dar o passo para as questões da contraordenação.

O representante da associação afirmou que essa questão é importante e que deveríamos pensar que a nossa estrutura de aprovação de trilhos homologados é avulsa: se uma junta de freguesia, uma câmara municipal, intende propor, ele é proposto com determinado tipo de condições, a comissão decide aprovar, ele é aprovado e ele vai ser homologado. Explicou que, depois, temos a mesma entidade que os implementa, que é a direção regional de turismo, que os mantém e que os fiscaliza, considerando que isto é uma questão que devia ser pensada, não por nenhuma crítica à equipa que trabalha, mas a verdade é que, são necessárias outras interações, principalmente quando é para a manutenção da rede de trilhos, como acontece, a nível nacional, que existem outras estratégias. Exemplificou com a bolsa de guias turísticos que, no fundo, está habilitada para fazer a supervisão dos trilhos, não é uma pessoa do governo, é um guia que vai, faz um relatório próprio e remete à entidade que, depois, vai então tentar ir atrás das melhorias, dos pontos que são colocados.

Salientou que falta visão para interligar trilhos adequados e criar ligações que permitam classificá-los e homologá-los convenientemente, criando uma rede coerente. Acrescentou que alguns trilhos são cicláveis, apesar de não estarem classificados, permitindo atividades de BTT e pedestrianismo simultaneamente, o que poderia ser regulado pelas cartas de desporto e turismo de natureza, com regras estabelecidas.

Concluiu dizendo que vai ser sempre muito complexo haver um sistema sancionatório para alguns contextos.

A deputada Cristina Calisto, no uso da réplica, disse que sabem bem que temos um conjunto de servidões que não são de nenhuma entidade pública e que, neste momento, permitem aceder ou fazem parte integrante de uma designada rede de trilhos, homologada ou não, mas ela existe, há uma passagem efetiva e que, para um regime sancionatório, surgiria precisamente a dificuldade em compatibilizar as duas partes.

O convidado salientou que, muitas vezes, acontece em terrenos privados.



DA AUDIÇÃO DA SECRETÁRIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS, OCORRIDA A 5 DE JANEIRO DE 2026:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/09272bac-66de-4ff4-adc6-45cd3db41752>

O presidente da comissão deu as boas-vindas à Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, Berta Cabral, convocada no âmbito do projeto de resolução n.º 53/XIII/2.ª (PAN) – “Reforço da Segurança nos trilhos pedestres”, e passou-lhe a palavra para fazer uma breve análise.

A secretária regional iniciou a sua intervenção referindo a responsabilidade de cada uma das entidades que tutela; que estamos perante um projeto de resolução que recomenda ao governo um conjunto de iniciativas com vista a aumentar a segurança nos trilhos, mais concretamente nos trilhos não homologados. Disse que o enquadramento legal dos trilhos homologados está previsto no decreto legislativo regional n.º 30/2012/A, de 3 de julho. Afirmou que estamos aqui a viver situações em que há uma certa afluência de trilhos não homologados, caminhos rurais antigos que todas as ilhas têm, mas que fogem ao enquadramento do decreto legislativo regional.

Esclareceu que, ao abrigo da legislação, temos cem percursos homologados, cinquenta desses percursos estão sob a tutela da Secretaria Regional do Ambiente e Ação Climática, vinte e dois sob a tutela da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e vinte oito sob a tutela das autarquias locais, quer sejam juntas, quer sejam câmaras municipais. Acrescentou que, sobre estes cem trilhos, existe uma grande coordenação entre as várias entidades; que é feita a sua manutenção, sendo da existem plataformas de monitorização do estado dos trilhos; e temos os vigilantes da natureza e a equipa de trilhos da direção regional do turismo. Aludiu que existe uma estrutura instalada para responder às necessidades dos trilhos homologados.

A governante indicou que a questão grave que se coloca, e que o PAN traz à reflexão, são um conjunto de trilhos ou caminhos rurais antigos, históricos, que não estão homologados, não estão sob a prevenção do programa PRIS (programa de salvamento e de informação sobre salvamento), não estão devidamente identificados, e em que as pessoas vão sob a sua responsabilidade para esses trilhos e é aí que têm havido alguns incidentes, algumas situações de resgate e alguns que não se sabe do paradeiro das pessoas.

Apontou que a reflexão se coloca sobre os trilhos não homologados e que temos de ter ações de dissuasão das pessoas fazerem estes trilhos, ou então assumirem a sua responsabilidade. Referiu que a questão não se coloca em as pessoas não irem, elas têm a sua liberdade individual e podem ir para onde bem entenderem, mas que têm de saber quais são as responsabilidades que assumem, os riscos que correm e, depois de saberem isso, estarem sujeitos a algum pagamento



de salvamento e de libertação, se forem chamados ou acionados meios para o efeito, afirmando que este é o propósito desta resolução.

Indica que a resolução fala na criação de um regime sancionatório para caminhanças e infratores, mas julga que cobrar os valores referentes ao salvamento e resgate já é uma sanção considerável e já é um meio bastante significativo para as pessoas ficarem dissuadidas de fazerem estes trilhos, assumindo elas próprias o risco de não estarem acompanhadas, porque não são trilhos homologados.

Referiu ainda que a criação de um regime sancionatório exige outros requisitos e que a criação de um sistema de acionamento e de pagamento do salvamento e resgate, como diz na portaria, é uma situação que existe já na Região Autónoma da Madeira, que têm estado a refletir sobre essa matéria e estão a formular uma portaria para esse efeito. Salientou que a proposta os ajuda e até lhes dá mais conforto em continuar esse caminho e essa reflexão para se criar um regime de acionamento e pagamento dos meios de salvamento quando não se trate de trilhos homologados, isentando os residentes, resolvendo-se o problema dos proprietários e das pessoas que têm de aceder a esses caminhos para questões relacionadas com as suas propriedades.

Afirmou que esta proposta lhes convoca a continuar essa reflexão, de forma que se encontre um sistema equilibrado, equitativo, justo, mas que responsabilize as pessoas, os utilizadores e também os agentes de animação turística que possam conduzir as pessoas para trilhos não homologados, podendo eles próprios garantir a segurança através de guias. Salientou que não existe nenhuma proibição e que, no seu entendimento, existe nesta proposta, e na reflexão que têm vindo a fazer também sobre isto, a criação de dispositivos que responsabilizem as pessoas ou os agentes que possam promover esse tipo de trilhos não homologados, e não os aplicar a residentes.

Concluiu que, posteriormente, a sua operacionalização e a concretização sob a forma de um dispositivo legal efetivo, merecerá um grande cuidado na forma como se deve elaborar e pôr em prática uma portaria ou qualquer outro instrumento legal para poderem atuar no sentido que esta proposta nos convoca.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

A deputada Cristina Calisto afirmou que gostaria de saber a opinião da governante em relação ao atual regime jurídico, se o governo regional tem intenção de o atualizar, à luz daquilo que hoje é



a nossa realidade, quer não só em termos de trilhos, mas também naquilo que é a carga atual de turistas e transeuntes nestas zonas.

A secretária regional, em resposta à deputada, lembrou, que o decreto legislativo regional que estabelece o regime jurídico dos percursos pedestres na Região Autónoma dos Açores diz que a classificação dos mesmos é da competência de uma comissão, e que a mesma tem representantes do governo, representantes de várias entidades, da associação de turismo dos Açores, das associações com atividade na região na área do pedestrianismo, da associação de municípios e da delegação da associação nacional de freguesias. Indicou que esta comissão é que faz não só a classificação dos percursos, como propõe, através de relatórios periódicos, o estado de sinalização, a manutenção, a fiscalização e propõe também a regulamentação relativa aos próprios percursos.

Apontou que não têm, neste momento, por parte da comissão, nenhum pedido de revisão, mas não põem de parte que possa haver. Quando se refere, por exemplo, à criação de um regime sancionatório para caminhantes e infratores, se se for por este caminho, afirma que tem de haver uma revisão da legislação, porque não se pode criar um regime sancionatório se não for por decreto legislativo regional.

Relativamente ao número dois do projeto, diz que a missão de salvamento e resgate por meio aéreo deve ser cobrada e debitado ao infrator, ao utilizador do trilho não homologado ou tenha acionado o resgate, evidenciando que aqui se pode fazer sem rever a legislação. Continuou explicando que se pode aplicar algo no sentido em que esta resolução prevê, em dois tempos, considerando que é relativamente ágil proceder-se a esta questão da imputação dos custos ao resgatado através de um mecanismo que não seja um decreto legislativo regional.

Indicou que, neste momento, está tudo em aberto, dependendo da aprovação desta resolução e também das necessidades que forem identificadas, pela comissão de classificação dos trilhos.

A deputada Cristina Calisto, no uso da réplica, assinalou que gostaria de saber a opinião da governante em relação à questão da sensibilização, se deve ser alargada por outros canais, não apenas nos aeroportos e portos, mas também aos agentes turísticos, à hotelaria e às *rent-a-cars*.

A deputada quis ainda perceber, se da parte do governo regional, há intenção de reforçar os vigilantes da natureza, que, nesta matéria, podem ter um papel importante e determinante na dissuasão dos riscos para quem está a fazer os trilhos.

A governante respondeu que a divulgação dos trilhos homologados é bastante profusa, referindo que há muita informação nos sites, através de aplicações nos telemóveis, através de todos os agentes relacionados com os trilhos, destacando que os trilhos são o produto mais procurado na



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Região Autónoma dos Açores, não fossemos, há três ou quatro anos consecutivos, o melhor destino de aventura do mundo, onde o turismo de natureza tem uma grande preponderância e que, no caso dos Açores, tem a ver com os trilhos pedestres e também na animação turística ligada à natureza, seja ela marítima ou terrestre.

Realçou que há uma grande difusão, mas a questão que se coloca sempre é nos trilhos não homologados, sobre os quais não há divulgação, nem pode haver, porque eles não são trilhos para utilização por parte dos turistas. Deu o exemplo de alguns casos, como é o das Lombadas, que puseram placas expressamente a dizer que não é recomendável, não é seguro e que não devem fazer o trilho. Referiu que isso é uma prática comum quando encerram trilhos homologados e quando há trilhos não homologados dos quais têm conhecimento que as pessoas estão a ter essa vontade e uma maior pressão sobre os mesmos, exemplificando com o caso das Lombadas e da poça Simão Dias.

Sublinhou que existe muita informação sobre os homologados e uma enorme preocupação relativamente a todo o salvamento e aos marcos que existem através da rede PRIS, de 500 em 500 metros, para se, tiverem alguma dificuldade, possam localizar o sítio onde se encontram e darem essa informação. Sobre os trilhos homologados, disse que, felizmente, há uma grande preocupação, desde logo dos vigilantes da natureza, das equipas do turismo, das autarquias locais, e não há conhecimento de qualquer situação que lhes tenha trazido preocupação.

Relativamente aos não homologados, referiu que as ilhas estão repletas de caminhos históricos, antigos, de acessos a propriedades, de acessos a cascatas, mas que não podem ser todos homologados e, por isso, é que têm cem trilhos homologados, e vão alargando essa rede de trilhos à medida que a comissão recomenda e à medida que as autarquias proponham. Nesse aspeto, a preocupação, pelo que percebeu, é responsabilizar as pessoas pela ida e pela frequência de trilhos não homologados.

Concluiu que a resposta que temos de dar a este prolema é, na sua perspetiva, dissuasora, e que, se não for pela responsabilidade monetária, muito dificilmente o será.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Lúcio Rodrigues (PS).

O deputado Lúcio Rodrigues referiu que, de acordo com as audições anteriores e a intervenção inicial da secretária regional, parece existir concordância do governo com este projeto. Considerando os pontos resolutivos e a audição do representante dos vigilantes da natureza, destacou o ponto cinco do projeto, que propõe reforçar a presença destes profissionais e que, nessa audição, o convidado afirmou que os vigilantes da natureza na Região Autónoma dos Açores



são altamente qualificados, mas que a carreira não tem sido atrativa e, por isso, talvez não consigam dar resposta a todas as necessidades. Perante isto, o deputado questionou a governante se, tendo em conta a posição favorável do governo relativamente ao projeto de resolução, haverá efetivamente um reforço da presença dos vigilantes da natureza.

Relativamente aos trilhos homologados, evidenciou que é preciso haver um reforço da manutenção e questionou a governante se tem a noção e a consciência disso e se haverá um reforço naquilo que é os assistentes operacionais, porque a manutenção e a sinalização, de alguma forma, valorizam os prémios e também faz com que não haja desvios para outros trilhos, porque sabemos que muitos não homologados atravessam outros homologados.

A secretária regional, em resposta ao deputado, referiu que concordam globalmente com a proposta, ou seja, que tem de haver um efeito dissuasor para as pessoas não irem para trilhos não homologados e, se o forem, têm de saber os riscos que correm e a responsabilidade que assumem. Salientou, por isso, que a proposta ajuda a continuar esse processo de reflexão sobre esta posição de princípio.

Mencionou que, se forem a ver ponto por ponto, acionar e fazer-lhes assumir os custos do acionamento dos meios de salvamento parece-lhe justo e equilibrado, mas haver mais soluções para além disso que lhe suscita dúvidas. Explicou que, quando se centram na especialidade, as situações têm de ser muito bem vistas aquando da própria operacionalização, referindo, por exemplo, que a proteção civil não vê com muito bons olhos a questão da mercantilização do seu serviço, mas, a verdade, não é mercantilização, temos é de pagar a alguém que faça esse serviço.

Relativamente aos vigilantes da natureza e à carreira, esclareceu que não pode se pronunciar nem sobre o número de vigilantes nem sobre a carreira, porque a tutela é de outro departamento do governo regional. Em relação à equipa de trilhos, sob a responsabilidade da sua secretaria, indicou que a mesma tem sido substancialmente reforçada, tendo aumentado de dois elementos em 2020 para doze, neste momento, estando permanentemente a tentar reforçar, sendo certo que o esforço é direcionado para os trilhos homologados.

Referiu que houve grandes alterações na criação de uma plataforma interna de monitorização do estado de cada trilho, que têm reforçado a manutenção permanente, mas lembrou os deputados que temos invernos muito rigorosos, que afetam de forma muito exigente as estradas regionais, imaginem os trilhos. Expôs que, pontualmente, é necessário encerrar alguns trilhos até repor as condições do pavimento, da limpeza dos trilhos e voltar a abrir, que é uma contingência que decorre deste tipo de oferta turística que temos. Concluiu que os agentes do setor são



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

imediatamente informados dos trilhos que estão encerrados e de quando voltam a ser reabertos dependendo dos danos provocados.

DA AUDIÇÃO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE BOMBEIROS PORTUGUESES/AÇORES (ANBP), OCORRIDA A 5 DE JANEIRO DE 2026:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/33dfb0d1-f157-40fc-ba0b-60267f16c41e>

O presidente da comissão deu as boas-vindas ao coordenador regional da Associação Nacional de Bombeiros Profissionais (ANBP), Evandro Teixeira, convocado no âmbito do projeto de resolução em discussão.

O coordenador regional iniciou a sua intervenção referindo que a ANBP enaltece esta proposta, produzida e apresentada pelo PAN, porque vai ao encontro de uma reivindicação antiga dos corpos de bombeiros. Defendeu que esta medida já devia ter sido implementada, porque, sempre que realizam algum tipo de salvamento ou de resgate nos trilhos, são abordados por alguns turistas, no final da operação, para pagarem o serviço, mas que os bombeiros não têm forma de procederem ao recebimento.

Alertou para o facto de que, na Madeira, há cerca de um ano, foi implementada pelo serviço regional de proteção civil uma medida segundo a qual, sempre que é solicitado o socorro para trilhos não homologados e ativado o meio aéreo ou o socorro, este serviço é cobrado.

Esclareceu que a única diferença relativamente àquilo que é proposto pelo PAN é que, na Região Autónoma da Madeira, isentaram os residentes. Relativamente aos outros pontos, concordam com eles, apesar de considerarem que já vêm um bocadinho atrasado, tendo em conta as vezes que este assunto já foi trazido à baila, inclusive pelos comandantes.

Quanto à entidade a quem compete a cobrança das taxas, disse que não sabem até que ponto o serviço regional de proteção civil o pode fazer, porque existe uma diferença entre as duas regiões: na Madeira, o meio aéreo é propriedade do serviço regional de proteção civil, enquanto nos Açores é propriedade do estado, sendo a força aérea quem assegura esse serviço.

Destacou que seria uma boa forma de financiar as associações, que estão sempre com grandes dificuldades financeiras, e de mitigar os custos que têm com este tipo de ocorrência, considerando que existe um enorme desgaste, quer a nível de equipamento, quer a nível de material que é utilizado, dado que são manobras complexas.

Relativamente ao que é referido no ponto 6, desenvolvimento de campanhas de sensibilização nos aeroportos e nas aerogares, disse que a sensibilização está a ser feita e aproveitou para enaltecer



o trabalho que tem sido desenvolvido pelo Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores, em termos de sensibilização, não só nas medidas de autoproteção no caso dos trilhos, mas também dos sismos e eventos meteorológicos.

Acrescentou que, no site do Governo Regional dos Açores, está disponível a informação dos trilhos que estão abertos, fechados, ou condicionados, mas entendem que, de forma a poderem mitigar os acidentes, esta campanha de sensibilização não deveria se focar tanto nos aeroportos e nos portos, mas sim junto dos operadores turísticos e dos hotéis, porque os turistas chegam à região e a primeira coisa que fazem é instalarem-se e depois é que organizam a sua agenda.

Referiu ainda que a comunicação social tem passado a ideia de que a proposta do PAN é só para taxar o socorro. Aditou que, na Madeira, foi fundamentado que: *a medida tem por objetivo desincentivar a realização de percursos não recomendados, que não oferecem condições mínimas de segurança e que apresentam probabilidade de ocorrência de acidentes e incidentes*. Considerou que esta é a mensagem que deve ser passada e que não nos devemos focar na questão de que a partir de agora vamos passar a taxar o socorro, pois não crê que seja esse o enquadramento e o objetivo da proposta.

Em resumo, afirmou que a ANBP concorda com esta recomendação que é feita ao Governo Regional dos Açores.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

A deputada Cristina Calisto quis perceber, em relação àquilo que tem sido os resgates que ocorrem na região e que têm sido cada vez mais frequentes, se tem noção de qual a razão que leva a que isto aconteça, ou seja, a pessoa entra num trilho homologado, que supostamente está identificado, sai por um caminho menos recomendado, inseguro, e eventualmente precisa de socorro e, se no final do resgate, dão informação sobre a razão que os levou a enveredar por um circuito que não é aquele que está definido.

O coordenador da ANBP, em resposta, disse que, por norma, os trilhos homologados estão devidamente sinalizados, que o mais difícil é quando as pessoas procuram trilhos que não estão homologados nem sinalizados. Exemplificou que um trilho que esteja devidamente homologado tem vários pontos e, quando acontece algum acidente, as pessoas conseguem dar uma orientação do ponto onde estão. Já nos trilhos que não estão homologados é muito mais difícil dar a localização da vítima.



Disse não saber responder porquê é que optam por esses trilhos, se é por procurarem algo diferente ou porque já fizeram os outros e não querem repetir. Indicou que, mesmo nos trilhos homologados e devidamente sinalizados, acontece as pessoas fugirem um bocadinho ao traçado para tentarem tirar uma fotografia. Apontou ainda que defendem as medidas de autoproteção, porque a maior parte dos acidentes que ocorrem são pessoas que escorregam porque não levam calçado adequado para o trilho que vão fazer ou para a atividade que têm planeada.

Acrescentou que é muito importante para a ANBP a divulgação das medidas de autoproteção junto dos operadores turísticos.

A deputada Cristina Calisto, no uso da réplica, perguntou se a proposta do PAN era fácil de operacionalizar para aqueles que saem fora dos caminhos que não estão identificados, precisamente porque pode haver uma situação em que a pessoa não está necessariamente a fazer um trilho, apenas parou o carro para avistar um ponto e acabou tendo um acidente.

O convidado considerou que, nesse aspeto, se está a fugir um bocadinho àquilo que é a proposta do PAN, referindo que uma coisa é o turista que vai no seu carro e para num ponto turístico, como em miradouros, outra coisa é o que o PAN se está a referir, concretamente aos trilhos que estão assinalados na página do governo, sendo mais fácil operacionalizar a matéria.

Salientou que pode acontecer os turistas pararem e caminharem por sítios que não são trilhos, mas que isso vai de encontro às medidas de autoproteção, que têm a ver com a responsabilidade e também com perceberem que o nosso mato, por mais bonito que seja, tem muitos perigos.

O deputado Luís Soares referiu que é preciso generalizar para depois afunilar e conseguirmos um documento que vá de encontro à nossa realidade e que não contrarie alguns princípios, desde logo o princípio da gratuitidade da prestação do auxílio de socorro que, por norma, é sempre uma tendência de preservar a vida e a integridade física das pessoas e, não deve ser cobrada, sendo daqueles serviços, a par da segurança, que o estado disponibiliza gratuitamente, apesar de sair dos nossos impostos.

Referiu que há aqui uma questão que não consegue perceber desde o início, porque para ele os trilhos são os que estão homologados, tudo o resto é a ilha não existindo trilhos não homologados.

Apontou que, do conhecimento que tem, na Madeira, embora haja um regime sancionatório, não é para taxar o socorro, é pagar o socorro de quem é alvo de um resgate numa situação de estar no tal trilho, que não é homologado. Questiona, no entanto, quem é que definiu aquilo como um trilho? *“A gente a utilizar a palavra trilho, só existem trilhos homologados, tudo o resto são sítios que as pessoas passam, são natureza onde a pessoa se aventura, e não são trilhos.”*



Opinou que, de duas uma, ou o regime sancionatório não pode falar em trilhos não homologados, que não existem, ou então, se há uma entidade qualquer que resolve dizer *“tem aqui uma passagem, eu vou fazer disto uma coisa minha e vou pôr as pessoas a passar por aqui”*, então é a essa entidade que vai ser imputada a responsabilidade pelo salvamento e socorro.

Recorreu ao exemplo dos pescadores, que não lhes é cobrado o salvamento, mesmo quando optam por ignorar alertas meteorológicos, porque temos de preservar o direito à vida e ao socorro.

Perguntou ao convidado se não entende que o socorro deva ser gratuito e universal e pediu que lhe defina o que entende como um trilho não homologado, como é que chegam à conclusão de que a pessoa está num trilho não homologado.

O representante da ANBP respondeu que, no seu entender, trilho não homologado é quando se vai para uma área que não está sinalizada no mapa do Governo Regional dos Açores como um trilho homologado, ou seja, para si é um trilho não homologado, se não está identificado, se não está reconhecido, se não está sinalizado.

Acrescentou que os próprios bombeiros não conseguem mapear a ilha toda, apesar de cada corpo de bombeiro conhecer a sua área de atuação minimamente. Não obstante, afirmou que é muito mais fácil quando se fala de trilhos conhecidos, que têm um nome, um início, um fim e têm acessos de emergência que estão definidos e catalogados para chegarem lá, e que isso é que é um trilho homologado, tudo o resto, para a ANBP, são trilhos não homologados.

Considerou que o objetivo é criar alguma sensibilidade às pessoas, para que deixem de cometer alguma negligência ou alguma irresponsabilidade. Disse também que está de acordo com o deputado Luís Soares quando diz que o socorro tem de estar sempre assegurado e que, no final do mesmo, as entidades competentes devem fazer uma análise tendo em consideração se as pessoas foram negligentes ou não e serem atuados ou penalizados nesse sentido.

O deputado Luís Soares, no uso da réplica, disse que é exatamente aquilo que pensava, existe a prestação de auxílio dos trilhos homologados, que estão catalogados e as entidades competentes definem os seus planos de acesso para o socorro e emergência, e que existe o resto da ilha.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Pedro Neves (PAN), o deputado Luís Soares (PSD), o deputado Nuno Barata (IL) e a deputada Cristina Calisto (PS).

O deputado Pedro Neves iniciou a sua intervenção fazendo um enquadramento. Mencionou que o convidado referiu que a mensagem que está a sair está completamente errada relativamente



ao socorro, e que podemos descobrir de onde vem esse tipo de mensagem, de o PAN querer que o socorro seja pago, bastando olhar para aquilo que o deputado do PSD disse, considerando que a honestidade intelectual do deputado neste aspeto não está a ser a mais correta porque, primeiro, isto é um projeto de resolução, que dá competência ao governo para definir como pretende, tendo tido o cuidado de não fazer uma lei.

Salientou, que está bem definido o que é um trilho, referindo que há um trilho homologado e um trilho não homologado, não é o resto da ilha. Explica que o trilho não homologado é aquele que não está definido pelo governo, que continua a ser um trilho usado, maioritariamente por turistas que, de propósito, querem ir a esses trilhos não homologados, e passam a mensagem de turista para turista, em vários fóruns da internet, e que é disso que estão a falar. Acrescentou que querem, para prevaricadores, que o socorro seja pago, que é como uma multa, porque ilegalmente foram a um sítio que não deviam ter ido, neste caso, os trilhos que estão ao lado dos trilhos homologados, normalmente é isso que acontece. Salienta que não é para quem está num trilho homologado, não é para quem está numa rua ou quem está numa estrada, que não seja um trilho, que estão a tentar abranger aquilo que o PAN não está a abranger dentro deste projeto de resolução, afirmando que não é por falta de entendimento, é porque querem passar essa mensagem errada de forma propositada.

O deputado questionou o convidado se, pela experiência do mesmo, na sua larga maioria não são turistas que estão habituados a fazer trilhos e fazem de propósito, porque têm essa informação que é um trilho espetacular, mas sabem à partida que podem estar a fazer algo que é uma infração.

O senhor Evandro, em resposta, disse que esses trilhos não homologados existem e, infelizmente, têm até conhecimento, em algumas situações, que são alguns operadores turísticos que os divulgam, numa tentativa, se calhar, de captar mais clientes. Considera que é nestes aspetos que deveríamos atuar, reiterando que as pessoas são responsáveis por si, têm direito ao socorro, mas também não podem ser negligentes.

O deputado Pedro Neves, no uso da réplica, afirmou que era mesmo disso que falava, que se está a dar a informação e, às vezes, parte também das agências de turismo e é por isso que este projeto de resolução é feito. Pediu, por isso, que não se tente desvirtuar aquilo que pretendem, que é que deixe de haver pessoas que estão em zonas proibidas, e que estão a dar uma oportunidade para o governo para quem, de forma negligente, vai a sítios que são trilhos, pelo menos para agências de turismo, que o deixem de fazer ou então se o fizeram e se precisarem do socorro, que o mesmo seja pago.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O deputado Luís Soares afirmou que as pessoas começam a falar e acabam de responder às questões que colocam, e que o deputado Pedro Neves acabou de responder à questão que colocou e de acusar o deputado do PSD de desonestidade intelectual. Esclareceu que não disse que estava mal, limitou-se a constatar o que está no projeto de resolução, e que o socorro, nestes casos, deve ser cobrado, o meio aéreo, o tempo que o meio aéreo atuou, o preparador salvador, que é o que está no projeto de resolução, contrapondo que o princípio do socorro deve ser a gratuidade.

O coordenador regional acrescentou que os próprios operadores turísticos estão sempre à procura de novos caminhos para fugir à oferta habitual, e, muitas vezes, por sua iniciativa, entram em caminhos que não fazem parte da oferta do Governo Regional dos Açores e colocam-se em situações de risco.

O deputado Nuno Barata referiu que gostaria de esclarecer alguns conceitos que têm sido utilizados, que lhe parece que estão um bocadinho desadequados da realidade que é a Região Autónoma dos Açores. Esclareceu que, antes de haver turismo, turistas e pedestrianistas, já havia trilhos e que essa distinção que se quer fazer entre trilhos e o resto não faz qualquer tipo de sentido. Destacou que existe trilhos que são homologados e que existe um conjunto muito superior, milhares de quilómetros a mais de trilhos, que existem em propriedades privadas, em acesso a nascentes, pela transumância que era feita por gado até meados do século passado, e que é destes trilhos não homologados para o pedestrianismo que se trata neste projeto de revolução.

Indicou que o acesso a esses trilhos, ao contrário do que diz o deputado Pedro Neves, não é ilegal, não é irregular, é uma liberdade que as pessoas têm de os percorrer, a não ser que invadam propriedade privada, e que aí já é uma questão de direito civil, nem sequer é uma questão de ilegalidade por acesso aos trilhos.

Por outro lado, disse que não faz sentido, numa região como a nossa, com parques recursos, que esse apoio de socorro que é feito aos pedestrianistas que circulam em zonas que têm acesso através de plataformas internacionais e outras, que a região tenha de assumir a responsabilidade financeira desse salvamento. Indicou que lhe parece que é isto que o PAN pretende aqui com este projeto de resolução, que não impõe que não se preste o socorro a quem não tem dinheiro, pelo contrário, que o socorro é a primeira coisa que temos de fazer.

Relativamente aos operadores turísticos que percorrem zonas não homologadas, apontou que eles provavelmente têm, ou deviam ter, apólices de seguro que cubram os acidentes que ocorram nestas zonas.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Concluiu dizendo que, às vezes, parece-lhe que os deputados e agentes políticos têm um certo desconhecimento do que é a realidade da Região Autónoma dos Açores, porque existem milhares de quilómetros de trilhos que não estão registados para o pedestrianismo.

A deputada Cristina Calisto, na sequência do que já foi dito, afirmou que a nossa realidade de trilhos é imensa, que existe os homologados, e um conjunto de outros trilhos promovidos também pelas juntas e pelas câmaras municipais. Neste sentido, perguntou ao convidado como é que se operacionaliza a aplicação desta coima e destes custos com esta proposta do PAN.

Referiu que queria perceber se, aquando de um resgate, existe perceção da intenção da pessoa em incorrer no risco, ou o que a levou a sair do trilho normal e a colocar-se numa situação de perigo, considerando que isso ajuda a compreender a natureza da ação.

Em relação à situação da Madeira, disse que, no início deste ano, entrou em vigor um modelo diferente, em que as pessoas para fazer certos trilhos têm de se registar numa plataforma, pagar uma taxa para a sua utilização, e cumprir o que está definido, o período do dia em que as pessoas podem fazer o trilho, precisamente para assegurar que há um registo ou uma monitorização de quem é que está em determinado sítio, a fazer determinados trilhos, e que os depois há um conjunto de outros fatores associados, nomeadamente os seguros. Questionou o coordenador regional da ANBP se considera que deveria haver uma referenciação e uma plataforma que gerisse os trilhos na Região Autónoma dos Açores.

O coordenador regional, em resposta, disse que sim, que todas as medidas que venham facilitar a informação de quantas pessoas estão em determinado trilho ou em determinada zona, e que depois facilite o socorro, são bem-vindas. Referiu que a Madeira implementou o sistema em janeiro de 2025 e que este evoluiu ao ponto de ser cobrada uma taxa em todos os trilhos homologados.

Destacou que querem que as pessoas cumpram as medidas de autoproteção, que foi um trabalho feito pelo Governo Regional dos Açores e que minimizem as situações de acidente. Saliu que não é fácil monitorizar todo o território, muito menos nas zonas que são propriedade privada, que estão a referir-se concretamente aos parques de ilha, às reservas naturais sob a alçada do governo regional, considerando que aí também entra o papel dos vigilantes da natureza e dos guardas-florestais, de terem uma ação mais presente e tentarem fazer um acompanhamento, fazer sensibilização e aconselharem os turistas.

Acrescentou que sabemos que vai haver sempre situações de negligência e de irresponsabilidade, e que é nesses casos que as entidades competentes verificam que efetivamente a pessoa não



cumpriu nenhuma das medidas de autoproteção para a realização de um trilho e provocou um acidente ou teve um acidente, e tem de ser responsabilizada por isso.

Concluiu dizendo que não se pode esperar que o estado tenha de assegurar tudo em todos os cenários; deve garantir apoio em catástrofes, intempéries ou fenómenos da natureza, mas, quando o acidente resulta de negligência ou irresponsabilidade, deve ser pago, pois só assim se desincentivam práticas negligentes.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Lúcio Rodrigues (PS).

O deputado Lúcio Rodrigues disse que, à parte do que já foi dito pelos outros deputados, a rede de trilhos da região, homologados e não homologados, é muito extensa, parecendo-lhe que é algo que devemos valorizar, sendo um grande património da nossa região. Acrescentou que vem muita gente de muitos lados do mundo, quer numa perspetiva de fazer turismo de lazer, quer turismo desportivo, e que é importante valorizar todo esse processo porque isso traz valor acrescentado à região.

Disse que iria colocar um caso prático para poder realizar a sua pergunta.

Referiu que muitos dos trilhos homologados têm o seu percurso e muitos deles são atravessados por estradas de penetração às explorações agrícolas ou propriedades privadas e, muitas vezes, o trilho é atravessado por uma estrada, e a sinalização também carece de alguma manutenção, podendo induzir em erro. Explicou que quem percorre trilhos na região sabe bem que um desvio de 50 metros pode conduzir a outro trilho, podendo um desvio de 1 ou 2 quilómetros levar rapidamente a perder o percurso original, tornando difícil o regresso ao trilho.

A sua pergunta é, quando acontece um caso desses, os meios de segurança são ativados como é que depois se faria a avaliação de negligência ou de não negligência?

O coordenador regional, em resposta ao deputado, disse que isso é uma situação complexa, mas voltando às medidas de autoproteção, se no folheto está a sinalização, para as pessoas terem conhecimento, nos trilhos que estão devidamente identificados, não é muito fácil as pessoas fugirem àquele traçado, pelo menos pela experiência que tem, que não tem sido esse o principal motivo que os tem levado aos trilhos, no caso da ilha Terceira. Refere que em São Miguel, pensa que o maior problema também continua a ser com os trilhos que não estão devidamente sinalizados e homologados.

Relativamente ao caso apresentado pelo deputado, disse que, para ser considerado negligente, acha que se estaria a exagerar um pouco. Apontou que existem outras questões mais importantes



e que são a base: é fundamental perceber, nos salvamentos efetuados, qual foi o verdadeiro motivo que levou ao acidente, para compreender os fatores reais que contribuem para a sua ocorrência.

Quanto ao exemplo dado, afirmou que não tem conhecimento de situações em que uma pessoa se desvia ligeiramente e acaba por entrar noutra trilha. Observou que, nesse caso, não consideraria tal situação como negligência, mas admitiu que não sabe como poderia ser monitorizado um caso desse tipo.

DA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE VIGILANTES DA NATUREZA, DELEGAÇÃO DOS AÇORES, OCORRIDA A 5 DE JANEIRO DE 2026:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/b6adf880-4edf-4b28-9e0c-dd456dc8faeb>

O presidente da comissão deu as boas-vindas ao representante da Associação Portuguesa de Vigilantes da Natureza, Dejalme Vargas, passando-lhe a palavra para, querendo, fazer uma análise da iniciativa.

O convidado iniciou a intervenção esclarecendo que, neste momento, é o presidente da Associação Nacional de Guardas e Vigilantes da Natureza (APVN) e que é nesse âmbito que está presente, não havendo uma delegação dos Açores.

Esclareceu que, a nível nacional, há uma posição dos vigilantes da natureza em termos de ir aos trilhos. Na Madeira, o que constatou é que, devido à afluência, está a haver uma outra leitura, há mais presença de vigilantes. Indica que nos Açores não se verifica tanto, porque têm um conteúdo funcional enorme e estão mais direcionados para outras vertentes, sendo certo que vão aos trilhos e veem o que é preciso, são chamados muitas vezes, mas não têm indicação de estarem permanentemente, até porque não têm um leque enorme de vigilantes da natureza para que se possa ter essa permanência.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Lúcio Rodrigues (PS)

O deputado Lúcio Rodrigues começou por dizer que, tendo em conta o ponto número cinco do projeto, que tem a ver com reforçar a presença de vigilantes da natureza nos trilhos homologados e principais pontos de atração turística, ia colocar algumas questões.

Em relação à quantidade de vigilantes da natureza que existem na Região Autónoma dos Açores, perguntou se existe corpo humano suficiente no sentido de podermos chegar, de alguma forma, com o reforço dos vigilantes da natureza naquilo que é o ponto resolutivo.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Perguntou também, tendo em conta o que foi dito pelo convidado, de que estão mais direcionados para outra área, mas que também vão e conhecem os trilhos, se a sinalização daqueles que conhece carece de alguma manutenção, nomeadamente nos homologados.

Questionou a facilidade, ou não, da atuação dos vigilantes da natureza no que diz respeito à avaliação de uma ação negligente ou não negligente, naquilo que é a participação ou não nos trilhos não homologados, tendo em conta que sabe que muitos dos trilhos homologados são atravessados por trilhos não homologados e que é fácil haver um desvio nesse sentido.

O presidente da associação esclareceu que, para terem uma permanência constante nos trilhos, nem com o triplo ou o quadruplo dos vigilantes seria suficiente, estando os mesmos altamente qualificados, tendo em conta que mais de 70% dos vigilantes da natureza têm cursos superiores e mestrados. Aproveitou para dizer que a não revisão da carreira, que é uma carreira especial da função pública e que já vai para mais de 15 ou 16 anos, tem levado a que muitos dos vigilantes, quer a nível nacional, quer a nível regional, (porque a Madeira criou um estatuto próprio para os vigilantes da natureza), saiam da carreira para abraçarem outros projetos.

Afirmou que os governos regionais, mesmo do PS e o atual, têm aberto concursos e que, em algumas ilhas, às vezes, nem sequer há pessoas a concorrer, porque a carreira não está tão atrativa e respeitada como deveria estar. Considerou, por isso, que, se nos próximos tempos a revisão da carreira não for efetuada, sendo certo que o governo da república entregou recentemente aos sindicatos uma proposta de revisão da carreira, mas se ela não for para a frente em pouco tempo, acredita que vai sair mais vigilantes da natureza e vai haver menos gente a querer ingressar nesta carreira que considera tão digna e importante, nomeadamente para os Açores.

Explicou que ter vigilantes em todos os trilhos não seria possível, até porque o conteúdo funcional dos vigilantes de natureza é tão extenso que existe uma panóplia de situações diariamente que acontecem em todas as ilhas e que os levam a estar mais presentes em outras ações para além dos trilhos, sendo certo que, quando são chamados e quando andam no terreno, veem como é que os trilhos estão e reportam.

Relativamente à atuação dos vigilantes da natureza, afirmou que nem sempre o punir é o mais importante, que, por regra geral, tentam educar, ou seja, a pessoa saiu do trilho, tentam trazê-la, e regra geral corre bem, as pessoas percebem e entendem, sendo certo que noutros casos não há volta a dar, pelo crime ambiental que cometeram, por exemplo.

Quanto à manutenção dos trilhos, ou seja, a sinalização, sabe que, na ilha do Faial, por exemplo, as pessoas que estão encarregues muitas vezes vêm de outras ilhas, nomeadamente de São Jorge, explicando que o técnico vai pontualmente remarcar os trilhos, ver como é que está a sinalização,



se é preciso pintar alguma coisa, considerando que não têm grandes problemas a reportar. Referiu também que colegas de várias ilhas reportaram que não têm uma grande carga nos trilhos, ou seja, não viram necessidade de ter uma fiscalização efetiva permanente nos trilhos. Salientou que há ilhas, como São Miguel, onde o problema está mais agudizado e que há mais pressão e mais pessoas a sair dos trilhos, sendo certo também que não conseguiam ter, de modo algum, um vigilante por cada pessoa que entrasse no trilho.

O deputado Lúcio Rodrigues, no uso da réplica, voltou a enquadrar a questão da punição, referindo que aquilo que o projeto de resolução diz é que, quando houver negligência daqueles que usufruam dos trilhos não homologados, que deve ser taxado se necessário o pedido de socorro.

Nesse sentido, e tendo em conta o que referiu na sua intervenção inicial — que muitas vezes envolve a passagem de trilhos homologados para trilhos não homologados, como estradas de acesso a explorações agrícolas ou antigos trilhos —: sabendo que um desvio de um trilho homologado para um não homologado pode levar a mil, dois mil ou até três mil metros ao percurso, alterando significativamente o trajeto e a saída, a pergunta é se, a ação dos vigilantes da natureza quando interferem ou são chamados para uma dessas situações, a avaliação que fazem consideram a existência, ou não, de negligência por parte do turista.

Disse também que pelo que percebeu havia uma pedagogia grande, e bem, porque os trilhos são um dos principais patrimónios naturais e turísticos da nossa região, devem ser salvaguardados e, acima de tudo, mantidos nesse sentido, principalmente aqueles que têm uma pegada ecológica maior.

Acrescentou que considera que o ponto resolutivo número cinco é de reforçar, e não colocar um vigilante da natureza em cada trilho, é acima de tudo ter mais ação de patrulha relativamente àquilo que é os trilhos, nomeadamente na ilha de São Miguel, que é a que parece que tem mais problemas.

O presidente da APVN, em resposta ao deputado, afirmou não ter procurado saber quantos autos já foram levantados a turistas ou mesmo residentes nos trilhos por não irem no sentido correto. Destacou que um dos problemas maiores é na montanha do Pico, com situações, quer sejam emergências médicas, quer por não terem passado pela casa da montanha e fazerem o trilho de uma forma autónoma, ou fazerem por um trilho secundário, mas que não têm essa noção.

Resumindo-se ao Faial, onde é vigilante, diz que não presenciou muitas situações em que seja preciso autuar, que há uma situação ou outra, mas muito pontual nos seus trinta anos de carreira. Concluiu que isso será um problema em São Miguel e no Pico, mas que nas restantes ilhas não vê isso como um grande problema, não excluindo que poderá estar errado.



O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado João Vasco Costa (PS).

O deputado João Vasco Costa referiu que a existência de trilhos é mais que evidente, quer aqueles que são homologados, quer os que são feitos em propriedades privadas, quer os outros que não são homologados. Neste sentido, questionou o convidado se, relativamente aos trilhos que não são homologados e que são públicos, foi feito algum levantamento pelas autoridades competentes. Apontou que esse levantamento deve existir, porque não é possível conceber que as autoridades não conheçam a existência desses caminhos, e perguntou se existe, em algum desses trilhos que não são homologados, alguma placa que proíba as pessoas de entrar nos trilhos.

Disse perceber que não existem meios humanos suficientes para fazer as limpezas, a manutenção e a fiscalização dos comportamentos das pessoas no trilho, considerando isso o mais importante, o comportamento desviante, de coisas feitas contra o ambiente, que é mais nesse sentido do que propriamente a proibição da pessoa exercer a sua liberdade de caminhar onde quiser. Explicou que diferente é se houver uma proibição de entrar no trilho, porque não havendo, tem dúvidas que se possa, em alguma situação, condenar alguém por negligência.

Atentou que a proposta do PAN, com o mérito que tem de levantar essa questão, sugere a necessidade de se perceber se valerá a pena taxar os passeios nesses trilhos, por forma a que o governo possa pagar a mais vigilantes da natureza, a guardas-florestais, mas para permitir que mais pessoas tenham acesso a esses trilhos ainda que pagando, porque o socorro esse é obrigatório e não pode ser de todo negligenciado por parte de quem gere e tem a obrigação de socorrer.

Em suma, esclarece que as questões eram: se existe o levantamento; se tem conhecimento de haver proibições de entradas em trilhos não homologados; e perceber também se a homologação dos trilhos, sendo uma competência do governo, se o mesmo entender que nunca mais homologa caminhos que são conhecidos, as pessoas ficam impedidas de entrar nesses sítios.

O convidado esclareceu que a homologação dos trilhos é de competência do departamento regional, não passa pelos vigilantes da natureza, e que, nessa parte não tem nada a opinar, acrescentando só que tem conhecimento de um grupo, em que os trilhos são propostos e alguns são aceites, outros não.

Quanto à informação que está nos trilhos homologados e não homologados, disse só ter conhecimento da realidade da ilha do Faial, onde há trilhos que não estão homologados, mas têm informação, que, muitas vezes, são as juntas de freguesia que colocam essa sinalização. Explicou



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

que muitos dos trilhos vão ao encontro da sinalização internacional, até porque qualquer turista que gosta de fazer trilhos já conhece, e anda no trilho mais à vontade, havendo sinalização.

Relativamente aos trilhos não sinalizados, salientou que é um trilho, é um caminho, não é uma área particular, ou seja, não vê porque é que havia de autuar uma pessoa que entrou num trilho, estando homologado ou não.

Opinou que todos os trilhos deveriam ser homologados e arranjar uma categoria para cada um deles, seja de quinhentos metros, cem quilómetros ou de cinquenta ou trinta, considerando que aí se resolvia o problema. Refletiu que se queremos turismo de natureza, e sabemos que há trilhos que são inventariados, quer seja pelas juntas de freguesias ou câmaras, esses trilhos tinham de obedecer a uma sinalização internacional, permitindo assim às pessoas saber onde é que estavam a andar, e com mais segurança para todos.

O deputado João Vasco Costa, no uso da réplica, disse que o convidado respondeu afirmativamente sobre o levantamento existente, quer seja pelas juntas de freguesia, pelas câmaras e pelo governo, mas que tinha perguntado ao presidente da associação se tinha conhecimento da existência de qualquer sinalização nos trilhos que não são homologados, que proibisse a sua utilização.

Mencionou que, na sequência do que disse o primeiro convidado — que referiu a divulgação dos trilhos nos panfletos distribuídos nos portos e aeroportos —, presumiu que esse convidado considera conveniente esta divulgação e a sua distribuição também pelos agentes turísticos. Perguntou então ao presidente da APVN se partilha dessa opinião.

O convidado esclareceu que não tem ideia, no Faial, de algum trilho não homologado diga que não se pode entrar, acrescentando que a ideia de quem criou um trilho, esteja ou não homologado, é para que ele seja visitado e que as pessoas entrem livremente e usufruam das paisagens naturais dos Açores.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Lúcio Rodrigues (PS).

O deputado Lúcio Rodrigues perguntou ao presidente da associação, tendo em conta a sua experiência e os contactos que tem noutras ilhas, se acha ou se tem alguma opinião formada relativamente à manutenção dos trilhos homologados na Região Autónoma dos Açores, se está a ser feita ou não e se pode pôr em causa a questão da segurança, porque depois tem que se ativar os meios de socorro, naquilo que é o projeto de resolução do PAN.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O presidente da APVN esclareceu que não tem esses dados relativamente à manutenção de trilhos não homologados, que a ideia que tem é que muitos deles são feitos pelas câmaras municipais e juntas de freguesias, à medida que podem.

O deputado Lúcio Rodrigues esclareceu que se referia aos trilhos homologados.

O convidado respondeu que sim, dentro das disponibilidades de efetivos, acrescentando que lhe foi reportado que, em alguns, poderia haver mais manutenção. Referiu que existe uns que tem mais desgaste do que outros e que, se calhar, podíamos começar a tentar perceber qual é a capacidade de carga que cada trilho tem, e que já há meios eletrónicos para fazer isso.

Acrescentou que um colega da Madeira lhe disse que, nos últimos dois anos, tem havido uma afluência enorme aos trilhos e que a secretaria do ambiente começou a cobrar o acesso e que tem havido uma maior direção de vigilantes para certos trilhos. Referiu também que o pagamento é feito através de uma aplicação, tendo havido um maior esforço para que os vigilantes tentem perceber se as pessoas, efetivamente, estão a pagar, porque esse valor depois reverte para manter os trilhos em melhores condições.

Disse que a sua sugestão é que, em alguns trilhos, nomeadamente em São Miguel e na caldeira do Faial, haja uma monitorização maior, para tentarem perceber como há uma carga maior nesse trilho, um maior desgaste e perceber como é que se pode ter uma manutenção diferente, mais regular. Também disse que existe equipas destinadas nos parques naturais de ilha que fazem esse tipo de manutenções, mas que o número de efetivos poderia ser maior.

Referiu que, no Faial, já tiveram muito mais assistentes operacionais, que agora o número é mais reduzido e o número de quilómetros dos trilhos aumentaram e tantas outras panóplias de situações que, cada vez mais, vão acontecendo.

DA AUDIÇÃO DO SECRETÁRIO REGIONAL DO AMBIENTE E AÇÃO CLIMÁTICA, OCORRIDA A 23 DE JANEIRO DE 2026:

<https://video.alra.pt/Asset/Details/542b1d6d-2fa4-4ed2-ada1-4a6d2683f9df>

O presidente da comissão deu as boas-vindas ao Secretário Regional do Ambiente e Ação Climática, convocado no âmbito do projeto de resolução n.º 53/XIII, e convidou-o a fazer uma avaliação da iniciativa.

O secretário regional iniciou a sua intervenção considerando pertinente a diligência adicional realizada no âmbito da análise do projeto de resolução do PAN, por este abordar matérias que



exigem particular atenção, designadamente a proteção do património natural e as questões de socorro, áreas sob tutela da secretaria.

Relativamente ao socorro, assinalou a necessidade de desagregar a informação constante do projeto. Referiu ter-se verificado um aumento do número de resgates em trilhos, sobretudo na ilha de São Miguel, com incidência particular em trilhos não homologados, tendência associada ao crescimento da visitação turística. Reconheceu que tal realidade gera sobrecarga em alguns corpos de bombeiros, e que importa ter em conta alguns princípios constitucionalmente salvaguardados: a constituição da república portuguesa consagra o direito à proteção da vida e da integridade pessoal, impondo ao estado o dever de prestar socorro em caso de acidente ou de calamidade, mesmo perante comportamentos potencialmente negligentes ou em situações de risco agravado, o estado mantém um dever positivo de prestação de socorro, sem discriminações, incluindo as de natureza económica. Sublinhou que a prestação de socorro deve ser tendencialmente gratuita e que não se deve mercantilizar esse serviço.

No tocante aos trilhos homologados, informou existirem atualmente 100 trilhos homologados na região, cuja classificação decorre do decreto legislativo regional n.º 30/2012/A, de 3 de julho, que já prevê um regime sancionatório em caso de infrações. Observou que, embora o diploma não preveja uma “taxa de ativação” de resgates, é possível aprovar regulamentação específica, à semelhança do regime aplicável ao acesso à reserva natural da montanha do Pico. Nesse caso, a imputação de despesas de resgate aos visitantes ocorre quando o acionamento resulta do incumprimento das normas de segurança do montanhismo e das normas de conduta, ou em situações de subida não autorizada/não recomendada, bem como quando o pedido de socorro seja injustificado. Sublinhou que os custos de resgate não são aplicados automaticamente, mas apenas em casos tipificados, como utilização desaconselhada, em contexto de alerta meteorológico, incumprimento legislativo, violação de códigos de conduta ou negligência manifesta. Admitiu ser possível estender soluções semelhantes a outros trilhos homologados, desde que acompanhadas de regulamentação, controlo de acessos, monitorização por GPS, fiscalização e outros aspetos. Assinalou que nada disso está em questão com esta recomendação.

Disse que o que está em causa neste projeto de resolução são os trilhos não homologados, e esclareceu que a sua gestão e utilização, do ponto de vista da fruição, não compete ao governo regional. Acrescentou que, para trilhos homologados encerrados, a proibição de utilização permite caracterizar infração, à qual se poderá associar uma taxa de ativação de socorro, caso exista a devida base legal/regulamentar. Já na generalidade dos trilhos não homologados, referiu estarem em causa milhares de quilómetros que abrangem servidões, estradas e caminhos públicos e privados, onde, em regra, não existe proibição de circulação (sem prejuízo de exceções em



reservas integrais de áreas protegidas ou em propriedades privadas sem servidão). Nestes dois casos, lembrou que existe já legislação e regimes sancionatórios aplicáveis. Fora dessas situações, não havendo proibição de circulação, não existe infração, o que contraria o ponto 4 do projeto do PAN que propõe um regime sancionatório para “caminhantes infratores”. Explicou que, sem norma que proíba a fruição/circulação ou que imponha obrigações de segurança, não se pode configurar infração nem, por consequência, aplicar regimes sancionatórios. Acrescentou que, na ausência de regulamentação, de monitorização e de controlo de uso, é complexo aplicar taxas generalizadas de ativação de socorro ou definir objetivamente situações de negligência.

Por isso, considerou que, para trilhos não homologados, o instrumento mais adequado poderá não ser a imputação de encargos financeiros à posteriori do socorro, mas a criação de um regime sancionatório específico que qualifique a violação de normas de segurança como contraordenação, permitindo a aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias e promovendo a responsabilização e a dissuasão de comportamentos negligentes. Recordou que a secretária regional Berta Cabral, na sua audição, disse que esta matéria está a ser trabalhada pela sua secretaria, sendo certo que, quando avaliam a possibilidade de taxar o socorro, podem sempre abrir uma “caixa de Pandora”.

Relativamente ao ponto 2 do projeto, esclareceu que a gestão e projeção de meios aéreos cabe ao estado português, através da força aérea, com a qual a região tem protocolo. Assim, não cabe ao governo regional estabelecer ou decidir a cobrança desses meios. Entendeu que, no limite, se deve ponderar a possibilidade de imputar custos diretamente a quem solicita o resgate, mas não cobrar antecipadamente por serviços prestados por terceiros, sobretudo quando tais custos nem são apresentados à região.

Quanto ao ponto 3, considerou que não faz sentido propor que seja o Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores a entidade competente para a cobrança de eventuais taxas, por se tratar de funções de natureza eminentemente tributária, para as quais esse serviço não dispõe de estrutura nem de enquadramento legal. Sublinhou que a eventual regulamentação a criar será no âmbito da atividade turística ou da fruição de espaços naturais e protegidos, devendo a competência ser atribuída a departamentos com competência na matéria com tutela no turismo ou, tratando-se de áreas protegidas, no ambiente, e não na proteção civil.

Sobre o ponto 5, referente ao reforço de vigilantes da natureza, reconheceu ser desejável o aumento da equipa, dada a grande extensão de território classificado como área protegida. Informou que o governo regional abriu recentemente mais 12 vagas, mantendo-se, ainda assim, a necessidade de reforço contínuo, dado o alargamento de competências atribuídas. Esclareceu,



porém, que o aumento de vigilantes não resolve, por si só, problemas como desacatos ou agressões a guias turísticos, uma vez que não se trata de uma força policial. Acrescentou que a missão principal destes profissionais é garantir a proteção do ambiente e da preservação do património natural. Considerou possível e desejável recorrer a outros perfis de colaboradores, que não carecem do nível de especialização exigido aos vigilantes.

Por fim, quanto às campanhas de sensibilização previstas no último ponto, concordou com o reforço das iniciativas de educação ambiental e com ações específicas nos pontos de acesso à região. Defendeu, contudo, que essas campanhas devem desaconselhar a utilização de trilhos não homologados, alertando para os riscos inerentes, e não anunciar uma proibição de circulação, dado que, na maioria dos casos, essa circulação não está proibida e, não o estando, não há automaticamente nenhuma violação ou infração.

Após esta explanação, o presidente da comissão abriu o período de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se a deputada Cristina Calisto (PS) e o deputado Luís Soares (PSD).

A deputada Cristina Calisto questionou o governante, tendo em conta a natureza e a complexidade da matéria, a vasta dimensão das áreas naturais existentes na região e a diversidade de caminhos destinados à visita e fruição, tanto pela população residente como pelos visitantes, sobre se o conteúdo do projeto de resolução seria compatível com esta realidade.

Perguntou ainda se não seria antes necessário aprofundar e trabalhar um conjunto adicional de diplomas, de forma a construir um quadro regulamentar mais completo e uma orientação clara sobre o que deve ser feito nesta matéria.

Recordou que já tinha sido referido o reforço do corpo de vigilantes da natureza e, assim, procurou perceber se, na perspetiva do secretário regional, o ideal seria duplicar o número atual de vigilantes da natureza ou se o concurso recentemente aberto seria, para já, suficiente para responder à situação presente.

O secretário regional começou por referir que, embora esteja em curso um trabalho de aprofundamento sobre esta matéria, o projeto de resolução junta temas distintos que não podem ser tratados como se fossem equivalentes. Explicou que, apesar de todos poderem ser designados como trilhos, existe uma diferença substancial entre trilhos homologados e trilhos não homologados.

Salientou que a região dispõe de uma vasta extensão de percursos e zonas de circulação que, não sendo trilhos homologados, são espaços abertos ao público, incluindo servidões, caminhos de



penetração, estradas rurais e diversos tipos de piso e caminhos tradicionais, que não se enquadram ao abrigo do decreto legislativo regional que regula os trilhos homologados.

Esclareceu que, no caso dos trilhos homologados, existe já um regime sancionatório aplicável, e podem ser criadas regulamentações adicionais, desde que acompanhadas de mecanismos de regulação do acesso, monitorização e acompanhamento da visitação. Observou que, nesse contexto, é até possível aplicar custos de resgates, como sucede na montanha do Pico. Contudo, frisou que esse não é o intuito do projeto de resolução em análise.

Acrescentou que, quando o projeto refere trilhos homologados encerrados, é possível considerar uma proibição de utilização e, nesse caso, há enquadramento para regulamentar e aplicar sanções, uma vez que tal decorre do regime legal existente.

Destacou que a situação é diferente nos trilhos não homologados, onde, na maioria dos casos, não existe qualquer proibição de circulação. Nesses termos, afirmou não compreender como poderia ser criado um regime sancionatório por incumprimento ou infração, tal como sugere o projeto de resolução. Defendeu que, para trilhos não homologados, mais adequado do que criar taxas de resgate seria criar um regime legal que determine regras de segurança, para que, apenas em caso de incumprimento dessas regras, pudesse ser aplicado um regime de contraordenações. Considerou, por isso, que compatibilizar o projeto com a enorme diversidade de percursos existentes, homologados e não homologados, seria um trabalho difícil.

Ainda assim, reconheceu mérito ao projeto de resolução por trazer à discussão uma matéria que preocupa todos, sobretudo em ilhas como São Miguel, onde se verifica uma sobrecarga para as associações humanitárias de bombeiros voluntários. Porém, reiterou que será difícil criar uma taxa de ativação de socorro para trilhos não homologados, muitos dos quais nem é proibido circular e onde, por isso, não existe infração. Admitiu, no entanto, que há espaço para trabalhar nos trilhos não homologados, mais conhecidos e onde existe maior incidência de resgates, podendo haver um enquadramento para que se possa sinalizar o desaconselhamento da sua utilização, sendo diferente daquilo que é proposto neste caso em concreto.

Relativamente aos vigilantes da natureza, disse que a realidade dos Açores é diferente da realidade da Madeira, que tem apenas duas ilhas, e o esforço é menor em relação aos vigilantes da natureza. Indicou que existem atualmente 46 vigilantes da natureza em funções na região, tendo sido recentemente abertas 12 vagas. Contudo, sublinhou que o conjunto de competências atribuídas aos vigilantes da natureza: são de monitorizar e fiscalizar as áreas protegidas, as monitorizações de térmitas, do radão, participam em campanhas como o SOS cagarro nos trabalhos da rede de



arrojamento de cetáceos. Dada esta multiplicidade de funções, considerou indispensável continuar a reforçar progressivamente este corpo profissional.

Assinalou igualmente que é preciso promover uma revisão da carreira de vigilante da natureza, uma carreira específica, matéria que já tinha mencionado anteriormente no parlamento regional, permitindo a criação de uma categoria de técnico superior, uma vez que mais de metade dos vigilantes possui formação superior e procuram oportunidades que valorizem esse percurso académico. Alertou para o risco de perda de recursos qualificados caso não seja promovida esta valorização.

Enfatizou a necessidade de avançar simultaneamente em duas frentes: reforçar o número de vigilantes da natureza e também o número de inspetores da inspeção regional do ambiente; e garantir que a república desenvolva uma visão renovada para esta carreira especial, permitindo corrigir aspetos que considera menos conseguidos no regime atual, incluindo a ausência de uma categoria de técnico superior.

A deputada Cristina Calisto, no uso da réplica, acrescentou uma nova questão, explicando que, quando discute este tema com diversas pessoas, é frequentemente confrontada com a pergunta: *“Porque não homologar tudo o que existe?”* Indicou acreditar que o secretário regional teria argumentos para justificar por que motivo nem todos os acessos podem cumprir os requisitos legais e técnicos necessários para serem homologados. Assim, pediu-lhe que transmitisse a sua opinião sobre esta matéria, questionando se seria realmente viável ou fácil transformar todos esses acessos em trilhos homologados.

O secretário regional afirmou compreender a questão colocada, mas parece-lhe muito difícil homologar todos os trilhos existentes nos Açores. Aditou que a região possui possivelmente milhares de trilhos ou, pelo menos, milhares de quilómetros de caminhos utilizados para circulação.

Esclareceu que a homologação de um trilho implica um conjunto de responsabilidades distribuídas por várias entidades. Indicou que a direção regional do turismo acompanha o processo e é responsável pelo grupo de trabalho e pela comissão de avaliação que procede à homologação. Acrescentou que a mesma direção regional é também responsável pela sinalização de todos os percursos. A monitorização e a manutenção dos trilhos são tarefas partilhadas entre a direção regional do turismo e a direção regional do ambiente e ação climática, especialmente quando os percursos se encontram inseridos em áreas protegidas. Mencionou ainda que alguns trilhos são da responsabilidade das entidades promotoras, nomeadamente câmaras municipais e juntas de freguesia.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Destacou que a homologação da totalidade dos trilhos existentes implicaria assumir responsabilidades muito significativas em termos de manutenção, gestão, monitorização e acompanhamento, exigindo uma capacidade que a administração pública, no seu entender, não teria condições de assegurar sem comprometer a qualidade e a segurança que devem estar garantidas na utilização de trilhos pedestres.

Reconheceu o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido, sublinhando que o aumento do número de trilhos homologados é visível e que a prioridade tem sido assegurar qualidade e segurança na oferta turística e ambiental. Acrescentou, porém, que existem diversas limitações adicionais: muitos dos percursos atravessam propriedades privadas e, sem o consentimento dos proprietários, não podem ser homologados. Referiu igualmente que há locais onde não existe interesse em criar trilhos homologados, seja por razões de segurança, seja por motivos de preservação do património natural. Embora existam caminhos antigos, caminhos usados por animais ou trilhos associados a atividades agrícolas ou pecuárias, considerou que isso não significa que devam ser transformados em percursos pedestres homologados.

Sublinhou que, mesmo em situações onde pudesse existir interesse, a capacidade de criar as condições necessárias para uma circulação segura e de qualidade não seria alcançável de forma imediata. Por isso, defendeu que não seria possível, pelo menos num curto prazo, assegurar os níveis de rigor e qualidade necessários.

O deputado Luís Soares afirmou ter alguma dificuldade em compreender a distinção entre trilhos homologados e trilhos não homologados. Explicou que, na sua perspetiva, existem os trilhos homologados, que são efetivamente trilhos, e depois existem percursos pedestres. Referiu que esses outros percursos são essencialmente caminhos de uso tradicional, utilizados por pessoas que percorrem a pé, caminham ou circulam por lazer, mas que não correspondem ao conceito formal de trilho pedestre. Por isso, considerou que o termo trilhos não homologados pode ser injusto e até inadequado, pois transmite a ideia de que são trilhos propriamente ditos, apenas desprovidos de homologação, quando na realidade são apenas caminhos ou acessos variados.

O deputado acrescentou que, ao falar em trilhos homologados e não homologados, corre-se o risco de criar um desígnio entre o que está formalmente regulado e sancionado e tudo o resto. Entende que o princípio é o da liberdade das pessoas poderem usufruir da natureza, optando por percursos devidamente sinalizados, com segurança ou, em alternativa, circularem à sua vontade por sua conta e risco. Ressalvou que, nessa segunda situação, não lhe parece adequado imputar responsabilidades, multas ou custos associados a operações de salvamento, tendo em conta que o princípio da prestação de auxílio e socorro é tendencialmente gratuito e é uma obrigação do



estado. Acrescentou que ninguém põem a própria vida em risco de forma deliberada, embora reconheça que, por vezes, as pessoas acabam por se expor inadvertidamente a perigos.

Em relação aos vigilantes da natureza, considerou muito importante ser reconhecida a carreira como técnicos superiores e, ainda mais, serem reconhecidos como órgãos de polícia criminal (OPC) com competência específica em matéria de ambiente, o que lhes conferiria maior capacidade de atuação, inclusive a possibilidade de proceder a detenções. Acrescentou que não se trataria de retirar a liberdade aos cidadãos, mas sim de assegurar que estes pudessem ser julgados em processo sumário quando aplicável.

Em relação aos trilhos homologados e não homologados, questionou o governante visto não conseguir perceber o que é e o que não é homologado. Relativamente aos vigilantes da natureza, perguntou se não seria um impulso grande na carreira eles poderem ser considerados OPC. Aludiu que daria aqui aos vigilantes da natureza outra margem de manobra, até mesmo na instrução de processos contraordenacionais em matérias ambientais, passando a atuar como um órgão de polícia criminal.

O secretário regional esclareceu que, tecnicamente, apenas existem trilhos homologados, que são os únicos que se encontram regulamentados ao abrigo do decreto legislativo regional aplicável. Indicou que tudo o que não se encontra abrangido por esse diploma não é formalmente um trilho no sentido legal, embora, na prática e na linguagem corrente, muitos percursos acabem por ser designados como trilhos. Observou que, em alguns casos, existem até espaços que não têm um percurso definido, mas que continuam a ser utilizadas por visitantes que, muitas vezes de forma incauta, deslocam-se para as áreas protegidas. A maior parte dessas zonas corresponde, contudo, a percursos bem definidos, razão pela qual se lhes chama trilhos.

Explicou que, se se pretendesse adotar uma distinção mais estrita, apenas os percursos com homologação deveriam ser designados como trilhos. Contudo, reconheceu que, na prática se utiliza a dicotomia homologados e não homologados para identificar, de forma simples, aquilo que está ao abrigo do diploma dos trilhos e aqueles que não fazem parte.

Sublinhou a importância de existir uma rede de trilhos abrangidos, que é fundamental uma vez que estes exigem regras de utilização e permitem mecanismos de controlo. Referiu que a secretaria se encontra na fase final de criação das cartas de desporto na natureza, que estão finalizadas do ponto de vista técnico, mas que receberam contributos de outras áreas governativas, como o turismo e o desporto, e que se encontram em fase de integração antes de apresentarem uma versão final ao conselho regional do ambiente e desenvolvimento sustentável,



como é obrigatório. Destacou ainda que já foi definida a capacidade de carga dos trilhos existentes na região e que, quando tiverem as cartas por ilha, as mesmas serão incorporadas.

Relativamente à questão de os vigilantes da natureza virem a ser reconhecidos como órgão de polícia criminal (OPC), afirmou não poder dar uma resposta definitiva. Observou que essa transição não seria meramente orgânica e envolveria requisitos específicos de formação, previstos na lei, não sabendo se seriam de fácil implementação para quem já se encontra na carreira. Notou, contudo, que no acesso à carreira poderiam ser definidas uma série de condições, mas que não sabe se esse seria o caminho.

Lembrou também que já existem órgãos de polícia criminal com competência na matéria ambiental, como a GNR, através do SEPNA, e a PSP, através da BriPA. Acrescentou que é muito importante, para legitimar a ação dos vigilantes da natureza, assegurar uma boa articulação com estes órgãos e ter uma inspeção regional do ambiente que funcione adequadamente. Esclareceu que os vigilantes da natureza levantam os autos, mas as instruções dos processos de contraordenação cabem à inspeção. Considerou que, se os autos forem levantados e não tiverem seguimento, isso retiraria legitimidade ao trabalho dos vigilantes, mas que, desde o início do seu mandato, a inspeção tem funcionado bem e dado seguimento aos processos, o que é fundamental para legitimar a atuação dos vigilantes da natureza.

Por fim, reconheceu que a distinção entre trilhos homologados e não homologados não é de fácil explicação porque, na verdade, quase todos os percursos são informalmente designados como trilhos. Contudo, por falta de definição mais adequada, continua a utilizar-se esta distinção para diferenciar o que é abrangido pelo diploma dos trilhos e o que não está incluído nesse regime.

O presidente da comissão abriu uma segunda ronda para pedidos de esclarecimentos ou de questões aos deputados. Inscreveu-se o deputado Mário Tomé (PS).

O deputado Mário Tomé sublinhou que o projeto de resolução apresentado pelo PAN traz para a agenda um tema de extrema relevância para as questões ambientais da região. Acrescentou que, embora a situação seja particularmente expressiva na ilha de São Miguel, também se verifica noutras ilhas. Recordou, a esse propósito, a sua experiência enquanto autarca no Pico, onde existem diversos percursos pedestres, alguns homologados e outros não, que atravessam propriedades privadas e públicas. Explicou que muitos destes percursos privados servem de acesso a terrenos e infraestruturas, sendo utilizados tanto pelos respetivos proprietários como, ocasionalmente, por visitantes.

O deputado afirmou que a frequência crescente de resgates em trilhos não homologados, sobretudo em São Miguel, mas também noutras ilhas, ainda que com menor incidência, constitui



um problema que justifica uma alteração legislativa. Sublinhou que essa diferença entre ilhas decorre também da variação no volume turístico.

Perguntou se, tal como havia sido referido anteriormente, e tendo igualmente ouvido as audições prévias, o governo regional está ou não a ponderar, em articulação com as associações representativas do setor, criar legislação específica para enquadrar estas situações. Acrescentou que o objetivo seria dar um salto qualitativo e quantitativo na abordagem a esta matéria, procurando simultaneamente proteger quem circula nos trilhos e salvaguardar o trabalho das associações humanitárias de bombeiros, que têm sido particularmente pressionadas pelo aumento de ocorrências.

O secretário regional, em resposta ao deputado, sublinhou que qualquer alteração legislativa nesta matéria não poderá ser promovida isoladamente por um único departamento, uma vez que a gestão e monitorização dos trilhos pedestres são responsabilidades partilhadas, do ponto de vista do governo regional, por dois departamentos. Assim, considerou que qualquer solução deverá ter um carácter geral e envolver toda a atuação do governo, e não apenas a Secretaria Regional do Ambiente e Ação Climática. Esclareceu que as competências desta secretaria, no que respeita a trilhos, se limitam aos percursos inseridos nos parques naturais de ilha.

Acrescentou que já existe legislação aplicável à utilização das áreas protegidas dos Açores, recordando que os diplomas que estruturam a rede regional de áreas protegidas contêm regimes sancionatórios. Referiu ainda que os planos de ação dos parques naturais de ilha incluem igualmente quadros contraordenacionais, e que as futuras cartas de desporto de natureza também contemplarão mecanismos de sancionamento. Contudo, observou que não existe um enquadramento legal específico para a segurança na utilização dos trilhos.

Destacou que, na grande maioria dos trilhos, não existe proibição de circulação, o que impede a aplicação de qualquer regime sancionatório. Sublinhou que, para existir infração, teria de existir previamente uma norma proibitiva ou um conjunto de regras de segurança definidas, o que, atualmente, não acontece. Considerou, por isso, incorreto afirmar que se poderia criar um regime sancionatório imediato para utilizadores prevaricadores, pois, na ausência de proibição e de normas específicas, não existe infração nem fundamento legal para sancionar.

Explicou que, embora a secretária regional Berta Cabral esteja a trabalhar sobre esta matéria, independentemente da solução que se encontre, não é possível, pelo menos num curto prazo, avançar com a solução de homologar todos os percursos existentes, dado que estes totalizam milhares de quilómetros. Considerou que essa hipótese não é exequível, tal como já tinha sido referido em audições anteriores.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Reiterou que a criação de uma taxa indiscriminada de ativação de socorro não resolve o problema e levanta questões de constitucionalidade, tendo em conta que o socorro deve ser prestado pelo estado e tendencialmente de forma gratuita. Explicou que o único contexto em que o governo regional, atualmente, pode imputar custos de resgate é nos trilhos homologados onde existe regulamento de acesso, como sucede na montanha do Pico, e, mesmo aí, apenas em casos específicos, como pedidos injustificados de socorro, incumprimento das normas de segurança, abandono do trilho quando tal é proibido, violação do código de conduta ou utilização de equipamento manifestamente inadequado. Sublinhou que a imputação de custos não é automática, nem ocorre sempre que há um resgate, dado que muitas situações justificam plenamente a intervenção dos meios de socorro.

Defendeu que um regime geral que permitisse cobrar uma taxa de ativação de socorro em qualquer circunstância, abrangendo tanto trilhos homologados como não homologados, seria impraticável e juridicamente questionável. Afirmou que a solução adequada, no seu entendimento, passa por criar um regime legal que defina regras de utilização e segurança, de modo que o incumprimento dessas regras possa então ser considerado infração e dar origem a um regime contraordenacional. Considerou que esta abordagem seria eficaz na dissuasão da utilização de trilhos não homologados, o que, no seu entender, corresponderia ao objetivo comum de reduzir acidentes e pedidos de socorro.

Acrescentou que a rede atual de trilhos homologados, oferece melhores condições de manutenção, monitorização e segurança, pelo que seria desejável que a população e os visitantes optassem preferencialmente por esses percursos. Acrescentou que não há interesse em incentivar a circulação em áreas vastas da região, sobretudo em zonas protegidas com valores naturais sensíveis e em locais intrinsecamente perigosos, muitas vezes pouco conhecidos. Lembrou ainda que desencadear operações de socorro em zonas remotas, sem trilhos definidos, é particularmente difícil.

Nesse sentido, concluiu que a criação de um instrumento legal que desincentive a utilização de trilhos não homologados seria, a seu ver, a via mais adequada e eficaz para lidar com esta problemática.

CAPÍTULO IV

SÍNTESE DA POSIÇÃO

- **Do Partido Social Democrata (PSD):**

Aprova o relatório e emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** face à presente iniciativa.



- **Do Partido Socialista (PS):**

Aprova o relatório e emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** face à presente iniciativa.

- **Do Partido CHEGA (CH):**

Aprova o relatório e emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** face à presente iniciativa.

- **Do CDS - Partido Popular (CDS - PP):**

Aprova o relatório e emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** face à presente iniciativa.

- **Da Iniciativa Liberal (IL)**

Aprova o relatório e emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** face à presente iniciativa.

CAPÍTULO V

VOTAÇÃO DOS PARTIDOS

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PS** emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CH** emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** relativamente à presente iniciativa.

A **Representação Parlamentar do IL** emite parecer **de abstenção com reserva de posição para Plenário** relativamente à presente iniciativa.

CAPÍTULO VI

CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão de Política Geral deliberou, por unanimidade, com as abstenções com reserva de posição para Plenário do PSD, PS, Chega, CDS-PP e do IL, emitir



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

parecer de abstenção, relativamente ao **Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª – “Reforço da segurança nos trilhos pedestres”**.

Velas, 20 de fevereiro de 2026

A Relatora

(Maria Isabel Góis Teixeira)

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

O Presidente

(José Manuel Gregório de Ávila)

Edite Azevedo

Assunto: FW: of. 2665-2025 - Solicitação de parecer escrito sobre o Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª (PAN)

De: Azorica <azorica@gmail.com>

Enviada: 28 de outubro de 2025 17:39

Para: Berta Tavares <btavares@alra.pt>; Assuntos Parlamentares <assuntosparlamentares@alra.pt>

Assunto: Re: of. 2665-2025 - Solicitação de parecer escrito sobre o Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª (PAN)

Ex.mo Sr. Presidente da Comissão Especializada Permanente de Política Geral
Dr. José Ávila

Sobre a proposta de Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª (PAN), emitimos parecer favorável.

Com os melhores cumprimentos.

José Leal
Presidente da Direção

Azorica - Associação de Defesa do Ambiente

Centro Associativo Manuel de Arriaga

Rua Marcelino Lima | 9900 - 122 | Angústias | Horta

Faial | Açores | Portugal

NIPC 512032785

<https://azorica-ong.blogspot.com/> | azorica@gmail.com | 96 292 24 51

<https://www.facebook.com/Azorica-157410157641267>

<https://www.instagram.com/azorica.ong/>

https://www.youtube.com/channel/UCYowcGu_hLnEPFbPhqfbw5A



Associação de Defesa do Ambiente desde 1992.
ONG desde 2010.

Berta Tavares <btavares@alra.pt> escreveu (quinta, 23/10/2025 à(s) 16:46):

Exmos. Senhores,

Envia-se em anexo o ofício e a iniciativa mencionados em assunto, solicitando parecer escrito.

Com os melhores cumprimentos,

Berta Tavares

Coordenadora Técnica

Departamento de Atividade Parlamentar

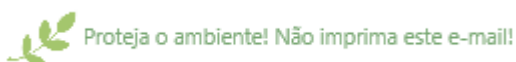
Setor de Secretariado e Informação

Assembleia Legislativa da R.A. Açores

Rua Marcelino Lima – 9901-858 Horta

Tlm. +351 969142867 | Tlf. +351 292207624

Voip: 600624



AVISO DE CONFIDENCIALIDADE: Esta mensagem, assim como os ficheiros eventualmente anexos, é confidencial e reservada apenas ao conhecimento da(s) pessoa(s) nela indicada(s) como destinatária(s). Se não é o seu destinatário, solicitamos que não faça qualquer uso do respetivo conteúdo e proceda à sua destruição, notificando o remetente.

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: A segurança da transmissão de informação por via eletrónica não pode ser garantida pelo remetente, o qual, em consequência, não se responsabiliza por qualquer facto suscetível de afetar a sua integridade.

CONFIDENTIALITY NOTICE: This message, as well as existing attached files, is confidential and intended exclusively for the individual(s) named as addressees. If you are not the intended recipient, you are kindly requested not to make any use whatsoever of its contents and to proceed to the destruction of the message, thereby notifying the sender.

DISCLAIMER: The sender of this message can not ensure the security of its electronical transmission and consequently does not accept liability for any fact which may interfere with the integrity of its content.



Exmo. Senhor Presidente da
Comissão Especializada Permanente de Política Geral
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901-858 HORTA

Sua referência

Sua comunicação
S/2670/2025

Nossa referência
0006/FG 04.02

Horta,
21 - 11 - 2025

Assunto: PARECER DA GEOAÇORES - ASSOCIAÇÃO GEOPARQUE AÇORES
Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.º – "Reforço da segurança nos trilhos pedestres"

A GEOAÇORES - Associação Geoparque Açores agradece a solicitação de parecer e reconhece a relevância do tema da segurança na visitação dos espaços naturais, particularmente em percursos pedestres homologados que integram a Rede de Percursos Pedestres dos Açores. A segurança dos utilizadores, residentes ou visitantes, é um elemento fundamental da gestão sustentável do território.

O modelo de homologação dos trilhos oficiais assenta na avaliação de riscos, na manutenção regular e na comunicação pública e permanente do seu estado. Sempre que estas condições não se verificam, o encerramento temporário é um mecanismo essencial de prevenção e proteção.

Relativamente ao Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.º, o Geoparque Açores considera positivo que se incentive a utilização responsável dos trilhos e concorda com a responsabilização dos utilizadores em situações de imprudência evidente, nomeadamente quando são desrespeitadas proibições expressamente publicitadas, quando se circula deliberadamente em áreas encerradas e/ou devidamente sinalizadas. Medidas deste tipo podem desempenhar um papel dissuasor e contribuir para a redução de acidentes evitáveis.

Concordamos igualmente com a necessidade de reforçar a comunicação dirigida aos visitantes. A informação clara, atualizada e coerente é indispensável num território arquipelágico, com condições meteorológicas variáveis, relevo acidentado e fragilidades ecológicas bem conhecidas. O investimento em campanhas informativas em portos, aeroportos e outros pontos de entrada é um contributo relevante para melhorar a segurança e reduzir comportamentos de risco.

Contudo, não é possível acolher as restantes disposições da proposta na forma em que se encontram redigidas.

A criação de um regime sancionatório para "caminhantes infratores", nos termos em que se encontra formulada, suscita dificuldades quanto à proporcionalidade das medidas, à clareza jurídica e à viabilidade prática da sua aplicação no terreno. O território natural açoriano caracteriza-se pela existência de múltiplos acessos, áreas privadas não vedadas, diferentes estatutos de proteção e uma presença histórica de trilhos informais utilizados por residentes em zonas tradicionalmente reconhecidas como de uso local. Na ausência de um mapeamento normativo consistente, de uma sinalização abrangente e uniformizada e de critérios objetivos, precisos e facilmente verificáveis no terreno, a implementação de um regime sancionatório acarretaria um elevado risco de litígios, desigualdades de tratamento e insegurança jurídica, pelo que requer um aprofundamento substancial da sua fundamentação e do respetivo enquadramento operacional.

Quanto ao reforço da presença de Vigilantes da Natureza, trata-se de uma medida que, sendo relevante, pertence a uma discussão mais ampla sobre recursos humanos das áreas protegidas. A sua missão é essencialmente de conservação, preventiva e educativa, não sendo adequada a sua transformação em agentes fiscalizadores de comportamentos individuais em trilhos.

Em síntese, o Geoparque Ações apoia medidas que reforcem a segurança, a responsabilidade e a comunicação, mas não apoia a criação de novos regimes sancionatórios nem a generalização de taxas sem o devido enquadramento técnico, jurídico e operacional. Qualquer alteração deste tipo deve assentar numa avaliação rigorosa da realidade territorial, das práticas de visitação e das obrigações inerentes à gestão do território.

Mantemos total disponibilidade para colaborar na construção de soluções equilibradas que promovam a segurança, protejam o património natural, em particular o património geológico, e garantam uma relação sustentável e responsável entre visitantes, residentes e território.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Direção



André Melo Castro



Assunto: Pedido de parecer sobre o Projeto de Resolução do PAN sobre o Reforço da segurança nos trilhos pedestres

A APPAA, Associação para a Promoção e Proteção Ambiental dos Açores, considera útil a Proposta de Resolução, que visa recomendar ao Governo Regional o reforço da segurança nos trilhos pedestres.

Os numerosos acidentes, alguns deles com vítimas mortais e os numerosos resgates que têm mobilizado meios aéreos e terrestres, sobretudo das várias corporações dos Bombeiros Voluntários, justificam as propostas de aplicação de taxas aos infratores e a cobrança das despesas dos salvamentos e resgates.

Considera-se como infratores os acidentados que não tenham seguido as indicações de encerramento do respetivo percurso homologado, ou a circulação em caminhos ou trilhos que não estejam sinalizados, por não serem homologados.

A proposta inclui a “criação de um regime sancionatório para caminhanças infratores”, com a qual a APPAA está de acordo.

No entanto, é do conhecimento geral a existência de páginas na internet que divulgam percursos, ou trilhos pedestres, alternativos aos que estão homologados e há quem esteja disponível para acompanhar ou recomendar esses percursos. A sua existência deve ser alvo de sancionamento, como medida preventiva.

Tal como a proposta refere, a APPAA defende a informação e sensibilização nos locais sugeridos, alargando a difusão da informação nos locais de alojamento, nos postos de informação turística e centros de interpretação ambiental.

Os utilizadores desses percursos não se limitam aos visitantes de cada ilha.

Considerando a falta de meios humanos, nomeadamente da possibilidade da presença fixa de Vigilantes da Natureza nos trilhos pedestres e principais pontos de atração turística, a APPAA propõe outras formas de informação nos locais que são reconhecidos como sendo mais frequentados e todos aqueles que se se conhecem como sendo apresentados como alternativas mais “radicais” para serem utilizados por residentes e não residentes.

Como reforço da ação dos Vigilantes da Natureza, propõe-se a colaboração dos funcionários das autarquias, dos guardas florestais e funcionários das secretarias regionais em ação no terreno, devidamente esclarecidos de forma a prestarem informações adequadas.

Ribeira Grande, 23 de novembro de 2025

A Direção



Propostas sobre a pressão humana em áreas naturais

A APPAA, Associação para a Promoção e Proteção Ambiental dos Açores considera que o impacto no ambiente natural causado pela pressão humana, incluindo a que a atividade turística provoca, pode e deve ser minimizado.

A pressão turística exerce-se sobretudo nos meses de verão, em que se concentra cerca de 40% do total de turistas de todo o ano. Embora o número total de visitantes não seja excessivo, comparado com regiões semelhantes, como a Madeira ou as Canárias, considera-se importante impedir que a concentração excessiva de turistas em lugares específicos, divulgados como “obrigatórios”, seja coordenada de forma a possibilitar a quem nos visita e aos residentes a fruição da paisagem sem atropelos nem constrangimentos.

A ilha de S. Miguel é a que tem maior procura turística, verificando-se uma desproporção relativamente às outras ilhas, onde também existem problemas, sobretudo em relação aos transportes terrestres, ou à oferta de alternativas, que são comuns a todas as ilhas.

O aumento da procura pela subida à **Montanha do Pico** justifica por si só o maior controle das regras que são adotadas bem como o acompanhamento pelos guias competentes. Merece ainda especial atenção a subida ao “piquinho”, de modo a preservar as suas características.

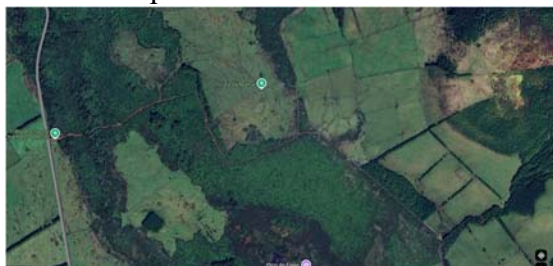
O sistema de **transportes terrestres** em todas as ilhas deve ser diversificado, quer na oferta, quer na sua frequência, quer nas suas características, evitando o recurso inevitável ao aluguer do veículo ligeiro.

Relativamente aos locais de maior frequência, existem bons exemplos de ordenamento da circulação, do estacionamento de viaturas e da definição do número máximo de visitantes, como já há em alguns miradouros, centros de interpretação e grutas e algares vulcânicos, que podem ser adotados ou adaptados conforme as condições e exigências de cada local.

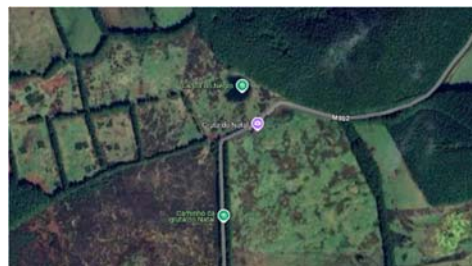
Trilhos Pedestres

O número de trilhos regionais e municipais homologados tem aumentado, oferecendo, assim, a possibilidade de se conhecer melhor o ambiente natural. As condições meteorológicas adversas causam estragos que exigem uma permanente vigilância e reparação, sobretudo por questões de segurança. As visitas em grande número também põem em causa a manutenção e as condições dos percursos que devem ser tranquilos e em condições de segurança. Não podem ser percursos difíceis com características próprias para atividades radicais, devem ser acessíveis à fruição calma do ambiente natural.

Na Terceira, nos trilhos da **Rocha do Chambre** e, sobretudo, no dos **Mistérios Negros** nota-se uma carga excessiva de visitantes. Nestes e noutros locais em que tal se verifique é proposto que haja um controlo do número de pessoas que pretendam visitar, procedendo as mesmas a uma inscrição prévia. Para as áreas naturais classificadas, será obrigatório o pedido de autorização, por parte de quem pretenda visitar. O respetivo Parque Natural de Ilha poderá recusar a autorização, devido a previsão de más condições meteorológicas, mau estado momentâneo do percurso ou por excesso do número de pedidos no mesmo dia e hora.



Rocha do Chambre



Mistérios Negros

A gestão dos trilhos compete a várias entidades, regionais e autárquicas, mas é exigível que as condições sejam uniformes e que haja uma entidade única responsável pelo seu cumprimento.

Ilhéu de Vila Franca do Campo

A “Área Protegida de Gestão de Recursos Caloura – Ilhéu de Vila Franca do Campo” circunda a Área Protegida para a Gestão de Habitats e Espécies do Ilhéu de Vila Franca do Campo. Esta classificação foi adotada em 2008, depois de ter sido classificada como Parque Natural em 1983.

O seu estatuto implica que a sua gestão deve controlar o acesso, de modo a minimizar o impacto humano, com atividades que perturbem a biodiversidade e as características sensíveis e únicas do local, que resulta da cratera de um vulcão submarino que emergiu.

Com idade geológica recente, o ilhéu está sujeito a erosão mais rápida pelos agentes naturais, mas também sujeito ao desgaste provocado pela ação humana.

O ilhéu deverá manter o seu estatuto de zona de especial interesse natural, científico e paisagístico, com reflexo na procura turística. As condições do acesso e permanência no local devem ser alteradas, propondo-se que o número máximo de visitantes em simultâneo diminua e que o tempo de permanência seja limitado. Deve ser proporcionada a visita com acompanhamento de guias, ou com áudio-guia.

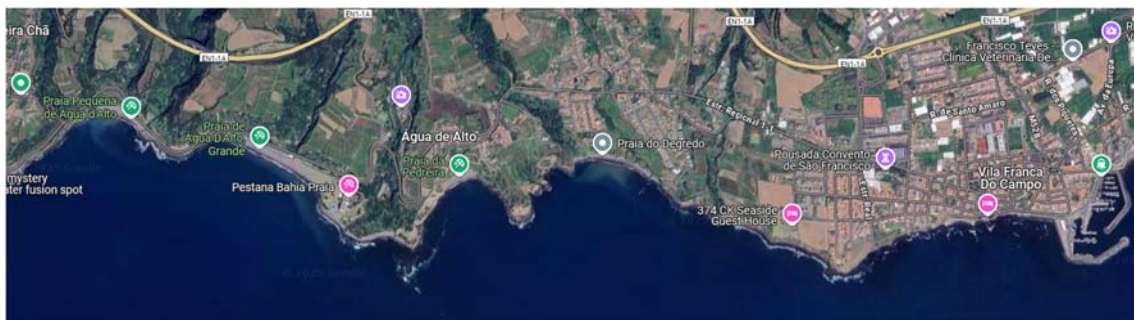
Com um tempo de permanência diminuído, mesmo com um número máximo de visitantes em simultâneo menor, o número de visitantes diários poderia ser maior do que os atuais 400. Essa modalidade não prejudicaria o concessionário do transporte que presta um serviço útil à comunidade e poderia proporcionar a abertura de outras atividades.

A classificação do ilhéu como área natural não é compatível com a classificação como zona balnear. Independentemente da qualidade da água, que também poderá ser afetada pela frequência humana, esta área não tem condições, nem deve ser alterada para ter instalações de apoio que são obrigatórias numa zona balnear (primeiros socorros, instalações sanitárias, chuveiros públicos, placas informativas sobre a zona

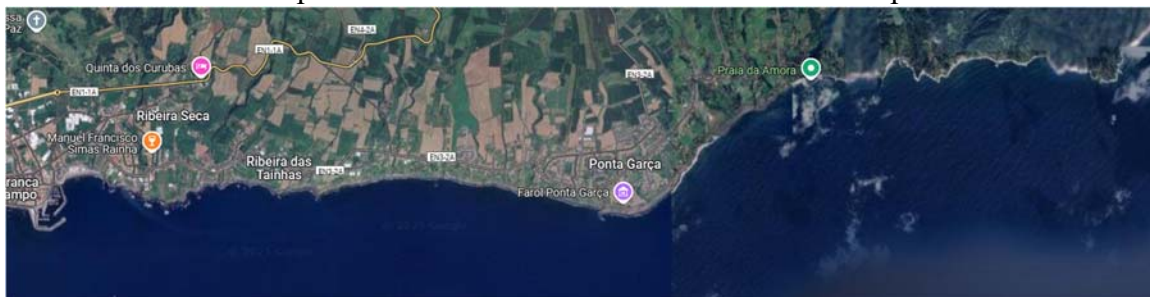
balnear, caminhos seguros com rampas ou escadas, pranchas e boias de salvamento, condições de acesso a veículos rápidos de salvamento, fornecimento de água, bar e solário).



Ilhéu da Vila



Zona poente da orla costeira de Vila Franca do Campo



Zona nascente da orla costeira de Vila Franca do Campo

O Concelho de Vila Franca do Campo dispõe de 11 zonas com condições muito boas para serem utilizadas como zonas balneares, ou seja, mais do dobro das que atualmente são classificadas. Algumas delas ficam fora de áreas urbanas e não dispõem de acessos rodoviários, ou pedestres em condições. Não possuem equipamentos de apoio, mas têm condições para os terem. O seu isolamento e o acesso por mar, como complemento a passeios de barco, podem constituir vantagens em relação às que atualmente possuem classificação e alargariam as atividades das empresas ligadas ao setor do turismo. Constituiriam alternativas, com benefício, para quem procura o ilhéu, para beneficiar dos banhos de mar e de sol.

Estrada da Serra de Água de Pau – EN5 – 2A

A designação utilizada pretende evitar a que é usada erradamente como “estrada para a Lagoa do Fogo”, porque esta via não dá acesso à lagoa. Este erro tem originado perceções incorretas, com preocupações sobre a pressão exercida sobre a reserva

natural. A referida estrada não tem nenhum troço dentro da reserva natural, nem as suas escorrências têm de escoar para o seu interior.

A APPAA apresentou a sua oposição à proposta aprovada na Assembleia Legislativa Regional dos Açores, que visava impedir o trânsito de veículos ligeiros na estrada EN5 – 2A, numa extensão de 25 quilómetros.

A implementação da proposta encurtou em 2 Km o percurso, mas não deveria ter sido posta em prática por várias razões, a principal das quais é a de ter criado uma discriminação entre residentes e não residentes na permissão de circular livremente numa estrada pública, sem que tenha cobertura legal.

Em Portugal, não é possível interditar uma estrada apenas a veículos ligeiros que transportem passageiros não residentes numa região. A legislação permite restrições com base em características objetivas dos veículos ou da via (como tipo, peso, dimensões, mercadorias transportadas), mas não com base no perfil dos passageiros (residência ou nacionalidade).

Como refere o Código da Estrada – Artigos 9.º e 10.º: “O trânsito só pode ser condicionado ou suspenso por motivos como segurança, emergência, obras ou conservação da via pública. Este condicionamento pode recair sobre: parte da via, certa espécie de veículos, veículos com determinadas características (peso, dimensões, tipo). A proibição pode incidir também sobre circulação de veículos ou mercadorias específicas.”

Existem sinais que limitam a entrada a certos veículos que transportem, por exemplo, mercadorias perigosas ou poluentes, mas nunca consta o critério de residência dos passageiros. Pode haver proibição ou condicionamento da circulação de **todos** os veículos ligeiros (ou outros tipos) se existir sinalização adequada (art. 10.º), mas não é permitido discriminar com base na residência dos passageiros. Ou seja, uma restrição só a veículos ligeiros que transportem não residentes é ilegal, pois distingue usuários com base em critério pessoal (residência), não objetivamente aplicável. Para ser legal, a restrição deve incidir sobre veículos (não passageiros) e de forma universal, ou com base em características do veículo ou da própria via.

O desrespeito pela lei deveria obrigar a suspender a forma como está sendo feita a distinção entre quem pretende circular na estrada. Mas, além desta questão, ainda há as seguintes objeções:

- Os autocarros utilizados têm uma idade limite para o transporte de crianças, não possuem condições de segurança, nomeadamente cintos de segurança, são do mesmo tipo dos que são utilizados nos aeroportos para transportar os passageiros entre o avião e a aerogare. Ao contrário do anunciado, não existe a bordo qualquer informação sobre os locais de passagem, não há um guia que possa dar indicações ou informações.

- O tempo de viagem é de uma hora e o intervalo anunciado entre a passagem de duas viaturas é de 30 minutos. Se a intenção era a de diminuir a pressão humana, sobretudo sobre o miradouro que dá acesso ao caminho que faz ligação com as margens da lagoa, pelo contrário, o tempo de espera provoca uma permanência mais prolongada e incentiva a que as pessoas se desloquem e desçam o referido caminho em maior número.

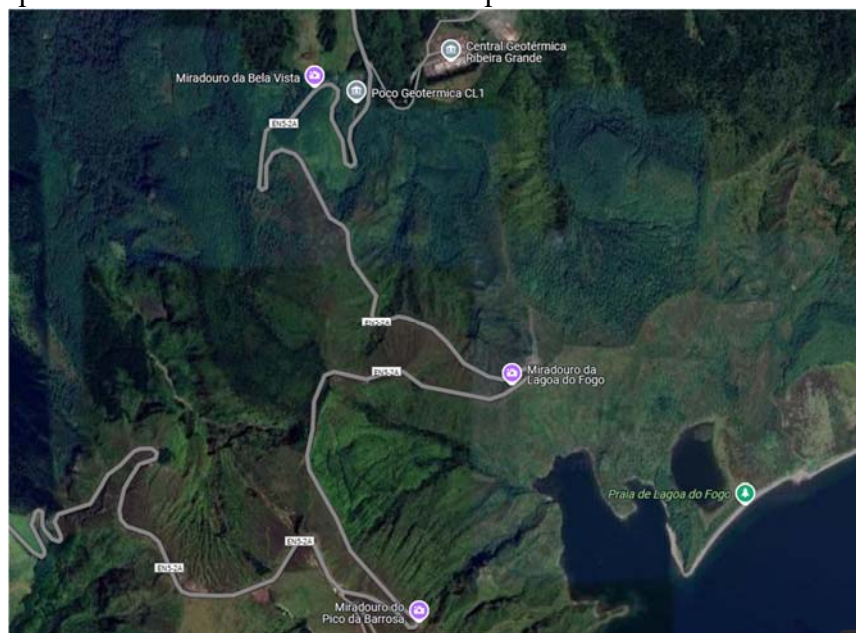
A APPAA propõe um sistema diferente de transporte coletivo para **todos**, nesta estrada EN5 - 2A, bem como em outros locais mais procurados, em São Miguel e nas outras ilhas. Um sistema de vaivém (*shuttle*) num percurso mais curto, entre pontos

extremos onde se situam os parques de estacionamento ou os terminais de autocarros que façam ligação com os centros urbanos mais próximos.



A – Parque anterior ao Pico da Barrosa B – Parque do Poço Geotérmico desativado

Neste caso, existiria uma ligação entre a cidade da Lagoa e um parque de estacionamento junto do miradouro situado na subida da serra, a cerca de 400 metros do parque de estacionamento do Pico da Barrosa (A) e outra ligação entre a cidade da Ribeira Grande e um parque de estacionamento no local do primeiro furo da Central Geotérmica dos Cachaços/Lombadas (B). Este parque de estacionamento permitiria o percurso a pé até ao trilho circular da Central Geotérmica que contém painéis informativos e para os dois miradouros situados na proximidade.



Percurso dos vaivéns

Os vaivéns, veículos elétricos e de dimensão adequada, sairiam destes dois parques de estacionamento, fariam o percurso entre ambos, com uma extensão aproximadamente de 4,5 quilómetros. Teriam paragens no miradouro da Bela Vista, no parque de estacionamento do primeiro miradouro da Lagoa do Fogo (onde começa o caminho que dá acesso às margens da lagoa), nos três miradouros seguintes, antes do miradouro e parque de estacionamento do Pico da Barrosa, e em cada um dos parques sugeridos como termo dos percursos.

Os passageiros poderiam sair numa paragem e voltar a entrar numa das viaturas seguintes, em qualquer dos pontos de paragem, podendo fazer parte do percurso, ou todo ele, num dos sentidos, a pé. O custo dos bilhetes seria simbólico e igual para **todos** os utilizadores.

Não poderá haver interdição de circulação a qualquer veículo, no entanto, só seria permitido o estacionamento nos parques que seriam termo do vaivém e a paragem ou estacionamento com tempo limitado nos parques existentes, no Pico da Barrosa e no miradouro com a cota mais baixa.

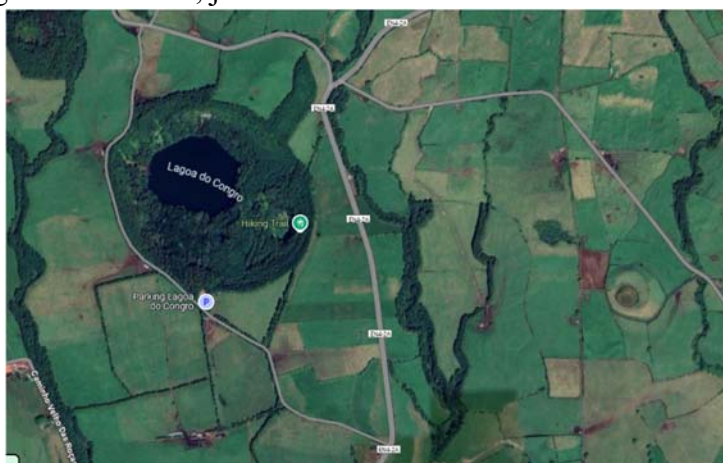
Lagoa do Congro

Esta lagoa é um exemplo pouco frequente de “maar”, ou seja, uma lagoa situada numa cratera vulcânica de origem explosiva, que tem uma cota inferior ao da área circundante. Este facto resulta de uma erupção freatomagmática, ou seja, do contacto do magma em ascensão com um lençol de água subterrâneo, provocando fortes explosões subterrâneas que projetam a parte do solo superior, criando uma depressão de forma quase circular.

Este local tem interesse científico, paisagístico e natural, apresentando uma variedade significativa de flora, pelo povoamento que ocorreu no século XIX, e também de espécies nativas. Devido ao seu microclima húmido, apresenta uma grande variedade de briófitas e fungos.

A beleza e a calma do local têm atraído um número crescente de visitantes. A recuperação que tem ocorrido nos últimos anos merece uma limitação do número de visitantes em simultâneo, que poderá ter o controle na entrada junto ao caminho.

Propõe-se a existência de dois parques de estacionamento, o primeiro, já existente, acessível pela estrada EN4 – 2ª, proveniente do lado sul, o outro contíguo à antiga casa do guarda-florestal, junto à estrada do Monte Escuro.



Acessos à Lagoa do Congro

O percurso no caminho seria autorizado para **todos** os veículos, mas a paragem só seria permitida junto da entrada para o caminho da lagoa para o acesso e saída de pessoas com mobilidade difícil e seus acompanhantes.

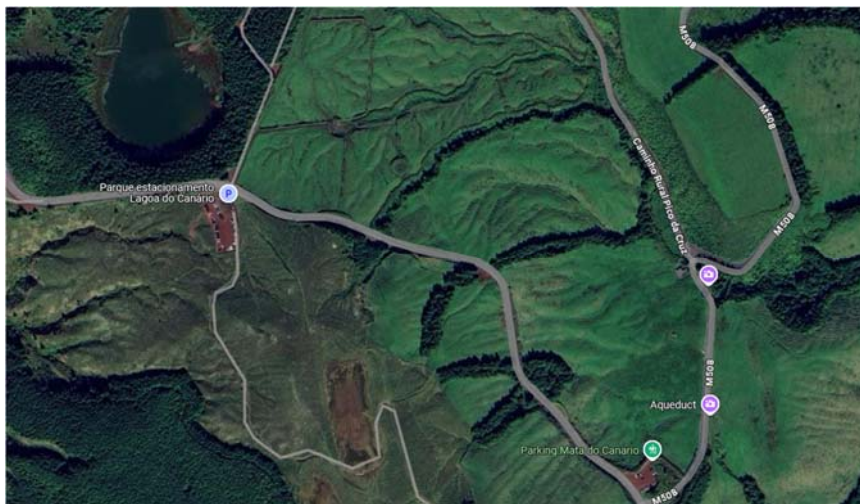
No percurso até à lagoa seriam instalados sinais informativos sobre as espécies da flora e fauna, sobre o “maar” e outras informações sobre o local. Na ausência de um guia seria facultado um áudio-guia e feito o apelo ao completo silêncio.

Parque Florestal da Lagoa do Canário – Miradouro da Grota do Inferno

O trânsito e o estacionamento na estrada nas imediações da entrada para o Parque Florestal da Lagoa do Canário são caóticos na época alta do turismo e durante algumas horas de cada dia. Este parque, gerido pela Câmara Municipal de Ponta

Delgada, tem tido um grande aumento de procura devido às imagens muito difundidas da vista do miradouro da Grota do Inferno.

O estacionamento deveria ser permitido no parque de estacionamento no início do trilho das cumeeiras das Sete Cidades (troço de estrada de acesso ao Aqueduto dos Arcos) a poucas centenas de metros da entrada, para os veículos provenientes da Lagoa do Carvão e no outro parque de estacionamento, no lado sul da estrada a algumas centenas de metros antes da mesma entrada, para os veículos provenientes das Sete Cidades, ou da Vista do Rei.



Parque nascente



Parque poente

O atual parque de estacionamento em frente ao portão de entrada do parque da Lagoa do Canário e no início do trilho da Serra Devassa seria exclusivo para veículos de emergência e dos serviços oficiais, bem como para paragem de veículos coletivos e outros particulares para saída de pessoas com mobilidade difícil e seus acompanhantes.

O trânsito seria permitido nos dois sentidos para **todos** os veículos, mas privilegiando o percurso pedestre entre os parques de estacionamento e a entrada do parque da Lagoa do Canário. Seria uma solução como a que foi bem adotada nas imediações do Miradouro da Vista do Rei.

Propõe-se a implementação de transportes coletivos – vaivéns – das Sete Cidades para os parques de estacionamento da Vista do Rei e do Parque Florestal da

Lagoa do Canário, permitindo a realização de passeios pedestres de forma linear entre estas zonas e em diversos percursos.

Ferraria

Propõe-se um sistema semelhante de vaivém entre os dois parques de estacionamento, respetivamente junto ao Miradouro Ilha Sabrina e junto ao edifício termal, evitando o percurso difícil entre estes dois pontos. Futuramente, permitiria fazer o controle do número de visitantes que tende a ficar saturado em determinados dias da época alta do turismo e durante algumas horas do dia.



Estrada do Miradouro – Termas da Ferraria

Praias da Ribeira Quente, Moinhos, Água d’Alto, Milícias e Pópulo

O sistema de vaivém deveria ser implementado, respetivamente com origem nas Furnas, Porto Formoso, Vila Franca do Campo e Ponta Delgada. Este sistema já funcionou para cada um destes locais em diversas ocasiões, com sucesso e seria um contributo para diminuir o trânsito e a dificuldade de estacionamento.

Pico da Vara, Lagoa do Fogo e Lombadas

São zonas de especial proteção e, como tal, exigem cuidados especiais. Em cada uma das zonas deveriam ser adotadas soluções proporcionadas à procura, sem descurar a presença permanente de quem garanta a informação, a manutenção, o acompanhamento, a vigilância e o controlo do acesso.



Miradouro da Lagoa do Fogo

Definindo uma prioridade, propõe-se que não seja adiada por mais tempo a construção de uma casa de apoio no parque de estacionamento do miradouro que dá

acesso ao caminho para a margem norte da Lagoa do Fogo, bem como a vigilância no trilho que dá acesso à margem sul da mesma lagoa.

Em suma, a APPAA defende que os locais mais procurados no nosso ambiente natural tenham um controlo mais efetivo, propondo a existência de transportes coletivos de média dimensão, em sistema de vaivém, em todos os locais em que se verifique, ou venha a verificar, uma procura que só é acessível por veículos ligeiros. No entanto, não aceita que haja sistemas de proibição ou de obrigatoriedade que discriminem pessoas, ou grupos de pessoas, pela sua origem ou local de residência. Para os residentes, constitui já um privilégio usufruir de todos os locais à sua escolha em cada uma das nossas ilhas, durante todos os dias do ano e em todas as horas do dia.

Ribeira Grande, 7 de julho de 2025

A Direção

(imagens recolhidas do Google Maps)

Assunto: Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.ª (PAN) "Reforço da segurança nos trilhos pedestres"

Exmos. Senhores,

Acerca do assunto em epigrafe cumpre emitir o seguinte:

PARECER

1. Na sequência do solicitado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores no Ofício S/2661/2025, emitido em 30 de outubro de 2025 vem emitir parecer relativamente ao Projeto de Resolução apresentado pela Representação Parlamentar do PAN, intitulado "Reforço da segurança nos trilhos pedestres"
2. Tal projeto propõe a adoção de medidas que contribuam para a redução de acidentes e para o incremento da segurança de residentes e visitantes na fruição da natureza e património ambiental da Região Autónoma dos Açores.
3. Nomeadamente a aplicação de taxas de salvamento fora de trilhos homologados ou temporariamente encerrados, a criação de um regime sancionatório para caminhantes infratores, o reforço de vigilância e fiscalização, bem como o desenvolvimento de campanhas informativas.
4. Esta Delegação regista positivamente o intuito preventivo e dissuasor da iniciativa e concorda que a sensibilização e a informação são instrumentos fundamentais na mitigação dos riscos associados ao uso indevido dos trilhos.
5. Não obstante, entende que a aplicação das medidas preconizadas deve observar os princípios da proporcionalidade e equidade, tendo em

conta a realidade das comunidades locais e o uso tradicional de caminhos pela população residente.

6. Assim, considera que as taxas de salvamento não devem ser aplicáveis a residentes que utilizem percursos de utilização local e histórica nem a situações em que o acidente ocorra por causas exteriores à vontade do utilizador, nomeadamente eventos meteorológicos imprevisíveis ou alterações súbitas do estado dos trilhos.
7. A criação de um regime sancionatório deve ser precedida de uma adequada e eficaz sinalização dos trilhos encerrados, das limitações de acesso e dos riscos identificados, garantindo-se ainda que as juntas de freguesia são parte ativa na identificação de pontos críticos, manutenção dos acessos e comunicação com a população e visitantes.
8. Esta Delegação reforça igualmente que qualquer reforço de fiscalização e vigilância deve estar acompanhado de dotação de meios humanos e financeiros necessários à sua execução e que o envolvimento das freguesias é imprescindível ao sucesso de qualquer modelo de gestão e preservação do território.
9. Como tal, esta Delegação sugere que seja garantido às freguesias o acesso a financiamento específico destinado à manutenção preventiva dos trilhos sob sua esfera territorial, à melhoria da sinalização e à cooperação direta com entidades regionais de proteção civil e ambiente.
10. Sugere ainda que seja implementado um sistema público de informação permanentemente atualizado, acessível em plataformas digitais e fisicamente nos locais de acesso aos trilhos, permitindo que residentes e turistas possam tomar decisões informadas e responsáveis, prevenindo riscos desnecessários e uso inadequado do território.

EM CONCLUSÃO: Em face do exposto, salvo melhor opinião, emite esta Delegação, parecer favorável ao Projeto de Resolução n.º 53/XIII/2.^a (PAN), sublinhando, contudo, a importância de os ajustamentos acima formulados serem integrados na iniciativa, garantindo equilíbrio entre a

proteção de pessoas, a sustentabilidade ambiental e a coesão territorial, assegurando que as medidas adotadas não penalizam injustamente as comunidades locais e que se reforça o papel das juntas de freguesia enquanto entidades com conhecimento próximo e direto do território.

É este, salvo melhor opinião, o nosso

Parecer.