



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

## Proposta de debate

Tendo em conta o interesse público, apresento esta proposta de debate ao Plenário da Assembleia Legislativa, cujo tema é o seguinte:

**Com vista a evitar que o projecto do Metro Ligeiro se torne o “elefante branco do século”, e prevenir que surjam novamente as situações de “introdução de alterações no progresso das obras” e “divulgação dos custos só depois da adjudicação”, antes de iniciar as obras da próxima fase do Metro Ligeiro, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes terá de divulgar à sociedade os planeamentos e orçamentos em geral e das diversas partes, para que corresponda aos princípios dos benefícios sociais e económicos.**

## Nota justificativa

Resumindo os quatro relatórios de auditoria específica sobre o sistema do Metro Ligeiro, verifica-se que o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT) teve vários problemas em diferentes fases da construção do Metro Ligeiro, o que resultou na grande discrepância entre a situação actual das obras e o definido no plano original, ao nível da definição de traçados, custos, e fiscalização e conclusão das obras. Por exemplo, houve um aumento constante do valor do orçamento e do investimento, que passou de 4200 milhões, em 2007, para 14 200 milhões, em 2012, e agora para 50 mil milhões,

Debate\_2018\_10\_05\_Leong Sun Iok (p) mmc



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

sendo que ainda não foi colocada uma “tampa” sobre o mesmo. O prazo das obras também está sempre a prolongar-se, a entrada em funcionamento da 1.<sup>a</sup> fase do Metro Ligeiro estava prevista para o final de 2011, mas até ao momento as obras do traçado da Península continuam sem uma data para o seu início. A falta de um plano pormenorizado levou às alterações das obras, ao pagamento de indemnizações e à resolução de contratos, e os respectivos prejuízos atingem 1726 milhões. Em 2018, o GIT adjudicou os serviços de operação e manutenção da Linha da Taipa pelo montante de 5886 milhões e, após a entrada em funcionamento desta, o Governo vai precisar de pagar mais de 900 milhões cada ano como despesas de operação. Para além disso, o GIT tem evitado a divulgação dos detalhes do plano da construção e do montante do orçamento, e existem problemas, tais como, há tendência para alterar a estimativa dos custos durante a execução das obras, e os custos foram anunciados só depois de feita a adjudicação, situação que leva o projecto do Metro a ficar fora do âmbito razoável do controlo de custos, dificultando a avaliação das suas futuras receitas e despesas. Portanto, o público receia que o Metro vá trazer encargos financeiros pesados para o Governo da RAEM. Mais, o GIT despendeu montantes avultados do erário público com o estudo preliminar das 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> fases, mas, no final de 2016, negou o respectivo plano concepcional, que foi substituído pelos planos de curto, médio e longo prazo. De entre 11 traçados, não existe nenhuma estimativa do custo nem a data de conclusão para a linha do Porto Interior de Macau, e as linhas de extensão do Cotai Norte e de Coloane, e o investimento na linha de extensão de Hengqin atinge 7,5 mil milhões, e, excluindo os passageiros em trânsito, o fluxo de passageiros previsto é apenas de 29 200 pessoas. Este investimento de montante avultado e de baixa eficiência vai apresentar um bom custo-benefício e um bom benefício

Debate\_2018\_10\_05\_Leong Sun Iok (p) mmc



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

social? Isto merece a nossa reflexão.

Segundo a citação do CA do "Procurement Procedures Guide" da Federação Internacional de Engenheiros Consultores (FIDIC), a avaliação da viabilidade económica deve ser baseada numa estimativa dos encargos adequada à situação concreta, e a melhoria dos procedimentos de concurso público das obras públicas e o aumento da transparência dos projectos relevantes são exigências básicas para a concretização das metas das acções governativas. Assim, o Governo da RAEM deve concluir, quanto antes, o plano geral do Metro Ligeiro, clarificar o seu preço e auscultar amplamente as opiniões sociais, com vista a garantir que o Metro Ligeiro possa corresponder aos benefícios \_\_económicos e preencher as expectativas sociais.

5 de Outubro de 2018

**O Deputado à Assembleia Legislativa da Região**

**Administrativa Especial de Macau,**

**Leong Sun lok**

Debate\_2018\_10\_05\_Leong Sun Iok (p) mmc



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

## Deliberação n.º /2018/Plenário

*(Projecto de simples deliberação do Plenário)*

A Assembleia Legislativa delibera, nos termos do n.º 1 do artigo 139.º do seu Regimento, o seguinte:

### Artigo único (Aprovação do debate)

É aprovada, nos termos dos artigos 140.º e 141.º do Regimento, a realização de um debate sobre o assunto de interesse público abaixo indicado, o qual foi apresentado pelo Senhor Deputado Leong Sun lok em 5 de Outubro de 2018:

*“Com vista a evitar que o projecto do Metro Ligeiro se torne o ‘elefante branco do século’, e prevenir que surjam novamente as situações de ‘introdução de alterações no progresso das obras’ e ‘divulgação dos custos só depois da adjudicação’, antes de iniciar as obras da próxima fase do Metro Ligeiro, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes terá de divulgar à sociedade os planeamentos e orçamentos em geral e das diversas partes, para que corresponda aos princípios dos benefícios sociais e económicos.”*

Aprovada em        de        de 2018.

O Presidente da Assembleia Legislativa,

*Ho Iat Seng.*