



Nota justificativa

O sistema do Metro Ligeiro é a obra pública com maiores investimentos na RAEM e tem sofrido derrapagens orçamentais, atrasos e alterações ao nível do seu planeamento, resultando, portanto, em vários problemas.

Em 2007, o Governo decidiu investir preliminarmente 4200 milhões e criar o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT), tendo sido assim iniciada a construção do sistema do Metro Ligeiro. Em 2009, foi divulgado o aumento do investimento para 7500 milhões e, após uma consulta pública, o GIT determinou que a Linha da Taipa, o traçado entre a Taipa e a Barra, e o traçado entre a Barra e as Portas do Cerco com passagem pela zona leste da Península constituíam a 1.^a fase do sistema do Metro Ligeiro, enquanto o traçado entre a Barra e as Portas do Cerco com passagem pela zona oeste da Península constituía a 2.^a fase do sistema, tendo afirmado que a 1.^a fase do sistema podia entrar em funcionamento em 2015 e que depois disto ia avançar com a construção da 2.^a fase. Em 2013, o Chefe do Executivo frisou no Relatório das Linhas de Acção Governativa que se ia ajustar o traçado da ZAPE da 1.^a fase do sistema, cuja construção estava prevista para 2015, e que a entrada em funcionamento da 1.^a fase do sistema ia ser adiada para 2018. Na realidade, nenhum traçado da Península se encontra em construção, e o orçamento dos investimentos relativos a alguns dos traçados já aumentou, em 2013, para 14,3 mil milhões. A construção dos traçados da Península da 1.^a fase do sistema não tem uma data prevista, enquanto a 2.^a fase já se encontra

Debate_2018_10_05_Ng Kuok Cheong e Au Kam San (p) mmc



desaparecida dos planos de trabalho do Governo. Segundo o PIDDA do 2.º trimestre deste ano, o orçamento autorizado para o Metro Ligeiro enquanto “Programa do Sistema de Transportes Colectivos Urbanos” já ultrapassou 29 mil milhões. Agora, o traçado que circula apenas na Taipa – enquanto os traçados da Península continuam sem data prevista para a sua construção – vai entrar, em breve, em funcionamento, mas este sistema, cujas despesas anuais de funcionamento ultrapassam 900 milhões, não vai produzir quaisquer benefícios económicos e constitui um projecto cuja exploração exige ser constantemente subsidiada. Se, a longo prazo, o sistema do Metro Ligeiro não se conseguir estender a diversas zonas da Península, vai tornar-se um projecto sem benefícios que precisa sempre de ser subsidiado. Quanto ao futuro desenvolvimento do sistema, o actual Secretário para os Transportes e Obras Públicas afirmou que, em vez de avançar com os traçados da Península, era preferível construir, primeiro, o traçado leste que liga a Taipa, a Zona A dos novos aterros e as Portas do Cerco, mas não proporcionou a avaliação de custo-benefício dos traçados. Segundo o recente relatório de auditoria, relativo ao acompanhamento dos trabalhos das estimativas dos investimentos do sistema do Metro Ligeiro, os onze troços a serem construídos a curto, médio e longo prazo, definidos pelo GIT, apresentam um investimento estimado superior a 50 mil milhões. É claro que o Governo não vai admitir que se trata de uma estimativa, mas é impossível deixar esta obra pública, com o maior investimento da RAEM, continuar nesta situação e a ser questionada pelos cidadãos por ser um “buraco sem fundo” com desperdício constante do erário público.



Assim sendo, o Governo tem de proceder à revisão e a um balanço da experiência sobre os investimentos realizados no sistema do Metro Ligeiro, e de prestar uma justificação à sociedade sobre as questões relevantes, incluindo as seguintes: será que este sistema, cujas despesas anuais de funcionamento ultrapassam 900 milhões, não vai produzir quaisquer benefícios económicos e vai ser um projecto que exigirá ser sempre subsidiado? Até quando é que o sistema consegue estender-se à Península, para assim aliviar os engarrafamentos e produzir resultados efectivos? Quantos são os investimentos necessários para a sua construção? É necessário proceder à responsabilização pelos atrasos nas obras do Metro Ligeiro, pelas falhas na elaboração do seu orçamento e pela falta de controlo nos custos?



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

(Tradução)

Proposta de debate

Ao abrigo da alínea 5) do artigo 71.º da Lei Básica e da alínea b) do artigo 2.º do Regimento da Assembleia Legislativa, vimos, por razões de interesse público de relevante importância, propor ao Plenário um debate sobre o tema seguinte:

Têm-se verificado derrapagens orçamentais, atrasos, e alteração e suspensão de planos de desenvolvimento na construção do sistema do Metro Ligeiro, que é a obra pública com maiores investimentos na RAEM, o qual se depara com problemas de falta de benefícios e de operação com perdas, portanto, o Governo deve proceder, quanto antes, a uma revisão integral e à análise do projecto, prestar uma justificação sobre as dificuldades enfrentadas, as falhas cometidas e o respectivo tratamento, e proceder às devidas melhorias e à efectivação de responsabilidades, identificando o rumo a seguir no desenvolvimento do projecto, para que os investimentos realizados possam produzir benefícios.

Esperamos que o Plenário aceite esta nossa proposta.

5 de Outubro de 2018

Os Deputados à Assembleia Legislativa
da Região Administrativa Especial de Macau,

Ng Kuok Cheong

Au Kam San

Debate_2018_10_05_Ng Kuok Cheong e Au Kam San (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 pelos Senhores Deputados Ng Kuok Cheong e Au Kam San em 5 de Outubro de 2018:

“Têm-se verificado derrapagens orçamentais, atrasos, e alteração e suspensão de planos de desenvolvimento na construção do sistema do Metro Ligeiro, que é a obra pública com maiores investimentos na RAEM, o qual se depara com problemas de falta de benefícios e de operação com perdas, portanto, o Governo deve proceder, quanto antes, a uma revisão integral e à análise do projecto, prestar uma justificação sobre as dificuldades enfrentadas, as falhas cometidas e o respectivo tratamento, e proceder às devidas melhorias e à efectivação de responsabilidades, identificando o rumo a seguir no desenvolvimento do projecto, para que os investimentos realizados possam produzir benefícios.”

Aprovada em de de 2018.

O Presidente da Assembleia Legislativa,

Ho Iat Seng.