

IAOD da Deputada Zheng Anting em 12.08.2016

Sr. Presidente, caros colegas,
Boa tarde!

Tem-se registado a falta de planos pormenorizados do Governo na definição das políticas de habitação pública e, desde a procura de terrenos para a construção de habitação económica até os residentes poderem ocupar a fracção, todo o processo demora alguns anos. Mesmo que consigam ocupar a fracção, têm de esperar pela assinatura da escritura pública e, só depois de feita, é que se considera que têm casa própria. Mas muitos residentes queixam-se da baixa eficiência administrativa, resultando na impossibilidade de celebrar a escritura após estarem a ocupar a fracção há vários anos. Segundo os dados do Governo, do Edifício do Lago, cuja ocupação teve lugar em 2012, foram celebradas apenas 519 escrituras, do Edifício On Son, em 2013, concluíram-se 74, e dos Edifícios Cheng Chong, Koi Nga e Ip Heng, ocupados em 2013, só vão receber o aviso para a celebração da escritura ao longo dos próximos dois anos. Num total de 7500 fracções de habitação económica, nos últimos 3 a 4 anos, a taxa de celebração de escrituras não conseguiu atingir 10 por cento.

O longo tempo necessário para fazer a escritura não diz respeito apenas à questão de espera. O mais importante é que, ao aguardar, muitos planos desses moradores, incluindo planos familiares, têm de ser adiados ou saem prejudicados. Durante a espera, se qualquer membro do agregado familiar casar com alguém que já seja proprietário, ou se receber uma herança, isto resulta na impossibilidade de fazer a escritura, e até na devolução obrigatória da devida habitação económica. Durante o processo de espera, os membros do agregado familiar não podem casar nem ter filhos. Segundo as queixas apresentadas ao CCAC e divulgadas, recentemente, há, pelo menos, um morador que foi notificado para fazer a escritura depois de esperar 10 anos, mas, durante este período de espera, houve um membro do agregado familiar que casou com alguém que tinha uma propriedade, por isso, o Governo considerou-o como não preenchendo os requisitos para fazer a escritura. Na realidade, muitas habitações económicas ainda não têm o processo de escritura concluído, mesmo estando ocupadas há muitos anos. Há dias, uns queixosos dirigiram-se ao meu gabinete, alegando que não se atrevem a fazer planos para a sua vida, visto que estão a aguardar por escritura.

O Governo tem manifestado que está a estudar e a examinar a eficácia e a operacionalidade dos planos e da política de habitação pública, realçando que a habitação económica visa apoiar os residentes com determinados níveis de rendimento e património, na resolução dos problemas habitacionais.

Compreende-se a adopção de medidas de examinação rigorosas quando se pretende acabar com o abuso dos recursos de habitação pública. Mas, após a revisão da “Lei de habitação económica” em 2015, até ao momento, o desejo inicial, o objectivo de encurtar os procedimentos e o tempo, continua por concretizar, para além de haver uma falha na respectiva política, com o desleixo das necessidades de habitação da “classe *sandwich*”. Creio que o mais urgente é: o Governo deve saber seriamente qual a situação real e tratar, quanto antes, dos casos que “não reúnem condições para celebrar escritura”, por razões objectivas; deve ainda elevar a eficácia administrativa, reforçar a colaboração entre os serviços das obras públicas, dos assuntos cívicos e municipais, das finanças, de registo, etc., por forma a acelerar a celebração das escrituras. Mais, solicito ao Governo para, quanto antes, concluir a revisão global da “Lei de habitação económica” e estar a par das necessidades reais de habitação pública, ter em conta as necessidades dos diversos grupos sociais e, em tempo oportuno, rever a respectiva política.

Obrigado.

IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 12.08.2016

No dia 7 de Março de 2012 interpelei o Governo por escrito sobre a carência de motoristas de pesados e a falta de formação específica. O Governo respondeu à referida interpelação no dia 2 de Maio de 2012, afirmando o seguinte: ***“perante a escassez de recursos humanos no sector dos condutores de veículos pesados, nada impede que algumas companhias ou empresas, por necessidade premente, reduzam os critérios das condições de admissão dos mesmos, sabendo, no entanto, que para o exercício dessa profissão devem ter experiência profissional e habilidade para conduzir, assim como consciência sobre a segurança, razão pela qual têm surgido riscos de segurança. Por isso, o Governo encoraja as companhias e empresas a disponibilizar formação antes de os condutores iniciarem funções, consoante as próprias exigências em termos do trabalho a desempenhar, para elevar a experiência, técnica e capacidade dos novos condutores, fazendo com que sejam capazes de desempenhar as suas tarefas com segurança e profissionalismo”***.

Recentemente, um órgão da comunicação social relatou que: “ao amanhecer, uma motorista da carreira 18A da TCM perdeu o controlo do autocarro num cruzamento com semáforos na zona da Areia Preta, tendo o autocarro entrado pelo passeio e embatido num automóvel ligeiro misto estacionado no local e num pilar de um edifício industrial. Este acidente causou 5 feridos”. Um outro órgão de comunicação social relatou que: “um acidente ocorrido no entroncamento entre a Avenida do Nordeste e a Avenida de Venceslau de Moraes envolveu um autocarro de passageiros, que embateu contra o Edifício Air Way Bloco I. Este acidente causou danos num cano de esgoto do exterior do referido edifício... Registaram-se 5 feridos de entre os passageiros e a respectiva motorista”. Um outro caso ainda: “na Rotunda Ouvidor Arriaga, na Taipa, junto do edifício Ceasar Fortune, um camião betoneira embateu num motociclo. O condutor deste ficou encurralado entre o camião e as grades do passeio, donde só conseguiu ser retirado com a ajuda dos bombeiros.” E um outro caso grave: “Enquanto esperava por turistas na Rua da Entena, um autocarro de turismo sofreu um embate na parte traseira. O motorista saiu do autocarro mas esqueceu-se de travar com o travão de mão, e o autocarro começou a deslizar, andou cerca de 100 metros sem condutor e com turistas lá dentro. Por fim, embateu violentamente num pilar de um edifício e parou ao enfaixar-se numa clínica de medicina tradicional chinesa. Registaram-se 32 feridos, que foram transportados para um hospital, 3 do sexo feminino encontram-se em estado grave, uma senhora que foi cuspidada do autocarro e que está em coma devido às graves lesões cerebrais sofridas”.

Segundo os cidadãos, peritos e académicos, por diversas razões deparamo-nos, actualmente, com vários e frequentes problemas com os motoristas de veículos pesados, tais como, a falta de experiência e cuidado na

condução, condução sob efeito de fadiga ou mesmo até de álcool, e com a carta de condução caducada, problemas que muitas vezes têm provocado graves acidentes com perdas de vida e bens dos próprios motoristas, passageiros e peões. O acidente da Rua da Entena teve a ver directamente com a falta de formação do motorista, uma vez que travar bem o veículo antes de sair faz parte dos conhecimentos gerais de qualquer motorista, mesmo o simples condutor sabe bem disso, quanto mais um motorista que devia ter recebido formação profissional, que devia dominar mais técnicas de condução e ter uma noção de segurança mais forte. Assim sendo, para os peritos e académicos, perante o problema da falta de melhoria da qualidade dos motoristas de veículos pesados, que tem sido responsável pela repetição de acidentes de viação provocados por autocarros, camiões e veículos dos estaleiros de obras, o Governo deve assumir uma visão prospectiva e sentido de risco, organizando acções de formação para reforçar a qualidade dos serviços e os conhecimentos profissionais dos motoristas, só que, naquela resposta, o Governo afirma que: *“nada impede que algumas companhias ou empresas, por necessidade premente, reduzam dos critérios das condições da admissão dos condutores”*. Isto quer dizer que, por um lado, o Governo anda sempre a sublinhar a necessidade de reforço da formação para os motoristas, e por outro, o que fez não surtiu nenhum efeito. Afinal, a Administração chegou a rever, de forma séria, se a eficácia administrativa dos serviços está de acordo com as suas expectativas? As companhias e as empresas obedeceram à Administração na questão da formação dos seus motoristas? Os critérios para a formação são satisfatórios? Em caso afirmativo, por que razão continuam a registar-se tantos acidentes? A Administração falava muito sobre a sua responsabilidade de salvaguardar a vida e os bens da população e de servir a população. Então, agora, como é que vai concretizar a sua promessa?

IAOD do Deputado Chui Sai Peng em 12.08.2016

Há dias, infelizmente, ocorreu um grave acidente com um autocarro de turismo, que causou vários feridos, danificando a estrutura do prédio onde embateu. A ocorrência de mais um acidente de viação levou a sociedade a reflectir sobre os “potenciais perigos da segurança”, devido ao caos, naquela zona, na tomada e largada dos passageiros desses autocarros de grande porte. As autoridades têm mesmo que aprender a lição, estudando, pragmaticamente, a forma de salvaguardar a segurança de residente e turistas, no âmbito do planeamento de trânsito nas zonas paisagísticas de património mundial.

Com o significativo aumento de visitantes, no centro e, em especial, nas zonas turísticas em volta da área paisagística das Ruínas de São Paulo, já há muito tempo existe pressão de pessoas e veículos. Muitos veículos de turismo circulam e estacionam, quotidiana e constantemente, naquelas zonas, levando a vários problemas, tais como, graves engarrafamentos de trânsito abrangendo ampla área, diminuição da qualidade do ar, complicado ambiente de trânsito, impacto nas deslocações dos residentes e no ambiente dessas zonas, etc. Isto leva a que os residentes daquelas zonas sintam diminuída a qualidade de vida e, no caso dos turistas, ficará também afectada a sua impressão relativa às zonas paisagísticas de Macau.

A fim de transportar um grande número de turistas para as Ruínas de São Paulo, muitos autocarros de turismo circulam nas proximidades das Ruas de D. Belchior Carneiro e da Entena, da Estrada de Coelho do Amaral, da Rua de Sacadura Cabral, da Avenida de Sidónio Pais e da Estrada do Cemitério, o que congestiona as vias desta zona. Alguns desses veículos desviam-se para a Rua do Almirante Costa Cabral, mas isso em nada alivia a pressão do trânsito, pelo contrário, agrava ainda mais o congestionamento nessa zona. Essas vias, na sua maioria, têm apenas uma faixa e mesmo até paragens de autocarro. Mais, nesta zona há algumas escolas e um hospital. Todos os dias, nas horas de ponta da manhã, muitos autocarros de turismo e públicos, bem como veículos privados que os pais utilizam para levar os filhos para as escolas, circulam ao mesmo tempo nas vias, o que congestiona todas as faixas num raio de cem metros em relação àquela zona, provocando um círculo vicioso. O congestionamento desta zona afecta directamente a circulação dos veículos que estão a prestar serviços de emergência, o que em nada favorece a segurança da vida da população. Em dias de chuva, o trânsito desta zona fica quase paralisado.

Segundo as estatísticas mais recentes, verificou-se uma redução, em termos anuais, do número de veículos matriculados em Junho deste ano, registando-se uma tendência de queda nos motociclos e automóveis ligeiros particulares, mas o número de veículos pesados, em vez de diminuir, aumentou, em comparação com o período homólogo do ano passado, o que demonstra que o número de veículos pesados continua a aumentar, logo, a pressão do trânsito e o risco para a

segurança também se vão agravar. Olhando para as várias zonas turísticas da China e de outros países, nomeadamente, as que se localizam nos bairros antigos, prevêem-se sempre aí limitações da entrada de veículos de grande porte e, de facto, prática semelhante também se aplica no planeamento de trânsito na Aldeia Cultural de A-Má, em Coloane, ou seja, os grandes autocarros de turismo só podem chegar à zona de estacionamento fora da Aldeia, para incentivar os turistas a entrar a pé. Conforme muitos casos de outras regiões, as limitações de entrada de veículos nas zonas turísticas podem contribuir para diminuir acidentes de trânsito, manter, eficazmente, a ordem das zonas envolventes e atrair mais pessoas, promovendo, assim, as actividades comerciais nas suas proximidades.

No documento de estudo sobre as zonas de indústrias criativas, em que participei em 2000, foi formulada a construção de um sistema de ligação pedonal na zona perto de São Lázaro, passando pelas Ruas de S. Miguel e de S. Roque, Rua Nova de S. Lázaro, Calçada da Igreja de S. Lázaro, Rua de Volong e Avenida do Conselheiro Ferreira de Almeida, e referida também a criação de uma zona para tomar ou largar passageiros e de um estacionamento. Até hoje, essas ideias ainda merecem a nossa ponderação. Face à situação de trânsito cada vez mais complicada e à necessidade de melhoria da ordem periférica da zona central, o Governo, quando planear a construção do sistema de ligação pedonal, deve integrar a zona de São Lázaro no respectivo plano, com vista a dar articulação ao posicionamento do desenvolvimento de um “centro mundial de turismo e lazer”.

Por fim, para evitar a ocorrência de casos infelizes e melhorar a qualidade de vida dos residentes, o Governo deve fazer uma revisão sobre a circulação, o estacionamento e a zona para tomar ou largar passageiros dos autocarros de excursões, acelerar o estudo sobre o sistema de ligação pedonal e os equipamentos periféricos complementares e melhorar o trânsito daquela zona, o que permitirá uma zona histórica segura, e com ar fresco, para os residentes e turistas.

IAOD do Deputado Chan Meng Kam em 12.08.2016

A superestrutura que é a Oficina do Metro Ligeiro na Taipa é uma obra que passou por vários problemas. Em 26 de Janeiro de 2012, o então Coordenador, substituto do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT), Ho Cheong Kei, divulgou o aviso do concurso público no qual participaram 12 empresas, incluindo as empresas do Central, e as propostas variaram entre 484 milhões a 689 milhões de patacas. No mesmo ano, a obra foi adjudicada por 555 milhões a um Consórcio formado pela *Top Builders* Internacional, Limitada e pela Empresa Construtora Mei Cheong, Limitada de Macau, mas, no final, a “galinha fugiu e os ovos partiram-se”. A empresa local que ganhou o concurso não fez, basicamente, as obras, e como último recurso confrontou o Governo numa acção judicial. O assunto arrastou-se durante mais de três anos e o lote previsto para a Oficina continua um deserto cheio de ervas. Pagou-se uma indemnização de 85 milhões de patacas, e a empresa pegou no dinheiro e foi-se embora. “O Governo deu-lhe um aperto de mãos em demonstração de paz”, mas há assuntos internos que não se podem vislumbrar e os residentes passaram a ser “tolinhos”. Em Maio deste ano, voltou a ser o coordenador Ho a “decidir”. Este recorreu a uma consulta por escrito dos preços, convidou 3 empresas locais e 4 empresas do Central, só que os preços subiram em flecha, variando entre 888 milhões e 1,35 mil milhões de patacas, e o prazo mais longo de execução apresentado foi de 834 dias. Neste momento, apesar de não ser ter divulgado qual é a empresa que vai assumir a tarefa, o certo é que muitos residentes queriam alertar, sinceramente, para o seguinte: Srs. Dirigentes do GIT que vai ser provavelmente dissolvido no próximo ano: Os residentes de Macau já se sacrificaram muito por causa da construção do metro ligeiro, e independentemente da empresa a quem for adjudicada a obra da construção da superestrutura da oficina, as coisas não podem continuar a “trouxe-mouxe”, não se pode voltar ao velho caminho do fracasso, “dando pancadinhas nas costas para depois ir embora”!

Para a construção do metro ligeiro, o Governo criou em 2007 o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, que devia concretizar uma obra-prima em 10 anos. No entanto, a possibilidade de dissolução do organismo em 2017, uma notícia triste para os seus funcionários, foi adiada pelos membros do Governo na reunião com a comissão de acompanhamento da AL no dia 23 de Junho. Informados da notícia, os funcionários pediram ajuda aos Deputados. E o seu futuro incerto merece a nossa preocupação. Além disso, tenho uma grande dúvida: o coordenador desta equipa de projecto que vai ser dissolvida, lançou um concurso, por convite, para as obras da superestrutura do parque de materiais circulantes, “brincando” com este projecto que tem concentrado a atenção da população e enfrentado várias vicissitudes. A data da adjudicação vai ser, provavelmente, próxima da da dissolução do organismo, então, quando o coordenador “arrumar as suas coisas”, se acontecer algum problema, quem vai ser responsável?

Já não é a primeira vez que o coordenador do GIT se vai embora. O ex-coordenador, Lei Chan Tong, esteve envolvido na construção do metro ligeiro durante muitos anos, mas deixou muitos problemas no traçado da Taipa e uma grande confusão na definição do traçado do Porto Exterior.

Em finais de 2014, depois de terminado o mandato, mostrou-se desinteressado em continuar naquelas funções e regressou ao Instituto de Habitação. Estava-se borrifando para aquilo! Como o “cabeça” se foi embora, por “ordem de hierarquia” devia subir o Coordenador Adjunto André Ritchie, mas talvez por este não tivesse interesse, depois da saída do Coordenador, e então, o Coordenador Adjunto André Ritchie também pediu a sua saída. Pois, “a pressa é que é boa conselheira”, e em Macau não há responsabilização!

“Num monte sem tigre, o macaco é rei”. Pouco depois de assumir o cargo teve logo de tratar das baixas no organismo que dirige. Para resolver o caso da superestrutura da oficina do Metro Ligeiro, uma empreitada que se arrastou por três anos, gastou centenas de milhões de patacas, foi objecto de fortes críticas da população, e fez convites a empresas para o concurso desse empreendimento. Se foi para felicidade ou infelicidade, ninguém sabe. Com um prazo máximo de 834 dias para acabar as obras, a empreitada vai ser atribuída ao preço mais baixo? Vai mesmo estar concluída em 2019? Não interessa quem seja o adjudicatário, mas se o dirigente “se escapou” disso estando as obras ainda por acabar, quem vai “pagar a factura” pela população? Vai ser o Secretário Rosário, ou alguém vai assumir toda essa responsabilidade? Seja como for, a população entende que, quando há algum problema, não se pode deixar que os dirigentes, sejam de alta ou baixa categoria, “abandonem tudo e se vão embora” como bem entendem!

IAOD da Deputada Song Pek Kei em 12.08.16

Finalmente já há data para a conclusão do Terminal Marítimo do Pac-On, apesar dos atrasos incessantes. Mas chegar atrasado é melhor do que não aparecer! Os estudos da sua construção tiveram lugar em 2003 e as obras arrancaram em 2005, a conclusão estava prevista para 2007 - mas foi finalmente adiada por 10 anos – e como durante este tempo o design foi constantemente alterado, o prazo foi sendo continuamente protelado e os custos subiram constantemente. O orçamento sofreu um aumento significativo de 583 milhões de patacas para 3800 milhões de patacas, 6 vezes mais. E a sociedade entende que se trata de um “elefante branco”.

Considerando a área de construção, as instalações e a capacidade de recepção de passageiros, é impossível acreditar que se trata de um terminal marítimo em Macau. Quem não souber, é provável que pense que é um terminal internacional. Inicialmente era apenas uma instalação complementar provisória, mas agora transformou-se num posto marítimo permanente e principal, com uma área de 201 mil m², equivalente a 25 campos de futebol e 4 vezes maior do que no plano inicial. O Porto Internacional de Cruzeiros de Xangai tem uma área de apenas 150 mil m², e pode acolher, ao mesmo tempo, 3 cruzeiros de luxo de 70 mil toneladas. Mas o nosso chamado “terminal marítimo de nível mundial” limita-se a receber passageiros de rotas curtas, isto é, de Hong Kong e Shengzhen, o que demonstra ser grave a inadequação no que respeita à sua dimensão e funções.

Segundo os planos, o Terminal Marítimo do Pac On pode receber 400 mil passageiros por dia, o que parece poder aliviar a crescente pressão da passagem nas fronteiras. Segundo as estatísticas, em 2015, o fluxo de passageiros no Terminal Marítimo do Porto Exterior não ultrapassou as 48 mil pessoas por dia, e o actual Terminal Marítimo Provisório do Pac On recebe apenas 21 mil passageiros por dia. A capacidade de recepção de passageiros do Terminal Marítimo do Pac on é quase 6 vezes mais do que o total dos passageiros recebidos nos referidos terminais, o que deixa os residentes contentes mas também preocupados.

De facto, atendendo ao actual fluxo de passageiros e às instalações complementares de Macau, mesmo tendo em conta as perspectivas da conclusão gradual das infra-estruturas recreativas no Cotai e do crescimento populacional das ilhas, a sociedade continua a questionar se existem passageiros em número suficiente para este terminal, e se uma grande área das instalações não vai ficar por utilizar. Além disso, a obra da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau está prestes a terminar, e depois da sua entrada em funcionamento, os utentes serão muitos, mais um factor que em nada favorece o Terminal. Acredito que já são muitas as pessoas a conseguir adivinhar quais vão ser os efeitos deste Terminal.

Claro que ter um terminal tão grande e de luxo é bom para elevar a reputação de Macau enquanto cidade turística. Face ao desenvolvimento da cidade e ao

crescimento dos residentes nas ilhas, as necessidades de transportes marítimos também aumentaram. Mas tudo tem um limite! E se esse limite for ultrapassado, os efeitos só podem ser contraproducentes.

O Terminal da Taipa está pronto, mas isso significa apenas que as obras estão concluídas, mas entretanto, como planejar de forma científica a sua utilização e dele retirar os maiores efeitos económicos e sociais são o novo ponto de partida. Se se construir por construir e gastar por gastar nunca será possível concretizar o princípio da governação científica, mas será, com toda a certeza, possível usar abusivamente do erário público.

Primeiro, sugiro o reforço da divulgação e propaganda, no sentido de se criar uma imagem do novo terminal enquanto centro modal de transportes conveniente, e o intensificar da cooperação com os municípios vizinhos, abrindo mais rotas no Delta do Rio das Pérolas, a fim de incentivar e atrair mais passageiros a utilizarem esse novo posto fronteiriço marítimo, aumentando, por um lado, a respectiva taxa de utilização e aliviando, por outro, a pressão dos postos fronteiriços terrestres. Segundo, avançar com um planeamento de longo prazo para as zonas adjacentes ao novo terminal, isto é, explorar de forma gradual mais projectos relacionados com as viagens de lazer marítimo, iates e embarcações médias e grandes, transformando o novo terminal marítimo num novo marco de Macau, e aumentar as mais-valias que o mesmo possa trazer. Terceiro, o Terminal do Pac On, para além de ser um importante centro modal de transportes e posto fronteiriço, é também “porta” da nossa cidade, por isso, há que pensar na razoabilidade do seu layout interior, criando-se zonas para compras, actividades criativas e espectáculos, entre outras, no sentido de se oferecer mais diversões aos passageiros e de maximizar o seu papel de “porta” da cidade.

IAOD do Deputado Si Ka Lon em 12.08.2016

O Governo tem de controlar rigorosamente as suas despesas e investir com cautela

A economia de Macau entrou numa fase de ajustamento profundo, e as receitas do jogo mantêm-se em queda, o que afecta directamente as receitas do Governo. De acordo com a Conta Central do Governo disponibilizada pelos Serviços de Finanças (DSF), as receitas totais em 2015 foram de 109 778 milhões, com uma descida de 29,7 por cento em comparação com 2014; as receitas totais do Governo no primeiro semestre de 2016 foram de 47 852 milhões, com uma descida de 13,5 por cento em comparação com o período homólogo de 2015. Prevê-se que dificilmente as receitas do Governo possam regressar a um crescimento elevado, a curto prazo.

Devido à descida das receitas do Governo, e tendo em conta o princípio de manutenção das despesas dentro dos limites das receitas, o Governo tem de diminuir as suas despesas, gerir as suas finanças com cautela e utilizar o erário público devidamente. Em Setembro do ano passado, o Governo implementou medidas de contenção de despesa nos serviços públicos, mas estas não afectaram as relacionadas com o bem-estar social, nem as do PIDDA. Concordo que o Governo mantenha as verbas para o bem-estar social, mas existe bastante controvérsia em relação às despesas do PIDDA.

Por exemplo, o Terminal Marítimo do Pac On foi concebido para receber 200 mil pessoas por dia e, anualmente, pode receber 140 milhões de turistas, contudo, em 2015, apenas registámos cerca de 11 milhões de entradas e pouco mais de 8 milhões de saídas por via marítima em Macau. O referido terminal não consegue, actualmente, acolher grandes paquetes internacionais e apenas recebe navios provenientes de Hong Kong e Shenzhen. No futuro, quando a Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau estiver aberta ao público, será que ainda necessitamos de um terminal marítimo desta dimensão? Se a concepção tivesse estado mais perto da realidade, tinha-se poupado um pouco mais de 1000 milhões dos 3800 milhões gastos nas obras, e também se reduziam as futuras despesas de funcionamento.

Mais, em muitos projectos surge uma grande diferença entre o orçamento inicial e o autorizado, que, normalmente, atinge o dobro, o triplo, ou até mais. Para além disso, existe também uma diferença que atinge várias dezenas de vezes as despesas orçamentais e efectivas de muitas investigações ou estudos de vários tipos. Por exemplo: o orçamento inicial do Estudo da Optimização das Instalações das Infra-estruturas Ambientais era de 9 milhões de patacas, mas foi ajustado e autorizado para ser feito por 880 mil patacas; a despesa com o Estudo da Drenagem das Águas Pluviais na Taipa foi de 30 mil patacas, mas já os Estudos das Drenagens na Península de Macau e em Coloane custaram, respectivamente,

9,6 milhões e 7,7 milhões de patacas. A diferença entre os referidos estudos é anormal e estranha, duvidando-se do significado profundo que está por detrás.

O desenvolvimento da cidade requer construção, mas esta tem de ser feita com pragmatismo, não podendo ser a bel-prazer, sem qualquer plano ou orçamento sem fundamentos. Macau está a entrar num período de ajustamento económico, a Administração deve controlar as despesas com rigor, lançar prudentemente os investimentos, utilizar melhor cada avo do erário público, e as obras públicas ligadas a despesas significativas devem ser entregues à Assembleia Legislativa para apreciação.

IAOD da Deputada Chan Hong em 12.08.2016

Promover a informatização do ensino e a cobertura global de internet

Enquanto meio importante de modernização do ensino, a informatização requer um recurso mais abrangente às tecnologias informáticas, como o computador, a multimédia e a cibercomunicação. Isto promove a reforma do ensino, no sentido de se adequar às exigências da iminente sociedade informatizada, por isso, reveste-se de grande importância para o aprofundamento dessa reforma e a promoção da educação holística. Porém, a informatização do ensino começou mais tarde em Macau e o seu desenvolvimento está mais atrasado, em comparação com as regiões vizinhas.

No Interior da China, tem-se incentivado o desenvolvimento conjunto entre a tecnologia informática e o ensino. São exemplos disso 3 projectos: “banda larga em todas as escolas”, “recursos de qualidade em todas as turmas” e “espaço virtual de aprendizagem para todos os alunos”. Estas iniciativas impulsionaram, consideravelmente, a reforma e o desenvolvimento do ensino. De acordo com as «Recomendações, nas novas conjunturas, para o reforço dos trabalhos relativos aos equipamentos nas escolas primárias e secundárias gerais», divulgadas pelo Ministério da Educação em Julho deste ano, deve ser garantida “banda larga em todas as escolas”, concretizando a cobertura global da internet sem fios e encorajando iniciativas de construção de escolas “inteligentes”.

A aplicação da tecnologia informática no ensino tem vindo, gradualmente, a conseguir o reconhecimento e a generalização em Macau. As escolas empenham-se activamente em promover o ensino informatizado, integrando a tecnologia informática no ensino-aprendizagem. No entanto, devido à falta de um plano geral e estratégico do Governo sobre este assunto, as escolas só podem actuar por si, causando desequilíbrio de desenvolvimento e disparidade em termos do grau de informatização. Nesta era de “Internet Plus”, o Governo deve prestar muita atenção à importância e necessidade de implementar a ideia de “Internet+ensino”, e realizar activamente estudos, no sentido de definir um plano geral para a informatização do ensino em Macau.

Actualmente, o Governo oferece serviços de banda larga sem fios – “WiFi GO”, em mais de 260 locais, tais como serviços públicos, instalações públicas e atracções turísticas, disponibilizando acesso gratuito aos cidadãos e turistas. Agora, a fim de dar mais um passo na informatização do ensino, porque é que o Governo não pode estender este serviço às escolas? Para apoiar a construção de escolas “inteligentes”, as autoridades da educação devem intensificar a comunicação e a cooperação com os Serviços de Regulação de Telecomunicações e as operadoras de internet, por forma a resolver a ligação

lenta e a fraca cobertura da internet nas escolas. Proponho que o Governo dedique mais investimento, para concretizar a cobertura global da internet sem fios e aperfeiçoar as infra-estruturas de internet nas escolas.

IAOD da Deputada Leong On Kei em 12.08.2016

Recentemente, recebi queixas de alguns moradores de prédios privados, alegando que os reservatórios ali instalados apenas são limpos anualmente. A seguir à limpeza, permanece um forte cheiro a substâncias químicas, por isso, estão preocupados com o impacto para a saúde depois de consumirem a água potável abastecida. Assim, desejam que o Governo dê importância à situação e regulamente os produtos de limpeza utilizados, os procedimentos e as qualificações do pessoal responsável por essa limpeza, e fiscalize a segurança da água dos prédios.

Em Macau, a maioria dos prédios altos possui um sistema de abastecimento de água secundário, através de reservatórios. A lei vigente apenas abrange a fiscalização da qualidade da água transportada para os prédios privados pela Sociedade de Abastecimento de Águas de Macau, S.A. (SAAM). Desde 1996 até agora, o Regulamento de Águas e de Drenagem de Águas Residuais de Macau nunca foi revisto, por isso, já não acompanha as mudanças sociais. O Governo não dispõe de um plano para proceder a exames aleatórios, a fim de apurar se são seguros os equipamentos e materiais destinados ao abastecimento de água secundário. Em Macau, há falta de fiscalização, regulamentação e garantias sobre a necessidade de manutenção regular e de o pessoal responsável pela limpeza dos reservatórios possuir conhecimentos e técnicas especializados. Assim, o Governo deve dar mais atenção à segurança do abastecimento de água secundário e proceder à devida regulamentação.

A segurança da água para consumo tem a ver com a saúde da comunidade. Macau, enquanto membro das cidades saudáveis da Organização Mundial da Saúde (OMS), deve estabelecer um mecanismo sistemático e científico para garantir água segura para os cidadãos. No ano passado, na região vizinha houve um caso de elevados níveis de chumbo na água de um complexo residencial e isto atraiu a atenção da sociedade de Macau para a segurança do abastecimento de água secundário, só que os serviços competentes nunca tomaram qualquer medida. Por isso, o Governo tem de efectuar estudos em tempo oportuno para rever a lei, com vista a actualizar, científica e sistematicamente, os critérios de fiscalização da qualidade da água e satisfazer as necessidades do desenvolvimento social. O Governo pode tomar como referência as experiências das regiões próximas, por exemplo, em Hong Kong, o Governo divulgou, proactivamente, o “Plano de reconhecimento da qualidade da água”, para incentivar os prédios a participarem em testes por amostragem periódica, recorrendo-se, pois, a políticas de incentivo, para o abastecimento secundário atingir os devidos parâmetros. Ao mesmo tempo, deve focar-se na formação para reforçar os conhecimentos e as técnicas dos trabalhadores em questão, implementar formação profissional para os canalizadores e os trabalhadores de limpeza dos depósitos de água potável, entre outros, e concretizar os regimes de certificação e de reconhecimento profissional, a fim de se elevar,

sistematicamente, o nível de profissionalização dos diferentes trabalhadores, para atingir a meta de produzir leis que regulem a fiscalização da respectiva concretização e, daí, garantir água segura para os cidadãos.

IAOD do Deputado Sio Chi Wai em 12.08.2016

Criar um novo modelo de turismo através de pensamento inovador

Segundo os dados da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em Março deste ano, 564 mil indivíduos visitaram Macau em excursões, registando-se uma descida de 36,2 por cento, o número mais baixo em cinco anos, desde Março de 2011. Em Junho, 571 mil excursionistas visitaram Macau, uma descida ainda de 20,7 por cento. Mas, durante as férias do Dia do Trabalhador, 529 mil indivíduos visitaram Macau, um aumento de 4,8 por cento em comparação com o ano passado. Em Julho, pelo aeroporto chegaram mais de 600 mil turistas, atingindo um recorde nos seus 21 anos de funcionamento.

Na estrutura do mercado turístico, têm surgido novas mudanças e, no futuro, a percentagem de turistas com visto individual vai aumentar. Face a essas mudanças, é necessária uma promoção conjunta por parte do Governo, da sociedade e dos sectores em causa. Para atrair mais turistas para Macau, através de um pensamento inovador, da melhoria da qualidade dos serviços e de uma boa preparação de equipamentos complementares de *hardware* e *software*, importa salientar o seguinte:

1. Acrescentar elementos turísticos e aproveitar melhor os novos meios de comunicação para realizar acções de divulgação para promover Macau

O Governo da RAEM realiza, anualmente e em diferentes estações, diversos eventos internacionais e de grande envergadura, para promover o turismo local e atrair a participação dos turistas. Com a conclusão progressiva dos projectos de investimento de grande dimensão, os elementos extrajogo vão ser mais abundantes, portanto, o Governo, ao reforçar os elementos já existentes, pode conjugar esses eventos com actividades civis e de empresas para produzir mais sinergias, criando, deste modo, uma nova conjuntura turística. Assim sendo, sugiro que o Governo aproveite os novos meios de comunicação, para divulgar as actividades turísticas de Macau, a fim de permitir aos turistas receberem, atempadamente, informações mais actualizadas, para os atrair a visitarem Macau novamente.

2. Reforçar a cooperação regional e criar um novo modelo de turismo

Actualmente, registam-se quedas de diferentes níveis no número de excursionistas chineses que viajam para Hong Kong e Macau, e, no futuro, poderá haver uma tendência de redução decrescente anual, por isso, há que criar, quanto antes, um modelo inovador para atrair mais excursionistas para Macau.

Para satisfazer a necessidade de turistas de novos mercados, sugiro que o

Governo, através de uma cooperação “horizontal”, reforce a cooperação com o mercado chinês, e pondere as viagens gastronómicas e turísticas de curta distância para Macau como o novo rumo a adoptar para o futuro desenvolvimento do turismo, e ainda que explore, proactivamente, as viagens com multidestinos entre Macau e as regiões do Pan-Delta do Rio das Pérolas, para produzir, ao máximo, efeitos e benefícios ao nível do turismo.

3. Melhorar a qualidade dos serviços turísticos para elevar a capacidade concorrencial da cidade

Primeiro, há que elevar o nível de atendimento nos postos fronteiriços, melhorar a passagem electrónica e concretizar, a breve trecho, medidas facilitadoras, nomeadamente, de “inspecção conjunta num mesmo local”, melhorando a primeira impressão recebida pelos visitantes.

Segundo, há que melhorar o sistema de transporte público, sobretudo o serviço de táxis, e elevar a sua capacidade de transporte.

Por último, como Macau é uma cidade turística, não se pode ignorar a segurança. O Governo deve elevar a capacidade de resposta dos serviços públicos às contingências, com um bom plano e um mecanismo de emergência. Só é possível construir uma cidade turística segura com instalações de *software* e *hardware* aperfeiçoadas.

“Quando um amigo vem de longe, é motivo para tudo fazer”. Todos os sectores sociais esforçam-se por transformar Macau num Centro Mundial de Turismo e Lazer, portanto, há que dar mais importância à indústria dos serviços. Através do aperfeiçoamento da maneira de receber visitantes, é possível fazê-los sentirem-se em casa, e o acto de “Like” dos turistas é a forma mais efectiva e directa de divulgar o turismo de Macau, concretizando assim, e gradualmente, o posicionamento do desenvolvimento de Macau como Centro Mundial de Turismo e Lazer.

IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 12.08.2016

Na resposta à minha pergunta levantada em plenário, este ano, o Chefe do Executivo afirmou o seguinte: que podiam ser criados, ao abrigo da Lei Básica de Macau, órgãos municipais sem poder político; que o Governo estava atento a isso e que ia proceder, com cautela, aos respectivos estudos; e que tinham sido já desenvolvidos os devidos trabalhos preparatórios e que a respectiva consulta pública teria lugar no 2.º semestre deste ano, com a expectativa de que a referida criação acontecesse em 2018. Na resposta à minha interpelação escrita, no dia 6 do passado mês de Junho, a Direcção dos Serviços de Administração e Função Pública (SAFP) refere que o Governo dá grande importância às exigências da população e que vai inteirar-se das necessidades dos moradores dos diversos bairros comunitários. Mas limita-se a prometer que vai proceder à elaboração do documento de consulta no 2.º semestre deste ano, sem disponibilizar um calendário concreto sobre a respectiva consulta pública. Solicito ao Governo que avance com a devida consulta pública, com vista a uma tomada de decisão.

Em Hong Kong, existem órgãos municipais sem poder político que são eleitos por zonas e por sufrágio universal, os *District Councils*, que abrangem diversas subzonas, onde os membros são eleitos por sufrágio universal, tendo-se acabado por completo com as nomeações. A população e a área da RAEM correspondem à de uma subzona de Hong Kong, que tem mais de dez subzonas. O Governo deve tomar como referência os modelos eficazes das regiões vizinhas, que incluem nos seus órgãos municipais sem poder político as forças representativas dos residentes das diferentes zonas, para assim se poderem fazer reflectir as suas opiniões. Para além disso, deve estudar, em cumprimento da Lei Básica, a metodologia a adoptar na eleição por zona e por sufrágio directo dos membros dos órgãos a criar em Macau, e submeter, quanto antes, o projecto final a consulta pública, isto é, no 2.º semestre deste ano.

O Governo criou vários organismos consultivos e definiu as “Normas para a Consulta de Políticas Públicas”, mas os resultados foram insatisfatórios. Tudo porque os membros desses organismos são nomeados pelo Governo e a renovação dos seus mandatos depende da relação que têm com os respectivos dirigentes. Se fossem eleitos pelo povo, respondiam perante os eleitores, não dependiam das relações harmoniosas com os dirigentes, e podiam apresentar pareceres que correspondessem mesmo à opinião da população e fiscalizar os serviços directamente relacionados com a vida da população, o entretenimento e a higiene ambiental.

Proponho, novamente, que se divida Macau em 5 zonas e que cada 10_mil votos corresponda à eleição de um vereador por zona: a Noroeste (Toi San, Ilha Verde e Fai Chi Kei, da Freguesia da Nossa Senhora de Fátima), a Nordeste (Iao Hon, Areia Preta e novos aterros do hipódromo da Freguesia da Nossa Senhora de Fátima), ao Centro (Freguesia de Santo António), a Sul (Freguesias de São

Lourenço, São Lázaro e Sé), e nas Ilhas (Taipa, Cotai e Coloane), e que se defina o número de vereadores para cada zona com base na proporção da população local respectiva. Propomos a criação duma assembleia municipal composta por 1 a 31 vereadores, ou seja, 6 para a zona noroeste, 6 para a zona nordeste, 7 para a zona centro, 6 para a zona sul e 6 para as ilhas.

Após a composição da Assembleia Municipal, há que criar um mecanismo para garantir a realização de reuniões periódicas, contando com a presença dos representantes dos serviços públicos, do IACM, Instituto Cultural, Instituto do Desporto, Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, etc., de modo a permitir que os membros da Assembleia Municipal apresentem as suas opiniões sobre os assuntos relativos à cultura, lazer e salubridade pública, e ainda relatórios sobre os planos de actividades anuais ou trimestrais, e o progresso dos trabalhos, para o Governo melhorar os seus planos de actividades através da experiência adquirida.

Para além de aprofundar a concretização dos trabalhos nos domínios da cultura, lazer e salubridade pública, o conselho consultivo para os serviços comunitários do IACM deve ser transformado em conselho de gestão por zonas, com a participação dos membros da Assembleia Municipal da zona respectiva. Cada conselho tem de reunir mensalmente, para discutir os assuntos relacionados com a cultura, lazer e salubridade pública de cada zona, nomeadamente sobre as medidas, instalações públicas, e serviços comunitários. Atendendo à necessidade de cada conselho, pode ainda solicitar-se a participação na reunião de representantes dos respetivos serviços públicos, com vista a discutir e estudar, conjuntamente, eventuais soluções.

IAOD do Deputado Au Kam San em 12.08.2016

O Governo da RAEM deve inspirar-se na legalização dos serviços de táxis via internet no Interior da China

O Conselho de Estado e sete Ministérios da China, incluindo o dos Transportes, divulgaram há dias os métodos provisórios para a gestão da exploração dos serviços de táxis pela internet, através dos quais é permitida a exploração legal desses serviços. As viaturas devem respeitar o seguinte:

1. Ter lotação até 7 lugares e sistema GPS, e não podem manter-se em serviço depois de atingirem 600 mil quilómetros ou 8 anos de utilização;

2. Os motoristas devem possuir mais de 3 anos de experiência de condução sem qualquer registo criminal, nomeadamente, condução perigosa, condução sob efeito do álcool, consumo de droga e criminalidade violenta, etc.. Depois de aprovados no respectivo exame é que podem obter a carta de motorista para os serviços em causa, emitida pelos serviços competentes. E com vista à adequação às necessidades de trabalho em regime de acumulação, podem ser trabalhadores independentes e celebrar contratos ou acordos com diversas plataformas;

3. As plataformas de chamada são obrigadas a registar-se junto dos serviços competentes do local onde prestam serviços e assegurar os direitos e interesses dos motoristas e dos passageiros;

4. As tarifas podem ser ajustadas através do mercado, mas as plataformas não podem prestar serviços de preço abaixo do custo, de modo a evitar a concorrência desleal.

Segundo especialistas da China, a exploração legal do serviço de chamada de transporte via internet deve-se ao desenvolvimento social e à aceitação das novas tecnologias.

Em Macau, só a Uber presta este tipo de serviço. Nos últimos anos, tem sido difícil apanhar táxi, e o aumento significativo das licenças de táxis deixa as autoridades preocupadas pois a pressão nas vias públicas vai agravar-se. Com o aparecimento da Uber, é possível resolver a dificuldade de apanhar táxi sem se aumentarem as licenças. De facto, as tarifas da Uber são mais elevadas do que as dos táxis tradicionais, mas são mais acessíveis, pois as pessoas podem chamar a viatura quando querem. Os utentes têm acesso a toda a informação, sabem quando é que a viatura chega, onde é que está parada e quem é o condutor. Num local onde é difícil apanhar táxi, a Uber continua a ser uma opção, mesmo sendo as suas tarifas mais elevadas. Ademais, em Macau têm sido frequentes as infracções de recusa de transporte e de selecção de clientes, e as pessoas não conseguem apanhar táxi, e mesmo quando o conseguem, os taxistas recusam-se

a transportá-las. Portanto, com o aparecimento da Uber, é possível colmatar as lacunas dos serviços de táxis.

Contudo, o Governo entende que o modelo de funcionamento da Uber é diferente do dos táxis, que está sujeito a regulamentação, por isso, tem sido rigoroso na aplicação de punições e insistido na recusa em encontrar-se, em conversar e em comunicar com a Uber. Mesmo com esta a querer a sua regulamentação e a querer falar com o Governo para encontrar uma solução, tal foi recusado.

No Interior da China foi já legalizada a chamada de viaturas de aluguer através da internet, com vista a permitir a sua exploração legal, mas em Macau, cidade turística com alto grau de liberdade, a flexibilidade na atitude e tratamento do assunto é bem menor do que na China. De facto, este tipo de governação em que se tem por base apenas o dirigente está já verdadeiramente enraizado.

Macau é uma cidade turística cujos visitantes provêm principalmente da China. As viaturas de aluguer através da internet, de empresas como a Didi Chuxing e Uber, já se tornaram um hábito entre os residentes da China. Assim, quando chegam a Macau e se deparam com as dificuldades em apanhar táxi e com a proibição de recorrer aos referidos serviços via internet, vão sentir-se no meio do deserto. Quando um agente da polícia detecta uma dessas viaturas, tanto o motorista como os passageiros são inquiridos para depois se avançar com a punição do motorista, nos termos da lei, o que pode resultar na destruição da imagem de Macau enquanto cidade civilizada e turística. A recusa em legalizar este tipo de serviço contraria o objectivo da construção de um centro mundial de turismo e lazer.

O Governo tem falta de visão e flexibilidade quanto a este assunto, portanto, deve inspirar-se e seguir de perto o tratamento legal adoptado pela China, estabelecendo diplomas legais para fiscalizar e legalizar a actividade em causa em vez de a proibir, permitindo a complementaridade entre este serviço e os serviços de táxis e a prestação de melhores serviços aos cidadãos, acabando-se assim com a dificuldade em apanhar táxis em Macau.

IAOD da Deputada Lei Cheng I em 12.08.16

No Dia Mundial sem Tabaco, os Serviços de Saúde (SS) organizaram um Colóquio sobre o controlo do tabaco 2016, convidando os representantes da entidade governativa responsável pela execução da lei e das 19 associações participantes no controlo do tabaco para discussão sobre os efeitos desse controlo e o futuro rumo dos trabalhos. Segundo a comunicação dos referidos serviços, “Muitos representantes das referidas associações estão atentos ao facto de a 2.^a Comissão Permanente da AL ter manifestado opiniões contra a revisão da lei de controlo do tabagismo, e apoiam a plena proibição de fumar em espaços fechados e a ampliação da área de proibição de fumar nas paragens de autocarros, para proteger a saúde pública, especialmente os passageiros e os transeuntes.” De facto, a sociedade chegou já a um consenso sobre a plena proibição de fumar em espaços fechados, que aliás é já desejo comum dos operadores de casinos. Como a referida revisão ainda não acabou, estes são obrigados, sem alternativa, a ser fumadores passivos, visto que os casinos são o único espaço fechado onde se permite fumar. E o pior é que os casinos continuam a fugir, intencionalmente, ao cumprimento das disposições legais.

Desde 6 de Outubro de 2014 que é proibido fumar nas zonas de jogo de massas, e que todos os casinos devem requerer e obter autorização para a instalação de novas salas para fumadores. E segundo sublinharam também os SS, estas salas não podem entrar em funcionamento antes de obterem a devida autorização.

Os trabalhadores das concessionárias do jogo têm manifestado que alguns casinos não cumprem rigorosamente as normas. Alguns criaram “salas VIP” nas áreas comuns, designando-as como áreas para fumo, sem terem antes obtido autorização das autoridades. No mês passado, uma associação apresentou uma queixa junto dos Serviços de Saúde, alegando a criação de salas multifuncionais nas áreas comuns de casinos, onde os clientes podem fumar. Segundo outro trabalhador, estão a ser criadas sucessivamente instalações fechadas e cobertas nas áreas comuns do casino onde trabalha, onde se permite que os jogadores “sócios” fumem. Após esta denúncia, as autoridades efectuaram uma inspecção surpresa, conseguiram acusar as pessoas que estavam a fumar em local proibido, e verificaram que em algumas áreas separadas, dentro do casino, não estavam afixados, de forma visível, os dísticos de proibição de fumar, de acordo com o previsto na lei, o que demonstra que, de facto, as salas de fumo referidas na queixa existem mesmo. As autoridades devem então tomar a iniciativa de avançar com vistorias e com a aplicação das multas respectivas.

Quanto às salas para fumadores em casinos, segundo os dados dos SS, até ao mês passado existiam 86 autorizadas nas áreas comuns de jogo dos casinos, e encontravam-se em análise 21 pedidos para a criação de outras. A proposta de lei sobre o regime de prevenção e controlo do tabagismo e até a promessa assumida

publicamente pelo Governo demonstram que este está determinado a concretizar a proibição total do fumo no interior dos casinos. E se o Governo continuar a autorizar a criação de novas salas de fumadores vai contrariar a promessa que assumiu. Então, deve recusar os pedidos para a criação de novas zonas e salas para fumadores, concluir quanto antes o trabalho de revisão da referida lei, concretizar quanto antes a política de proibição total de fumo nos recintos fechados, e deve ainda, através de actos, demonstrar a sua determinação em controlar o fumo.

O ambiente de trabalho tem implicações directas com a saúde dos trabalhadores, e tanto o Governo como as empresas têm a responsabilidade de disponibilizar aos seus trabalhadores um ambiente de trabalho seguro. No relatório da revisão intercalar do sector do jogo faltou estudar o ambiente de trabalho no sector do jogo, e não se gastou tinta com o desempenho das operadoras do sector do jogo nos trabalhos de controlo do fumo, o que deixa a população desiludida. As operadoras do jogo não podem esquivar-se das responsabilidades de cumprimento da lei e de protecção da segurança profissional dos seus trabalhadores. Assim sendo, no futuro, aquando da apreciação e autorização das licenças do jogo, o Governo tem de incluir nos factores de avaliação o desempenho das operadoras do jogo ao nível do aperfeiçoamento do ambiente de trabalho, das condições de trabalho etc., por forma a incentivá-las a assumirem as suas responsabilidades sociais.

IAOD da Deputada Kwan Tsui Hang em 12.08.2016

Com a vigência, em Junho passado, do Regulamento Administrativo sobre o Recrutamento, selecção e formação para efeitos de acesso dos trabalhadores dos serviços públicos, o concurso de gestão uniformizada substitui o recrutamento central. No futuro, os candidatos devem sujeitar-se, primeiro, à avaliação de competências integradas, a cargo dos Serviços de Administração e Função Pública (SAFP). Os candidatos considerados aptos podem sujeitar-se, no prazo de 3 anos, à avaliação de competências profissionais ou funcionais, a cargo dos serviços interessados em recrutar. O pessoal efectivo é dispensado da primeira avaliação quando se encontrar inserido na mesma carreira, numa em que as habilitações académicas sejam do mesmo nível, ou ainda numa superior, para a qual concorra, ou se estiver a exercer um cargo de direcção ou de chefia, à data da abertura do concurso.

Mas o pessoal do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais (IACM), da Fundação Macau, do Instituto de Promoção do Comércio e do Investimento de Macau (IPIM), da Autoridade de Aviação Civil, da Autoridade Monetária de Macau, da Universidade de Macau e do Instituto Politécnico de Macau (IPM), contratado ao abrigo de estatutos privativos de pessoal, não pode ser dispensado, tal como os outros funcionários públicos, da avaliação de competências integradas, tendo de a passar primeiro, antes de poderem sujeitar-se à avaliação de competências profissionais ou funcionais. Este pessoal sente-se, então, injustiçado.

No regime dos trabalhadores dos serviços públicos têm existido, ao longo dos anos, os problemas de “trabalho igual, regime diferente” e “trabalho igual, salário diferente”, pois a natureza de cada serviço e a forma de recrutamento adoptada é diferente, o que tem afectado o moral dos trabalhadores, impedindo, assim, a criação de uma equipa. Para eliminar, gradualmente, estas diferenças, o Governo efectuou um conjunto de trabalhos de revisão e reforma do regime jurídico da função pública e, após a entrada em vigor, a 15 de Junho de 2010, do novo Estatuto de Pessoal do IACM, o mesmo chegou a salientar, várias vezes, que o quadro geral das carreiras e os regimes de acesso e de progressão previstos no novo Estatuto estão basicamente em conformidade com os do regime das carreiras dos funcionários públicos, e que os direitos e os deveres aí previstos também tendem a aproximar-se dos previstos no Estatuto dos Trabalhadores da Administração Pública de Macau. Mas o novo regime de “concurso de gestão uniformizada” não tem em conta o princípio de equidade, por ter um tratamento diferenciado para os trabalhadores recrutados segundo os estatutos privativos de pessoal, incluindo os do IACM. Esse tratamento viola o objectivo da reforma do regime jurídico da função pública, e também afecta o moral dos funcionários públicos.

Para além da imparcialidade do regime, a questão de como se pode evitar o

favorecimento pessoal nos processos de ingresso merece a atenção dos funcionários e da sociedade. O Regulamento Administrativo recentemente actualizado sobre o Recrutamento, selecção e formação para efeitos de acesso dos trabalhadores dos serviços públicos prevê um exame para avaliar competências profissionais ou funcionais, e os processos de selecção ficam a cargo dos serviços públicos interessados no recrutamento, o que deixa a população preocupada com a situação de o favorecimento pessoal continuar a existir. Assim, as autoridades têm de ter medidas e mecanismos efectivos para garantir a imparcialidade e justiça dos referidos processos.

Só proporcionando um ambiente justo e razoável de trabalho e boas perspectivas de carreira ao nível de regime, é que será possível ajudar os funcionários públicos a elevarem a qualidade e eficácia dos serviços públicos e a melhor servirem a população e a RAEM.

IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 12-08-2016

Há um mês ocorreu um caso de atentado ao pudor no Fai Chi Kei, em que o agressor bateu no traseiro da vítima e masturbou-se à sua frente, tendo sido detido por mais de dez transeuntes que por ali passavam que o perseguiram, quando tentava fugir. Porém, a Polícia só pode recorrer ao crime de “ofensa à integridade física” ou “injúria” para pedir responsabilidades, o que deixou a vítima surpreendida, indignada e com a sensação de impotência. Segundo os dados estatísticos relativos aos últimos dez anos, nos últimos três anos registou-se uma tendência de subida dos casos referidos, com o registo de sessenta e seis crimes contra a liberdade e autodeterminação sexuais em 2015, um recorde que merece toda a nossa atenção. Isto bem demonstra que há toda a necessidade e premência em rever o capítulo relativo aos crimes contra a liberdade e autodeterminação sexuais do Código Penal.

Atendendo ao fenómeno referido e às solicitações da sociedade, o Governo já reconheceu que é necessário rever o referido capítulo da lei penal, só que, lamentavelmente, após a consulta e até à presente data, a referida revisão ainda não entrou em processo legislativo. As autoridades competentes referiram que iam apresentar, no 2.º semestre, a proposta de lei à Assembleia Legislativa. Mas já está a terminar a 3.ª sessão legislativa e inicia-se em breve a última sessão desta legislatura, e começa a ser preocupante que a revisão não seja finalizada ainda nesta legislatura. Por isso, solicito veementemente aos Serviços de Assuntos de Justiça que envide os máximos esforços para, com vista a assegurar a devida protecção e garantias às mulheres e crianças, concluir quanto antes a revisão e apresentar a proposta de lei à Assembleia Legislativa, comprometendo-se a concluir todos os trabalhos de alteração ao capítulo dos crimes contra a liberdade e autodeterminação sexuais do Código Penal ainda durante esta legislatura. Proponho que o atentado ao pudor seja tipificado como crime autónomo; o abuso sexual de menor de 16 anos seja crime público; as molduras penais relativas aos crimes sexuais sejam revistas na íntegra; e que sejam definidas instruções preventivas de assédio sexual em instituições de ensino e locais de trabalho para efeitos de alerta.

Durante a revisão da lei, sugiro ao Governo que reforce a publicidade e a educação, no sentido de elevar a sensibilização dos cidadãos sobre auto-protecção, e de os incentivar a terem coragem para denunciar crimes sexuais, evitando que estes se mantenham escondidos; e que reforce o apoio jurídico às vítimas, apoiando-as a deduzir acusação particular junto do arguido para colmatar a lacuna existente na lei vigente. Na perspectiva da prevenção de crimes, solicito que a polícia reforce as patrulhas nos pontos negros de segurança, e que se instalem os necessários sistemas de vigilância, para apoiar a recolha de provas

dos crimes e reforçar os efeitos dissuasores contra os crimes em causa, salvaguardando a segurança pública.

IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 12.08.2016

Há dias, na Rua da Entena, registou-se mais um acidente grave envolvendo um autocarro de turismo. Todos sabem que esta rua e as outras das proximidades são caminhos pelos quais passam diariamente algumas centenas de autocarros de turismo. Nestes últimos anos já se registaram ali vários acidentes envolvendo autocarros de turismo, com os mais recentes a serem cada vez mais graves. A sociedade tem exigido ao Governo uma avaliação para melhoria do planeamento dos transportes naquela zona, e proibi-los de circular pela zona de Sam Pa Mun, transformando os espaços ao ar livre nos arredores numa zona para a tomada e largada de passageiros, atenuando assim a pressão rodoviária na zona. É lamentável que o Governo não encare a gravidade da situação, e que se limite a afirmar que não vai, por agora, proibir a circulação de autocarros de turismo na referida zona. Não restam dúvidas de que não tomou em consideração nem a vida nem os bens dos moradores.

Além disso, os serviços públicos competentes chegaram ao local do acidente para acompanhar e lidar com a tragédia, mas segundo o que vi durante estes dias e as afirmações duma associação de moradores, a sensação é que foi bastante insuficiente a capacidade de coordenação do Governo, e entendemos que na resposta a situações de contingência “cada um actua à sua maneira”. Foi a própria associação de moradores que se organizou na ajuda aos residentes, facilitando os trabalhos do Governo. Para além disso, segundo as famílias afectadas, estão física e psicologicamente cansadas devido ao acidente com as suas casas, mas o Governo trata-as como refugiadas e aloja-as num centro de abrigo de sinistrados cujas instalações são precárias. Só depois de uma luta constante é que passaram para um hotel. Mais ainda, segundo os moradores, até agora, só o IAS é que tem acompanhado o processo de alojamento, mais nenhum serviço público os contactou, portanto, só conseguem ficar a par do desenvolvimento do caso através dos média. As Obras Públicas precisaram de fazer medições nas fracções, mas o aviso disso foi também feito pelo IAS. Mas o pior é que ontem divulgaram os resultados das medições, através da afixação dum aviso, e o IAS veio logo informar que, a partir desse dia, só os moradores dos apartamentos C do 1.º ao 5.º andar é que tinham direito a alojamento provisório. Os moradores exprimiram, através dos média, o desejo de ter um encontro com os governantes para esclarecimentos detalhados sobre o relatório das mediações, mas até agora ainda não se viu nada. Então, como é que os moradores podem não ficar indignados com o Governo? O que mais indignação causa é que, esta manhã, as Obras Públicas notificaram os moradores em causa de que só estes é que podem comparecer na sessão de esclarecimento às 12:30, mas como têm de trabalhar, propuseram a alteração da sessão para a noite, por forma a que todos pudessem ser esclarecidos, o que foi recusado. As autoridades ignoraram as reais necessidade os moradores e insistiram em avançar com a sessão. Face à inércia

e à burocracia do Governo, como é que se pode cumprir a promessa de “servir melhor o cidadão”? E como é que se pode fazer reflectir o conceito de “Governo transparente”?

Sendo assim, apresento as seguintes sugestões ao Governo:

1. Concretizar, com sinceridade, o princípio governativo “de servir melhor a população”, criar rapidamente um grupo de trabalho especializado interdepartamental para se encontrar com os residentes afectados e acompanhar e tratar dos problemas urgentes, e antes da verificação da segurança do respectivo prédio, disponibilizar habitações provisórias estáveis aos moradores afectados, para que possam tratar dos assuntos subsequentes sem preocupações e para que a sua vida e os seus bens sejam protegidos.
2. Dar resposta à ocorrência frequente de acidentes com autocarros de turismo, proibir a sua circulação naquela zona, rever e melhorar rapidamente o planeamento do trânsito e as respectivas instalações complementares, e encaminhar os turistas para outras zonas para a tomada e largada de passageiros, com vista a reduzir a pressão do trânsito na zona em causa e evitar a ocorrência de acidentes semelhantes.
3. Rever, com rigor, o problema da falta de coordenação interdepartamental verificada neste acidente, criar um mecanismo de coordenação central de emergência e aumentar a capacidade de resposta do Governo a situações de emergência.

IAOD do Deputado Ma Chi Seng em 12-08-2016

Senhor Presidente,
Caros colegas:

Macau atravessou um período de desenvolvimento socioeconómico célere desde o retorno à Pátria, e os resultados alcançados pelos esforços envidados pelo Governo na construção de um centro internacional de turismo e lazer está à vista de todos. Porém, devido à sua elevada densidade populacional e à também elevada circulação de pessoas, Macau está exposta aos riscos provocados pelas calamidades naturais, havendo portanto necessidade de nos prepararmos para reagir contra a propagação de epidemias e ataques terroristas. Gostaria de deixar aqui hoje algumas sugestões relativamente aos mecanismos para a gestão de crises na área da saúde pública e da segurança:

1. O Governo deve, quanto antes, aperfeiçoar o mecanismo interdepartamental para a gestão de crises, no sentido de definir planos de contingência para os mais diversos tipos de crises e incidentes emergentes e implementar um regime de diálogo e intercomunicação interdepartamental, de forma a evitar que, quando ocorra algum incidente, tudo fique emperrado devido à falta de clareza nas atribuições.

2. Normalizar os exercícios de simulacro, tais como o de incêndio no Hospital Kiang Wu, que teve lugar no início do corrente mês, em que é necessário activar de imediato o plano de contingência para a evacuação de doentes e comunicar o caso aos Bombeiros, que destacaram pessoal ao local do incidente para prestar a devida assistência e montaram um comando conjunto com os responsáveis do Hospital. Creio que esse exercício serve para mostrar a eficácia dos planos de contingência, devendo portanto ser promovido junto das escolas, organismos privados e serviços públicos, de forma a testar a capacidade de resposta e os mecanismos de comunicação, e a avaliar e ajustar os respectivos planos.

3. Reforçar a formação do pessoal e aperfeiçoar as instalações físicas. O Governo deve fiscalizar a higiene pública, a formação de pessoal e as instalações físicas dos sistemas de segurança, para ver se conseguem enfrentar ocorrências imprevistas tais como: doenças infecciosas, supertufões, incêndios, ataques terroristas, etc., garantir a segurança do pessoal da linha da frente e elevar a eficiência para acabar com as crises.

Com vista a construir Macau como centro de turismo e lazer a nível mundial, para além da diversificação dos elementos ligados à cultura e ao desporto e das instalações para convenções, há ainda que melhorar a higiene pública, e que reforçar a segurança e a capacidade no tratamento das crises. Por isso, o Governo deve dispor de medidas preventivas e de contingência, e deve melhorar a rede de segurança interdepartamental, para enfrentar a complexidade do

ambiente de segurança deste mundo actual e a rápida propagação de diversas doenças infecciosas por todo o mundo, no sentido de assegurar a estabilidade socioeconómica.

INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA

No dia 10 do corrente, o Secretário para a Segurança convidou os membros da Assembleia Legislativa para visitar alguns serviços públicos da sua tutela. A maioria dos deputados que integraram a comitiva de visita de trabalho, tiveram a oportunidade de inteirar quanto à operacionalidade destes serviços prestados à comunidade na área de segurança pública. A nosso ver, estas visitas de trabalho são relevantes para ambos os lados, porque permitem, por um lado, dar a conhecer os trabalhos realizados, as dificuldades e os planos futuros para elevar a qualidade dos serviços prestados à população. Por outro lado, permitem aos deputados, ter uma visão mais completa da operacionalidade dos serviços e adequar melhor a legislação, face aos novos desafios e as rápidas mutações da realidade social.

Os cidadãos esperam que os serviços públicos prestem melhor qualidade de serviços. Para isso, será necessário modernizar a máquina administrativa com governo eletrónico, introduzir conceitos de pedagogia para ajudar na resolução dos problemas dos cidadãos e elevar a moral dos trabalhadores da administração com resolução dos múltiplos problemas internos.

A reforma da administração pública, implica a coragem de racionalizar os recursos humanos, permitindo a aposentação dos trabalhadores sujeitos ao regime de fundo de pensões a partir dos 20 anos de serviço efectivo, e nisto os mais jovens tenham a possibilidade de acesso aos cargos de maior responsabilidade.

O Governo, tem de assumir a coragem, de que existe um grave problema de injustiça social dentro da função pública, devendo proceder à imediata revisão da legislação, para que sejam contabilizadas de uma forma integral os subsídios de diuturnidades e subsequente atribuição dos subsídios de residência ao pessoal aderente ao regime de previdência.

Também importante, será a junção das categorias referentes aos índices 195 com 260 e 350 com 430 da tabela indiciária. O Governo, por diversas vezes, tem dito que os trabalhadores da administração pública são os seus mais importantes recursos humanos. Contudo, estas palavras, têm sido até hoje, meros “slogans” sendo necessário transpor as palavras para actos, resolvendo definitivamente, os referidos problemas para elevação da moral dos trabalhadores, e os cidadãos possam usufruir de melhor qualidade de serviços públicos, melhorando a imagem do Governo, quer a nível interno quer externo.

Muito Obrigado.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau aos 11 de Agosto de 2016.

José Pereira Coutinho

IAOD do Deputado Leong Veng Chai em 12.08.2016

Plano de Exames Médicos para os Trabalhadores dos Serviços Públicos

O Governo da RAEM tem sempre proporcionado exames físicos atempados e adequados aos trabalhadores dos serviços públicos, a fim de garantir a sua saúde física e psicológica. O Centro de Exame Médico para Funcionários Públicos entrou em funcionamento em 2007, e assegura a prestação de um exame médico periódico aos trabalhadores dos serviços públicos, bem como serviços de educação de cuidados de saúde, a fim de elevar a qualidade da saúde, a consciência da segurança ocupacional e os conhecimentos sobre as doenças crónicas desses trabalhadores.

Segundo as regras actuais do Centro de Exame Médico para Funcionários Públicos, no plano do exame físico só se permite a esses trabalhadores a inscrição colectiva, e isto só acontece quando esta inscrição é enviada aos SAFP pelos serviços ou entidades públicas. Quanto aos detalhes do exame, os itens são uniformes para todos os referidos trabalhadores e, independentemente do tipo de funções que asseguram, são todos submetidos ao mesmo exame. O que merece atenção é que são cada vez mais os trabalhadores que dizem que estão com pressão no trabalho, pois têm de fazer face a determinados desafios e diferentes tipos de críticas dos cidadãos, mas veja-se o exame que é facultado: não lhes disponibilizam qualquer auxílio psicológico ou apoio básico para o exercício de funções.

Para alguns tipos de trabalhos especiais, será possível proporcionar exames excepcionais e específicos consoante as funções respectivas (disponibilizando mais tipos de exames, por exemplo, de lesões musculares, aos distribuidores postais que carregam sempre às costas um grande saco de cartas, ou aos agentes policias dos Serviços de Migração, que repetem todos os dias o mesmo acto de trabalho)? Por outro lado, não será necessário proporcionar exames de saúde psicológica no âmbito do Plano de Exames Médicos para os Trabalhadores dos Serviços Públicos?

IAOD do Deputado Chui Sai Cheong em 12.08.2016

Face ao contínuo progresso e desenvolvimento da sociedade, o Governo, os diversos sectores, e os residentes de Macau dão cada vez mais importância à protecção ambiental, nomeadamente, quanto à “poupança de energia e redução dos poluentes”. De facto, nos últimos anos, o Governo tem desenvolvido muito trabalho no âmbito da protecção ambiental, impulsionando a concretização da ideia de “poupança de energia e redução de poluentes”, o que merece apoio.

E por forma ao impulsionamento contínuo da concretização dessa ideia, os serviços competentes do Governo têm de desenvolver bem alguns trabalhos em concreto, por exemplo, a poupança de energia na iluminação pública. Muitas regiões já adoptaram medidas para esse efeito, por exemplo, em Hong Kong e na Europa já se usa a iluminação LED, e noutras, por exemplo em Shenzhen, Interior da China, em Espanha, na Europa, etc. já se utiliza a energia solar e eólica, com vista a aumentar o nível de poupança energética.

Em Macau, existem 13 mil e 500 postes de iluminação nas vias públicas, o que, sem dúvida, representa um elevado consumo anual de energia eléctrica. Que se saiba, os serviços competentes vão proceder à substituição das lâmpadas por lâmpadas LED nas diversas zonas de Macau e Taipa. Mas com vista a aumentar a eficiência energética, devem também ponderar instalar postes de iluminação a energia solar ou eólica em locais adequados.

Desde a tomada de posse do novo director dos Serviços de Protecção Ambiental que se tem vindo a promover “a poupança de energia e a redução de poluentes” como uma das prioridades do trabalho da sua área funcional. Assim, para além da referida substituição de lâmpadas, os serviços competentes devem promover as respectivas acções de sensibilização e educação, por forma a dar a conhecer à sociedade a importância que a protecção ambiental assume no âmbito do desenvolvimento social sustentável e a longo prazo, e a aumentar a consciencialização do público sobre a protecção ambiental.

IAOD do Deputado Lau Veng Seng em 12.08.2016

Na semana passada, concluíram-se as obras de construção do Terminal Marítimo do Pac On, com início em 2005, prevendo-se a sua entrega para utilização em Fevereiro do próximo ano. Com os ajustamentos introduzidos no projecto inicial, dispõe hoje o novo terminal de 16 pontões para embarcações com uma lotação para 400 passageiros, de 3 pontões para embarcações multifuncionais, e ainda de mais de 140 *guichets* para entrada e saída. Prevê-se que nas horas de ponta pode o terminal dar resposta a 400 mil entradas/saídas, tornando-se assim num importante posto fronteiriço para nos trazer benefícios económicos de longo prazo.

Segundo os dados dos Serviços de Estatística e Censos, no ano passado entrou em Macau, por via marítima, um total de 11,1 milhões de visitantes. Contudo, segundo um cálculo de entradas/saídas diárias médias, a capacidade turística do novo terminal marítimo ultrapassa, em grande escala, as reais necessidades. Sendo o terminal uma instalação megalómana e altamente dispendiosa, agora o que nos resta saber é como rentabilizá-lo para tirar o seu máximo proveito. É um tema que merece a consideração dos governantes.

As carreiras disponibilizadas pelo Terminal Marítimo do Porto Exterior e pelo Terminal Marítimo Temporário da Taipa são, na sua maioria, com destino a Hong Kong, enquanto as destinadas ao Delta do Rio das Pérolas limitam-se a Nansha, de Cantão, ao Porto Juizhou, de Zhuhai, a Shekou e ao Aeroporto de Shenzhen. Olhando para o caso de Hong Kong, as carreiras com destino ao Delta são muito mais abrangentes, cobrindo mais de 10 locais da Província de Guangdong, e o número de passageiros é bastante elevado, sendo, portanto, igualmente elevada a taxa de utilização dos ancoradouros. Hong Kong é um bom exemplo para Macau. Para elevar o número de passageiros do novo Terminal Marítimo, entendo que os serviços competentes podem usar como referência o que é praticado por Hong Kong, pois devem entrar em negociações com as companhias de transporte de passageiros da Região do Delta, a fim de estabelecer novas carreiras e reservar ancoradouros, criando assim um bom ambiente de negócios e atraindo mais passageiros para virem visitar Macau.

Nos últimos anos, a CAM introduziu serviços aéreos de baixo custo, abrindo longas rotas de voo, e a sua variedade satisfaz as necessidades dos clientes de diferentes origens. É de referir que, no novo Terminal Marítimo de Passageiros, há espaço suficiente e os equipamentos necessários. O Aeroporto Internacional de Macau fica ao lado do mesmo, levando a que estes dois tenham funções complementares mútuas devido à vantagem geográfica, sendo de desejar que este local se desenvolva como centro intermodal de transportes. No futuro, após a criação de um ponto de embarque entre Macau e as regiões do Delta do Rio das Pérolas, o novo Terminal Marítimo poderá proporcionar um serviço rápido aos

passageiros em trânsito, para estes gozarem de um serviço “one stop” nas viagens aéreas e marítimas, o que contribuirá muito para que Macau se torne um importante ponto intermédio aéreo e marítimo nas regiões do Delta do Rio das Pérolas.

Porém, atendendo a que ainda não está construída a 4.^a ligação rodoviária marítima e que a ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau estará concluída em breve, podemos prever que a construção da mesma vai causar pressão no trânsito da zona das Portas do Cerco na Península de Macau. Consultando as experiências das cidades costeiras, são criados cais para *ferries*, para aliviar a pressão do trânsito rodoviário. Enquanto cidade litoral, a ponte que faz a ligação entre as Portas do Cerco e a Taipa está quase saturada, por isso, entendo que o Governo pode encontrar um local na Península de Macau para embarque de passageiros, criando uma carreira que circule até ao novo Terminal Marítimo, em coordenação com o traçado da Taipa do Metro Ligeiro, e os residentes e os turistas podem, através de um sistema de transportes públicos de grande dimensão, chegar facilmente à zona da Taipa, podendo também reforçar as funções do novo Terminal.

Mais, o novo Terminal ocupa uma grande área e, para além de alguns espaços estarem reservados para o Instituto de Promoção do Comércio e do Desenvolvimento de Macau, também há espaços reservados para as instalações de venda a retalho e de restauração. A fim de elevar o fluxo de pessoas e a taxa de utilização desse Terminal, os serviços competentes devem criar zonas de restauração, de venda a retalho e turísticas com características típicas de Macau, bem como realizar actividades periódicas nessas zonas, aproveitando plenamente as vantagens do Terminal, tendo como objectivo revelar a melhor imagem de Macau aos turistas e elevar a projecção internacional de Macau.