

IAOD do Deputado Chan Meng Kam em 15.12.2016

A diversificação dos produtos turísticos não deve ser como a pesca à rede

O turismo e lazer são motores da economia de Macau, enquanto cidade turística a nível mundial, por isso, como construir “o centro mundial de turismo e lazer”, como diversificar os produtos turísticos e como promover a diversificação adequada da economia são questões permanentes. Nos últimos anos, os serviços competentes do turismo têm realizado várias actividades, por exemplo, o tradicional Concurso Internacional de Fogo-de-Artifício, o Festival Internacional de Música, o “Desfile por Macau, Cidade Latina”, e o recente Festival de Cinema. Foram lançadas ideias como “uma viagem, várias estadas”, turismo comunitário, turismo de lazer e turismo do mar, etc. Para além disso, foi realizada repetidamente a “semana de Macau” no Interior da China e no estrangeiro. Estas iniciativas implicam montantes avultados do erário público, e deixam nos cidadãos a sensação de se estar a pescar à rede, ou seja, sem qualquer visão prospectiva. Afinal, que produtos turísticos foram criados?

O anual Concurso de Fogo-de-Artifício, o Festival de Música, o “Desfile por Macau, Cidade Latina” e o Festival de Cinema são actividades culturais e recreativas. São necessárias para uma cidade turística, mas deve haver equilíbrio, optimizando-se a relação custo-benefício e criando-se mais produtos turísticos. Isto constitui um desafio à capacidade de decisão e aos conhecimentos dos dirigentes. E quando falta uma visão global das coisas, acontecem as miragens e mesmo os erros. Por exemplo, segundo um funcionário da DST, pretende-se organizar actividades desportivas aquáticas, tais como vela e corridas de barcos-dragão, no sentido de promover a diversificação económica. Mas que relação é que estas modalidades têm com a promoção da diversificação económica? Será que se pode fazer tudo sob o chapéu desta diversificação? Todos os anos são inúmeras as actividades culturais organizadas pelo Governo, mas já se fez alguma avaliação para verificar qual delas conseguiu criar produtos diversificados?

“Uma viagem, várias estadias” é uma modalidade de turismo de que se fala há muito tempo, e Guangdong, Hong Kong e Taiwan também já pensaram sobre isso. A forma de turismo dos compatriotas do Interior da China alterou-se com a possibilidade de viajarem para a Coreia do Sul, Japão e Europa, e nos últimos dois anos, tem-se discutido em Hong Kong acerca da referida modalidade, nomeadamente no que esta deve consistir para Hong Kong. Será que Hong Kong

já deixou de ser atractivo? No ano passado, Macau passou a integrar o circuito de turismo temático, que abrange a província de Guangdong e Hong Kong, no âmbito da modalidade “uma viagem, várias estadias”. Antes existiam roteiros temáticos baseados na “gastronomia”, na “redescoberta das raízes dos antepassados”, nos “parques geológicos património mundial” e na “história e cultura”, depois foram acrescentados os “itinerários de paisagem marítima” pela região costeira, por exemplo, “Hong Kong-Yanguang-Macau” e “Hong Kong-Huizhou-Macau”, todas com partida e chegada em Hong Kong. Então, qual é a vantagem desses roteiros turísticos para Macau?

“Sentir Macau passo-a-passo” é um projecto que não tem nenhum interesse e que está integrado no turismo comunitário, com itinerários e pontos turísticos já fixados, em que os visitantes tiram fotografias para depois fazerem o respectivo upload e participarem em sorteios. Até parecem os sorteios nos jantares de convívio das associações. Os três roteiros dos passeios em autocarro foram reduzidos para dois, o que demonstra que o turismo comunitário não é atractivo, pois a viagem num autocarro panorâmico pela cidade de Londres é bem diferente da viagem por Macau, para ver as zonas da Areia Preta, Tamagnini Barbosa, Praia do Manduco. O que é as pessoas podem ver nesses roteiros? É para experimentarem os congestionamentos do trânsito ou para verem casas degradadas?

Há muito que se fala da modalidade “uma viagem, várias estadias” e do turismo comunitário e de lazer. O turismo marítimo é uma outra modalidade referida nas LAG para o próximo ano, porém, nada se refere sobre a forma de exploração dessa modalidade turística. No Plano Quinquenal encontra-se apenas a referência ao “turismo marítimo”, e a população está confusa. Quando o Governo diversifica os produtos turísticos não pode recorrer à adivinhação a seu bel prazer.

IAOD da Deputada Chan Hong em 15.12.2016

O aproveitamento das tecnologias modernas para o ensino e a aprendizagem é já uma tendência do desenvolvimento da educação. Mas a actual situação da rede informática em Macau não é suficiente para apoiar o processo de electrónica da educação. O Governo não instalou nem optimizou de forma global os cabos das escolas. No ano passado, apresentei a questão da lentidão da rede nas escolas, e a Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações deu muita atenção ao assunto e destacou pessoal para averiguar localmente a situação, e concluiu que o problema não era da rede informática, mas do diâmetro muito estreito da fibra óptica proveniente de Hong Kong, que não consegue dar resposta. Face ao aumento do número de utentes da referida rede, o Governo tem de salvaguardar a respectiva fluidez e velocidade, devendo, nomeadamente, dar mais apoio às escolas.

Neste momento, as operadoras de telecomunicações estão a oferecer ao sector da educação apenas um benefício, isto é, o preço do plano comercial com desconto de 20 por cento, mas este continua a ser um grande encargo para as associações educativas sem fins lucrativos. Face ao avanço tecnológico e à reforma dos métodos pedagógicos, as necessidades de acesso à internet no ensino aumentaram significativamente. Antigamente, no processo de ensino, só se mostrava aos estudantes as informações das páginas electrónicas, como se enviava e recebia um e-mail, se pesquisavam informações na net, etc., assim, as exigências quanto à rede informática eram relativamente menores. Na altura, isto era feito com o apoio do plano “School Net”, que disponibilizava banda larga gratuita, o que constituiu alguma ajuda. Mas hoje, no ensino pedagógico já se recorre à utilização de multimédia e de rede em tempo real de alto fluxo de dados, por exemplo, em “Web-based collaborative learning”, “Micro learning resources”, “Google classroom”, realidade virtual, etc., assim, a velocidade da internet é extremamente importante. A velocidade lenta transforma-se num fardo para as aulas.

Recentemente, as operadoras de telecomunicações lançaram os serviços de internet “business” de 500 MBPS. Com a utilização desses serviços, mais estudantes poderão aceder ao ensino, com facilidade, por meio de equipamentos electrónicos, mas as tarifas são caras. O Governo deve disponibilizar apoio

financeiro suficiente às escolas, em prol do desenvolvimento da educação através da internet.

IAOD da Deputada Song Pek Kei em 15.12.2016

A questão relativa ao regime do “título de apresentação” tem sido alvo da atenção da sociedade, e segundo os dados divulgados pelo Secretário para a Segurança, entre Janeiro e Setembro deste ano, os crimes aumentaram em termos anuais 4,6%, isto é, registaram-se mais 479 casos, principalmente devido ao reforço das autuações para os casos de apresentação fora do prazo, que aumentaram para 403.

Actualmente, mais de 10 mil portadores de “títulos de apresentação” de diferentes nacionalidades aguardam repatriamento, um número tão elevado que assusta a sociedade. Podemos verificar que muitos crimes estão relacionados com os imigrantes ilegais que possuem “título de apresentação”, como por exemplo, o caso da violação colectiva de uma jovem de 19 anos na Doca dos Pescadores, que fez tremer a sociedade, e o caso do rapto de uma criança por um indivíduo que aguarda repatriamento, e que, segundo foi revelado, não cumpriu a apresentação periódica. Estes portadores de “títulos de apresentação” deambulam pela cidade enquanto aguardam julgamento, mais parecendo bombas ambulantes para a segurança pública, uma situação que perturba gravemente a ordem social e põe em causa a ordem pública.

Nos termos da lei vigente, quando os estrangeiros em situação de excesso de permanência ou de imigração ilegal não podem ser repatriados após 60 dias de detenção, é-lhes emitido o “título de apresentação”. Passam a permanecer em Macau legalmente e com espaço para a sua livre circulação. A falta de regulamentação e fiscalização facilmente resulta em problemas sociais diversos, por exemplo, para sobreviverem e juntarem dinheiro para o bilhete de volta à origem, é provável que os referidos estrangeiros tenham de trabalhar ilegalmente ou pratiquem actos ilícitos.

Face aos problemas resultantes das insuficiências do regime do “título de apresentação”, a sociedade anseia que o Governo o reveja e altere quanto antes, pois se não for assim, os problemas de segurança mantêm-se, deixando a população ansiosa e indefesa. O número de “títulos de apresentação” está a diminuir, mas isto não significa que os problemas de segurança vão acabar. É premente proceder, quanto antes, à revisão da lei e ao reforço da fiscalização. Segundo afirmações recentes das autoridades, vai ser ponderada a revisão da lei, para se prorrogar o prazo de detenção de 60 para 90 dias. E no recente debate das LAG, o Secretário Wong também referiu expressamente que o problema dos crimes cometidos por portadores do “título de apresentação” ia ser resolvido com a revisão da lei, e que, durante o período de detenção, as autoridades iam apresentar um pedido aos países ou regiões desses indivíduos para poderem prolongar a detenção até à confirmação da sua identidade.

Não restam dúvidas que o Governo está determinado a combater as infracções, o que merece o nosso elogio. Apesar do prolongamento da detenção e do agilizar do processo de confirmação da identidade, devido às deficiências ao nível da cooperação judiciária e das instalações de detenção, as pessoas que excedem o prazo de permanência autorizado não são atempadamente repatriadas. Quando o prazo da detenção termina, é necessário emitir novos títulos de apresentação, o que aumenta os perigos e riscos de segurança da comunidade.

Na realidade, é necessário ponderar as políticas do turismo em geral em conjugação com esta questão de segurança pública. Depois do retorno, o mercado do jogo e do turismo foi aberto, e não se definiram os requisitos para as entradas em Macau, portanto, os visitantes, independentemente do seu nível e dos seus objectivos, podem vir até Macau quando querem. Esta forma de abertura tem grave impacto para a segurança pública. Propõe-se, então, ao Governo que proceda à avaliação das suas políticas para o turismo, que considere não a quantidade mas a qualidade dos turistas, e que defina os requisitos adequados para as entradas em Macau, reforçando a apreciação e autorização dos vistos e pedidos de entrada, com vista a acabar com os conflitos sociais e a salvaguardar o equilíbrio do desenvolvimento social.

Como o repatriamento de pessoas de determinados países e regiões é complicado e se arrasta no tempo, o Governo deve acelerar e reforçar o aperfeiçoamento do regime de cooperação judiciária com os países em causa, com vista a melhorar e simplificar os procedimentos, a elevar a eficácia do repatriamento e a eliminar os riscos da prática de crimes por essas pessoas.

A prevenção é melhor do que a correcção, portanto, sugiro que a PJ, a PSP e os Serviços de Migração reforcem a cooperação e a comunicação com as agências de emprego e a sensibilização dos trabalhadores não residentes, especialmente dos oriundos de regiões “negras” do sudeste asiático, com vista a aumentar os conhecimentos sobre o Direito de Macau e a reforçar a sua consciência sobre o evitar da prática de crimes.

IAOD do Deputado Si Ka Lon em 15.12.2016

O Governo deve tomar a iniciativa de assumir o seu papel no âmbito do funcionamento do Fundo de Desenvolvimento para a Cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa

O Fundo de Desenvolvimento para a Cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa, designado por Fundo, é uma das 6 medidas de cooperação pragmática apresentadas na 3.^a Conferência Ministerial do Fórum, e foi criado em Junho de 2013. O Banco de Desenvolvimento da China e o Fundo de Desenvolvimento Industrial e de Comercialização de Macau financiaram o referido Fundo em 60 e 40% respectivamente, e encarregaram o Fundo Sino-Africano da respectiva exploração e gestão. Nos 3 anos seguintes à sua criação, o Fundo conseguiu um progresso substancial no investimento e exploração de projectos. Quanto aos projectos da 1.^a fase, 2 envolveram um investimento de 15,65 milhões de dólares, 1 por decidir e 3 cujo processo foi aberto.

Recentemente, o Fundo anunciou um financiamento de mil milhões de dólares para a 2.^a fase. O primeiro-ministro Li Keqiang ofereceu, mais uma vez, grandes prendas durante a sua visita a Macau, ao anunciar o estabelecimento da sede do Fundo em Macau, destacando, significativamente, o papel de Macau como plataforma para a cooperação económica e comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa. O Governo Central tem-nos dado boas prendas, portanto, Macau deve ser mais proactivo, deve assumir bem as suas funções de plataforma e uma maior responsabilidade no âmbito do funcionamento do Fundo. E quanto a este funcionamento, apresento as minhas humildes opiniões:

1. Enquanto comanditário e promotor da criação do Fundo, o Governo tem de ser activo e participar na preparação, criação e funcionamento da sede em Macau do Fundo de Desenvolvimento para a Cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa. Deve ser activo e dar o seu contributo ao nível da gestão dos investimentos, lutar pelo direito de expressar opiniões, ser também mais activo para servir melhor os projectos de cooperação sino-portugueses, e ainda acumular mais experiência na área da gestão dos fundos.

2. O Fundo é um sustentáculo da cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa e da criação de plataformas em Macau e tem a sua própria missão política e histórica. Assim sendo, o Governo tem de conceder apoio especial e juros excepcionais e de definir políticas viradas para determinados projectos, por exemplo, o “Centro de Serviços Comerciais para as PME Lusófonas e Chinesas”, “Centro de Convenções e Exposições para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os Países da Língua Portuguesa”, “Cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa na área dos serviços financeiros” e o “Centro de Distribuição dos Produtos Alimentares dos

Países de Língua Portuguesa” entre outros projectos que Macau está a concretizar.

3. Cinco milhões de dólares americanos é o valor mínimo para cada projecto de investimento no âmbito do referido Fundo, portanto, muitas empresas de Macau não conseguem obter apoio. O Governo da RAEM tem de dar a conhecer ao Fundo a situação real das PME locais, no sentido de se levantarem, de forma adequada, os limites impostos aos investimentos. E parte das quotas deve ser destinada às PME, para permitir que mais empresas locais participem na cooperação entre a China e os Países de Língua Portuguesa e beneficiem das oportunidades que vão surgindo.

IAOD da Deputada Leong On Kei em 15.12.2016

O desenvolvimento das novas tecnologias e a construção de uma cidade inteligente são as novas tendências na era contemporânea. Para se articularem com estas metas de desenvolvimento, em diversos locais definiram-se planos de “internet +”, recorrendo às tecnologias da internet para montar uma cidade inteligente, e este desenvolvimento é muito rápido. O Governo lançou, nas LAG do próximo ano e no texto de consulta do Plano Quinquenal, a ideia de transformar Macau numa cidade inteligente. Macau já começou a desenvolver alguns trabalhos para ser uma cidade informatizada e inteligente, por exemplo, a UCTM criou uma faculdade de investigação para a construção de uma cidade inteligente, foi activado um plano intitulado “serviço de WiFi numa rua da Zona Norte” e foi organizada uma actividade chamada “Avenida Azul”. Mais, segundo os serviços competentes, os planos sobre a construção de Macau como cidade inteligente vão ser divulgados no fim do próximo ano. A divulgação de um conjunto de planos mostra que foi activado o processo de transformar Macau numa cidade inteligente, mas, ao comparar-se com o que se passa nas regiões vizinhas, o passo de partida foi dado tardiamente.

Em comparação com uma sociedade em desenvolvimento tecnológico, a população está sempre a criticar que a rede 3G é instável e, para quem dispõe do serviço 4G, a velocidade mantém-se como se fosse de 3G e a rede móvel é fraca; mais, até à data, ainda não se resolveram os problemas da fusão das 3 redes e da baixa cobertura do WiFi-GO. Nas LAG, referiu-se pouco sobre isso. Apenas se referiu que vão ser instalados mais 10 a 20 pontos de WiFi-GO e que o Governo vai incentivar os particulares a disponibilizarem Wi-Fi, por isso, a população está bastante desapontada, pois acha que não se consegue dar resposta às necessidades do desenvolvimento de uma cidade inteligente. Pelo exposto, nos futuros trabalhos, o Governo tem de resolver, em primeiro lugar, as questões acima referidas e as questões relacionadas com a construção de infra-estruturas básicas, e só depois é que se deve dar início a outros trabalhos.

Para além disso, o posicionamento de Macau como centro mundial de turismo e lazer já foi definido há vários anos, e, se for acelerada a integração da internet no turismo e promovido o desenvolvimento do turismo inteligente, é possível elevar a qualidade dos serviços prestados e haver infinitas oportunidades de negócios e muitas oportunidades de emprego, promovendo o desenvolvimento das PME locais. No Plano Quinquenal foi referido que o Governo ia promover, de forma activa, o turismo inteligente, apoiando as empresas a prestarem aos turistas serviços e informações *on-line* em todos os aspectos. Os projectos “Wifi Guide” e “Avenida Azul” já foram implementados, mas ainda é preciso aguardar algum tempo para saber os resultados. É necessário que o Governo recolha opiniões de turistas e lojistas, para aperfeiçoar esses dois projectos e avaliar se alcançaram os resultados previstos e, mais, deve explorar zonas para o desenvolvimento de novos projectos de consumo sobre turismo inteligente, a fim de impulsionar a

construção de Macau como cidade turística inteligente.

IAOD do Deputado Kou Hoi In em 15.12.2016

(Esta intervenção é apresentada em meu nome e em nome dos Deputados Cheang Chi Keong e Chui Sai Peng.)

Recentemente, realizou-se um colóquio no escritório dos Deputados da vertente empregadora. Segundo as opiniões manifestadas, a insuficiência de recursos humanos, em particular, a falta de motoristas que também possam entregar mercadorias e de trabalhadores novos tem impacto na sobrevivência dos sectores que precisam dos serviços de entrega de mercadorias e na vida da população. Deve-se distinguir os conceitos de “motorista que acumula as funções de entregador de mercadorias” e “motorista profissional”.

Segundo informações do sector do gás butano, existem, actualmente, mais de 400 camiões de grande e pequena dimensão, mas há apenas cerca de 200 a 230 motoristas, o que implica que não é possível garantir o rácio 1:1. A idade máxima destes motoristas atinge os 67 anos, e a idade média atinge já os 56 anos. O sector do gás butano integra-se nos serviços de utilidade pública, por isso, está estreitamente relacionado com os diversos sectores e a população em geral. Se a questão da falta de motoristas persistir, certamente que isto vai afectar, directamente, os negócios e a vida da população. Por exemplo, mesmo que se mande, na parte da manhã, a entrega do gás butano, este chega apenas à noite, o que provoca descontentamento e queixas da população. Ao nível comercial, a lei permite apenas o depósito de 4 garrafas de gás butano na loja, por isso, é necessário fazer muitas vezes a respectiva entrega. Devido à insuficiência de motoristas, é difícil garantir a entrega oportuna, sendo possível haver ainda “o corte de abastecimento”. Esta situação incomoda os comerciantes, os clientes, os residentes, e até põe em causa a imagem turística de Macau.

Por outro lado, segundo alguns fornecedores, estes agora debatem-se com a falta de motoristas para entrega de mercadorias, e até os próprios empregadores, novos ou velhos, têm de conduzir diariamente para fazer essa entrega. Alguns representantes dos sectores de venda por grosso de fruta, de mercearia e de logística manifestaram forte indignação e descontentamento, porque a falta desses motoristas afecta o funcionamento dos sectores. Segundo alguns operadores, a natureza do trabalho, o vencimento e as regalias, e o ambiente de trabalho dos motoristas para entrega de mercadorias são diferentes dos que têm os motoristas profissionais, por exemplo, os carteiros não são motoristas, porque a sua natureza de trabalho é a distribuição postal e, quando conduzem para fazer a distribuição postal, é só para aumentar a eficácia e evitar o desgaste físico, portanto, são empregados que conduzem para a entrega de mercadorias, por isso, não se diz que são motoristas profissionais.

O Governo tem dado muita atenção e mantido uma atitude aberta quanto ao problema da falta de motoristas profissionais, e afirmou que ia, através de acções

de recrutamento e de formação, conhecer as necessidades do mercado demonstradas pelos dados e pela realidade. Aguardamos que o Governo organize, quanto antes, acções de recrutamento, diferenciando os sectores e as profissões para uma distribuição profissional, a fim de se inteirar da situação real de oferta e de procura de recursos humanos.

Não podemos negar que se pode formar novas pessoas para as profissões através de acções de formação técnico-profissional, mas há que realçar que os condutores formados se dedicam principalmente à profissão de condutores de autocarros de transporte de passageiros ou de veículos pesados, e não a “entregadores de mercadorias através de veículos”, ou seja, os trabalhadores que estão em falta para as PME. O Governo incentiva os jovens a criar os seus negócios com inovação; e promove a educação contínua e a autovalorização dos locais, incentivando a promoção horizontal e vertical dos trabalhadores. Mas essas políticas de apoio não se destinam à formação de condutores de entrega de mercadorias, de que as PME necessitam. Assim, face à situação real do mercado laboral em que “a procura é maior do que a oferta”, onde é que se pode ir buscar trabalhadores locais para trabalhar nas PME como “entregadores de mercadorias através de veículos”?

Solicitamos então ao Governo para efectuar, quanto antes, os respectivos estudos, não devendo impedir a “importação de condutores profissionais” e a “importação de condutores de entrega de mercadorias”, visto que são dois tipos diferentes. O Governo deve ser pragmático, tendo ainda em conta as necessidades urgentes da população, e deve tratar de forma diferente as matérias de “condutores de entrega de mercadorias” e “condutores profissionais”, duas profissões intimamente ligadas à vida da população, e autorizar a política de “permitir entregadores de mercadorias importados para conduzir veículos motorizados de entrega de mercadorias”.

IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 15.12.2016

Há que dar prioridade à concretização dos projectos de habitação pública que se apresentam viáveis

Nestes últimos anos, a economia de Macau abrandou, mas os preços e as rendas das habitações mantêm-se altos. A população em geral aposta a sua esperança de “viver feliz” na política da habitação pública do Governo. Para resolver as necessidades habitacionais, o Governo definiu o planeamento da habitação pública a curto, médio e longo prazo. Em 2014, foi planeada a construção de 4600 habitações públicas, mas até ao momento mais nada se ouviu quanto ao seu desenvolvimento; mantêm-se as disputas sobre a possível construção de 1000 fracções no terreno ao lado do Complexo Olímpico de Macau; muitos dos sete terrenos onde vão ser construídas habitações públicas mantêm-se em fase de despejo; e não há informações concretas sobre a construção de 2000 unidades no terreno a oeste do COTAI. Pelas mais diversas razões, mesmo quando há terrenos não há calendário para o desenvolvimento das obras, portanto, teme-se que seja difícil o Governo honrar, a curto prazo, o seu compromisso de construir 4600 habitações públicas.

No entanto, durante o debate das LAG da área dos Transportes e Obras Públicas para este ano, segundo as afirmações do Secretário Rosário Raimundo, os procedimentos administrativos para o projecto de todas as habitações públicas são semelhantes, independentemente da sua dimensão. Por isso, é “melhor construir grande do que pequeno” e vai ser dada prioridade aos projectos da Avenida Wai Long e da Avenida de Venceslau de Moraes, em lotes que pertenciam à CEM. Não concordo com a opinião do Secretário. O Governo referiu que, para reabrir a candidatura à habitação económica, era necessário confirmar informações sobre o terreno, planeamento, projecto e promessa de compra e venda. Mas na verdade, de acordo com dados divulgados pelo Governo, o Conselho do Planeamento Urbanístico já emitiu a planta de condições urbanísticas para determinados terrenos. Além disso, o Governo pode deixar o projecto e a construção à empresa adjudicatária após o concurso público. São exemplos disso os lotes A e F da Doca Lam Mau, e alguns lotes em Iao Hon, onde era o Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos de Macau, que têm há muito a planta de condições urbanísticas concluída e que se encontram na fase de projecto.

Para que a candidatura à habitação económica seja reaberta rapidamente, o Governo deve promover, quanto antes, os trabalhos relativos aos projectos que já têm terrenos determinados e planos definidos até à fase de planeamento conceptual e de venda antecipada das fracções, no sentido de preencher as condições necessárias para o início da candidatura. Em relação aos projectos que incluem menos fogos e com condições já amadurecidas para o seu desenvolvimento, as autoridades devem acelerar a sua conclusão, só assim é que

será possível reabrir a candidatura à habitação económica para o número de fracções disponíveis e responder, quanto antes, às solicitações dos residentes. O Governo deve definir, quanto antes e com rigor, uma calendarização para a conclusão da construção das 4600 fracções, assim como deve antecipar o despejo e a evacuação do terreno onde estas vão estar localizadas. Se as obras começarem logo depois do respectivo plano conceptual e do concurso de adjudicação da empreitada, o processo de construção poderá ser acelerado, para que sejam concluídas atempadamente as 4600 fracções e reaberta a candidatura às fracções de habitação pública.

IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 15.12.2016

As infra-estruturas dos transportes públicos são obsoletas, os veículos estão a aumentar incessantemente e as obras nas vias de Macau são constantes. Estes problemas agravam os problemas do trânsito, prejudicam gravemente as deslocações dos residentes, aumentam os custos sociais, e impedem ainda o desenvolvimento sustentável da cidade. Segundo uma sondagem recente, a indignação pela situação do trânsito passou, pela primeira vez, à frente do problema da habitação.

Olhando para a evolução do trânsito no mundo, uma das medidas para resolver os problemas é o reforço do desenvolvimento dos transportes públicos. Hoje em dia, os principais transportes públicos de Macau são os autocarros e os táxis, e são os autocarros que suportam grande parte dos passageiros. Porém, os respectivos serviços não conseguem acompanhar o ritmo do desenvolvimento social nem a evolução das necessidades, pois existem problemas ao nível da “escolha dos melhores locais para colocação das paragens”, “da insuficiência de carreiras”, e do “longo tempo de espera por autocarro”, entre outros. Mais ainda, em Julho deste ano, os serviços competentes afirmaram que a capacidade máxima dos autocarros já tinha aumentado para 590 mil passageiros por dia, como cerca de 550 mil pessoas apanham diariamente autocarro, a referida capacidade está quase a atingir o máximo. Quanto aos táxis, até finais de 2015, existiam em Macau 1317 táxis, isto é, 2 táxis para cada 1000 residentes, e quanto ao rácio turistas/táxis é apenas de 10 mil para 0,4, um valor muito aquém do registado nas regiões vizinhas. Além disso, nos últimos anos, a qualidade dos serviços de táxis é variável, no entanto, não são novidades os fenómenos de selecção de passageiros, recusa de transporte, e negociação dos preços, entre outras infracções. As dificuldades em apanhar táxi perturbam e são um obstáculo para residentes e turistas.

Para além da sobrelotação dos autocarros e da escassez de táxis, as frequentes obras nas vias públicas são também um dos elementos que afectam o trânsito. Nos últimos anos, devido ao rápido desenvolvimento social, melhoraram-se as rodovias e o saneamento, entre outros aspectos, mas devido à falta de articulação do respectivo planeamento, as obras nas vias públicas são constantes, afectando a vida da população e o normal funcionamento da cidade. Por exemplo, no verão passado, registaram-se muitas obras nas vias públicas, então na Taipa as obras “brotavam” por todo lado, afectando ainda mais a população. Segundo os serviços competentes, no próximo ano vão ser ainda mais as obras nas vias públicas, portanto, a situação só vai deteriorar-se.

Todos sabem que a perfeição é um requisito indispensável para o trânsito de qualquer cidade com condições ideais de habitação e de mobilidade e importante para a construção de “um centro”. Assim sendo, solicito ao Governo da RAEM o seguinte: primeiro, para concretizar eficazmente a política de primazia dos

transportes públicos, reforçar o respectivo planeamento geral e ponderar as necessidades reais da sociedade, criar condições para serviços de transporte público de qualidade, e resolver passo a passo as dificuldades dos cidadãos no acesso aos transportes; segundo, acelerar a revisão do “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis”, por forma a melhorar a qualidade dos respectivos serviços e, ainda, tendo em conta as necessidades dos residentes e turistas ao nível dos serviços de táxis, efectuar quanto antes um estudo sobre a procura real por estes serviços e, em tempo oportuno, conceder mais licenças de táxis. Para além disso, tendo em conta as exigências do desenvolvimento de Macau como “um centro” e “uma cidade inteligente”, o Governo deve combater as irregularidades relacionadas com os veículos sem a devida licença, e reflectir quanto antes sobre o modelo de “chamada através da net”, por forma a responder às necessidades sociais. Segundo o Governo, no próximo ano vão aumentar as obras nas vias públicas, assim sendo, proponho que na fase da concepção das obras, das vistorias, etc. seja efectuada uma avaliação dos respectivos impactos para o trânsito nas respectivas zonas, que sejam elaborados planos adequados, e se divulguem, quanto antes, essas informações ao público, por forma a salvaguardar que as obras decorram sem sobressaltos e também as necessidades do público ao nível das deslocações, em prol do alívio dos rancores da sociedade em relação às obras nas vias públicas.

IAOD da Deputada Lei Cheng I em 15.12.2016

Com o rápido desenvolvimento económico, os trabalhadores deviam conseguir partilhar dos respectivos frutos e melhorar a sua vida, mas, como os trabalhadores importados continuam a aumentar, sendo já 180 mil, não há lugar para um aumento salarial razoável. Aliás, com o preço alto das casas e das coisas, todos os trabalhadores estão a suportar uma grande pressão na vida!

No início da liberalização do jogo, para garantir o emprego e a sobrevivência dos locais, certas associações insistiram na proibição de se importar mão-de-obra para as áreas de motoristas e trabalhadores da primeira linha do jogo, proposta que foi aceite e executada pelo Governo até agora, e, pelo menos, assegurou aos locais a opção ocupacional e o espaço de sobrevivência, sobretudo, permitiu, na transformação económica, uma estabilidade ocupacional às pessoas de meia-idade, e uma sociedade e vida estáveis aos cidadãos.

Hoje em dia, a política referente aos TNR tem um impacto negativo em todos os sectores. Os motoristas, apesar de não estarem em choque com essa política, têm ouvido e visto que nos outros sectores onde é permitida a importação de TNR existem fenómenos de baixar os salários e obstruir a mobilidade profissional. Actualmente, no sector comercial ou até no de motoristas, trabalho destinado exclusivamente aos residentes de Macau, também existem muitas vozes que apelam para a importação de TNR. Isto vai directamente levar à perda de emprego por parte dos motoristas. Como é que eles não ficam preocupados e indignados com isto?

O anterior crescimento da economia de Macau fazia com que o Governo insistisse na não importação de mão-de-obra, um compromisso referido nas LAG. Mas estamos numa situação em que a economia está em recessão, o sector do jogo entrou numa fase de ajustamento e o ambiente de emprego piorou, portanto, o Governo deve manter a política de proibição da importação de motoristas, para os residentes não se preocuparem com o seu emprego. Pode-se prever que a permissão da importação de TNR não só vai afectar os motoristas, que se encontram em efectividade de serviço e poderão perder o seu emprego, como também outros residentes, pois não vão ter oportunidades de emprego nesse sector, situação absolutamente intolerável.

Em Macau, muitas pessoas têm carta de condução particular e profissional e, para que novos recursos humanos ingressem no sector, há que melhorar as condições de trabalho. Macau é pequena, mas há aqui muita população e veículos, e a actual falta de condições de circulação nas ruas resulta em engarrafamentos do trânsito por toda a cidade, e na conseqüente dificuldade de controlar o tempo das deslocações. Os motoristas têm de enfrentar grande pressão no trabalho e não estão protegidos por qualquer regime de aposentação, e alguns deles continuam a auferir um salário relativamente baixo, então, como é que essa profissão consegue atrair interessados? O mais irónico é que o sector empresarial afirma que há falta de motoristas, mas, para além dos motoristas de autocarros que encaram grande pressão no trabalho, as condições salariais e de trabalho, assim como as garantias de muitos daqueles não registaram melhorias significativas. Então, será que o sector empresarial pretende realmente recrutar e reter os trabalhadores locais? Se os motoristas já estão assim agora, quando ainda é proibida a importação de trabalhadores para o sector, será que os locais de meia-idade poderão vir a obter emprego se for aberta a importação? Haverá possibilidade de melhoria dos seus salários e regalias? O não assegurar do trabalho dos locais resultará, naturalmente, em descontentamento, não havendo, por conseguinte, harmonia e estabilidade social!

A oposição firme contra a importação de motoristas profissionais é uma forte reivindicação dos motoristas locais, e, numa pesquisa realizada pelo Governo, verifica-se que a maioria dos residentes se opõe à referida importação, portanto, o Governo tem a responsabilidade de assegurar aos locais esta profissão. Solicito, de novo, ao Governo que mantenha o compromisso da não importação de motoristas profissionais, proceda ao combate a condutores em situação ilegal e se esforce por melhorar o ambiente rodoviário e as condições de trabalho dos motoristas. Mais, que promova a alteração da mentalidade e das práticas das empresas de dependerem de mão-de-obra barata para o seu funcionamento, para proporcionarem salários e regalias razoáveis, permitindo, assim, que o sector em causa tenha mais atractivos para os novos recursos humanos, que os motoristas possam trabalhar sem preocupações e, ainda, que se promova um desenvolvimento saudável do sector.

IAOD da deputada Kwan Tsui Hang em 15.12.2016

Existem em Macau muitos problemas com a aquisição de bens e serviços na administração pública. Segundo muitos relatórios do Comissariado de Auditoria, muitas aquisições não respeitaram a lei e detectaram-se mesmo algumas manobras para fugir à lei, o que só afecta o interesse público e prejudica a imagem da RAEM. Para além disso, o CCAC ainda detectou muitos casos de corrupção passiva envolvendo funcionários.

O aumento da transparência e a publicitação de toda a informação é uma etapa importante para erradicar as irregularidades e prevenir a corrupção na aquisição de bens e serviços. Nos termos legais, sempre que há lugar a concurso público é necessário publicitar as informações no BO, no entanto, não existem regras para o ajuste directo. E na falta de transparência, facilmente surgem operações irregulares que resultam em corrupção.

Os serviços competentes estão a rever dois decretos-lei importantes sobre aquisição de bens e serviços na administração pública, mas não impede que, até à entrada em vigor da nova lei, os diversos serviços públicos publicitem as informações sobre as aquisições. Em 2015, depois da divulgação do relatório de trabalho do CCAC, o Secretário para a Economia e Finanças, Lionel Leong, afirmou que a DSF estava a arrumar e a compilar as orientações práticas sobre os procedimentos de aquisição de bens e serviços na administração pública, e que ia estudar a viabilidade de estabelecer uma base de dados sobre os fornecedores e empreiteiros e de se divulgar as informações relativas ao concurso público e ao ajuste directo nas páginas electrónicas dos serviços públicos, esperando deste modo aperfeiçoar as práticas da administração pública na aquisição de bens e serviços.

Durante o debate das LAG, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário, afirmou que, a partir do próximo ano, os 13 serviços públicos da área da sua tutela vão passar a divulgar, nas suas páginas electrónicas, todas as informações relativas às aquisições, quer por concurso público quer por ajuste directo, quando os montantes respectivos excederem 1 milhão ou, no caso das obras, 10 milhões de patacas. Os referidos serviços vão agir para concretizar a meta da construção de um governo íntegro, uma atitude que merece reconhecimento. Espera-se que as outras tutelas também dêem este passo, que divulguem todas as informações relativas à aquisição de bens e serviços e aos concursos públicos para as obras, com vista a apoiar a sociedade na respectiva fiscalização e à salvaguarda conjunta do interesse público.

IAOD da Deputada Chan Melinda Mei Yi em 15.12.2016

Em Macau existem muitas viaturas e pessoas, e os números relativos a acidentes rodoviários são assustadores. Nos primeiros 10 meses de 2016 já se verificaram 12 364 acidentes, com 8 mortos e 3712 feridos. Isto significa que a média dos acidentes rodoviários dos primeiros 10 meses foi de mais de 40 casos e de 12 feridos, por dia. Podemos reparar que é um problema grave.

Com a entrada em vigor da Lei do trânsito rodoviário em 2007, estipulou-se que constitui crime conduzir sob o efeito de álcool ou sob influência de estupefacientes, mas nas sentenças do tribunal só são aplicadas a pena de multa e a suspensão da carta de condução por 1 a 3 anos apenas, por isso, muitos motoristas não têm qualquer receio e, assim, a lei não consegue surtir efeitos dissuasores. Em Hong Kong, o infractor pode ser punido com uma multa máxima de 25 mil Hong Kong dólares e pena de prisão até 3 anos, conforme a taxa de álcool do condutor, com cassação da carta de condução por um mínimo de 2 anos, dedução de 10 pontos e obrigatoriedade de frequentar aulas de condução logo na primeira sentença. Nota-se que as sanções são muito mais pesadas em comparação com as de Macau, e isso consegue surtir efeitos dissuasores.

Nos últimos anos, a sociedade tem vindo a exortar o Governo a alterar a lei, para reforçar a inspecção e agravar as sanções por infracção às regras de trânsito, tais como: a condução sob o efeito de álcool ou droga, o excesso de velocidade, etc., mas o serviço responsável alegou razões de estudo, consulta, consenso social, etc., para finalidade dilatória e fuga à responsabilidade, o que resulta, indirectamente, no elevado número de acidentes rodoviários.

Mais, a utilização do telemóvel durante a condução é um dos factores relevantes na origem dos acidentes rodoviários. Entre Janeiro e Agosto de 2016, a polícia já aplicou 2060 sanções a condutores nesta situação, mas acredito que na vida quotidiana este tipo de infracção é muito mais elevado do que o número que a polícia registou.

Relativamente à condução sob o efeito de álcool ou de droga, com telemóvel ou em excesso de velocidade, são actos violadores que podem pôr em risco a vida de outros, devendo o Governo adoptar medidas pedagógicas e sancionatórias. Por um lado, através da divulgação e educação, reforçar a generalização dos conhecimentos sobre Direito, a fim de melhorar os actos e comportamentos dos condutores nas vias públicas e, por outro, rever as actuais

regras e regulamentos de trânsito, ou seja, a base onde as opções dos valores sociais estão construídas e as solicitações da sociedade, reflectidas. Essas transgressões estão a piorar e a gravidade está muito além da situação aquando da produção da lei, daí ter a sociedade reclamado há muito a sua revisão. As autoridades não podem menosprezar a situação, mas, sim, acelerar o ritmo da revisão. O que mais releva é o agravamento das sanções exigidas pela sociedade, não no sentido de “ceifar” os transgressores, mas de elevar os efeitos dissuasores para que cumpram as regras em prol da segurança da sua vida e de outros. A DSAT, a PSP e a DSAJ devem fixar, o mais rapidamente possível, a calendarização para a implementação da sua revisão.

IAOD do Deputado Ma Chi Seng em 15.12.2016

Sugestões sobre a melhoria do Anim'Arte do Lago Nam Van e o projecto de concretização de espectáculos de rua

Nos últimos anos, o Governo tem-se dedicado à promoção das indústrias culturais e criativas, combinando-as com os pontos turísticos e as características do património mundial, e revitalizando, progressivamente, diversos bairros. Assim, dota os bairros das próprias características e dirige o fluxo de pessoas para zonas diferentes, o que já começa a surtir efeitos. Mas fazer com que os turistas se dispersem por diversas zonas e haja consumo, promovendo o desenvolvimento da economia e das PME dos bairros, é algo que não se consegue alcançar num ano ou dois. Contudo, sob os esforços do Governo, da população e dos sectores, já se verifica o seu “embrião”. Hoje, quanto à melhoria do Anim'Arte do Lago Nam Van e ao projecto de concretização de espectáculos de rua, gostaria de apresentar algumas sugestões:

Primeiro, o Anim'Arte Nam Van é um espaço gerido conjuntamente pelo IACM, IDM, DST e IFT para a exploração de actividades recreativas aquáticas, restauração, venda de produtos criativos e culturais, e exibição de arte, tornando as proximidades do Lago Nam Van numa praça singular de lazer. Cobrem as suas actividades toda a zona de Nam Van e vão estender-se futuramente para a zona de Sai Van, revitalizando essas zonas. O público em geral, as redes sociais e as revistas de Hong Kong avaliam positivamente o Anim'Arte. Mas é de notar que se regista uma fraca afluência de pessoas às lojas criativas e culturais, à biblioteca e aos estabelecimentos comerciais, portanto, o Governo tem de planear muito bem os próximos projectos, a fim de atrair empresas de qualidade com características singulares para ali se estabelecerem, evitar uma demasiada concentração de comércio e manter o seu ambiente artístico-cultural. São estes, portanto, os aspectos que o Governo deve ponderar.

Segundo, o Governo criou um regime experimental para espectáculos nas vias públicas, nomeadamente, em 3 locais (Fortaleza do Monte, zona do Lago Nam Van – Anim'Arte, e zona do Carmo na Taipa), autorizando espectáculos em locais públicos. Recentemente, o Governo disse que ia disponibilizar um mecanismo para as pessoas requererem a possibilidade de realizar espectáculos, que irão ser avaliados para saber se o seu conteúdo é adequado ao público ou não. Sou da opinião que não se deve criar muitos obstáculos nesta avaliação, o

tempo da mesma deve ser curto e simples os procedimentos, mais ainda, deve-se poder fazer esta requisição várias vezes por ano. Mais, após o amadurecimento da experiência dos referidos 3 locais, o plano deve ser alargado a mais de vinte lugares, para mais artistas locais e estrangeiros poderem participar. Isto tudo tem como objectivo disponibilizar mais espaços e oportunidades de actuação aos artistas locais, satisfazer as necessidades culturais dos residentes e disponibilizar experiências mais diversificadas aos turistas. Será ainda mais um elemento a adicionar ao turismo cultural local, e vai disponibilizar também mais vivacidade às zonas comunitárias, e aumentar o conteúdo cultural e os pontos turísticos para os visitantes, levando-os a permanecer mais tempo em Macau.

A economia de Macau está num período de ajustamento e o sector do turismo também está num ponto de viragem do ajustamento da sua estrutura, por isso, o Governo e o sector devem agarrar esta oportunidade de ajustamento profundo da estrutura económica e das indústrias para aproveitar os canais e meios possíveis, a fim de introduzir mais elementos turísticos que contribuam para o desenvolvimento comunitário e o das indústrias relacionadas com o sector, no sentido de construir Macau como centro de turismo e lazer a nível mundial, e beneficiar a longo prazo as PME e outros sectores. Obrigado!

IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 15.12.2016

Proceder, quanto antes, à respectiva consulta pública, concretizando a reforma política democrática em 2019.

Em 29 de Fevereiro de 2012, a 25.^a Sessão do Comité Permanente da 11.^a Legislatura da Assembleia Popular Nacional aprovou a “Decisão sobre as questões relativas à Metodologia para a Constituição da Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau em 2013 e à Metodologia para a escolha do Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau em 2014”. A propósito desta decisão, em 1 de Março, o Secretário-Geral Adjunto do Comité Permanente da Assembleia Popular Nacional, Qiao Xiaoyang, esclareceu, na Dome dos Jogos da Ásia Oriental, o seguinte: “nos termos da Lei Básica de Macau, o Chefe do Executivo é escolhido com base nos resultados de eleições ou consultas, não se excluindo a possibilidade de Macau optar, no futuro, pelo regime de sufrágio universal para a eleição do Chefe do Executivo”.

Na luta para a sua reeleição, em 2014, o Chefe do Executivo promete, expressamente, no seu Programa Político Eleitoral, que vai: “promover paulatinamente o desenvolvimento democrático, nos termos da Lei Básica”. Apresentei ao Governo os resultados de um inquérito aleatório e científico, comprovando que 60% dos inquiridos concordam que o Chefe do Executivo deve ser escolhido através do voto de cada residente de Macau e que 2/3 deles entendem que tal deve acontecer em 2019. A próxima eleição do Chefe do Executivo tem lugar em 2019, assim sendo, é necessário preparar tudo quanto antes, competindo ao Chefe do Executivo da RAEM dar início aos procedimentos necessários. O presente Governo está a desperdiçar tempo, o que, na verdade, acaba por parar a reforma política. Foi por isso que, durante o debate das LAG, protestei sobre esta paragem, só que a Secretária para a Administração e Justiça limitou-se a afirmar que iam ser criados os órgãos municipais sem poder político e que, entretanto, ia ser ponderada conjuntamente a revisão da Lei Eleitoral para o Chefe do Executivo.

Como compete ao Chefe do Executivo dar início à revisão da lei eleitoral do Chefe do Executivo e à obtenção do respectivo consentimento da Assembleia Popular Nacional, e o actual Governo vai criar os órgãos municipais sem poder político e ponderar, conjuntamente, sobre a revisão da Lei Eleitoral para o Chefe do Executivo, então, há que lutar para que a referida revisão seja concretizada em 2019, aquando da eleição do Chefe do Executivo. Solicito, então, ao Chefe do Executivo, para que, com base no respeito pelo desejo da opinião pública quanto ao sufrágio universal, inicie, quanto antes, a respectiva consulta pública, a fim de se proceder à revisão atempada da Lei eleitoral para o Chefe do Executivo, dando-se assim mais um passo para a reforma política e democrática e para a sua concretização em 2019.

IAOD do Deputado Au Kam San em 15.12.2016

Há que remediar o uso abusivo da carta de condução especial, que se arrasta há 4 anos. Quando é que vai haver a revisão da lei?

Segundo o sector comercial, há falta de motoristas em Macau, e até há quem diga que mesmo com um salário de 30 mil patacas é impossível contratar um. Mas, se isto acontecesse, creio que seria tão atraente como ser *croupier* ou ter um lugar na função pública. Na realidade, porém, muitos motoristas ou estão desempregados ou não têm trabalho suficiente. É de salientar que os disparates ditos por alguns operadores são para quebrar a política de proibição de importação de motoristas profissionais. O problema é o seguinte: há mesmo falta de motoristas profissionais? As potencialidades dos motoristas vão ser exploradas?

Face à falta de rigor dos serviços competentes na fiscalização, e de força na execução da lei, houve muitos casos em que vários sectores aproveitaram as lacunas para conseguirem motoristas. Por exemplo, as empresas com capitais chineses recorrem aos motoristas da China que têm essa licença para assumirem grande quantidade de serviços de transporte em autocarros dos casinos locais, e outro exemplo são as PME que aproveitam os TNR que têm funções de distribuidores para desempenharem, cumulativamente, as funções de motorista. Estes fenómenos “arruinam” gradualmente a política do Governo sobre a proibição de importação de mão-de-obra para essas funções. Veja-se o exemplo das três concessionárias de autocarros. Estas não podem contratar TNR, por isso, se há realmente insuficiência de motoristas, deveriam ser as primeiras vítimas. Mas o que se passou na realidade é que a DSAL facultou a muitos trabalhadores a formação de motoristas e, uma vez concluída, não conseguiu ajudá-los a encontrar postos compatíveis e a obter emprego nas concessionárias de autocarros, e esses trabalhadores tiveram de pedir, sozinhos, trabalho às concessionárias. Alguns, depois de entrevistados, nunca mais foram contactados, e outros fizeram exame com aproveitamento, mas nunca mais receberam notícias. Constata-se, evidentemente, que a falta de motoristas é um falso fenómeno

criado pelo sector comercial e, na realidade, o que se quer é provocar uma ruptura para importar motoristas.

Este método pouco limpo, que cria controvérsias na sociedade, bem como as palavras e as acções em prol de interesses próprios que originam discussões e aumentam ansiedades na sociedade devem, naturalmente, ser censurados. Mas, na minha opinião, o que merece também a nossa atenção é o problema do uso abusivo da licença de condução especial da RAEM.

A emissão da licença de condução especial começou em 1984. Na altura, para resolver o problema dos condutores de veículos do Interior da China que transportavam passageiros e mercadorias para entidades de capital chinês em Macau, sem carta de condução local, o Governo português criou o Decreto-Lei n.º 67/84/M, onde se previa a emissão de uma licença de condução especial para os condutores do Interior da China das companhias de capital chinês de transporte transfronteiriço de passageiros e mercadorias, para legalizar a situação dos que circulavam em Macau, em prol de uma coordenação com as necessidades do desenvolvimento global da sociedade.

Porém, o regime de licença de condução especial já está em vigor há mais de 30 anos e não acompanhou o desenvolvimento. O abuso na utilização desta licença prejudica o direito ao emprego dos motoristas locais e também a segurança rodoviária de Macau. O Governo estabeleceu em 2009 um limite máximo para o número destas licenças e, além disso, face às irregularidades verificadas em empresas de capital do Interior da China, decidiu reavaliar e rever o Decreto-Lei n.º 67/84/M. O Governo divulgou as principais alterações pretendidas: estabelecer uma quota de licenças de condução especial para cada empresa ou entidade, com base no seu número de automóveis com dupla matrícula (de Macau e do Interior da China), segundo o sistema “uma licença para um automóvel”. Os motoristas do Interior da China detentores desta licença têm de a colocar num sítio visível do veículo, quando praticam transporte transfronteiriço, para facilitar a verificação por parte dos executores da lei nas vias públicas. Quanto às irregularidades cometidas por motoristas do Interior da

China, o Governo propôs elevar a multa máxima para 6000 patacas e introduzir normas de não autorização ou não renovação da licença aos infractores. Esta opção deve ser reconhecida para a revisão legislativa.

Em 2012, a DSAT terminou o texto de revisão do regulamento administrativo sobre a licença de condução especial, e previa-se a conclusão do respectivo processo legislativo para finais daquele ano. Porém, já estamos em finais de 2016 e a revisão do Decreto-Lei n.º 67/84/M parece que foi esquecida. Mais, o abuso na utilização da licença especial de condução agravou-se quando comparado com quatro anos atrás. Muitas empresas de capitais chineses, pelo facto de terem “representante legal em Macau das companhias sediadas na República Popular da China”, conseguiram a licença especial de condução para os seus empregados e começaram a operar o serviço de *shuttle bus* para diversas concessionárias do jogo, o que vai totalmente contra o inicialmente estipulado para essas empresas de transporte de passageiros e de mercadorias. É evidente que a prestação do serviço de *shuttle bus* por essas empresas, depois de conseguirem a referida licença especial de condução, contraria a finalidade inicial deste regime. Por outro lado, a execução pouco rigorosa da lei pelas autoridades policiais tem contribuído também para essa actividade dos motoristas não residentes das referidas empresas, resultando em concorrência para os motoristas locais, para além de provocar a indignação da população devido a essa violação contra a política de não importação de motoristas profissionais defendida pelo Governo.

Afinal, estando o processo metido na gaveta há quatro anos, quando será revista a lei para ser resolvida esta confusão com as licenças de condução especial?

INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA

Após quase 17 anos do estabelecimento da RAEM, a questão da ética na administração pública continua a ser um tema muito importante na sociedade civil e uma grande maioria dos cidadãos entende como estar relacionado com corrupção, extorsão, ineficiência administrativa, etc, e de que nem "todos são iguais perante a lei" porque alguns, abusando dos poderes públicos inerentes aos cargos que ocupam podem obter benefícios e privilégios para si, familiares e amigos que o simples cidadão nunca imaginaria conseguir.

Também não podemos falar de ética, sem falar de moralidade. Esta também é um dos principais valores que subjazem a conduta ética, não só dos detentores dos cargos públicos, mas de qualquer funcionário público. A falta de respeito ao padrão da moral resulta na violação básica dos direitos do cidadão, comprometendo inclusive, a existência dos valores dos bons costumes da sociedade e agravada pela não implementação de sistema de controle e responsabilização adequada dos actos contrários à ética e moralidade.

Desde o estabelecimento da RAEM que temos assistido muitas condutas de altos quadros da função pública que mal-formados e sem princípios éticos que convivem todos os dias com mandos e desmandos, actos desonestos, corrupção e falta de ética propagando uma "cultura" de aproveitamento em benefício próprio dentro da função pública.

A questão essencial e que até hoje não tem resposta é que existindo tantos organismos públicos como CCAC, CA. DSF. GIF, etc., ninguém tenha detectado de sinais de abusos de poder e corrupção deixando as "coisas correr ao sabor dos ventos".

Se o Governo, que em princípio deve impor a ordem e o respeito como regra de conduta para uma sociedade civilizada deveria ser o primeiro a descobrir os actos imorais contudo na prática vêem esta realidade como uma razão, desculpa ou oportunidade para safarem-se, utilizando artimanhas e via camuflagem dos factos e acontecimentos bem como métodos de relações públicas.

A consciência ética, como a educação e a cultura deveriam ser inculcadas de cima para baixo da cadeia hierárquica da administração pública resultando na simplificação de procedimentos e transparência administrativa, isto é, a rapidez de respostas e qualidade dos serviços prestados, seja pela forma de agir e de contato entre o cidadão e os funcionários públicos.

A mudança que se deseja na Administração Pública implica numa gradativa, mas necessária "transformação cultural" dentro da estrutura organizacional da Administração Pública, isto é,

uma reavaliação e valorização das tradições, valores, hábitos, normas, etc, que nascem e se formam ao longo do tempo e que criam um determinado estilo de actuação no seio da organização. Cá em Macau ainda estamos muito longe de atingirmos esses horizontes.

Muito Obrigado.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau aos 14 de Dezembro de 2016.

José Pereira Coutinho

IAOD do Deputado Leong Veng Chai em 15.12.2016

Segundo o Ponto Final, houve titulares de principais cargos que aproveitaram os seus cargos para abusar do poder em proveito próprio, ajudando os seus familiares a acederem a emprego no Governo. O Governo deve, em cumprimento da vigente legislação da Função Pública, proceder, de imediato, à constituição de uma equipa independente de investigação disciplinar, para apurar a verdade dos factos e exigir responsabilidades. O Governo não pode esquecer que o recrutamento central tem por objectivo acabar com o nepotismo existente há muito tempo na sociedade e nos serviços públicos, para disponibilizar um regime são, em prol da materialização da transparência, igualdade, abertura e justiça do Governo. Toda a gente deve sujeitar-se a provas antes do seu ingresso nos serviços públicos.

O caso já passou, mas, enquanto titular de um cargo principal, deve dar o exemplo e defender a deontologia social, a fim de evitar que a sociedade considere que o Governo dá maus exemplos às hierarquias inferiores.

Os titulares de principais cargos, ao tomar decisões, devem evitar situações de obtenção de benefícios ou permitir que alguém o faça. Quando houver distorção dos valores éticos como resultado de conflitos de interesses, e se isto não for devidamente resolvido, é possível afectar a credibilidade e o prestígio do Governo. Os titulares dos principais cargos devem evitar conflitos de interesses, contribuindo, assim, para salvaguardar a imagem de independência e imparcialidade do Governo.

Os titulares de principais cargos devem ser sensíveis quanto às relações familiares que possam originar possíveis conflitos de interesses. Se tiverem oportunidade de obter interesses através de uma relação funcional com outros dirigentes, então, têm de evitar a obtenção de interesses nessa relação. Trata-se de uma regra deontológica básica para os titulares de principais cargos.

Segundo o Estatuto e as Normas de conduta dos titulares dos principais cargos da RAEM, os titulares dos principais cargos devem assumir responsabilidade política, por forma a evitar prejuízos para a imagem do Governo da RAEM, quer em Macau quer ao nível internacional.

IAOD do Deputado Chan Iek Lap em 16.12.2016

Acelerar a formação de talentos em articulação com o desenvolvimento da “plataforma de serviços”

Durante a visita do Primeiro-Ministro Li Keqiang a Macau e a sua participação no Fórum de Macau, com vista a reforçar o papel de ponte entre a China e os Países de Língua Portuguesa e a impulsionar o desenvolvimento da diversificação adequada da economia de Macau, o Governo Central lançou 19 políticas e medidas para a criação duma nova força motriz, em prol do desenvolvimento socioeconómico de Macau.

Contudo, a transformação desta força motriz numa energia para impulsionar o desenvolvimento económico de Macau conta com a articulação e participação de todos os sectores sociais, não depende só da iniciativa do Governo. E nesse processo de impulso social, o sector da educação assume, sem dúvida, um papel importante na construção da “plataforma de serviços”, uma vez que a formação de talentos é factor crucial.

Com a construção da referida “plataforma”, a formação de talentos bilíngues em português e chinês é a exigência mais básica. E a chave para impulsionar a sua construção é saber como se podem formar profissionais que dominem o português, por exemplo, através da formação de talentos que dominem o português nas áreas jurídica, financeira e da contabilidade.

São poucos os cursos de especialização em direito, finanças e contabilidade em português nas instituições de ensino superior, portanto, são também poucos os especialistas nestas áreas. A Comissão de Desenvolvimento de Talentos já sugeriu medidas para atrair o regresso de talentos a Macau, mas isso será apenas uma solução de curto prazo para a falta de quadros, portanto, insuficiente para satisfazer as necessidades de “uma plataforma” reforçada.

Para formar quadros qualificados em português, há que reforçar a educação, enquanto medida de longo prazo. O GAES, em articulação com o Plano Quinquenal e com a estratégia nacional “uma rota, uma faixa”, deve criar cursos de especialização em língua veicular portuguesa, que correspondam às tendências do desenvolvimento social. Só assim é que se pode objectivamente promover a formação de quadros qualificados que dominem o português.

Não é fácil aprender português, mas a procura decorrente das futuras necessidades de “uma plataforma” leva a sociedade a reconhecer a importância de dominar o português. Assim, para se criarem bases para o futuro, devem os Serviços de Educação planear, atempadamente, a introdução do português no ensino primário.