



(Tradução)

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

## NOTA JUSTIFICATIVA

Depois de uma consulta sobre o projecto do metro ligeiro que durou 45 dias, a Administração anunciou que a respectiva construção, cujos custos mínimos se estimam em vários biliões, vai mesmo avante. Mas, será que este projecto de optimização dos transportes públicos - metro ligeiro – vai mesmo conseguir resolver ou atenuar os problemas de trânsito? A resposta é mais que evidente: não. Pois de acordo com o actual traçado, a Administração optou por uma linha que liga os diversos postos fronteiriços aos principais hotéis-casinos, linha esta onde, por coincidência, quase não se registam problemas de congestionamento do trânsito, o que em nada, absolutamente nada, contribui para resolver o grave problema dos engarrafamentos e a dificuldade em arranjar táxi. O projecto de optimização preferiu a forma fácil à difícil, pois escolheu as vias onde o trânsito circula, basicamente, com alguma fluidez, o que retira qualquer sentido ao investimento de vários biliões numa obra megalómana para a solução dos problemas de trânsito. Se esses avultados investimentos forem aplicados no melhoramento das vias públicas por onde o metro ligeiro irá passar, de acordo com o traçado projectado, nomeadamente na criação, através de alargamento, de vias rápidas para a circulação exclusiva de transportes públicos, sairia muito mais barato e deixaria de se ter de gastar 4,2 biliões, conforme a estimativa apresentada. Contudo, a Administração prefere avançar, precipitadamente, com a construção do metro ligeiro, sem antes realizar os devidos estudos científicos.

O pior é que as pessoas, com algum escárnio, apelidam o metro ligeiro de



(Tradução)

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

linha exclusiva dos casinos, porque segundo o traçado proposto pela Administração, toda a atenção é centrada nos serviços a prestar aos hotéis-casinos, aos visitantes e a uma minoria de residentes (essencialmente aos trabalhadores dos hotéis-casinos que vivem ao longo da linha, o que equivale ao mesmo que uma linha concebida para transporte desses trabalhadores), levando assim a que o consumo dos visitantes se vá centrar nos locais por onde o metro passa. Não há dúvida de que quem sai mais beneficiado disto são os hotéis-casinos e os mais prejudicados as PME, que lutam com muito custo pela sua sobrevivência. O modelo Las Vegas é já em si uma atracção ao consumo, sendo disso exemplo a falência, no prazo de 10 anos, de 30% dos restaurantes e empresas de comércio a retalho, desde a liberalização do jogo em Atlantic City, nos Estados Unidos da América. Por isso, se a Administração aplicar o dinheiro do Erário Público na construção do sistema de metro ligeiro, de forma a reforçar a atracção pelo consumo nos hotéis-casinos, vai atirar as PME locais que se dedicam à restauração e ao comércio a retalho para um beco sem saída - a falência. Avançar com a construção do sistema de metro ligeiro sem dispor dum plano director urbanístico pode originar as mais diversas situações, não correspondentes ao desenvolvimento urbano. Então, como é que existem condições para avançar com a primeira fase das obras, especialmente quando não existe ainda qualquer plano para as obras das chamadas segunda e terceira fases?

Entendem os residentes que se preocupam com os problemas do planeamento urbanístico que o projecto apresentado pela Administração vai ter



( Tradução )

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

efeitos extremamente negativos para a Avenida da Praia Grande, devido ao impacto paisagístico que vai causar aos lagos, e também vai afectar a zona entre o Templo de A-Má e a antiga Doca das Oficinas Navais, pelos danos que vão ser causados ao conjunto de construções dessa zona, que têm elevado valor histórico e cultural.

Para o esclarecimento duma série de questões, por forma a que o público fique a conhecer, com toda a clareza, os diversos problemas existentes no projecto do sistema de metro ligeiro e as considerações tidas em conta pela Administração, apresentamos à Assembleia Legislativa um pedido para a promoção de uma audição sobre o sistema de metro ligeiro, solicitando se digne diligenciar no sentido de convidar membros do Governo e demais entidades para nela participarem, de forma a permitir que o público tenha, antes do início das obras, um retrato mais claro sobre o maior projecto da história de Macau, que nos vai custar vários biliões.



(Tradução)

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

## Proposta de Audição

Depois da consulta pública sobre a introdução do Sistema de Metro Ligeiro que durou 45 dias, foram muitas as opiniões e sugestões da população, as quais o Governo da RAEM nunca divulgou, reanalisou ou chegou mesmo a dar resposta. O que o Governo fez foi tomar, precipitadamente, a decisão de disponibilizar vários biliões de patacas para a construção do Metro Ligeiro, que vai ter influências muito profusas para o ambiente da cidade e a economia de Macau. A verdade é que existem ainda inúmeras dúvidas quanto à criação daquele sistema. Por forma a esclarecer essas dúvidas, apresentamos à Assembleia Legislativa uma proposta de audição relativa à construção do Metro Ligeiro, sendo que, para apurar a situação e cumprir com a responsabilidade de fiscalização sobre uma decisão importante e sobre a utilização de finanças públicas por parte da Administração, solicitamos que se diligencie no sentido de convidar membros do Governo e as demais entidades envolvidas a estarem presentes numa audição, a fim de responderem às seguintes questões:

1. Após submeter o projecto de optimização dos transportes públicos - Sistema de Metro Ligeiro – a consulta pública por um período de 45 dias, a Administração recebeu cerca de 130 cartas com opiniões, e antes de lhes dar qualquer resposta decidiu avançar com o projecto de construção do metro ligeiro, tal como tinha sido apresentado. Essa consulta não só pareceu uma brincadeira como também um desprezo pelas opiniões do público. O Governo da RAEM deve esclarecer se as opiniões recolhidas durante a consulta pública



(Tradução)

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

- foram, ou não, objecto duma análise científica. Foram? Que critérios foram utilizados para decidir quais as opiniões a acolher para a definição do projecto?
2. Para além do projecto de optimização dos transportes – Sistema de Metro Ligeiro, não existe mais nenhuma opção através da qual se consiga resolver o problema do trânsito de Macau? Durante o período da consulta pública, uma associação (a Associação das Pequenas e Médias Empresas) apresentou uma sugestão, referiu que era melhor construir um Sistema de Transportes Públicos do que introduzir o Metro Ligeiro, que é apenas uma linha exclusiva para os casinos. A referida associação entende que com essa sugestão se consegue atacar, de frente, o problema do trânsito no centro da cidade, uma vez que com o sistema que sugere se pode poupar mais tempo e alcançar mais eficiência. De acordo com o projecto, o traçado do metro ligeiro passa por zonas onde se verificam menos problemas de congestionamento. Todavia, deve ser viável construir, ao longo desse traçado, um viaduto para o sistema de transportes públicos, que é uma solução mais viável para resolver o trânsito em toda a cidade, ou seja, conjugar o sistema de transportes públicos com o desenvolvimento das vias marginais. Antes de se ter decidido a avançar com o projecto de construção do metro ligeiro, a administração analisou-o com toda a cautela, e discutiu, sem quaisquer preconceitos, a sugestão sobre a construção do sistema de transportes públicos?
3. Apesar de o Governo não ter divulgado concretamente as zonas onde moram os subscritores de propostas nem a classificação das propostas



(Tradução)

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

acolhidas no decorrer da auscultação, a exigência de o Metro Ligeiro passar, nesta primeira fase, pela zona noroeste, é opinião da maioria de proponentes. Na realidade, o Governo já decidiu construir uma grande quantidade de habitações públicas nas zonas de Toi San, Fai Chi Kei, e na Ilha Verde, com esta última a receber, pelo menos, 7.000 habitações. A construção dessas habitações impulsionará, certamente, o aumento de moradores nessas zonas, ou seja, algumas dezenas de milhar de moradores, que acrescidos às dezenas de milhar que já ali habitam só agravará a situação do trânsito. Na perspectiva quer do planeamento urbanístico quer da resolução das necessidades da população, é inaceitável que a resolução dos problemas de trânsito não faça parte do plano de optimização dos transportes públicos. Quanto à alegada exclusão da zona noroeste do traçado da primeira fase do Metro ligeiro, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io, defendeu que “tendo em consideração que no Posto Fronteiriço das Portas do Cerco se regista grande fluxo de passageiros e veículos, a eventual realização, de forma simultânea, das duas fases de obras nos dois lados desse posto fronteiriço originará grande pressão para a rede viária e o agravamento dos problemas de trânsito nessa zona.”. O Sr. Secretário é especialista da área de engenharia e deve saber de obras públicas, apesar do argumento apresentado ser típico dum leigo na matéria. Quem tem senso comum sabe que as obras públicas de grande envergadura devem ser efectuadas por fases, sendo impossível que todas as obras do metro ligeiro, com um traçado de 20 quilómetros, tenham lugar ao mesmo tempo. A construção desse sistema terá uma duração de 4 anos.



( Tradução )

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

Será que no decorrer desses 4 anos não é possível proceder à construção faseada do referido sistema, nos dois lados do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco?

4. Quem dá importância ao planeamento urbanístico apontou, no decorrer da auscultação, que o projecto apresentado pelo Governo terá grande impacto negativo para a paisagem dos lagos na Avenida da Praia Grande, pondo ainda em causa o ambiente histórico da zona da Barra. Olhando com atenção para o projecto apresentado, trata-se duma estrutura elevada, ou seja, um grande viaduto de cimento com largura de 8m e altura equivalente a 4 andares, que será construído, directamente, por cima das zonas de lazer que se encontram ao longo dos lagos. Os grandes pilares de cimento e a plataforma de grande dimensão, com uma altura equivalente a diversos edifícios de 5 andares, obstruirão toda a paisagem dos lagos. De acordo com o projecto, o Metro ligeiro vai passar pela Avenida Doutor Mário Soares e, assim sendo, toda a zona arborizada dessa avenida, onde se podem ver muitas velhas árvores, será destruída. Alguém referiu que era desnecessário incluir a Avenida da Praia Grande e a Torre de Macau no traçado do Metro ligeiro, uma vez que não valia a pena acrescentar essas duas paragens sacrificando a paisagem dos lagos. De acordo com o projecto, a paragem da Barra será localizada a norte do reservatório das antigas oficinas navais, por isso, algumas construções históricas têm de ser demolidas para a construção duma plataforma. Há quem tenha referido que o Templo de A-Ma, as antigas pontes-cais e as antigas oficinas navais constituíam um conjunto



(Tradução)

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

de construções com valor histórico, sendo por isso necessário preservar esses exemplos de arquitectura. Para além disso, não é necessário recorrer ao Metro ligeiro para transportar os turistas para a zona de Barra, visto que esse objectivo pode ser alcançado por via da criação duma carreira específica a partir da paragem da Torre de Macau. No processo de planeamento do traçado do Metro ligeiro, o Governo da RAEM procedeu a alguma avaliação e comparação, de forma científica e prudente, com outros projectos, por forma a evitar o prejuízo de paisagem da cidade, cujo valor é, de facto, relevante?

5. Segundo o Governo, a construção do Sistema de Metro Ligeiro terá um custo de 4,2 biliões de patacas, uma informação já antiga, ou seja, de 2006. Apesar de o Governo ter já divulgado que vai avançar com o projecto, os responsáveis pela apresentação do plano de construção do Metro Ligeiro ainda não conseguiram apresentar uma proposta de orçamento. Afirmaram apenas, com alguma ambiguidade, que "o Governo está confiante de que vai manter, no futuro, os custos de construção, sem se exceder o montante de adjudicação". O público está ciente de que este compromisso ambíguo do Governo não significa comprometer-se a garantir o preço de 4,2 biliões mas sim um montante desconhecido - o montante da adjudicação. Lembrem-se da lição dos Jogos da Ásia Oriental. Porque é que o Comissariado de Auditoria refere que as despesas com os Jogos da Ásia Oriental foram avultadas, enquanto o Chefe do Executivo afirma, numa ocasião pública, que não houve problemas de excesso de despesas com os Jogos da Ásia



(Tradução)

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

Oriental? O ponto fulcral reside no facto de a Auditoria ter feito a comparação do orçamento com o montante das despesas efectivas e o Chefe do Executivo ter feito a comparação do montante da adjudicação com o montante das despesas efectivas. A situação mais deplorável em relação à construção do Sistema de Metro Ligeiro é o facto de, até à hora da aprovação do projecto, o Governo não conseguir apresentar uma proposta orçamental. A consulta junto do público tem como objectivo obter uma procuração deste, mas como se trata duma obra de grande envergadura, para além de ter em conta factores técnicos, tais como, o itinerário, a capacidade de transporte, etc., deve ponderar-se um outro factor muito importante, o orçamento. Pretender obter o reconhecimento do público sem existir ainda um orçamento concreto é o mesmo que pedir ao público que passe um cheque em branco. Aquando da aprovação do projecto de optimização do Sistema do Metro Ligeiro, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas afirmou que permitia que o Comissariado de Auditoria participasse nos trabalhos de controlo dos custos da construção na fase inicial do Metro Ligeiro. No entanto, no passado dia 16 de Outubro, a Comissária da Auditoria afirmou, numa reunião plenária da AL, que o Comissariado não vai, tendo em conta as suas competências, participar naqueles trabalhos. Se um plano que envolve 4 biliões de patacas conseguir resolver parte das questões do trânsito, então, provavelmente, vale a pena avançar com o plano. Mas se o plano envolver 6 biliões de patacas, o público pode, muito provavelmente, não concordar com a obra, ou até achar que o Governo deve optar por outros planos melhores. O Governo da RAEM



(Tradução)

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

dispõe já de algum esboço do orçamento para a construção do Sistema do Metro Ligeiro? O Governo vai avançar com o plano sem ter um limite máximo para as despesas, permitindo que se avance independentemente do montante da adjudicação?

6. Após a aprovação do projecto de optimização do Sistema do Metro Ligeiro, o Governo da RAEM criou de imediato o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes. Será que o Governo não vai incluir, nos custos com a construção do Metro Ligeiro, as futuras despesas com o pessoal e com o funcionamento daquele Gabinete, que são, na realidade, despesas administrativas que advêm da construção do Sistema do Metro Ligeiro?

7. O Governo da RAEM está muito determinado no que respeita à construção do Sistema de Metro Ligeiro. Mas como se trata duma obra de grande envergadura, cujas influências são profundas, são indispensáveis fundamentos e uma avaliação científica. O Governo efectuou alguma avaliação do impacto do Metro Ligeiro no ambiente, na sociedade e na economia? Efectuou alguma avaliação para aferir “se a construção do Metro Ligeiro vai reduzir o tempo das deslocações dos trabalhadores”?

31 de Outubro de 2007

Os Deputados à Assembleia Legislativa,

Au Kam San e Ng Kuok Cheong



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

**PROJECTO DE DELIBERAÇÃO N.º            /2008/PLENÁRIO**

A Assembleia Legislativa, reunida em Plenário, delibera, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 3.º da Resolução n.º 4/2000, o seguinte:

**Artigo único**

É aprovada a proposta de audição relativa ao sistema de metro ligeiro, apresentada pelos deputados Au Kam San e Ng Kuok Cheong.

—                    Aprovado em                    de Fevereiro de 2008.

A Presidente da Assembleia Legislativa,

---

Susana Chou