



(Tradução)

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

### Interpelação Escrita

Com o avanço da construção da região metropolitana da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau, a RAEM, que faz parte integrante desta região, tem de empenhar-se na construção de “um centro uma plataforma”, e uma das tarefas importantes é aumentar e melhorar a sua rede de transportes aéreos. O Governo tem trabalhado bastante nesta vertente, nomeadamente, assinou acordos aéreos bilaterais com vários países; criou pontos de tráfego em cidades do Interior da China; e definiu o Plano Geral de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau. Mas como o regime local de liberdades do ar é atrasado e o modelo de funcionamento do aeroporto não é flexível, o desenvolvimento da rede de transportes aéreos atingiu o seu “gargalo”.

Segundo alguns entendimentos, em Macau existe um regime de concessão exclusiva das operações aéreas, portanto, embora a RAEM já tenha assinado acordos aéreos bilaterais com 49 países e regiões e tenha criado 57 pontos de tráfego em cidades do Interior da China, a realidade é que, neste momento, as rotas ainda não se encontram em operação, portanto, os acordos aéreos celebrados com 37 países e regiões e os 30 pontos de tráfego na China ainda não estão a ser aproveitados. Segundo algumas opiniões, a razão disto reside na concessionária, que não quer operar essas rotas nem permite que outras empresas o façam, o que resulta em desperdício dos esforços do Governo.



(Tradução)

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

Também há quem entenda que há falta de proactividade e empreendedorismo na gestão e funcionamento do aeroporto de Macau, e que, por essa razão, este até já foi ultrapassado por aeroportos das regiões vizinhas, e o seu desenvolvimento é lento. Por exemplo, da comparação com o aeroporto de Zhuhai, resulta que, em 2014, o número de passageiros do aeroporto de Macau atingia 5 milhões de pessoas, enquanto o do aeroporto de Zhuhai se ficava pelos 4 milhões. Mas, entretanto, o aeroporto de Zhuhai tomou a iniciativa de promover diversas obras de construção e trabalhos de divulgação, e num curto prazo de três anos, ou seja, no ano passado, o seu número de passageiros já ultrapassava os 9 milhões, enquanto o aeroporto de Macau se ficava apenas pelos 7 milhões, portanto, foi ultrapassado pelo aeroporto de Zhuhai quanto ao número de passageiros.

A construção da rede de transportes aéreos é elemento chave para o sucesso da criação de Macau como “um centro, uma plataforma”, portanto, as autoridades devem dar a devida importância ao assunto e assumir uma atitude de abertura para melhoria do regime respectivo.

Assim sendo, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Neste momento, muitos acordos aéreos e pontos de tráfego não estão a ser aproveitados. Quais são as razões disso? A concessão exclusiva de exploração da Air Macau termina em 2020, portanto, as autoridades devem ponderar alterar o actual modelo de concessão exclusiva, para que os aeroportos e as empresas aéreas de todo o mundo concorram de forma livre num mercado aberto. Vão fazê-lo? Que ideias preliminares é que já têm?



(Tradução)

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

2. O actual modelo de gestão e funcionamento do aeroporto de Macau não é flexível, portanto, este já foi ultrapassado por outros aeroportos das regiões vizinhas. De que medidas de melhoria dispõem as autoridades para fazer face a esta situação? Que políticas vão lançar para a concessionária tornar o aeroporto de Macau num destino mais atractivo na Grande Baía?

1 de Fevereiro de 2018

**O Deputado à Assembleia Legislativa da  
Região Administrativa Especial de Macau,  
Si Ka Lon**