

## **IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 19.04.2018**

No ano passado, Macau foi gravemente afectada pelo tufão Hato, o que demonstra fraqueza dos mecanismos de resposta a catástrofes, das infra-estruturas para prevenção de catástrofes e da consciencialização para as catástrofes. Recentemente, o Governo divulgou os planos de trabalho e as medidas a adoptar em diversas áreas para fazer face a grandes catástrofes. Propõe-se a elaboração de material pedagógico suplementar sobre a segurança para o ensino infantil, primário e secundário, e a divulgação do Plano e o Guia de Prevenção de Catástrofes nas Escolas. Exige-se às escolas que façam dois exercícios de prevenção de catástrofes por ano, acompanhados da implementação do Plano de Apoio Financeiro de Generalização Científica em Prevenção e Redução de Catástrofes e da criação de mecanismos eficientes de longo prazo para o ensino sobre segurança pública nas escolas.

O objectivo da educação para a prevenção de catástrofes é passar conhecimentos correctos aos residentes sobre prevenção, resposta às catástrofes e tratamento e reconstrução pós catástrofes, no sentido de inculcar atitudes e valores para as enfrentar, de elevar a consciência da população sobre a prevenção, e de reduzir os danos morais e as perdas patrimoniais e de vidas. Portanto, a referida educação reveste-se da maior importância para enfrentar catástrofes, e o seu planeamento depende da definição das políticas do Governo.

O Governo vai estudar a elaboração de material didáctico complementar sobre a educação para a segurança, mas nos programas curriculares em Macau ainda não existe uma disciplina sobre a prevenção de catástrofes, portanto é importante evitar que essa educação não passe de mera formalidade. As escolas leccionam de acordo com os materiais didácticos e devem ponderar sobre a articulação entre os conhecimentos sobre prevenção e redução de catástrofes e as diferentes disciplinas e a vida quotidiana, no entanto, os docentes não dominam esta matéria. Existem planos sistemáticos sobre os programas curriculares, material didáctico e docentes? Existe formação para os docentes? Os cursos de formação vão ser leccionados por profissionais da área da prevenção de catástrofes? Caso contrário, os conhecimentos vão variar consoante quem lecciona, e os alunos não vão adquirir os conhecimentos correctos, um problema que não pode ser resolvido através do material didáctico.

Muitos dos países onde os sistemas de prevenção de catástrofes e salvamento são avançados, por exemplo, o Japão, dispõem de formação profissional para o pessoal especializado na área, e criam, consoante as actividades, diversos cursos cujo certificado é emitido com o aproveitamento em exame. Organizam também cursos sobre as tecnologias actualizadas em matéria de prevenção de catástrofes e salvamento, com vista à formação contínua dos formandos. E realizam treinos com diversos grupos e classes, para a aquisição de

conhecimentos básicos sobre a zona onde se encontram e sobre os trabalhos de contingência no âmbito da prevenção de catástrofes. Por isso, para além de aumentar a formação e os conhecimentos dos docentes sobre a matéria, o Governo deve, a longo prazo, planear e formar, específica e sistematicamente, um grupo excelente de pessoal especializado em prevenção de catástrofes, para que este contribua para o reforço da capacidade da população nessa matéria, pois se conseguir fazê-lo, os trabalhos de educação no âmbito da referida prevenção vão ser mais bem concretizados.

Este trabalho deve ser contínuo. Deve começar-se por consciencializar os residentes logo desde pequenos para a protecção civil e ensiná-los as técnicas de resposta. Diversos sectores da sociedade precisam de preparar-se para adquirir e dominar conhecimentos sobre a prevenção, resposta e tratamento de catástrofes. O Governo da RAEM tem de alargar o âmbito da educação para a prevenção e alívio de catástrofes. Propõe-se a coordenação entre os diversos serviços públicos, a conjugação dos recursos da sociedade e das zonas comunitárias para iniciar os trabalhos de educação da população, por exemplo, o Governo, as empresas, as entidades médicas, educativas e de assistência social podem realizar treinos periódicos de evacuação, simulacro de concentração de forças nas zonas comunitárias para prevenir catástrofes, ensinar as famílias a preparar kits de primeiros socorros, produzir panfletos sobre a prevenção de catástrofes, entre outros, para consciencializar os residentes, reforçando assim a capacidade da sociedade de Macau neste âmbito.

## IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 19.04.2018

### **A alteração da “procura de emprego” por turistas pode ser contraproducente**

Há dias, a DSAL apresentou ao CPCS a “alteração legislativa sobre a entrada de não residentes em Macau na qualidade de turista e posterior mudança para trabalhadores não residentes”, sugerindo que, no futuro, aos não residentes que entram por motivo de trabalho deve ser exigido o título de trabalho requerido pelo seu empregador às autoridades competentes, e só com isto é que podem trabalhar em Macau na qualidade de não residentes. Esta alteração pode servir para colmatar a lacuna que permite aos estrangeiros, munidos de documentos de viagem, procurar emprego em Macau, reforçando a ordem na importação de mão-de-obra. Porém, como esta medida envolve diferentes tipos de trabalhadores não residentes, especialmente os empregados domésticos, que são em grande quantidade, proibir os turistas de passarem a trabalhadores não residentes irá com certeza ter grande influência para as 20 mil e tal famílias que contratam empregados domésticos, ou até causar desequilíbrio no mercado destes trabalhadores, dificultando a sua contratação.

O Governo afirmou, no passado, que para corrigir esse fenómeno era preciso rever a lei, no sentido de proibir que os visitantes passassem a empregados domésticos depois da entrada em Macau. Contudo, não existe qualquer acordo formal entre Macau e os países que exportam trabalhadores, portanto, a proibição em causa conduzirá muito provavelmente a uma queda drástica de recursos humanos no mercado de trabalho, a uma longa espera por empregadas domésticas e ao recurso à videoconferência para a realização de entrevistas. Os empregadores esperam que as matérias relacionadas com as empregadas domésticas sejam regulamentadas, no sentido de garantir o nível das suas capacidades e o respeito das normas deontológicas, e que se consagrem normas sobre o alojamento e as compensações pelas despesas com os transportes, mas até ao momento o Governo ainda nada fez para eliminar as preocupações dos empregadores. Se essa medida de proibição vier a ser aplicada sem ser acompanhada de outras leis para definir a sequência procedimental da contratação de trabalhadores domésticos, segundo a minha experiência e as queixas e opiniões dos empregadores, vão ser maiores as dificuldades e vai gastar-se mais tempo, os honorários a pagar às agências de emprego vão ser mais pesados e as entrevistas vão ter de ser feitas através de videoconferência. Para os empregadores, são mais os malefícios do que benefícios, e em nada se vai ajudar a resolver os problemas.

Já salientei várias vezes que os vários problemas relacionados com o mercado das empregadas domésticas devem ser resolvidos através da análise de diversos aspectos e da melhoria das leis, através da sua revisão, por exemplo, a “Lei das relações de trabalho”, a “Lei da contratação de trabalhadores não

residentes”, a “Lei da actividade de agência de emprego”, pois só assim é que podemos alcançar a correcção, pena é que o Governo não tenha admitido, até ao momento, as opiniões apresentadas. Sendo assim, face à especificidade das empregadas domésticas não residentes, solicito mais uma vez à Administração a revisão das leis que referi, ou até a criação de uma lei própria sobre a contratação das empregadas domésticas, para regular melhor a ética e as suas capacidades profissionais. Antes de proibir que os turistas passem a trabalhadores não residentes, o Governo tem de estabelecer uma boa comunicação com as entidades dos países que exportam empregadas domésticas, para que sejam estes a assegurar formalmente a capacidade dos seus cidadãos para o trabalho doméstico, a fim de evitar o surgimento de um vazio no mercado, de encurtar o processo e o tempo da contratação e de aumentar a vontade de vir trabalhar para Macau.

## **IAOD dos Deputados Kou Hoi In, Chui Sai Peng José e Ip Sio Kai em 19.04.2018**

Há dias, ocorreu mais um acidente fatal de viação envolvendo um idoso de 80 anos, que foi atropelado por um autocarro quando atravessava a zebra junto ao Edifício *One Grandtai*, na Taipa. Devido aos graves ferimentos que sofreu na cabeça, morreu depois de chegar ao hospital.

No dia 10 de Janeiro, um autocarro chocou com um veículo de 7 lugares, na Rua de Francisco Xavier Pereira, e uma mulher que se encontrava no meio dos dois morreu devido aos graves ferimentos sofridos na cabeça. Este acidente fatal de viação envolveu um motorista de autocarro que trabalhava a tempo parcial. Depois do acidente, a Direcção de Serviços para os Assuntos de Tráfego adoptou de imediato uma medida fracturante - ordenou a suspensão de todos os motoristas a tempo parcial. Na altura, a sociedade criticou a decisão, no seu entender era estar a “cortar o pé para prevenir a infecção”.

No caso deste acidente mais recente, o motorista trabalhava a tempo inteiro. Então, se for adoptada a mesma medida fracturante, vão ser suspensos todos os motoristas? Claro que isto não é realista, é apenas levantar a hipótese.

Queremos frisar que são vários os factores envolvidos nos acidentes com autocarros, independentemente de causarem mortos ou feridos. O Governo deve proceder à avaliação dos acidentes e divulgar as soluções adequadas. Este é o ponto crucial para revolver problemas.

Em primeiro lugar, a insuficiência de motoristas não é uma questão de hoje. Os serviços competentes proibiram os motoristas a tempo parcial, por isso, aumentou o volume de trabalho dos motoristas a tempo inteiro. E a pressão mais o cansaço aumentam a probabilidade de acidentes, criando-se um círculo vicioso. Podemos dizer que os serviços não estão a resolver o problema, têm sim de fazer estudos e ponderar aumentar a oferta de motoristas, para que os motoristas a tempo inteiro possam ter mais tempo para descansar, para conseguirem reunir boas condições físicas e psicológicas para conduzir autocarros.

Em segundo lugar, a má qualidade dos serviços e a insuficiência de consciencialização sobre segurança de alguns motoristas, entre outros fenómenos, são questões que já vêm de longe. A resolução disto passa pela educação e formação contínua e pelo estabelecimento de um regime de prémios e castigos para incentivar o moral e criar uma boa atitude no trabalho.

De uma maneira geral, todos os dias os motoristas enfrentam um trânsito bastante complexo, têm de fazer sempre horas extraordinárias, ficam nervosos e

não conseguem suportar a pressão, o que afecta a qualidade do serviço que prestam. Isto significa que há falta de mão-de-obra e que, por isso, têm de fazer sempre horas extraordinárias, ficando sem tempo para descansar. Então, onde é que vão encontrar tempo para formação? E depois, como é que se pode elevar a qualidade do serviço?

A Administração deve garantir a segurança rodoviária, por isso, deve rever a localização das passadeiras e sensibilizar e educar a população sobre como atravessar a estrada com segurança.

O sistema de segurança rodoviária tem implicações com as centenas de milhares de residentes e com os 30 milhões de turistas, por isso a Administração tem o dever de fazer mais ao nível da segurança rodoviária, bem como de elevar a qualidade dos transportes públicos, com vista a garantir a segurança e a comodidade de residentes e turistas.

## **IAOD da Deputada Leong On Kei em 19.04.2018**

Há dias, um idoso foi atropelado por um autocarro quando atravessava a passadeira e acabou por falecer, acidente que despertou de novo muitos comentários da sociedade, pois já foi a 4.<sup>a</sup> morte do ano em acidentes de viação e a 2.<sup>a</sup> envolvendo autocarros públicos. A sociedade exige, veementemente, que o Governo tome em atenção a situação cada vez mais complexa das rodovias, a cientificidade do seu design, e a consciência dos peões sobre a segurança rodoviária.

A segurança rodoviária é muito importante para a vida da população, então, como se explicam os vários acidentes mortais nas passadeiras, que em princípio deviam ser seguras? Em particular no início deste ano, em que se registaram dois acidentes graves em passadeiras em menos de uma semana. Essas lições sangrentas revelam a falta de consciência de segurança dos condutores, e as condições cada vez menos seguras das vias públicas. As opiniões também divergem quanto à adequabilidade da localização das passadeiras e da concepção da sinalização de trânsito.

O Governo afirma que procura reduzir os acidentes através da sensibilização, educação e aplicação de sanções. Realizou iniciativas para elevar a consciência da população sobre a segurança rodoviária, como a Campanha de Sensibilização Rodoviária, Carnaval de Segurança Rodoviária e Programa de Prémios para uma Condução Segura. Porém, a implementação da política e a promoção destas iniciativas, nos últimos anos, alcançaram os efeitos desejados quanto ao reforço da consciência? Em Macau, a situação rodoviária é complexa, são muitos os carros e as pessoas e as ruas são estreitas e sempre em obras, o que exige muita técnica e experiência dos condutores. O Governo deve estudar seriamente sobre como sensibilizar a população de forma mais eficaz e ampla, e como elevar a consciência dos condutores e dos peões sobre o cumprimento da lei, e deve ainda prestar atenção à situação das estradas, por forma a reduzir o número de acidentes. Também é premente que o Governo avalie a necessidade de revisão e aperfeiçoamento das leis, acções de formação e planeamento da rede rodoviária.

Além disso, é importante garantir a segurança dos autocarros, principal meio de transporte dos residentes. Face à ocorrência de vários acidentes envolvendo autocarros neste último ano, as empresas afirmaram que a velocidade máxima nos autocarros já estava em vigor há 2 anos, e que iam instalar sistemas de controlo e reforçar a consciência dos motoristas sobre a segurança, mas estas são medidas paliativas. O mais importante é que o Governo, que tutela este serviço, faça uma avaliação global do mecanismo de supervisão das 3 concessionárias, exigindo que estas aperfeiçoem a gestão, as orientações e as regras de segurança. Isto para que prestem mais atenção à segurança rodoviária, reforcem quer a comunicação com os motoristas quer a gestão, no sentido de aumentar a confiança da população nos serviços de autocarros.

## IAOD do Deputado Si Ka Lon em 19.04.2018

### **A concretização da “tomada de decisão científica” é uma missão importante do Governo**

O Governo anunciou, há dias, que as tarifas de autocarros vão aumentar a partir do próximo sábado, passam de 3,20 para 6 patacas em todas as carreiras e zonas, um aumento de cerca de 100 por cento que suscitou controvérsia. Por que é que o Governo aumenta significativamente as tarifas só com uma actualização? Por que é que o Governo transmite, directamente, os encargos da redução das despesas financeiras para os residentes? Por que é que o Governo aumenta as tarifas sem prometer o aumento da qualidade dos serviços? O Governo não deu explicações sobre esta controvérsia, mas implementa, repentinamente, a proposta de aumento, portanto, a sociedade considera que este está a contrariar o princípio da “tomada de decisão científica”.

Na realidade, a principal razão da grande controvérsia não tem a ver com o momento nem com o montante de aumento das tarifas, tem sim a ver com o facto de o Governo nunca ter dado uma explicação clara e convincente sobre esse aumento. O Governo anunciou a proposta de aumento em Setembro do ano passado, e tem sempre alegado que “as tarifas não sofrem aumentos há dez anos”, que “é necessário aliviar a pressão das operadoras” e que se tratará de “uma concessão de apoio financeiro do Governo”. No entanto, na opinião da população, um governo que cumpre o princípio da “tomada de decisão científica” dá esclarecimentos detalhados à sociedade sobre a necessidade do aumento, a razoabilidade da taxa de aumento e a possibilidade de propostas alternativas. Mas o Governo avançou com o aumento apesar da controvérsia, portanto, a sociedade considera que se tratou de hegemonia administrativa.

Olhando para Hong Kong, vê-se que existe um mecanismo aperfeiçoado para decidir sobre a actualização das tarifas de autocarros, e os interesses das diferentes partes são ponderados, a fim de se concretizar a tomada de decisão científica. Existe um mecanismo amadurecido de actualização de tarifas, a actualização é ponderada tendo por base vários factores, por exemplo os custos de funcionamento e a variação dos rendimentos face à última actualização, previsão das taxas de retorno, custos e rendimentos, as taxas de retorno das empresas de autocarros, os encargos e o grau de aceitabilidade dos residentes, a qualidade dos serviços, a fórmula de cálculo da percentagem da actualização das tarifas, etc. Há aumento ou redução das tarifas consoante a situação real da sociedade, com vista a equilibrar os interesses da sociedade.

O autocarro é o meio de transporte mais utilizado pela população no seu dia-a-dia, e com o crescente aumento do número de passageiros, o impacto resultante do aumento das tarifas é cada vez maior, portanto o Governo deve partir

da tomada de decisão científica para rever e aperfeiçoar as propostas de aumento. Assim sendo, proponho o seguinte:

1. O Governo deve esclarecer a sociedade sobre a necessidade do aumento das tarifas dos autocarros, o método de cálculo desse aumento, e a sua razoabilidade; para além disso, as tarifas não devem repentina e significativamente aumentadas, o seu aumento deve ser gradual e ter em conta o grau de aceitabilidade e a capacidade dos cidadãos.

2. Deve ainda definir-se um mecanismo de ajustamento gradual das tarifas dos autocarros, para haver lugar quer a aumento quer a redução das tarifas, e partir daí, tendo em conta a situação real da sociedade, distribuir racionalmente os recursos financeiros e controlar os lucros dos autocarros, equilibrando os interesses das diversas partes.

3. Deve exigir-se ainda o aumento da qualidade dos serviços de autocarros e alargar o âmbito de aplicação do plano de benefícios das tarifas dos transportes públicos, por forma a responder às exigências da sociedade. Por exemplo, em prol do rigor na concessão de apoios, pode ponderar-se conceder um subsídio às famílias em situação vulnerável que beneficiam de subsídios, aliviando-se os seus encargos com os transportes.

## **IAOD do Deputado Zheng Anting em 19.04.2018**

O futuro desenvolvimento de Macau e o bem-estar da sua população são inseparáveis de uma sociedade incorrupta. O Presidente Xi Jinping afirmou, no 19.º Congresso, que nos últimos cinco anos o trabalho de combate à corrupção foi notório. Macau, enquanto região administrativa especial, tem responsabilidade redobrada na construção de uma sociedade íntegra.

Mas o Relatório de Actividades do CCAC aponta que, dos casos criminais resolvidos pelo Comissariado no ano passado, muitos estavam relacionados com abuso de poder para fins particulares através do aproveitamento de funções, burla e condutas criminais de falsificação de documentos, bem como de burla ao erário público, praticados no âmbito dos processos instruídos pelos serviços públicos relativamente à “imigração por investimento relevante”, à concessão de subsídios e à prestação de serviços públicos, entre outros.

Mais, o caso de recrutamento de trabalhadores em regime de aquisição de serviços por parte do Instituto Cultural, em violação do regime de recrutamento centralizado e de abertura de concurso público, não só ignorou a publicação da necessidade de recrutamento de pessoal, como também levantou a suspeita de violação do regime de impedimento, com prática de nepotismo. O CCAC descobriu, ao mesmo tempo, que o Conservatório de Macau, uma subunidade do Instituto Cultural, tinha recrutado, sem autorização, dois não residentes para trabalharem como docentes na Escola de Teatro, o que é equivalente a recrutamento de trabalhadores ilegais.

A catástrofe de 23 de Agosto do ano passado, da qual resultou 10 mortos e 244 feridos, revelou que as previsões de tufão resultavam de decisões subjectivas do respectivo director de serviços. Os procedimentos não estavam sistematizados, os critérios eram diferentes, as decisões eram tomadas a seu bel-prazer e havia problemas graves tanto na gestão como nos equipamentos profissionais.

Os crimes e as infracções referidos revelam que, no Governo, tanto os dirigentes como os funcionários públicos têm falta de conhecimentos jurídicos e estão pouco consciencializados sobre a governação segundo a Lei, o que impede a construção de uma sociedade íntegra.

Deste modo, deve ser reforçada a deontologia dos funcionários públicos de nível médio e superior, bem como a sua formação sobre integridade, com vista a aumentar a consciência dos funcionários, especialmente do pessoal de direcção e chefia, sobre a incorruptibilidade. Mais, deve-se reforçar também a gestão e fiscalização, acelerando a revisão do regime de sanções disciplinares para abuso

de poder, negligência, uso da função para benefício próprio e recebimento de interesses ilegítimos. Deve-se acelerar o regime de responsabilização do pessoal de direcção e chefia, com vista à implementação efectiva do conceito de que “quem tem poder também tem dever, e que os deveres têm de ser cumpridos, caso contrário, será responsabilizado”. Na minha opinião, o regime de responsabilização não consiste no “demissão do funcionário da Função Pública” ou na “exoneração”, mas, sim, na compreensão pelo governante de que é punido quando cometer algum erro. Deste modo, o titular do cargo de direcção vai ter mais atenção para desempenhar com imparcialidade as suas funções, contribuindo assim para uma melhoria da governação e para a construção de uma sociedade íntegra.

## IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 19.04.2018

### As experiências da “cidade inteligente” de Xangai servem de exemplo para Macau

No Plano Quinquenal de Desenvolvimento da RAEM (2016-2020) e nos relatórios das LAG dos últimos anos, são referidas metas claras sobre a construção da cidade inteligente. O Governo tem vindo a promover e tem, especialmente, feito uma grande quantidade de trabalhos no sector das telecomunicações, o que merece o nosso elogio.

Mas alguns cidadãos entendem que o mais importante é a passagem para uma cidade inovadora, criando utentes inovadores, e tendo ideias inovadoras e uma inovação conjunta, entre outras características. Portanto, para construir Macau como cidade inteligente, tem de haver ideias inovadoras, para ultrapassar os obstáculos encontrados durante o seu desenvolvimento. Cite-se o exemplo da tecnologia de telecomunicações inovadora do Interior da China: desde a criação da China Tower, foram reduzidas 600,3 mil construções, o que conseguiu poupar investimentos no valor de 107,3 mil milhões de *yuans* e reduzir a ocupação de terrenos numa área de 27,7 mil acres. Após o estabelecimento da empresa Shanghai Tower, com base nos três exploradores, ou seja, China Telecom, China Mobile e China Unicom, esta empresa segue os princípios de “planeamento uniformizado, construção em conjunto, partilha de recursos e gestão planeada”, e depende do apoio dado pelo Governo, utilizando um novo modelo para evitar a repetição de construções. Isto também vai contribuir para otimizar a distribuição de recursos dos operadores e resolver problemas na cobertura das telecomunicações, logo, os níveis dos serviços do sector de telecomunicações daquela cidade vão aumentando, o que pode trazer benefícios para a população e ajudar Xangai a construir-se como “cidade inteligente”. Mais, a nova zona de Hengqin em Zhuhai, nossa vizinha, também já começou a utilizar as torres de telecomunicações, portanto, o desenvolvimento bem-sucedido da China Tower no Interior da China é uma experiência que Macau deve mesmo tomar como referência.

Em Macau, os serviços respectivos continuam lentos, com tarifas elevadas e sinal fraco, entre outros problemas. Por exemplo, ao passar pela ponte de carro, as redes caem sempre ou não há sinal. Tudo isto demonstra que esses serviços em Macau continuam com deficiências e necessitam mesmo da atenção do Governo para encontrar soluções. Por isso, segundo sugestões dos cidadãos, o Governo da RAEM pode tomar o exemplo bem-sucedido da China Tower como referência, isto é, estudar com a experiência do Interior da China para construir tais torres em Macau, no sentido de resolver os problemas existentes nos serviços de telecomunicações, aumentando os respectivos níveis e concretizando a “cidade inteligente” em Macau, o que vai permitir à sua população e aos turistas uma vida conveniente.

## IAOD da Deputada Lei Cheng I em 19.04.2018

O direito ao gozo de férias é um poder essencial que a lei de trabalho confere aos trabalhadores, para assegurar que estes tenham tempo suficiente para descansar, recuperar a energia e conviver com os familiares. Trata-se de um carinho para as famílias. O regime de férias da actual Lei das relações de trabalho não sofreu melhoramentos desde há vários anos, e os dias de férias são poucos. Mais, como a lei não define expressamente a forma de tratamento da sobreposição do dia de descanso semanal com o dia de feriado obrigatório, caso isso aconteça, os trabalhadores perdem dias de férias, portanto, esta lacuna prejudica directamente o seu direito ao descanso.

Mais, Macau ainda não criou a licença de paternidade, por isso, a garantia é menor do que nas regiões vizinhas e não acompanha o desenvolvimento social. Portanto, a revisão da lei para criar a licença de paternidade e o regime de compensação tem, desde há muito, fundamentos suficientes, sendo uma reivindicação forte da sociedade, que já chegou a um consenso sobre o assunto. Mas a sua discussão demora há anos, e ainda não se viu uma data para concretização.

Já no relatório para 2006 o Governo anunciou a revisão e optimização da Lei das relações de trabalho, nomeadamente, a prioridade na criação da licença de paternidade e do regime de compensação. Mas só em Setembro do ano passado é que o Governo avançou com a consulta pública. Este alegou que ia tentar concluir e divulgar o relatório final da consulta no final do ano transacto, mas, afirmou, há dias, que devido a muitas opiniões recolhidas, a data de divulgação ia ser adiada para Maio deste ano. Afinal, decorridos mais de dois anos, a chamada “prioridade” ainda não conseguiu entrar em processo legislativo.

Se já são assim as propostas prioritárias, as outras não têm sequer uma data de concretização. Relativamente ao aperfeiçoamento das disposições na segurança e saúde ocupacional na construção civil, e ao reforço da regulamentação do problema das subempregadas neste sector, na segunda metade de 2015, as autoridades apresentaram ao Conselho Permanente de Concertação Social o texto de alteração da lei, e recolheram as opiniões das partes laboral e patronal, mas não se verificou grande avanço nos últimos 2 anos. Quanto ao problema dos turistas passarem a TNR, que tem incomodado a sociedade, as autoridades prometeram estudar a repressão deste caos, afirmando que iam determinar um projecto definitivo em finais de 2016 e concluir o respectivo texto da proposta de lei, mas passou-se mais de um ano e o projecto continua na fase de discussão. Em 2012, o Governo criou um grupo de trabalho interserviços para combater o trabalho ilegal, mas depois não lançou nenhuma medida nova nem aumentou as sanções, e a revisão da lei foi pedra atirada ao mar. Mais, o andamento legislativo sobre o salário mínimo universal deixa a desejar, e o

Governo não actualizou, como a lei manda, o montante de indemnização para acidentes de trabalho. Este tipo de arrastamento é mesmo lamentável.

É de sublinhar que o aperfeiçoamento da lei laboral favorece a protecção dos trabalhadores, evita casos de exploração e violação dos direitos, diminui a disparidade social, e garante a regulação e o desenvolvimento saudável do sector. Tudo isto em prol da estabilidade social e do objectivo de construir e partilhar em conjunto. Quanto ao trabalho legislativo, sobretudo relativamente aos projectos com consenso e necessidade na sociedade, o Governo tem de assumir a responsabilidade de promover activamente a sua concretização. Reitero o meu pedido para que o Governo cumpra a promessa e aperfeiçoe, quanto antes, o referido conjunto de regimes. Por exemplo, deve dar prioridade à legislação sobre a compensação em caso de coincidência de dias de férias e à licença de paternidade, garantindo uma data de concretização. Isto para responder às solicitações dos Deputados, dar uma protecção mais razoável e completa, e evitar a descredibilização do Governo e o descontentamento da sociedade devido ao incumprimento das promessas por parte do Governo.

## IAOD do Deputado Leong Sun lok em 19.04.2018

As tarifas dos autocarros vão aumentar neste sábado. No pagamento em dinheiro, a tarifa é de 6 patacas, independentemente do itinerário, e, se for paga com cartão electrónico, é de 3 patacas. A tarifa dos itinerários com a letra “X” vai passar para 4 patacas, sendo mantida a correspondência gratuita entre os itinerários. No reajustamento de algumas tarifas, as autoridades competentes aceitaram as opiniões da sociedade, designadamente na isenção para idosos e deficientes, mas existe ainda espaço para melhoria no processo de implementação das novas tarifas, para a população poder compreender melhor e apoiar essa medida, acabando com o seu descontentamento.

Espero que, depois desse reajustamento, as autoridades tenham uma atitude mais activa no planeamento sobre transporte colectivo e encontrem mais formas ecológicas para facilitar as deslocações da população, melhorando os itinerários e alargando a cobertura das diferentes paragens. Mais, nas horas de ponta, deve ser aumentada a frequência dos autocarros, e nas zonas urbanas da Taipa e de Coloane deve-se criar terminais de autocarros.

A meu ver, o subsídio para as tarifas de autocarros constitui uma medida para beneficiar a população, sendo também uma política fundamental para promover a primazia do transporte público. Assim, as despesas com esse subsídio devem ser consideradas como uma rubrica autónoma das despesas. Essas despesas devem ser ajustadas em conformidade com a política governativa em prol da população, e calculadas segundo a comparticipação baseada no número e no volume total de passageiros transportados anualmente e, ainda, de acordo com a situação de operação das concessionárias.

Os contratos de exploração de cinco conjuntos de carreiras de autocarros pelas três companhias concessionárias vão terminar em Julho deste ano. As autoridades competentes devem aproveitar a oportunidade de celebração de novos contratos para definir um mecanismo razoável de actualização das tarifas e proceder a uma revisão global do actual modelo “residual” adoptado pelo Governo. Devem ainda analisar a viabilidade da criação de um novo regime de incentivos, para que as concessionárias reforcem de forma contínua a sua competitividade e melhorem a qualidade dos serviços prestados, bem como introduzir um mecanismo de avaliação e de premiação e sanção, e aumentar a transparência da situação financeira das concessionárias, para que o público possa fiscalizá-las.

Neste ano, registaram-se vários graves acidentes de autocarros, levando a população a preocupar-se com a consciencialização da segurança por parte dos seus condutores e a gestão desse pessoal pelas concessionárias. As autoridades competentes devem promover junto das concessionárias a criação de regimes

próprios para a formação contínua dos condutores, e de premiação e sanção, a fim de reforçar o profissionalismo desse pessoal. Quanto à exploração, gestão e fiscalização, proponho ao Governo que inclua orientações claras nos novos contratos, relativas à definição de padrões de segurança e do horário básico de descanso dos condutores, ao melhoramento das instalações de descanso nos terminais e à auscultação periódica das opiniões e sugestões dos condutores sobre os eventuais pontos negros de tráfego. A sensibilização sobre a segurança rodoviária e a divulgação das regras que os passageiros devem cumprir vão contribuir para a elevação da qualidade dos serviços dos autocarros e o reforço da segurança.

## **IAOD do Deputado Lam Lon Wai em 19.04.2018**

### **Fiscalizar a importação e gerir os trabalhadores não residentes, com vista à prevalência dos residentes no acesso ao emprego**

Nos últimos anos, a taxa de desemprego em Macau manteve-se num nível baixo, contudo, nos últimos 2 a 3 anos, muitos trabalhadores da construção civil tiveram de ir à procura de emprego a seguir ao ano novo lunar, o que os deixou muito preocupados com a sua vida. E esta situação já começa a ser vulgar! No entanto, podemos reparar que existem muitos trabalhadores não residentes no sector, e que quando a Administração fiscaliza os estaleiros, encontra trabalhadores ilegais. Perante isto, os residentes não sabem quais são as medidas que a Administração vai tomar para apoiar os trabalhadores locais. São as leis que estão obsoletas ou será que é um problema dos procedimentos administrativos? Ou será que as sanções são leves e, por isso, os infractores arriscam e infringem as leis? A Administração deve analisar este assunto.

Após o Retorno, o Governo implementou várias medidas para apoiar os trabalhadores locais deste sector a encontrar emprego, contudo, quando a Administração vê que essas medidas estão a dar resultados, param-nas, portanto, não são medidas de longo prazo. Assim sendo, com vista à prevalência dos residentes no acesso ao emprego, é muito importante que existam medidas de fiscalização da importação de mão-de-obra, da gestão e da saída dos trabalhadores não residentes.

Com a conclusão sucessiva da construção de parte das instalações das empresas de jogo de grande dimensão e dos edifícios habitacionais, o sector da construção civil entrou já num período de regularização, e não são poucos os trabalhadores locais que se encontram no desemprego há vários meses. Segundo os dados estatísticos, em Janeiro de 2018, os trabalhadores não residentes eram 30 133, e olhando para os dados anteriores, desde Setembro de 2017 que esse número se mantém em cerca de 30 000. A Administração salienta constantemente a garantia dos interesses e direitos dos trabalhadores locais e insiste que os não residentes só complementam as insuficiências de locais, mas o número de não residentes mantém-se e os locais estão no desemprego. Para garantir o emprego dos trabalhadores locais, como é que se concretiza o regresso dos não residentes, nomeadamente os do sector da construção civil? Espero que a Administração enfrente a questão, promova o emprego dos locais neste sector, e defina bem as medidas de apoio ao emprego, para evitar o desemprego dos trabalhadores locais.

## **IAOD do Deputado Lei Chan U em 19.04.2018**

Com a mudança dos tempos e as transformações sociais, especialmente com o acentuar da globalização, as festividades tradicionais sujeitam-se a fortes embates de cultura importada. Para alguns residentes, especialmente para os jovens, essas festividades perdem as suas cores e são esquecidas. As festividades tradicionais afastam-se assim cada vez mais da vida dos residentes e correm o risco de desaparecerem. Isto reflecte que há falta de divulgação e de consciência para a sua transmissão, o que significa que alguns residentes não se identificam com a cultura tradicional chinesa.

As festividades tradicionais têm um peso relevante na cultura tradicional chinesa, aliás, são expressão das memórias culturais singulares do povo chinês, com valor espiritual característico, reflectindo a forma de raciocínio, e a capacidade de imaginação e de inteligência, enquanto riquezas espirituais do património cultural. O Presidente, Xi Jinping, salientou por várias vezes a importância da cultura tradicional, dizendo que “os pensamentos, os conceitos e as normas éticas existentes na excelente cultura tradicional chinesa, tanto no passado como no presente, têm sempre um valor insubstituível”.

Com vista a proteger as festividades tradicionais, o Interior da China aditou à Lista do Património Cultural Imaterial do País as principais festividades, a saber, o Ano Novo Lunar, o 15.º dia após o Ano Novo Lunar, o Cheng Ming, o Tung Ng, o 7.º dia do 7.º mês do calendário lunar, o Chong Chao, o Chong Yeong e o solstício de Inverno. Destas, a festividade do Tung Ng foi aditada à Lista do Património Cultural Imaterial da Humanidade da UNESCO.

Mas o aditamento destas festividades tradicionais à referida lista nem sempre consegue garantir a sua continuidade, por isso, sou de opinião que para proteger estas festividades o mais importante é passar o respectivo sentimento para a próxima geração. As festividades tradicionais têm uma base social ampla, passando de geração em geração, mas também é preciso que o Governo lhes dê a devida importância e efectue a sua promoção. O Governo deve promover estas festividades de várias formas, para a população ser mais participativa e conseguir sentir a essência e a afirmação da sua cultura, servindo para a população sentir orgulho cultural.

Um festival tradicional não é simplesmente um dia que merece ser comemorado, mas, sim, uma forma de manifestação da cultura, a qual abrange uma série de cerimónias, actividades de sacrifício, de confraternização, gastronomia, etc., e, se estas cerimónias e actividades faltarem, então o festival tradicional talvez seja apenas um dia normal de feriado. Assim, na futura revisão da lei laboral, deve ser introduzido um regime para permitir optar em relação aos

feriados obrigatórios, ou seja, permitir que as partes patronal e laboral, através de um acordo, escolham três dias dos feriados obrigatórios para serem gozados noutros feriados públicos, a fim de evitar a perda do sentido dos festivais tradicionais e da ligação entre o festival e a cultura do mesmo, o que faz com o festival tradicional careça de conotação cultural. Espero que o Governo não se esqueça da importância da conotação e herança culturais, para que os festivais voltem à sua intenção tradicional.

## IAOD da Deputada Lam lok Fong em 18.04.2018

O Governo apresentou, recentemente, uma proposta de lei para a criação de um instituto municipal sem poder político que suscitou um debate aceso durante a sua apreciação na Assembleia Legislativa e atraiu as atenções. De facto, já durante a auscultação do Governo tinham surgido muitas vozes a defender a possibilidade do recurso a eleições democráticas para a escolha dos membros do conselho de administração e do conselho consultivo. O Governo acabou por alegar que a eleição democrática contraria o conceito “sem poder político” mencionado na Lei Básica, e que por esta razão tinha decidido não adoptar esse método para a escolha dos referidos membros.

Presumo de boa-fé que a intenção do Governo é respeitar as exigências da Lei Básica, e não recusar o aumento da participação democrática nos assuntos públicos. Durante a apreciação na generalidade, propus um método de autoproposta para a entrada no Conselho Consultivo do Instituto para os Assuntos Municipais, permitindo a selecção de talentos através de um mecanismo público e transparente, com vista à diversificação de opiniões no seio daquele conselho, e na altura, a secretária Sónia Chan afirmou que acolhia essa ideia e remeteu a discussão sobre o referido mecanismo para a discussão na especialidade na comissão da AL.

De acordo com os dados do website do portal do Governo, existem em Macau 44 órgãos consultivos. Se o Governo pretende tornar o mecanismo de consulta mais diversificado, então, o mecanismo de autoproposta não deve ser limitado ao IAM, deve ser estendido aos diversos conselhos consultivos. A selecção pública e a autoproposta podem aumentar a diversidade das opiniões nos órgãos consultivos e resolver também o problema do monopólio político, que já é criticado há muito tempo, abrindo mais vias para os jovens interessados e profissionais participarem nos assuntos públicos e na política. Sugiro ao Governo que adopte o mecanismo de autoproposta para os membros do conselho consultivo do IAM e que o estenda, no sentido de promover a participação democrática de forma ordenada.

Em Hong Kong, que é também uma Região Administrativa Especial, depois de Carrie Lam ter assumido o cargo de Chefe do Executivo, foi lançado, em finais do ano passado, o “Pilot Member Self-recommendation Scheme for Youth”. Os resultados foram eficazes, em Junho vai ser alargado o seu âmbito de aplicação, transformando-o num plano regular, vai aumentar o número de comissões onde os jovens podem apresentar os seus pedidos, e foi definido, como objectivo, recrutar mais de 400 jovens para integrarem organismos consultivos do governo até ao final do mandato deste governo. Desde o planeamento à concretização, passando pela definição de objectivos, o processo foi claro e preciso, acabando por

alimentar as expectativas a população.

O Governo de Hong Kong conseguiu, em menos de um ano, concretizar o mecanismo de auto-recomendação, e está a estudar o alargamento do seu âmbito, então é de acreditar que esse mecanismo não seja muito complexo. Por isso, quero aproveitar a presente intervenção e sugerir ao Governo que tome como referência a experiência de HK e crie, durante o seu mandato, um mecanismo de auto-recomendação para os membros dos órgãos consultivos do governo, reservando quotas para permitir a participação de mais jovens ou profissionais com perfil independente nos assuntos públicos e aumentar gradualmente a democracia na vida pública.

# 高天賜 議員辦事處

## GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ PEREIRA COUTINHO

### INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA

No Plenário do dia 17 do corrente aquando da sessão de perguntas e respostas perguntei ao Chefe do Executivo se seria justo responsabilizar e punir uma única pessoa pela passagem do Tufão Hato e para mim mais transparecendo um caso de “bode expiatório” ou seja “um paga por todos”.

Recordei ao Chefe do Executivo que já em 2016 havia alertado a Secretária para a Administração e Justiça e o Secretário para as Obras Públicas e Transportes da existência de graves problemas internos no âmbito da gestão interna e existência de equipamentos avariados nos SMGM. Na altura (2016) alguns trabalhadores ainda tiveram a coragem de denunciar estes problemas junto do CCAC e alguns meios de comunicação social. Contudo nenhum dos citados titulares dos principais cargos se interessaram pelas queixas demonstrando negligência grosseira por omissão na actuação quando têm tutela directa e indirecta dos SMGM.

O Chefe do Executivo respondeu que neste momento inexistem um sistema de punições aos titulares dos principais cargos públicos. Ou seja, desde 2009 até a presente data, se um Secretário viola qualquer um dos deveres e obrigações constantes do Estatuto dos Titulares dos Principais Cargos e suas Regras de Conduta não podem ser-lhes assacadas responsabilidades. E o Governo desde 2009 até agora (2018) nada fez para corrigir o sistema. O Chefe do Executivo prometeu rever o actual sistema mas não existe uma data para a sua implementação. Muito provavelmente teremos de esperar que esta “batata quente” seja resolvida já pelo novo Chefe do Executivo que tomará posse do cargo em 2019.

Senhor Presidente e Caros Colegas, o exemplo vem de cima para baixo e não se baixo para cima. A impunidade disciplinar deve acabar de imediato e o Governo deve colmatar com urgência estas lacunas porque senão que moral têm o Chefe do Executivo e os Secretários de punir directores de serviços e outros funcionários se eles próprios cometem ilegalidades e irregularidades disciplinares e são imunes porque não existe um sistema de responsabilização e punição aos titulares dos principais cargos públicos. Mas uma coisa estou certo. Sempre existiu responsabilidades políticas aplicáveis aos titulares dos principais cargos públicos e lamentamos que nem esta responsabilidade foi assacada a nenhum deles pela passagem do Tufão Hato que ceifou 10 vidas humanas e graves danos materiais aos proprietários das viaturas particulares e residentes em moradias do rés do

# 高天賜 議員辦事處

GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ PEREIRA COUTINHO

---

chão que até hoje nem dez avós foram compensados.

Muito Obrigado

**O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau  
aos 19 de Abril de 2018**

**José Pereira Coutinho**

## IAOD da Deputada Chan Hong em 19.04.2018

### **Há que legislar para a cobrança de taxas sobre sacos de plástico, para impulsionar a redução do plástico a partir das fontes**

A protecção ambiental é uma tendência mundial e cada um de nós tem a responsabilidade de reduzir o uso de plástico. Em muitas regiões foi implementada uma série de políticas de protecção ambiental com efeitos satisfatórios. Para controlar a quantidade do seu uso, a cobrança de taxas sobre sacos de plástico contribui para uma redução a partir das fontes. Nos últimos anos, a quantidade do uso de sacos de plástico em Macau foi gigantesca, e a maioria dos residentes continua habituada a pedir sacos de plástico nas compras, e os lojistas, habituados à sua distribuição gratuita. Desde 2013, as autoridades organizaram, em colaboração com diversas associações civis, a actividade intitulada “Reduzir o uso de sacos de plástico poderá dar prémios”, para a população estar consciencializada sobre a protecção ambiental, a par de surtir o efeito de divulgação. Mas a mera dependência de acções de divulgação e sensibilização não é suficiente, devendo-se recorrer ainda à legislação para o efeito.

A cobrança de uma taxa sobre os sacos de plástico é um tema que tem vindo a ser discutido há algum tempo. Já no início de 2016, o Governo procedeu a uma consulta pública sobre o texto relativo à implementação do regime de restrição do uso de sacos de plástico nas compras, prevendo as normas relativas a vários aspectos e a introdução de medidas de fiscalização. As opiniões recolhidas já foram analisadas, e a conclusão foi de que há consenso social na sua materialização. Mas na prática há que ser mais expedito e mais ajustado à realidade para se atingir os efeitos previstos. Nas LAG de 2018, afirma-se que vão prosseguir os trabalhos de produção legislativa sobre o regime de restrição do uso de sacos de plástico, sob a forma de regulamento administrativo, e promover junto dos cidadãos essa prática, enquanto acções preparatórias para a sua execução e divulgação. Prevê-se a sua conclusão em 2019. Mas, desde a conclusão da consulta, foram raras as informações sobre o ponto de situação dos trabalhos de produção. A sociedade não conhece as matérias a serem consagradas e o seu andamento, o que não é benéfico para a execução e divulgação dessa política, e geram-se dúvidas sobre se esse regulamento administrativo vai ser mesmo concluído em 2019.

Solicito à Administração que divulgue, o mais rápido possível, o ponto de situação do processo legislativo sobre a cobrança dos sacos de plástico, controlando assim o uso deste material, e defina um objectivo para a diminuição do uso de plásticos, finalizando o processo legislativo em 2019, só que, agora, é necessário reforçar os trabalhos de sensibilização. De acordo com as experiências do exterior, no início da aplicação desta medida, o uso deste tipo de material irá diminuir drasticamente, mas, após certo tempo, as pessoas

acostumam-se e o número voltará a aumentar, bem como o uso de sacos de papel com materiais plásticos e de polipropileno não tecido. A Administração deve continuar a reforçar os trabalhos de sensibilização de protecção do ambiente, para as pessoas usarem menos sacos de plástico, diminuindo o uso do plástico na fonte. Mais, a Administração deve ainda efectuar um plano para a fiscalização da futura aplicação da cobrança de sacos de plástico, com medidas sancionatórias, e tudo isto vai elevar a força da aplicação e a eficácia do futuro diploma.

## IAOD do Deputado Wu Chou Kit em 19.04.2018

### Como se deve promover a formação dos técnicos da construção civil

Em primeiro lugar, queria agradecer ao Sr. Chefe do Executivo o reconhecimento e apoio manifestado em relação à pergunta que coloquei, há dias, sobre a formação de técnicos da construção civil. O Chefe do Executivo reconhece a falta de quadros técnico-profissionais nesse sector, o que afecta o desenvolvimento económico global de Macau. Tal como o próprio afirmou, a resolução disso não depende apenas do Governo, há que contar também com a forte participação dos operadores do sector.

Para atrair e formar talentos técnicos locais, há que preencher dois requisitos: (1) Ambiente e incentivos; (2) Políticas permanentes e de longo prazo. Já referi as ideias apresentadas pela Associação Geral dos Operários de Construção Civil de Macau, e uma delas é o planeamento de recursos humanos a médio e longo prazo, para permitir a junção de ideias e opiniões e a definição duma política de salvaguarda do equilíbrio dos interesses de todas as partes, tendo em conta as necessidades do desenvolvimento social. Isto vai contribuir para os jovens ficarem a par do futuro do sector da construção civil e poderem optar por este, beneficiando o desenvolvimento equilibrado da sociedade.

É de referir que os operadores do sector de construção civil estão divididos em três grupos: engenheiros, pessoal especializado e pessoal não especializado. Duma forma simples, o pessoal especializado tem capacidade e experiência profissional, consegue perceber as plantas dos engenheiros e as exigências técnicas, bem como pode assegurar trabalho técnico mais exigente.

Em Macau há sempre falta de pessoal técnico não especializado na construção civil, portanto a política de importação de mão-de-obra pode aliviar as dificuldades das empresas, os engenheiros de Macau já têm credenciação profissional e formação, e algumas obras exigem o apoio de pessoal técnico especializado, por exemplo, chamamos pessoal técnico especializado aos técnicos que exercem funções entre os engenheiros e os técnicos não especializados, que seguem as exigências para a execução das obras tendo em conta as plantas e os projectos, pois estes técnicos sabem interpretar as plantas e conhecem os procedimentos e as técnicas. O sector da construção civil debate-se com a falta destes técnicos, e o melhor seria que fossem os locais a assumir essas funções.

No ocidente, nos países da Europa como por exemplo a Alemanha, o salário de um técnico não é inferior ao de um engenheiro, e o seu estatuto é reconhecido pela sociedade. Em Macau, a título de exemplo, veja-se as obras de

electromecânica: Macau desenvolve-se rumo a cidade inteligente, e a maior parte dos equipamentos são electrónicos, portanto a montagem, a composição, configuração, circuitos etc. não podem ser assegurados por qualquer um. Essas tarefas devem ser asseguradas por técnicos experientes da área da engenharia e não por engenheiros, visto que a eficácia é maior. Isto porque os engenheiros elaboram e orientam, e a sua experiência de manipulação é relativamente mais baixa.

Face ao exposto, e atendendo à grande importância dada pelo Governo aos talentos dessa área, apresento as seguintes sugestões:

1. Sugere-se que as instituições de ensino organizem, consoante as necessidades do desenvolvimento de Macau, cursos práticos de técnicas de engenharia, para que as novas gerações tenham meios para as aprender e aplicar. Por exemplo, em Hong Kong e Taiwan criou-se uma acreditação para essas técnicas, e é preciso tê-la para aceder a um emprego, com vista a que as empresas dêem a devida importância aos técnicos e que estes sejam respeitados pela sociedade. Pode haver preocupações com a falta de alunos quando se iniciam estes cursos e com o futuro incerto do sector, no entanto, acredito que se o Governo lançar políticas para incentivar as empresas a recrutarem técnicos locais, os técnicos formados naqueles cursos vão ter um futuro melhor do que noutros sectores, pois o facto de Macau necessitar de se desenvolver rumo a cidade criativa e inteligente, a sua integração na Grande Baía e a política “Uma Faixa, Uma Rota” justificam a procura de técnicos da construção civil.

2. Em Macau têm faltado desde sempre técnicos em engenharia, portanto, os respectivos serviços públicos, as empresas e as associações desta área profissional devem cooperar. Neste momento, propõe-se o financiamento às empresas de engenharia e às associações profissionais desta área para darem formação aos técnicos em engenharia civil, e lhes oferecerem oportunidades de estágio e de participação em diversos projectos de grande envergadura. A organização conjunta de cursos sobre técnicas de execução de obras, a melhoria do ambiente de segurança e da imagem do sector da construção civil podem contribuir para atrair mais jovens, e permitir que os pais deixem os seus filhos seguir este rumo de desenvolvimento.

## **IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 19.04.2018**

O Governo afirmou várias vezes que o reconhecimento mútuo de cartas de condução entre Macau e o Interior da China não tinha um prazo para implementação. Além disso, as opiniões da sociedade divergem quanto a este assunto. Mas, no dia 16 de Abril, o Governo anunciou, surpreendentemente, que o Chefe do Executivo tinha delegado num Secretário os poderes para celebrar o acordo com o Interior da China sobre a matéria! Governar assim é ignorar as opiniões da população e caminhar na direcção errada na cooperação regional.

Com o reconhecimento mútuo, a procura latente, que é enorme, alimentará o aumento da oferta de carros de aluguer, o que vai agravar o trânsito já sobrecarregado e permitir que dezenas de milhares de trabalhadores não residentes se tornem motoristas não devidamente autorizados, prejudicando a empregabilidade dos residentes! Assim, a proposta de reconhecimento deve ser imediatamente travada e voltar a ser analisada, bem como submetida a consulta pública.

Na cooperação com o Interior da China em cumprimento das políticas nacionais, incluindo a participação na construção da Grande Baía, o Governo da RAEM tem a obrigação de reflectir fielmente as características reais de Macau, e de apresentá-las de forma adequada ao Governo Central e aos parceiros de cooperação, a fim de potenciar efectivamente as vantagens dos diversos locais e maximizar a eficiência da complementaridade, em vez de procurar cegamente uma homogeneização.

O Governo deve justificar ao Governo Central e aos parceiros de cooperação que, na escala da Grande Baía, Macau é o local mais pequeno e com o trânsito rodoviário mais sobrecarregado. Por isso, é necessário encorajar os turistas a optar pelo transporte público ou a andar a pé, para garantir o desenvolvimento sustentável do centro de turismo e lazer. O Governo deve propor uma medida de complementaridade quanto às vantagens, permitindo que os residentes de Macau, que são muito poucos, obtenham a carta de condução dos locais da Grande Baía e de todo o Interior da China, e que Macau se concentre na optimização das infra-estruturas de transporte colectivo e de mobilidade pedonal para facilitar as deslocações dos turistas.

## **IAOD do Deputado Au Kam San em 19.04.2018**

### **Parar o cavalo, que está já à beira do precipício, revogar a delegação e avançar com a consulta pública**

São várias as opiniões sobre a intenção do Governo, de assinar com o Interior da China um acordo para reconhecimento mútuo das cartas de condução. A maior parte da população ficou espantada com a proposta de os residentes da China poderem conduzir em Macau desde que tenham permanência autorizada em Macau, e ficou preocupada com a possibilidade de os motoristas ilegais passarem a ser mais frequentes, com a pressão de mais condutores e as vias de Macau não conseguirem aguentar, e ainda com o impacto para o trânsito dos hábitos de condução diferentes dos portadores de carta de condução da China.

Na sessão de perguntas e respostas de há dias, o Chefe do Executivo respondeu ao Ng Kuok Cheong, começando por afirmar que “o País apoia expressamente a integração de Hong Kong e Macau no desenvolvimento nacional”. O termo “apoia” é, sem dúvida, uma ordem para as duas regiões administrativas concretizarem essa integração, e demonstra que as recentes afirmações dos diversos governantes são apenas um pretexto. Dizem que o reconhecimento das cartas de condução é para facilitar o desenvolvimento da população de Macau no Interior da China, mas isso é, fundamentalmente, uma missão política que o Estado incumbiu ao Governo da RAEM. O Chefe do Executivo tem de cumprir as missões políticas nacionais, isso é compreensível, mas tem a responsabilidade de informar o Governo Central das especificidades e limitações locais. Macau é uma cidade pequena de apenas 30 e tal quilómetros quadrados, que não vai conseguir aguentar a pressão da condução nas suas vias de muitos portadores da carta de condução da China. O elevado número de veículos é a origem dos problemas do trânsito, e ao longo destes anos, o Governo tem defendido a primazia dos transportes públicos e tem tentado reduzir o aumento de veículos particulares, ora, o reconhecimento das cartas de condução vai certamente contrariar estas políticas. Então, o Chefe do Executivo deve informar oportunamente o Estado acerca da situação real, para assegurar os interesses de Macau. Só assim é que se pode dizer que é responsável. Caso contrário, como é que se concretiza o lema Macau governada pelas suas gentes?

O Chefe do Executivo não cumpriu o seu dever de transmitir às autoridades centrais a situação real de Macau, e delegou apressadamente no Secretário da tutela o poder para assinar o acordo de reconhecimento mútuo das cartas de condução. Esta atitude tem a ver com o seu carácter, não sabe dizer “não” às autoridades centrais, e às informações enganosas dos departamentos responsáveis pelo trânsito rodoviário e segurança pública. Na conferência de imprensa realizada pelos dois departamentos, afirmou-se que se tratava apenas do reconhecimento da qualificação, que isso não significava que os condutores do

Interior da China iam poder entrar directamente em Macau conduzindo o seu carro, portanto, não iam aumentar nem o número de veículos nem a pressão do trânsito, e que segundo se previa, não iria ser grande a procura de visitantes do Interior da China depois desse reconhecimento. Então, se não há procura, qual é a necessidade desse reconhecimento? Em Macau, é difícil apanhar autocarro ou táxi, e não há transportes colectivos. Se é possível conduzir em Macau apenas com a carta de condução da China reconhecida, acredita-se que muitos turistas de visto individual vão alugar carro para as suas deslocações em Macau. Como referiu a Direcção dos Serviços de Turismo (DST), espera-se que o reconhecimento das cartas de condução possa atrair mais turistas a conduzir em Macau. Isto demonstra que não é por os departamentos de trânsito rodoviário e de segurança pública afirmarem que não haverá mais carros que isso não vai acontecer. O reconhecimento da carta de condução não significa que as pessoas vão conduzir e entrar directamente em Macau, mas estão habilitados a fazê-lo, o que vai estimular o desenvolvimento do sector de aluguer de carros. Os responsáveis dos referidos dois departamentos públicos afirmam que, neste momento, existem apenas 120 automóveis de aluguer no mercado e, por isso, mesmo que todos esses automóveis circulassem, o tráfego não ia aumentar. Trata-se de uma lógica burocrática, pois não compreendem que a oferta aumenta quando há mercado. O serviço de aluguer de carros não é exclusivo, e não há limitações à entrada nesse mercado, portanto, podem ser criadas novas empresas, se houver negócio, e as existentes vão alargar as suas actividades, por isso, pode vir a registar-se em pouco tempo um surto no número de veículos. E ficar sentado no gabinete não permite fazer previsões sobre este fenómeno. Fazer previsões numa situação com condicionamentos em relação a um futuro incondicionado revela falta de conhecimentos e irresponsabilidade. É pena que o Chefe do Executivo tenha acreditado nessas ilusões e seguido os autores, pensando que se tratava de opiniões valiosas. É, de facto, lamentável!

O Governo tem realçado que as tomadas de decisão importantes devem reunir consenso social. O reconhecimento mútuo das cartas de condução é uma decisão muito importante para o bem-estar de todos os residentes e para a segurança rodoviária, portanto, não se deve apenas ouvir o Conselho Consultivo do Trânsito, mas sim realizar consultas públicas, em prol do consenso social, e a partir daí decidir sobre a celebração do acordo. Sem consulta pública, consenso social, nem calendarização, não se deve delegar, de forma apressada, o poder para a celebração do acordo ao Secretário Raimundo do Rosário. O Chefe do Executivo deve com determinação cancelar de imediato essa delegação e avançar com uma consulta pública, em prol do consenso social, e só depois é que deve tomar uma decisão.

## IAOD do Deputado Chan lek Lap em 19.04.2018

A “segurança dos pacientes” é um objectivo do trabalho de todos os médicos e uma meta inalterável na sua carreira profissional. Sabemos que a formação dos médicos exige um sistema mais rigoroso do que nos outros sectores. Os diversos tipos de treino e a experiência acumulada são algo que falta às pessoas que nunca trabalharam na área da saúde. Por exemplo, quem quer fazer negócios não precisa de ser licenciado em comércio, e pode gerir bem os seus negócios desde que tenha uma mentalidade flexível; para trabalhar na criação cultural, também não é necessária formação, porque quem tem jeito para isso não precisa de fazer exame para credenciação e pode obter um emprego nesta área. Mas a situação já é diferente para quem quer ser médico. No início, tem de passar o exame de admissão de uma academia de medicina e, depois de receber alguns anos de formação, pode obter o diploma, mas isso só significa que já aprendeu as coisas básicas que deve saber. Para se ser médico e poder trabalhar de forma independente, são precisos alguns anos para a acumulação de experiência, e é ainda necessário que os médicos experientes transmitam conhecimentos, evitando, assim, diagnósticos errados ou erros médicos. Portanto, temos de ter um plano de formação completa para os médicos com menos de cinco anos de experiência, e criar um regime para os médicos com experiência terem tempo suficiente para dar orientação clínica e para os novos médicos terem a oportunidade de acumular experiência clínica com a prática de trabalho e a troca de opiniões, a fim de poderem prestar melhores cuidados de saúde à população no futuro. Assim, temos de dar importância à qualidade dos serviços prestados pelos médicos recém-recrutados, que são novos, e não lhes darmos muita pressão só por causa da concentração no número de doentes, pois a formação de talentos necessita de tempo e não pode ser concretizada de um dia para o outro.

Macau tem sete centros de saúde e dois postos de saúde. Em meados deste ano, vai entrar em funcionamento o Centro de Saúde da Ilha Verde, que é o maior e com serviços mais completos. Segundo dados estatísticos, entre 2012 e 2016, o número de utentes dos centros de saúde aumentou de 561 mil para 767 mil, isto é, um aumento de cerca de 40 por cento. Entre 2014 e 2017, o Governo realizou concursos para 152 internos do internato complementar, e vários deles eram médicos experientes dos centros de saúde. Portanto, podemos prever, futuramente, uma escassez, durante algum tempo, de médicos de clínica geral nos centros de saúde. Mesmo que o Governo colmate, com rapidez, essa falta de médicos, os novos médicos necessitam de tempo para dominar e acumular experiência clínica, mas do que mais precisam é de orientação clínica dos médicos superiores ou experientes. Por isso, se os médicos recém-ingressados não tiverem três a cinco anos de formação, é difícil dominarem a manutenção da saúde e o tratamento de crianças, mulheres, grávidas, adultos e até idosos. Para prestar serviços de saúde com qualidade aos cidadãos, há que criar uma equipa médica experiente e qualificada. Nesta equipa, é necessária uma gestão humana,

isto é, os dirigentes devem conhecer e eliminar as dificuldades dos subordinados, enquanto estes devem fazer o melhor para executar as tarefas dos seus superiores e não se esquivarem das responsabilidades por terem medo dos erros e queixas. Só com o equilíbrio entre o trabalho e o descanso, e o aumento da duração das consultas, é que será possível reduzir o número destas, bem como os conflitos médicos, e resolver os problemas dos pacientes.

Os profissionais da área sabem perfeitamente que o pico de aposentação do pessoal de saúde pública vai ser nos próximos 5 anos. Assim, para além de maximizar o pessoal do sistema de cuidados de saúde primários, suprir as respectivas insuficiências e reforçar a sua formação, devemos ainda elevar o nível de qualidade dos médicos jovens, pois a qualidade é mais importante do que a quantidade. Devemos ainda aumentar a duração das consultas médicas, para que o médico consiga saber a situação do doente em pormenor, respondendo às suas questões. Devemos construir um canal de intercâmbio vertical entre médicos, para que os médicos jovens consigam aprender directamente com os mais experientes e, a partir daí, conseguir um atempado diagnóstico, e assim quem sai beneficiado é sempre o cidadão. Acredito que para haver bons cuidados médicos é necessária a colaboração de diversas partes, e que o contínuo esforços dos trabalhadores dos cuidados de saúde poderá, de certeza, satisfazer as exigências dos cidadãos. Obrigado.