



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

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Fiscalização transparente do ajustamento dos modelos de autocarro por carreira, para assegurar a satisfação das respectivas necessidades e a segurança do trânsito nos bairros comunitários antigos

Os novos contratos de concessão dos serviços de autocarros (Nota 1) estão em vigor desde o dia 1 de Janeiro do corrente ano, ou seja, há mais de três meses, e o público está muito atento a uma questão, isto é, se por causa disto, a qualidade dos serviços tem aumentado.

Nos termos contratuais, o número de passageiros mais elevado registado em 2019 é tomado como padrão para efeitos da atribuição de assistência financeira às duas empresas de autocarros. Estabelecendo uma comparação homóloga com aquele ano, se, num determinado trimestre, o número de passageiros for inferior ou equivalente a uma determinada percentagem, é então reduzida proporcionalmente a assistência financeira mensal referente ao trimestre em causa.

Antes da entrada em vigor dos referidos contratos, já se dizia na sociedade que, a fim de aumentar o número de passageiros, procurando evitar a redução da assistência financeira, as empresas de autocarros requeriam, à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), a substituição, na medida do possível, dos



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

(TRADUÇÃO)

veículos por outros de maior porte, o prolongamento dos percursos para abranger as paragens com mais passageiros e até o cancelamento dalgumas carreiras que percorrem as ruas estreitas dos bairros antigos em que só passam autocarros pequenos, e a redução das carreiras dos autocarros pequenos que circulam nos bairros antigos. Porventura, isto pode aumentar o número de passageiros nalgumas vias mais movimentadas, mas, na realidade, causou alguns efeitos adversos, em especial o sacrifício dalguns moradores dos bairros antigos. Mais, nos percursos com paragens que têm mais passageiros, é difícil apanhar autocarro, a não ser nas primeiras e últimas paragens, e, quanto à adopção, forçada, de autocarros de grande porte para circulação nos bairros antigos, foi também questionada a eventualidade de a eficiência vir a ser reduzida, para além de tal constituir um grande perigo para a segurança.

Por exemplo, em Novembro do ano passado, segundo fontes internas das empresas de autocarros, estas pretendiam passar a usar autocarros de porte médio para as carreiras 9 e 16 e deixar de passar por S. Lourenço. Apesar de a DSAT ter negado tal intenção, no dia 4 de Janeiro deste ano, as empresas de autocarros lançaram, tal como os rumores revelavam, um “plano suplente”, preparado para o caso de o “plano original” gerar controvérsia, portanto, foi aditada uma carreira 16S cujo percurso coincide basicamente com o da 16, no entanto, aquela não passa por S. Lourenço, e o autocarro foi substituído por um de porte médio; outro exemplo é a carreira 17, para a qual passaram a ser utilizados autocarros de médio porte a partir do dia 18 de Janeiro. Embora esta medida consiga distribuir passageiros nalgumas



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

(TRADUÇÃO)

vias em que o seu número é elevado, como o percurso é demasiadamente longo, o perigo é enorme quando os autocarros deste porte circulam nos bairros antigos, e os acidentes são mesmo frequentes.

A essência da questão é a seguinte: em princípio, os novos contratos de autocarros puseram fim às práticas de, em nome das concessões públicas, adquirir serviços que acabavam por criar “buracos negros” nas finanças públicas, no entanto, com o novo padrão para efeitos do cálculo da assistência financeira, o Governo continua a não dispor de mecanismos eficazes e transparentes para fiscalizar os pedidos das empresas de autocarros, de criar, alterar e cancelar carreiras, e, por conseguinte, assegurar que o público tenha um serviço de autocarros com melhor qualidade. Os passageiros só ficam informados depois da aprovação de pedidos e avisos, mas o grau de satisfação dos passageiros, no qual não estão incluídas as opiniões relativas às carreiras e à colocação das paragens, ocupa a maior proporção (40%) entre os indicadores de avaliação dos serviços previstos nos contratos.

Pelo exposto, voltando a usar do poder em matéria de fiscalização, consagrado na Lei Básica da RAEM e no Regimento da Assembleia Legislativa, interpelo o Governo da RAEM, solicitando que me seja dada, ponto por ponto, uma resposta escrita clara, objectiva e adequada, sobre o seguinte:

1. De acordo com os novos contratos, as empresas de autocarros têm de obter uma aprovação prévia da RAEM para a criação, a alteração e o cancelamento das



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

(TRADUÇÃO)

carreiras, no entanto, o processo de apreciação e aprovação das autoridades continua a ser à porta fechada, assim como os critérios respectivos. As autoridades devem tomar como referência a prática do Departamento de Transportes de Hong Kong, isto é, efectuar, anualmente, uma consulta sobre os planos relativos às carreiras de autocarros (Nota 2) e a prática das autoridades homólogas de Cantão, que tornam público o projecto de ajustamento das carreiras (Nota 3), ou seja, devem publicar, periodicamente, os pedidos das empresas de autocarros referentes à alteração das carreiras e auscultar a opinião pública, reforçando assim a comunicação entre as autoridades e os interessados nos serviços de autocarros, reduzindo os “pontos cegos” subjacentes aos pedidos e aumentando o grau de aceitação do público. Vão fazê-lo?

2. Basicamente, nos novos contratos, o indicador para efeitos do cálculo da assistência financeira a atribuir às empresas de autocarros é o número de passageiros registado por trimestre em 2019. Assim, as autoridades devem fazer bem a fiscalização e evitar que as empresas, por quererem meramente aumentar o número de passageiros, requeiram a substituição, na medida do possível, dos veículos por outros de médio porte, o prolongamento dos percursos para abranger paragens com mais passageiros, a redução das carreiras de autocarros pequenos com percurso pelos bairros antigos e até o cancelamento de algumas carreiras que percorrem as ruas estreitas dos bairros antigos em que só passam autocarros pequenos, uma situação que, eventualmente, pode acabar por sacrificar as necessidades de transporte dos moradores nos bairros antigos e a segurança do trânsito. Como é que isto vai ser feito?



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

(TRADUÇÃO)

3. De acordo com os novos contratos, os autocarros de pequeno e médio porte, não utilizados nos percursos da Ponte Nobre de Carvalho, estão obrigados a utilizar energias amigas do ambiente, a partir do momento em que sejam comercializados com dimensões idênticas ou similares às dos utilizados na RAEM. As autoridades devem, então, acelerar e incentivar as empresas de autocarros a introduzir, quanto antes, autocarros ecológicos de pequeno porte, avançados e com boas especificações, e a testá-los nos bairros antigos onde há ruas estreitas e serpenteantes e várias rampas, ao que se junta o aumento atempado da frequência das carreiras, com vista a assegurar a satisfação das necessidades dos passageiros desses bairros e a segurança rodoviária, assim como a redução dos impactos que os autocarros não ecológicos acarretam para os bairros antigos, sobretudo os notórios ruído e poluição do ar. Como é que isto vai ser feito?

Nota 1: Extracto do Contrato entre a Região Administrativa Especial de Macau e a Sociedade de Transportes Colectivos de Macau, S.A. Revisão do Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros — Secção III; e Extracto do Contrato entre a Região Administrativa Especial de Macau e a Transmac - Transportes Urbanos de Macau, S.A.R.L. Revisão do Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros — Secção I e Secção IV.

<https://images.io.gov.mo/bo/ii/2020/39/extractos-39-sup-2020.pdf>

Nota 2: Documento de consulta do Departamento de Transportes do Governo da



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

(TRADUÇÃO)

Região Administrativa Especial de Hong Kong

https://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/consultation_papers/transport_department/index.html

Nota 3: Autoridades Municipais de Transportes de Cantão – Recolha de opiniões antes do ajustamento das carreiras dos autocarros públicos

<http://jtj.gz.gov.cn/zwgg/ywgg/ggjt/gjxldzqyjzj>

7 de Abril de 2021

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,
Sou Ka Hou**