



INTERPELAÇÃO ESCRITA

Eficiência dos rádio-táxis e o estudo de viabilidade das aplicações de mobilidade urbana

O Comissariado de Auditoria (CA) divulgou, recentemente, o relatório de auditoria de resultados sobre a “Fiscalização da prestação de serviços de táxis especiais”, no qual se revela que os critérios estabelecidos para o número mínimo de veículos em operação não foram frequentemente cumpridos, sendo esta situação mais evidente nas horas de ponta. Das 15:00 às 20:00 de todo o mês de Janeiro de 2025, mais de 80% dos pedidos para os “táxis vermelhos” não foram atendidos, e ainda 90% entre as 18:00 e as 19:00. Mais, o número de veículos em operação da concessionária não cumpriu, em nenhum dos dias do mês de Janeiro, o “número mínimo de veículos em operação” exigido no contrato de concessão, e o número de horas necessárias para o cumprimento do critério em causa ficou muito aquém do mínimo previsto, especialmente nos dias 28 e 29 desse mesmo mês (véspera e primeiro dia do Ano Novo Lunar), que em nenhum período se conseguiu atingir os critérios estabelecidos.

A Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) não só não procedeu a uma fiscalização adequada, como considerou que o envelhecimento dos veículos estava a afectar a exploração e que a circulação de um determinado número de veículos “em serviço” significava que já se conseguia satisfazer as necessidades dos cidadãos durante os respectivos períodos de tempo, e por duas vezes, os referidos critérios para o “número mínimo de veículos em operação” foram reduzidos



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

(TRADUÇÃO)

no âmbito da fiscalização. O contrato define que esse número mínimo deve ter em conta o “número de alvarás de táxis emitidos”, mas os critérios foram reduzidos pela concessionária para o “número mínimo de veículos disponíveis em operação do mês em causa”, no entanto, não é isso que está previsto no contrato de concessão. Assim, com estas formas de cálculo, “o número mínimo de veículos em operação” foi reduzido em cerca de 24% em comparação com os parâmetros originais. No entanto, mesmo que fossem reduzidos os critérios do contrato, o CA verificou que os “táxis vermelhos” só durante 13 dias, em Janeiro, é que conseguiram cumprir tais critérios, portanto, está longe de atingir os 27 dias por mês previsto no contrato de concessão. Para além disso, o CA examinou a situação entre Janeiro de 2023 e Fevereiro de 2025 e verificou que nestes 25 meses, mesmo com os critérios reduzidos, estes não foram cumpridos.

O pico do número de táxis em Macau foi de 1900 veículos e, até finais de Março do corrente ano, existiam em Macau 1763 táxis (1463 normais e 300 especiais), e com o termo, em 30 de Setembro do corrente ano, dos 100 “táxis azuis”, o número de táxis vai diminuir ainda mais. No primeiro trimestre do corrente ano, Macau recebeu 9,86 milhões de visitantes, um aumento anual de 11,1%. Com o aumento do número de turistas, a procura de transportes públicos aumentou significativamente, e os residentes sentem cada vez mais dificuldades em encontrar um táxi. Para além disso, o número real de rádio-táxis não satisfaz as necessidades, por isso, quer os residentes quer os turistas precisam cada vez mais de uma aplicação de mobilidade urbana. Mais, depois de o CA ter revelado o problema dos rádio-táxis, a respectiva concessionária exigiu, de imediato, aos motoristas que cumprissem as cláusulas contratuais, ou seja, antes os táxis eram reservados com 10 minutos de antecedência,



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

(TRADUÇÃO)

mas como o contrato define a antecedência de 30 minutos, a concessionária aplicou esta medida, só que os motoristas só vão receber da concessionária um subsídio de 3 patacas por este tempo de espera. Isto resulta numa redução significativa das receitas dos motoristas, sem margem de exploração, pelo que muitos deles já se demitiram. Portanto, é previsível que a oferta de rádio-táxis seja cada vez menor e com isso será mais difícil de satisfazer as necessidades.

Segundo o referido contrato, os rádio-táxis só têm de pagar anualmente ao Governo uma taxa de seis mil patacas por cada alvará, que em oito anos é de apenas 48 mil patacas, ou seja, um valor muito mais baixo comparativamente com os 800 ou 900 mil patacas por cada licença de táxis individual, bem como é muito mais baixo comparativamente com as licenças de táxis detidas por pessoas colectivas que pagaram ao Governo entre 400 a 500 mil patacas e que também têm uma validade de oito anos. Mais, actualmente, a companhia de serviços de rádio-táxis não está a contratar motoristas para a sua empresa como era feito no início, pois actualmente, a companhia adjudica este serviço a intermediários e depois este aluga os táxis para os motoristas explorarem por si próprio os rádio-táxis; mais, o valor do aluguer não é barato e não são retribuídos benefícios aos motoristas para que eles os possam explorar com um lucro razoável. Segundo muitos taxistas, este sector não está bem regulado e por isso é difícil explorar o negócio, mas se Macau dispuser de uma plataforma de mobilidade urbana, e se houver um regulamento sobre esta matéria com vista a regular os taxistas e os veículos, então, haverá mais uma opção de emprego.

No seu primeiro relatório das LAG para o corrente ano, o Governo afirmou que vai estudar a viabilidade de criação de aplicações de mobilidade urbana, com vista a dar resposta ao desenvolvimento social e às necessidades do mercado. O Chefe do



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

(TRADUÇÃO)

Executivo afirmou que os actuais 1500 táxis não conseguem dar resposta à grande quantidade de turistas, por isso, ia proceder a um estudo sobre a necessidade de transporte dos turistas durante as semanas douradas, e que ia estudar a viabilidade de disponibilizar aplicações de mobilidade urbana.

Recentemente, o Governo Central também esteve atento a esta questão e detectou que os anteriores governos da Região Administrativa Especial de Hong Kong não tinham resolvido adequadamente a questão das aplicações de mobilidade urbana, tendo até enviado pessoal especializado e solicitado ao Governo de Hong Kong que promovesse uma reforma estrutural sob o princípio de “estar sempre no lado do povo”, com vista a dar um passo para mudar o destino e com isso promover a “legalização das aplicações de mobilidade urbana”.

Pelo exposto, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Os serviços de táxis especiais entraram sucessivamente em funcionamento entre 2017 e 2019. Independentemente do modelo de exploração, a contratação de pessoal e a qualidade dos serviços não estão a satisfizer as expectativas da sociedade. Recebi opiniões de vários taxistas após a divulgação do referido relatório de auditoria, pois a concessionária exigiu aos motoristas que a espera pelo cliente da reserva do táxi tinha de ter uma antecedência de 30 minutos em vez dos 10 minutos; mais, os motoristas são destacados de uma zona para a outra com distâncias longas, mas o tempo para ir buscar os clientes é pouco. A concessionária em causa não retribui, de forma razoável e suficiente o pagamento? aos motoristas, nem reduz as rendas dos táxis, levando os motoristas a terem muitas dificuldades para



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

(TRADUÇÃO)

conseguir algum lucro, o que conseqüentemente, leva a uma onda de desvinculação. Se a concessionária não dispõe de recursos humanos suficientes a situação vai, com certeza, agravar-se, criando assim um círculo vicioso. O valor destas licenças de táxis é baixo e a concessionária não está a cumprir o contrato de forma responsável, para além disso está a pressionar os motoristas deixando-os sem margem de lucro. Como é que o Governo vai acompanhar e salvaguardar os rendimentos legítimos dos motoristas que prestam os serviços de rádio-táxis? As licenças especiais de táxis, vulgarmente conhecidas por táxis “azuis” e “vermelhos”, vão caducar em 30 de Setembro de 2025 e em 31 de Maio de 2028, respectivamente. O Governo já procedeu a alguma avaliação sobre o actual modelo de exploração dos táxis especiais e se este é adequado ao mercado de Macau? Se as licenças especiais de táxis continuarem a ser emitidas no futuro, de que medidas dispõe o Governo para melhorar o modelo de exploração? Se não forem emitidas, de que planos dispõe o Governo para o futuro modelo de todo o sector de táxis de Macau?

2. Actualmente, Macau tem cerca de 690 mil residentes permanentes e, no ano passado, o número de turistas atingiu os 34 milhões e 930 mil (ou seja, uma média de 96 mil por dia). Na semana dourada do 1 de Outubro do ano passado, registou-se um valor recorde de 174 mil visitantes num dia. Actualmente, nas horas de ponta, nos feriados e quando se realizam actividades especiais, o número de táxis não é suficiente para dar resposta às necessidades, especialmente nas zonas com maior procura. O simples



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

(TRADUÇÃO)

aumento do número de táxis também não é uma solução viável. O Governo já procedeu a alguma análise científica sobre os dados concretos relativos à procura de táxis por parte dos residentes e turistas? Face à procura de táxis, o Governo deve proceder a estudos e apresentar planos mais eficazes e dinâmicos para dar resposta às necessidades. Vai fazê-lo?

3. As aplicações de mobilidade urbana já estão a ser discutida há muitos anos em Hong Kong, e recentemente, o Governo Central exigiu ao Governo de Hong Kong que promovesse uma reforma estrutural sob o princípio de “estar sempre no lado do povo” e com isso promover a “legalização das aplicações de mobilidade urbana”. Segundo algumas notícias, o Governo de Hong Kong vai publicar, ainda este mês, o enquadramento da consulta pública sobre a “legalização das aplicações de mobilidade urbana”. No relatório das LAG para o corrente ano, o Governo referiu que vai ser estudada “*a viabilidade de introduzir o serviço de transporte online*”. Assim sendo, vai o Governo proceder a um estudo sobre a criação de uma lei que vai regular a respectiva plataforma, os veículos e os motoristas? Qual é o ponto de situação dos trabalhos relativos ao plano de “viabilidade do serviço de transporte online” e sua calendarização? Vai proceder, quanto antes, a uma consulta pública para a recolha de opiniões?

11 de Julho de 2025

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Lam U Tou