



澳門特別行政區 立法會會刊

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第六屆立法會

第二立法會期（二零一八 – 二零一九）

第一組

第 VI - 71 期

VI LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

I Série

N.º VI - 71

Data: 30 de Julho de 2019

Início da reunião: 15 horas

Termo da reunião: 18 horas e 51 minutos

Local: Sala do Plenário do Edifício da Assembleia Legislativa, sito na Praça da Assembleia Legislativa, os Aterros da Baía da Praia Grande, em Macau

Presidente: Kou Hoi In

Vice-Presidente: Chui Sai Cheong

Primeiro-Secretário: Kou Hoi In

Segunda-Secretária: Chan Hong

Deputados presentes: Kou Hoi In, Chui Sai Cheong, Ng Kuok Cheong, Chan Chak Mo, Au Kam San, Vong Hin Fai, José Maria Pereira Coutinho, Chui Sai Peng Jose, Leong On Kei, Mak Soi Kun, Ho Ion Sang, Chan Iek Lap, Chan Hong, Zheng Anting, Si Ka Lon, Ma Chi Seng, Lei Cheng I, Wong Kit Cheng, Song Pek Kei, Ip Sio Kai, Iau Teng Pio, Wu Chou Kit, Fong Ka Chio, Pang Chun, Lao Chi Ngai, Lei Chan U, Lam Lon Wai, Chan Wa Keong, Leong Sun Iok e Sou Ka Hou.

Deputados ausentes: Vitor Cheung Lup Kwan e Lam Iok Fong.

Convidados:

Leong Vai Tac, Secretário para a Economia e Finanças;

Teng Nga Kan, Chefe do Gabinete da SEF;
Iong Kong Leong, Stephen, Director da DSF;
Chan Pou Wan, Presidente Subst. do Conselho de Administração do FSS;
Ho In Mui, Daisy, Subdirectora da DSF;
Pun Keng Sang, Edision, Subdirector Subst. da DSF;
Lo Chi Fai, Assessor do Gabinete da SEF;
Leong Weng In, Chefe da 2ª Divisão de Produção Legislativa do Departamento de Produção Legislativa da DSAJ;
Mak Lei Seng, Técnica Superior da 2ª Divisão de Produção Legislativa do Departamento de Produção Legislativa da DSAJ;
Raimundo Arrais do Rosário, Secretário para os Transportes e Obras Públicas;
Ho Cheong Kei, Coordenador do GIT;
Ung Chi Keong, Chefe do Departamento de Tradução Jurídica da DSAJ;
Chan Wai Lok, Técnico Superior do Departamento de Tradução Jurídica da DSAJ.

Ordem do Dia:

1. Eleição do 1.º Secretário da Mesa da Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau;
2. Votação do projecto de simples deliberação do Plenário, relativo ao recurso para o Plenário da decisão da Mesa da Assembleia Legislativa, vertida na Deliberação n.º 11/VI/2019/MESA, interposto pelos Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou, em 26 de Junho de 2019;
3. Discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Consolidação dos recursos financeiros do Fundo de Segurança Social”;
4. Discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”;
5. Discussão e votação do projecto de simples deliberação do Plenário relativo à proposta de debate sobre um assunto de interesse público apresentada pelo deputado Sou Ka Hou em 11 de Julho de 2019.

Sumário:

Intervenções no período de antes da Ordem do Dia dos Srs. Deputados Ho Ion Sang, Wong Kit Cheng, Song Pek Kei, Ip Sio Kai, Lam Lon Wai, Leong Sun Iok, Lei Chan U, Lei Cheng I, Zheng Anting, Chui Sai Peng Jose, Chan Hong, Si Ka Lon, Mak Soi Kun, José Pereira Coutinho, Sou Ka Hou, Leong On Kei, Ng Kuok Cheong, Au Kam San, Ma Chi Seng e Wu Chou Kit. Eleição da Deputada Chan Hong para o cargo de 1.ª Secretária da Mesa da Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau. Não aprovação do projecto de simples deliberação do Plenário, relativo ao recurso para o Plenário da decisão da Mesa da Assembleia Legislativa, vertida na Deliberação n.º 11/VI/2019/MESA, interposto pelos Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou, em 26 de Junho de 2019. Aprovação na especialidade das propostas de lei intituladas “Consolidação dos recursos

financeiros do Fundo de Segurança Social” e “Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”. Não aprovação do projecto de simples deliberação do Plenário relativo à proposta de debate sobre um assunto de interesse público apresentada pelo deputado Sou Ka Hou em 11 de Julho de 2019.

Acta:

Presidente: Boa tarde a todos!

Vamos iniciar a reunião de hoje.

Antes de mais, gostaria de aproveitar esta oportunidade para agradecer aos Srs. Deputados que votaram em mim como Presidente da Assembleia Legislativa.

Tal como tinha prometido, quando fui eleito, vou envidar todos os esforços para cumprir o trabalho legislativo da Assembleia Legislativa e fiscalizar o trabalho do Governo, juntamente com os Deputados, envidando, em conjunto, os maiores esforços para promover o desenvolvimento económico e a prosperidade e estabilidade a longo prazo da sociedade de Macau. Espero que a sociedade e os órgãos de comunicação social continuem a apoiar-nos e a fiscalizar os nossos trabalhos. Espero que possamos recolher mais opiniões preciosas. Espero que os funcionários e os colegas da Assembleia Legislativa possam continuar a apoiar-nos e a colaborar com os trabalhos da Assembleia Legislativa. Agradeço mais uma vez a todos.

Vamos então dar início à nossa reunião.

Há vinte Deputados inscritos para usar da palavra no período de antes da Ordem do Dia. Em primeiro lugar, tem a palavra o Deputado Ho Ion Sang.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros Colegas:

Recentemente, uma associação de Macau divulgou o resultado de um inquérito por questionário sobre “A situação actual de Macau e as expectativas em relação ao próximo Chefe do Executivo”. O inquérito revela que a questão dos transportes está em terceiro lugar no conjunto de questões que a população espera que o próximo Chefe do Executivo resolva. Quanto à avaliação dos inquiridos sobre a situação actual de Macau, apenas a pontuação obtida na área do trânsito é inferior a 6 pontos (num total de 10), a única área sem qualificação positiva. Quanto às questões da sociedade que não satisfazem os inquiridos, os problemas de tráfego representam 42 por cento, ou seja, cerca de metade dos inquiridos está insatisfeita, o

que demonstra que o problema de trânsito é já habitual e continua a ser uma das questões nucleares que afectam a vida da população. Se esse problema não for resolvido, a longo prazo, vai afectar a estabilidade e sustentabilidade do desenvolvimento socioeconómico de Macau, para além de pôr em causa, também, a futura acção do Governo da RAEM.

Nos últimos anos, o trânsito tem sido um problema muito grave em Macau, e os seus equipamentos complementares estão muito desactualizados para responder ao desenvolvimento social, por isso, não conseguem enfrentar o aumento brusco do fluxo de veículos que resulta do rápido desenvolvimento. Quando chove e nos feriados, o trânsito fica quase paralisado nas rotundas e artérias principais, o fluxo de veículos das três pontes entre Macau e a Taipa já está saturado e o seu funcionamento, sobrecarregado. Mais, há diariamente obras de escavação de grande e pequena dimensão em todas as zonas de Macau, o que resulta em lenta circulação rodoviária e, até, em situações de conflito entre peões e veículos. Em relação ao sistema de transporte sobre carris, têm surgido muitas complicações na construção do Metro Ligeiro e, desde a sua concepção até ao início da construção do projecto, passaram-se 18 anos e quatro mandatos do Governo sem estar concluído, a sua entrada em funcionamento foi adiada e neste ano apenas vai ser aberta a linha da Taipa.

O meio de transporte colectivo mais importante para os cidadãos, os autocarros públicos, também tem sido criticado, porque, nas horas de ponta, o tempo de espera é demasiado longo, é difícil entrar no autocarro, os autocarros “voam” sem parar para os passageiros entrarem, alguns condutores prestam um mau serviço, etc. O contrato de prestação de serviços de autocarros termina em finais de Outubro deste ano, mas o Governo ainda não divulgou detalhes concretos sobre o novo, por isso muitos residentes estão preocupados com a capacidade de o futuro serviço responder às necessidades das suas deslocações. Ao mesmo tempo, há ainda em Macau muitos problemas relacionados com o trânsito, nomeadamente, a falta de lugares de estacionamento e a sua distribuição desequilibrada, a rede viária e o ambiente pedonal de muitas zonas ainda carecem de melhorias, e o espaço das vias públicas está ocupado por um número excessivo de shuttle buses dos casinos. Assim, existe uma grande diferença entre a actual situação do trânsito e as expectativas da população.

De facto, há mais de dez anos, o Governo da RAEM planeou que Macau fosse dominada pelo Metro Ligeiro e complementada por autocarros e táxis, em articulação com o modelo de deslocação do sistema pedonal. Porém, o Metro Ligeiro tem vários problemas e o plano não consegue ser concretizado. Agora só vai haver o segmento da Taipa, o que não produz grande efeito. Por isso, para eliminar as actuais dificuldades de trânsito em Macau, o Governo deve aperfeiçoar a futura política de trânsito, adoptar medidas diversificadas para promover uma governação integrada, acelerar os trabalhos de planeamento e construção dos restantes segmentos do Metro Ligeiro e elevar a transparência dos novos contratos dos autocarros, melhorar a gestão dos autocarros e a qualidade dos serviços, fazer a articulação com o sistema

do Metro Ligeiro ao organizar as carreiras dos autocarros, acelerar a construção de outra ligação rodoviária marítima e, ao mesmo tempo, otimizar o sistema pedonal e resolver o problema de estacionamento e uma série de outros problemas de trânsito, pois só assim se pode evitar que o problema de trânsito continue a ser um dos principais do próximo Governo.

Mais, o trânsito é um importante elo de ligação à cidade, sendo um importante canal de transporte do fluxo de pessoas e de logística para o desenvolvimento urbano, por isso o Governo deve aproveitar as oportunidades de desenvolvimento integrado das cidades da Grande Baía e, através da cooperação regional, aperfeiçoar as redes de transportes entre Macau e as outras regiões, promovendo a integração do trânsito inter-regional.

Obrigado.

Presidente: Deputada Wong Kit Cheng.

Wong Kit Cheng: Obrigada Sr. Presidente.

Caros Colegas:

Segundo os dados estatísticos disponíveis, Macau tem cerca de 1800 médicos, o que não é pouco. Devido à falta no passado de um regime de formação uniforme para médicos especialistas, os dois hospitais, público e privado, formaram, por si próprios e com base em diferentes critérios, médicos especialistas, mas o número de formandos não foi igual. Há falta permanente de médicos com experiência em certas especialidades e, segundo a população, a qualidade varia de médico para médico.

Perante o crescimento e envelhecimento populacional, com o aumento do risco de doenças infecto-contagiosas e de residentes portadores de doenças crónicas, etc., a situação da saúde vai ser mais complicada no futuro. Assim, a criação da Academia Médica de Macau vai contribuir para um sistema integrado de formação de médicos especialistas e o enriquecimento dos recursos humanos em medicina, a fim de proporcionar aos residentes cuidados de saúde de melhor qualidade e melhorar as técnicas médicas.

Com a entrada em vigor, no futuro, do Regime Legal da Qualificação e Inscrição para o Exercício da Actividade dos Profissionais de Saúde, vai ser criado um sistema de créditos para o desenvolvimento contínuo dos médicos. Quanto ao planeamento da vida profissional, os médicos de clínica geral, na sua maioria, desejam passar a especialistas. A Academia pode, então, assumir mais responsabilidades na formação especializada, proporcionando aos médicos melhores condições de formação e ajudando o sector da saúde no seu desenvolvimento.

O prazo de candidatura à referida Academia é até Março do próximo ano e já há cerca de 700 candidatos. Como o número dos membros iniciais vai atingir os 384, pode concluir-se que em Macau não há falta de médicos especialistas. Espero que se proceda a uma apreciação ordenada, para que os médicos das instituições de saúde pública, privada e sem fins lucrativos possam tirar partido das suas vantagens em diferentes especialidades, maximizando os efeitos das instituições de saúde privada e sem fins lucrativos, e conseguindo o redireccionamento de doentes da instituição de saúde pública, para encurtar o tempo de espera para uma consulta externa diferenciada e atenuar a pressão do hospital público.

Mais, segundo as previsões do Governo, no próximo ano, vão ser definidos os conteúdos de formação básica e avançada para os 12 colégios de especialidade e 40 secções, e desenvolvidas as respectivas acções de formação. Na minha opinião, os colégios devem concluir, quanto antes, os respectivos programas de formação; e, como há poucos casos clínicos em Macau, proponho ao Governo que reforce a cooperação e a formação com as instituições médicas vizinhas, a fim de prestar apoio técnico aos médicos especialistas formados em Macau e alargar os seus conhecimentos sobre as mais diversas doenças, esperando que, num futuro próximo, possam ser introduzidas novas técnicas de diagnóstico e terapêutica das diversas especialidades, e desenvolvidos mais serviços de tratamento para a detecção de doenças, transplante de órgãos e apoio à reprodução, a fim de suprir as insuficiências dos cuidados de saúde do passado. Por outro lado, atendendo a que os futuros alunos do internato médico especializado despendem mais de 90% do tempo para serem formados em hospitais de Macau e do exterior, propõe-se às autoridades que acelerem os trabalhos de construção do Complexo de Cuidados de Saúde das Ilhas, a fim de proporcionar instalações de alta qualidade para a formação dos profissionais de saúde especializados formados em Macau.

Para além disso, os enfermeiros, terapeutas, farmacêuticos e outros profissionais de saúde de Macau também precisam de uma plataforma de formação contínua e de desenvolvimento profissional, assim, espero que o Governo crie cursos de formação das especialidades e de aperfeiçoamento profissional para os profissionais de saúde, com vista a elevar o seu nível técnico para servir melhor a população.

Obrigada.

Presidente: Deputada Song Pek Kei.

Song Pek Kei: Obrigada Sr. Presidente.

Este ano, assinalam-se os 20 anos do retorno de Macau à Pátria e os 70 anos da República Popular da China. Assim, é importante e necessário o Governo assegurar um ambiente social seguro, estável e pacífico, para garantir a estabilidade e a prosperidade

duradoura de Macau.

Desde o ano passado, os serviços de segurança têm efectuado operações de inspecção de grande escala, reforçando a fiscalização e o combate à criminalidade nas zonas envolventes dos casinos, para tornar os bairros comunitários mais seguros. As operações tiveram resultados satisfatórios. De acordo com os dados, só em 2018, a polícia interceptou e repatriou 3050 cambiadores ilegais, dos quais 2269 ficaram interditos de entrar em Macau, eliminando assim factores desestabilizadores da segurança.

Na realidade, actos como o câmbio ilegal, a permanência fora do prazo autorizado e imigração ilegal não devem ser considerados como crimes leves, pois originam pensões e empréstimos ilegais, e estão ligados a outros crimes, como a lavagem de dinheiro, afectando a vida da população, a indústria do jogo e a segurança pública. Mais, muitos cambiadores ilegais estão organizados em associações, com fortes características de crime organizado, informático, transfronteiriço e sofisticado. Para além do combate, é preciso prestar atenção às causas, reforçar a execução da lei, renovar as medidas de aplicação da lei, e aperfeiçoar a cooperação transfronteiriça, por forma a acabar com o solo para os crimes, e assegurar um ambiente seguro, estável e pacífico, em prol do bem-estar da população.

Perante muitos problemas de segurança já detectados recentemente, a sociedade sente-se igualmente surpreendida, e espera que as acções de manutenção da segurança pública não sejam temporárias, por isso, não se deve reduzir a seriedade depois de um certo tempo de tratamento da segurança pública, senão as ilegalidades vão voltar a surgir nas zonas comunitárias, retirando efeito aos trabalhos preliminares já desenvolvidos. Há que agir com mais determinação e aplicação, de modo a assegurar a estabilidade e a prosperidade de Macau a longo prazo.

Assim sendo, apresento as seguintes sugestões.

1. Reforçar o planeamento dos trabalhos policiais. Há que incluir nos planos de acção regular o combate aos “esquemas de troca de dinheiro”, à entrada ilegal e à permanência fora do prazo. Há que aperfeiçoar a configuração das forças policiais, recorrer a meios de intensidade mais forte para reforçar esse combate, de modo a salvaguardar a segurança e a estabilidade da cidade de Macau a longo prazo.

2. Reforçar a cooperação internacional e com as regiões vizinhas, aperfeiçoar o mecanismo de troca de informações, reforçar o combate resolvendo os problemas a partir da fonte, e alargar o âmbito da execução da lei. A força policial é limitada, por isso, é necessário reforçar a cooperação com a comunidade e com as concessionárias do jogo, no sentido de aperfeiçoar os mecanismos de acção conjunta e de elevar o nível de segurança, bem como para proteger em conjunto a segurança comunitária.

3. Muitos residentes são facilmente aliciados e caem em armadilhas. Sugere-se aos serviços competentes que reforcem os trabalhos de divulgação das informações necessárias entre os turistas e na sociedade, e sobretudo que incentivem as concessionárias do jogo a tomar a iniciativa de assumir mais responsabilidades, para a salvaguarda conjunta da imagem de Macau como cidade de turismo e lazer.

Obrigada.

Presidente: Deputado Ip Sio Kai.

Ip Sio Kai: Obrigado Sr. Presidente.

Boa tarde a todos.

A Direcção dos Serviços de Turismo (DST) auscultou as opiniões da população sobre um “Estudo de viabilidade da cobrança de uma taxa turística em Macau”, o que originou intensa discussão na sociedade. Segundo as autoridades, terminou recentemente a fase de preenchimento dos inquéritos online, existem diferentes opiniões sobre o assunto, vão continuar com a análise, e depois de ponderadas as opiniões, vão apresentar uma proposta sobre o valor da taxa turística.

Na minha opinião, a razão que levou o Governo a fazer este inquérito prende-se com a opinião de se julgar que “os turistas são muitos e a capacidade de acolhimento é insuficiente”. Embora a autoridade pública tenha afirmado que, neste momento, ainda está a ouvir as opiniões da sociedade sobre a cobrança da taxa sobre os turistas e reiterado que o Governo tem uma atitude de abertura em relação ao assunto, sinto que essa forma de fazer a consulta teve como pressuposto reconhecer as opiniões da sociedade. Pode afirmar-se que o Governo, entre o querer e o sem querer, formulou a tentativa de criar uma restrição para reduzir o número de turistas que visitam Macau, o que é um desvio evidente em relação ao posicionamento de Macau como “centro mundial de turismo e lazer”, e mais, pode levar à queda das receitas do turismo, mexendo na pedra angular das indústrias que sustentam a economia e provocando, directamente, a instabilidade económica em Macau.

Lembro-me que, já em 2017, o Governo da RAEM fez um “Estudo sobre a Capacidade Turística de Macau”, segundo o qual a capacidade turística de Macau é de cerca de 110 mil visitantes por dia (ou seja, a melhor capacidade turística situa-se em 40,15 milhões). Entre 2016 e 2018, o número total de turistas por ano aumentou de 30,95 milhões para 35,80 milhões. Assim, tendo em conta o número de turistas que entram anualmente em Macau, a referida capacidade turística ainda não foi ultrapassada.

O mais importante é que, quando a sociedade fala da insuficiência dessa capacidade,

refere-se ao grande número de turistas que entram em Macau nas festividades e nos feriados e se concentram demasiadamente nas imediações da Avenida de Almeida Ribeiro e das Ruínas de S. Paulo. Por isso, face à questão da concentração de turistas nas festividades e feriados, a triagem e o escoamento dos visitantes constituem medidas eficazes para aliviar a insuficiência da capacidade de acolhimento de turistas. Os resultados da triagem de visitantes têm sido pouco satisfatórios, devido à falta de medidas de escoamento, assim como de instalações complementares de trânsito. Foram feitos vários apelos aos serviços competentes para proceder a alterações, mas ainda não se viu qualquer medida eficaz. Por isso, solicito mais uma vez aos serviços competentes que procedam à triagem dos turistas e à optimização das medidas complementares, uma vez que é necessário estudar e concretizar activamente o projecto de melhoria da situação.

Primeiro, deve explorar-se as características culturais dos bairros de Macau, apoiando o desenvolvimento das lojas antigas, publicitando comidas típicas de Macau, e dispersando os turistas pelos bairros, para promover a economia dos mesmos. Deve aprender-se com o Interior da China, diversificando as medidas para a optimização das atracções turísticas. É muito simples: basta pintar uma parede e adicionar elementos artísticos, para os jovens se sentirem atraídos a tirar fotografias, e se as lojas vizinhas tiverem petiscos típicos, toda a rua fica dinamizada, pois as ruas pedonais com petiscos e lugares para tirar fotos são paragens obrigatórias para os jovens. Nas cidades como Pequim, Nanjing e Chengdu existe uma rua histórica e cultural, a Nan Luogu Xiang, a Wuyi Xiang e a Kuanzhai Xiangzi, respectivamente. Macau só precisa de fazer um novo marketing para os bairros antigos, introduzindo-lhes novos elementos para poderem atrair os turistas.

Em segundo lugar, os serviços de turismo devem cooperar com os serviços de tráfego, para planear melhor as carreiras de transportes públicos, dispersando os turistas pelas diversas atracções turísticas. Em muitas zonas do Interior da China, há shuttle buses que ligam as atracções turísticas, assim, os residentes não são afectados nas suas deslocações em autocarro, e quanto aos turistas, perdem menos tempo nas mudanças de autocarro e conseguem uma melhor experiência turística.

O desenvolvimento turístico de Macau é um trabalho integrado que envolve toda a sociedade. A construção de um centro mundial de turismo e lazer depende da sinergia e apoio dos sectores económicos e culturais. Espero que o Governo efectue estudos sérios, promovendo a cooperação inter-serviços e inter-departamental, nomeadamente a coordenação entre os serviços de tráfego e culturais, para melhor dispersar os turistas e aperfeiçoar os transportes turísticos, por exemplo, levar os turistas da zona da Avenida de Almeida Ribeiro e das Ruínas de S. Paulo até aos outros bairros históricos e dinâmicos. Só assim é que se cria um ambiente de turismo e lazer mais agradável.

Obrigado.

Presidente: Deputado Lam Lon Wai.

Lam Lon Wai: Obrigado Sr. Presidente.

Caros Colegas.

Boa tarde a todos.

O título da minha Intervenção de hoje é o seguinte: Há que proceder, quanto antes, à auscultação sobre a inspecção obrigatória das janelas

Neste mês, registou-se mais um caso de queda de janelas. Num edifício da Areia Preta, caiu uma janela de alumínio para a rua, e segundo consta, na altura passava perto do local uma criança que, felizmente, não ficou ferida. Estas situações assustadoras têm acontecido em Macau com alguma frequência, mas o Governo nunca adoptou medidas próprias, porque entende que reparar e examinar as janelas compete aos proprietários de edifícios privados, o que agravou ainda mais a situação.

No ano passado, abordei também na Assembleia Legislativa este problema, pois na altura alguns residentes contaram-me que, num grande bairro habitacional da Taipa, já tinham caído mais de uma centena de janelas, e que também já tinham caído várias janelas em instalações de serviços sociais. Pena é que, passado um ano, a queda de janelas continue a repetir-se, com os potenciais riscos daí decorrentes espalhados por todo o lado, podendo os cidadãos “apanhar com uma dessas grandes sortes” a qualquer momento.

A legislação vigente exige aos proprietários vistorias de cinco em cinco anos e estabelece planos de apoio financeiro e empréstimos para a reparação dos prédios, mas as autoridades não concretizam as disposições correspondentes. Como tal e considerando que os diplomas sobre a conservação e reparação de prédios antigos não são obrigatórios, nem existem normas sancionatórias nem instruções claras em relação às vistorias, faltam efeitos dissuasores. O Fundo de Reparação Predial apenas visa as partes comuns dos prédios, não abrangendo a reparação das janelas dos particulares. Apesar de, em Macau, serem amplamente usadas janelas de alumínio, nem todos têm o hábito de proceder à respectiva manutenção. Assim, na falta duma lei que estipule mecanismos de inspecção regular, é fácil a ocorrência de “quedas de janelas”. Tomando como referência o Plano de inspecção obrigatória de janelas que vigora em Hong Kong, quando se trata de um prédio privado com dez ou mais anos, os seus proprietários, uma vez notificados pelo Departamento de habitação de Hong Kong, têm de encontrar pessoas qualificadas para a inspecção de todas as janelas do prédio, e são responsáveis pela supervisão das obras de reparação que se afigurem necessárias na sequência da referida inspecção. Mais, o Departamento de Habitação emite, a quem reúne os requisitos, um “Cartão para a inspecção de janelas”, para que os proprietários verifiquem

a identidade das pessoas qualificadas, assegurando que sejam estas a efectuar a inspecção. Este regime salvaguarda a segurança das janelas e reduz o risco de quedas.

As quedas de janelas têm implicações para a segurança dos espaços públicos e para a vida dos cidadãos, sendo um problema mais premente do que outros do âmbito da reparação predial. É possível que as reparações apressadas resultem em “lições sangrentas”, então, o Governo ainda está à espera de quê? Nestes últimos anos, vários deputados, membros dos Conselhos Consultivos de Serviços Comunitários, representantes de associações, cidadãos e até mesmo o Presidente do IAM têm esperado pela adopção de medidas de incentivo e pelo reforço da fiscalização por parte do Governo, no sentido de apoiar os cidadãos na inspecção das janelas através de um plano de inspecção obrigatória. O Governo já ouviu estas opiniões? Será que falta capacidade para promover este plano? A meu ver, o que falta é determinação e responsabilização do Governo. Faltam poucos meses para terminar o mandato deste Governo, e a inspecção obrigatória tem gerado controvérsia na sociedade, então, deve ser este Governo o primeiro a avançar com a respectiva consulta pública, para que o próximo Governo tenha mais fundamentos para promover a concretização do plano e reunir o consenso social. Foram lançadas, recentemente, medidas para apoiar os cidadãos na inspecção e reparação das janelas, a fim de reduzir o risco de quedas durante a época de tufões, de proteger a vida dos cidadãos, e de salvaguardar a sua segurança.

Obrigado.

Presidente: Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado Sr. Presidente.

Há dias, recebi, outra vez, um pedido de ajuda de alguns trabalhadores do sector do jogo, que suspeitam da sua inclusão numa “lista negra”. A sociedade tem questionado, há muito, a existência de uma “lista negra” de pessoas despedidas pelas empresas do jogo ou que não têm uma relação amigável com estas. Através de troca de informações, estas pessoas são impedidas de trabalhar nas empresas do jogo. O mais terrível desta regra oculta é que, se alguém for incluído na “lista negra”, seja qual for a causa do despedimento, ainda que não tenha cometido erros graves e seja qual for o cargo de que está à procura, ainda que seja um posto normal, é muito difícil voltar para as empresas do jogo, o que prejudica gravemente o seu direito ao emprego. O Governo afirmou, várias vezes, que não há a referida “lista negra de emprego”, e a DSAL também afirmou que, se recebesse queixas sobre isso, ia tratá-las com seriedade, mas, ao longo dos anos, as queixas semelhantes foram frequentes. Os pedidos de ajuda que recebi foram inúmeros, mas os trabalhadores que conseguiram voltar às empresas do jogo foram poucos.

Segundo as declarações dos requerentes de ajuda, os candidatos, antes de entrarem nas

empresas do jogo, têm de assinar uma procuração de permissão da verificação do seu background, na qual não se refere o conteúdo da investigação, e o interessado também não conhece o resultado. As pessoas na “lista negra” recebem, normalmente, uma notificação de não contratação, algum tempo após a entrevista, ou são directamente informadas de que não passarão na verificação do “background”; mesmo que, por sorte, entrem na fase experimental, serão despedidas, repentinamente, no meio do processo, isto é, são condenadas à “pena de morte” sem saberem as causas.

A Lei Básica garante a liberdade dos residentes de escolha de profissão e de emprego, enquanto a Lei de bases da política de emprego e dos direitos laborais determina que o acesso ao emprego por parte dos residentes não pode ser discriminado. Contudo, se não houver a devida fiscalização, pode facilmente haver abusos na verificação dos antecedentes, prejudicando o direito ao emprego e à privacidade. Quem pretende procurar um emprego pode ver a sua oportunidade perdida se os reveladores de informações divulgarem, propositadamente, comentários desfavoráveis à sua contratação, ou até maliciosos, o que se pode tornar uma ferramenta dos empregadores para ameaçar os trabalhadores. No ano passado, um responsável de um sindicato foi despedido sem justa causa por uma concessionária do jogo e, embora esta tenha salientado que não o tinha incluído numa “lista negra”, quando aquele tentou procurar um emprego noutras concessionárias foi rejeitado. É lamentável que uma grande empresa não honre o que diga, mas o Governo nunca pode ignorar as situações injustas, pois tem de tratá-las com seriedade, para dar assim uma justificação às vítimas.

Se as concessionárias do jogo entendem, tendo em conta as características do sector, ser necessário definir normas profissionais, podem propor ao Governo a criação de um regime legal. Por exemplo, no regime de inscrição dos assistentes sociais, prevê-se a suspensão da inscrição destes por, no máximo, três anos, no caso de infracção disciplinar grave. As limitações ao acesso ao emprego não podem ser impostas sem razões nem prazos, mas, sim, têm de passar por procedimentos disciplinares rigorosos, e há que criar um mecanismo de recurso, para os interessados terem garantias razoáveis. Assim, numa sociedade de Direito, nunca se permite que as “regras tácitas”, elaboradas em privado, vigorem, para evitar que, na falta de julgamento justo e imparcial, a oportunidade de emprego dos trabalhadores seja facilmente eliminada.

Para salvaguardar o direito ao emprego dos trabalhadores do sector do jogo, apresento três solicitações:

Primeira, solicito às autoridades que investiguem, com seriedade, a “lista negra” existente nas concessionárias do jogo e apliquem todas as formas necessárias para acabar com esta regra tácita.

Segunda, a verificação do “background” por parte das concessionárias do jogo é feita com o consentimento dos candidatos, por isso não se trata de uma violação da Lei da protecção de dados pessoais. Porém, sabe-se que, para conseguir emprego, os candidatos não têm outra alternativa senão assinar a procuração. Assim, solicito ao Governo que regule o conteúdo desta verificação do “background”, para assegurar a sua legalidade, razoabilidade e justiça, com vista a garantir os direitos e interesses dos interessados.

Terceira, em relação às pessoas incluídas na “lista negra”, ou àquelas que foram despedidas e que querem voltar a trabalhar no sector do jogo, as autoridades devem criar medidas de apoio ao emprego, nomeadamente, recorrer a encaminhamento profissional, conjugação de emprego, formação ou outros meios, para elevar a sua capacidade e técnicas profissionais, dando-lhes a oportunidade de voltar a trabalhar no sector do jogo e permitindo-lhes continuar a contribuir para o desenvolvimento socioeconómico.

Obrigado.

Presidente: Deputado Lei Chan U.

Lei Chan U: Obrigado Sr. Presidente.

Caros Colegas:

O tema de hoje é o seguinte: Desenvolvimento harmonioso entre o sector do jogo e os seus trabalhadores.

Cerca de 80% das receitas públicas provêm dos impostos sobre o jogo, cuja indústria é o pilar da economia e o maior empregador de Macau. Segundo o inquérito sobre o emprego relativamente ao 1.º trimestre do corrente ano, trabalham nos sectores do jogo e da mediação do jogo 84 mil pessoas, o que corresponde a 21,7% da população activa, e em termos de trabalhadores locais, essa percentagem situava-se em 27,7%, o que significa que um em cada quatro residentes trabalha na indústria do jogo.

Ao longo dos 17 anos de liberalização do jogo, as receitas brutas passaram de 23,5 mil milhões de patacas em 2002 para 303,9 mil milhões de patacas em 2018, registando um aumento de doze vezes. A indústria conheceu um desenvolvimento do tipo montanha russa, ora beneficiando do célere desenvolvimento do período de ouro de dez anos, ora sujeitando-se ao período de profundo ajustamento com a descida das receitas durante 26 meses. Seja como for, há sempre uma equipa de trabalhadores que insiste em dar todo o seu contributo para o desenvolvimento do sector do jogo.

Por isso, as suas condições são melhores do que as dos trabalhadores de outras

indústrias. O salário mediano atingia no primeiro trimestre de 2019 vinte mil patacas, ou seja, mais quinze mil patacas do que nos outros sectores de actividade. Contudo, são-lhes exigidos em troca mais esforços, pois, segundo o referido inquérito, 86,8% dos trabalhadores do sector do jogo trabalham em regime de turnos, enquanto nos sectores não jogo essa taxa rondava os 24,8%. Este grande contraste demonstra que os trabalhadores do jogo estão sujeitos a maior pressão ao nível familiar e da saúde. Quando o trabalho em regime de turnos se prolonga no tempo, especialmente os turnos nocturnos, prejudica a saúde e reduz o tempo de convívio com a família, reduzindo a comunicação entre marido e mulher e entre pais e filhos. Assim, distancia-se a relação entre os membros da família e geram-se os mais diversos problemas familiares.

Recentemente, uma associação de trabalhadores recolheu opiniões e sugestões dos trabalhadores do sector do jogo sobre a acção governativa do próximo Chefe do Executivo. E segundo os resultados, o que mais preocupa estes trabalhadores é o seguinte: 1.º - o novo Governo deve manter a política de não importação de croupiers, supervisores e motoristas profissionais, salvaguardando assim o direito dos residentes à prioridade no acesso ao emprego, bem como a criação de mais oportunidades para progressão na carreira; 2.º - aumentar a proporção das contribuições para o fundo de previdência tendo em conta a antiguidade, reforçando assim as suas garantias de aposentação; 3.º - aplicar rigorosamente a política de controlo do tabagismo, melhorando o ambiente de trabalho; e 4.º - melhorar o regime de turnos, assegurando-se o tempo e periodicidade necessários ao descanso dos trabalhadores.

Na minha opinião, os trabalhadores deste sector contribuem imenso para a prosperidade económica e estabilidade social, bem como para o rápido desenvolvimento do sector do jogo em Macau, porém, não conseguem beneficiar desse desenvolvimento. Os dados demonstram que a proporção entre a remuneração dos empregados do sector do jogo e o aumento do valor acrescentado bruto (VAB) tem decrescido nos últimos anos: em 2017 a remuneração dos empregados do sector do jogo representava 11,7% do VAB, uma descida de cerca de 3% em relação a 2008, que foi de 14,5%. Em 2022, haverá um novo concurso para a concessão de licenças para a exploração de jogo, assim, espero que o Governo, aquando do concurso, tenha em conta a responsabilidade social das empresas, a política familiar e a proporção da partilha dos frutos do desenvolvimento com os trabalhadores, tudo isto com o objectivo de, para além da promoção do desenvolvimento saudável do sector, melhorar e salvaguardar os direitos dos trabalhadores, concretizando-se assim o desenvolvimento harmonioso entre o sector e os seus trabalhadores.

Obrigado.

Presidente: Deputada Lei Cheng I.

Lei Cheng I: Obrigada Sr. Presidente.

Nos últimos anos, a economia de Macau tem melhorado, no entanto, continuam a verificar-se casos de salários em dívida.

Há alguns anos, um hotel da Taipa deixou o pagamento dos salários arrastar-se, os trabalhadores queixaram-se na Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL) e, ao fim de alguns meses, continuavam à espera do pagamento dos seus salários e das diversas indemnizações. Entretanto o hotel encerrou portas, e mais de 600 trabalhadores só podem recuperar os créditos através da via judicial. Os trabalhadores locais acabam por conseguir o adiantamento do salário pelo Fundo de Garantia de Créditos Laborais, mas, na altura, como os trabalhadores não residentes ainda não estavam salvaguardados pelo referido Fundo, ainda não conseguiram recuperar os salários em dívida e as indemnizações, que atingem vários milhões de patacas.

Em Abril deste ano, recebi um pedido de apoio de um trabalhador de um órgão de comunicação social, dizendo que, em Fevereiro, mais de cem trabalhadores viram o pagamento dos seus salários ser várias vezes arrastado, alguns deles apresentaram queixa na DSAL, mas mesmo assim, os salários continuam em dívida. Nesse intervalo, alguns trabalhadores da linha de frente, nomeadamente os da divisão de imprensa, receberam os seus salários de Fevereiro e de Abril, mas os de Maio e de Junho continuam atrasados. Muitos dos trabalhadores já não recebem há quase meio ano. O empregador prometeu várias vezes que ia pagar, mas tudo não passa dum cheque sem cobertura. Vários meses de arrastamento começaram a dificultar a vida destes trabalhadores, alguns que já deixaram o emprego tentaram pedir a antecipação do pagamento do salário em dívida, mas na opinião da DSAL, como não está em causa a falência ou insolvência do empregador, os pedidos não foram autorizados. Na opinião dos serviços competentes, o empregador tem dinheiro para pagar, então, quantos mais procedimentos têm os trabalhadores de percorrer e quanto mais tempo vai ser necessário para conseguirem recuperar os salários em dívida? Vários caminhos foram inviabilizados, deixando os trabalhadores desiludidos e indignados. Os trabalhadores estão entre a água e o fogo, e estão à espera de dinheiro para alimentar as suas famílias, mas os mecanismos de recuperação de salários ou antecipação de salários em dívida são extremamente favoráveis aos empregadores e coniventes como os empregadores que deixam salários em dívida, permitindo-lhes o arrastamento do pagamento ou o pagamento a prestações. Como é que isto pode acontecer!

Alguns trabalhadores não conseguiram a antecipação do pagamento dos salários em dívida. Mais, há dias, um grupo de trabalhadores numa empresa da construção civil também viu os seus salários atrasados. Como não sabiam bem se o empregador ia encerrar a actividade, aguardaram pelo tratamento dos seus casos até que a empresa veio repentinamente declarar falência, e como já se tinham passado 45 dias para requerer o

adiantamento de créditos, desde a data em que deixaram o emprego, não conseguiram recorrer ao referido Fundo para obter a antecipação do pagamento do salário em dívida, por isso, estão numa situação muito difícil.

O salário é a principal fonte de rendimento dos trabalhadores para sobreviver e sustentar a família. Os salários em atraso afectam directamente a economia familiar, por isso, o mecanismo de prevenção de salários em atraso e de apoio à reivindicação dos mesmos deve ser considerado como uma importante garantia laboral, devendo haver um regime perfeito para assegurar o pagamento pontual dos salários. Porém, a lei vigente está a atrasar o tratamento da questão dos “salários em atraso”, a penalização é pouco rigorosa, e quanto à apresentação de queixas, os trabalhadores podem fazê-lo, porém, têm de estar dispostos a correr o risco de despedimento e de represálias por parte da entidade patronal, e mais, se esta não colaborar com a DSAL na investigação, só lhes resta esperar durante muito tempo e, depois apresentar, através do Ministério Público, o pedido de indemnização por acção judicial, que pode arrastar-se por um ou dois anos até estar concluído. No entanto, antes de o caso ser encaminhado para o tribunal, se o empregador liquidar o montante em dívida, independentemente da fase de investigação em que o caso se encontre ou do tempo de atraso, o pagamento da multa pode ser dispensado. Por isso, apesar de muitos empregadores saberem que a falta de pagamento de salários é ilegal, continuam a não ter medo, e atrasam o pagamento dos salários. A falta de legislação impede os trabalhadores de reivindicarem os salários em dívida mais cedo e também impede a resolução do problema. Depois do adiantamento pelo Fundo de Garantia de Créditos Laborais, geralmente é difícil recuperar o dinheiro, só no ano passado foram adiantados mais de 10 milhões de patacas, mas o reembolso ficou em cerca de 200 mil patacas, isto é, 2,4%.

O Governo deve então rever e actualizar as disposições sobre a não aplicação de multas ao empregador durante toda a fase de tratamento dos processos pela DSAL, e deve reforçar as sanções para os salários em atraso, no sentido de acelerar os respectivos procedimentos de reivindicação. Por outro lado, o Fundo de Garantia de Créditos Laborais é um fundo público, portanto, os serviços competentes têm a responsabilidade de evitar abusos, devendo acelerar os procedimentos de reivindicação, para evitar que as empresas mal-intencionadas consigam fugir ao pagamento dos salários em dívida através do mecanismo de adiantamento de créditos. Ao mesmo tempo, há que reforçar o acompanhamento dos trabalhadores que têm salários em dívida, e para os casos em que o empregador que não paga os salários não está a encerrar actividade ou a declarar falência, deve criar-se um mecanismo adequado, para assegurar que os trabalhadores recebam quanto antes o montante do salário devido através de adiantamento, devendo as autoridades substituí-los na respectiva recuperação.

Obrigada.

Presidente: Deputado Zheng Anting.

Zheng Anting: Obrigado Sr. Presidente.

Caros colegas.

Boa tarde.

A Lei sobre a alteração ao regime jurídico do arrendamento previsto no Código Civil (também conhecida como Lei do arrendamento), que visa essencialmente resolver o fenómeno dos arrendatários trapaceiros, entrou em vigor há mais de um ano, mas segundo alguns residentes e operadores do sector, os seus efeitos no combate a esse fenómeno são limitados, pois há que esperar muito tempo para o reconhecimento de assinaturas e se, por infelicidade, houver casos envolvendo arrendatários trapaceiros, apenas se pode recorrer à acção de despejo, o que leva o seu tempo.

A eficiência da actual máquina judicial não é elevada e a pressão das acções sobre os tribunais é pesada, por isso, os proprietários têm normalmente de esperar muito tempo para conseguirem, através da acção de despejo, retomar as suas propriedades, pois desde a interposição da acção até à marcação da audiência podem passar-se entre meses a anos. Com a revisão da Lei de bases da organização judiciária, o valor da alçada das acções sumárias passou de 50 mil para 250 mil patacas, o que encurta, de alguma forma, o tempo de julgamento, mas não é suficiente para resolver o problema de raiz. Segundo os dados, a marcação de julgamento demora em média 2,8 anos por acção, e mesmo com a redução deste tempo, o proprietário continua a ter de aguardar muito tempo até à marcação do julgamento.

Na realidade, mesmo que o senhorio ganhe o caso na primeira instância, tem sempre de esperar pela decisão da segunda instância para que a mesma possa ser executada. Porque, nos termos da lei vigente, no caso de arrendamento de bens imóveis, independentemente do valor em causa, as partes podem recorrer, e durante esse período, o proprietário perde tempo. E se, mesmo ao fim de muitos custos para o proprietário e após o caso transitar em julgado, os arrendatários não saírem do imóvel, o proprietário ainda terá de pedir uma execução coactiva ao tribunal.

Hong Kong também se deparou com o problema dos “arrendatários trapaceiros” mas, em 2004, com a alteração da lei respectiva, os proprietários passaram a poder requerer directamente ao Lands Tribunal a saída dos arrendatários. O processo demora poucos meses, e o proprietário não tem de gastar dinheiro com a contratação de advogado. Por isso, sou de opinião que Macau deve aprender com Hong Kong, criando um tribunal para as questões de arrendamento, e assim todas as acções de despejo poderão ser julgadas por um júízo específico. Creio que, assim, será mais fácil encurtar o tempo e facilitar todo o processo de despejo.

Obrigado.

Presidente: Deputado Chui Sai Peng Jose.

Chui Sai Peng Jose: Obrigado, Sr. Presidente.

O tema da minha intervenção de hoje é o seguinte: Envidar esforços na transformação dos resultados científicos e tecnológicos para a promoção da diversificação do emprego, do empreendedorismo e das indústrias

Na semana passada, concluíram-se com sucesso em Macau dois eventos das áreas das ciências e tecnologias. O primeiro evento foi a “Cimeira de Ciências e Tecnologias da China”, que teve lugar pela primeira vez em Macau, sob o tema “Oportunidades e desafios para Macau no novo corredor de ciência e inovação tecnológica da Grande Baía”, com discussões em torno de estudos sobre a qualidade dos medicamentos da medicina chinesa, o circuito integrado de microelectrónica, a “internet das coisas” de uma cidade inteligente, a ciência lunar e os satélites, e a construção de uma base inovadora para os jovens, com as elites de todos os sectores reunidas, em prol da inovação científica e tecnológica de Macau e da definição de políticas estratégicas para diversificar as suas indústrias. O segundo foi a “34.^a Competição nacional de inovação científica e tecnológica para adolescentes”, que voltou a ter aqui lugar depois de 2006, com mais de 900 adolescentes e instrutores, que vieram de 31 províncias, regiões, cidades e unidades do País, e de 35 delegações de Hong Kong, Macau e Taiwan, e de 52 países, com mais de 500 obras.

Em relação a Macau, 10 obras de inovação científica de estudantes e 5 projectos de ciência e tecnologia de docentes foram apurados na competição, com 5 prémios de 1.^o escalão, 4, de 2.^o escalão, e 25, para projectos específicos, de entre os quais, obtiveram o “Prémio do Presidente da Associação de Ciências e Tecnologias da China” o estudante Lau Chio Long, o melhor resultado da nossa história, com o “Robô subaquático inteligente automático 2 em 1”, e ainda 3 equipas de Pequim, Xangai e Suécia. A construção da base de investigação científica está estável, o ambiente de generalização das ciências e tecnologias em Macau está a desenvolver-se de forma activa, e a capacidade dos estudantes de Macau e os esforços dos docentes de STEM são reconhecidos pelo País. O ponto fulcral é como concretizar, através da cooperação na investigação entre indústrias e instituições de ensino, a transformação dos resultados científicos e tecnológicos, em prol da promoção e concretização dos objectivos da diversificação do emprego, do empreendedorismo e das indústrias de Macau.

Com o lançamento, nos últimos anos, de muitas políticas e medidas de incentivo ao empreendedorismo, a respectiva onda encontra-se estável. Segundo o “Estudo do Índice de Empreendedorismo de Macau” de 2018, a terceira indústria continua a ser a opção principal

dos empreendedores, ou seja, 86,1 por cento destes optaram por entrar na “indústria de serviços pessoais”. Comparando com o “Silicon Valley” dos Estados Unidos da América e com o de Pequim, e ainda com Shenzhen, famosas bases de empreendedorismo, em Macau, há menos empreendedorismo nas áreas da alta tecnologia, finanças, internet, medicina e biotecnologia, o que reflecte as limitações inatas do mercado e também a existência de espaço, grande e diversificado, para o desenvolvimento destas indústrias.

O Governo deve orientar e incentivar mais empreendedores a entrarem nas indústrias de alto valor acrescentado e de elevada taxa de crescimento, reforçando o apoio ao desenvolvimento no âmbito das indústrias nas categorias do conhecimento, da tecnologia e da inovação, para promover uma conversão industrial diversificada.

Assim, apresento as seguintes três sugestões:

Primeira: reforçar o incentivo à transformação dos resultados dos estudos científicos. Aos projectos resultantes de estudos científicos, de empresas ou investidores do Interior da China e de Macau, atribuem-se benefícios políticos e fiscais, a fim de atrair a entrada de empresas inovadoras com capacidade para aqui criarem a sua sede, com vista a acelerar a criação de uma base das indústrias, sofisticada, nova e diversificada.

Segunda: reforçar a protecção e a aplicação da propriedade intelectual. A garantia dos direitos e interesses dos profissionais e investidores em inovação tecnológica deve ser concretizada de forma detalhada, para se atreverem a efectuar estudos inovadores, e terem mais vontade de investir e criar novos negócios, transformando Macau numa zona de concentração e de experiência de quadros qualificados, recursos financeiros e propriedade intelectual.

Terceira: criar fundos públicos para uma comparticipação nos dividendos da indústria da inovação tecnológica. Sugere-se a criação de fundos públicos diversificados para melhor aproveitar as reservas e o capital social. Para o Governo dar a conhecer aos cidadãos que a inovação tecnológica produz riqueza, um desses fundos será o da inovação tecnológica voltada para o investimento na respectiva indústria, para a população poder ter uma comparticipação nos dividendos da diversificação industrial promovida pelo desenvolvimento das altas tecnologias, e os sentimentos de obtenção e satisfação.

Presidente: Deputada Chan Hong.

Chan Hong: Obrigada Sr. Presidente.

Os produtos de plástico contribuem para facilitar a vida, mas ao mesmo tempo têm impacto negativo para o ambiente e o Homem. Todos os países e regiões consideram a

redução do uso do plástico como um alvo governativo relevante, e implementaram diversas políticas para o efeito, ora, na Europa e nos Estados Unidos da América já foram adoptadas políticas de diferente dimensão. Mais de 60 por cento dos países africanos esforçam-se na redução do uso de plástico, e os resultados na Ásia são notórios. Como a redução do seu uso se tornou um hábito mundial, Macau precisa de acelerar este assunto.

Macau tem 670 mil habitantes e mais de 30 milhões de visitantes por ano. Per capita, os resíduos sólidos produzidos por dia atingem 2,17 kg, dos quais 22,5 por cento são resíduos de plástico. De acordo com o Relatório do estado do ambiente de Macau do ano de 2017, Macau produziu, diariamente, 17 toneladas de resíduos plásticos, as garrafas de plástico abandonadas atingiram 680 mil, e os residentes de Macau utilizaram cerca de 450 milhões de sacos de plástico. Não se pode descurar, então, a questão da poluição por plástico em Macau. Nos últimos anos, o Governo esforçou-se por desenvolver trabalhos, incluindo acções de divulgação para impulsionar a redução do uso de plástico, mas os efeitos não foram notórios e os trabalhos de recolha de resíduos plásticos não avançam.

São fortes as reivindicações da sociedade sobre a redução do plástico e, com os esforços do Governo e de toda a sociedade, em Abril passado, a proposta de lei “Restrições ao fornecimento de sacos de plástico” foi discutida e votada na generalidade pela Assembleia Legislativa. Reduzir o uso abusivo de sacos de plástico por meios económicos é apenas uma parte da redução integral do plástico e, em Macau, o abuso de outros plásticos continua grave. Por exemplo, muitos restaurantes e estabelecimentos de take away ainda utilizam talheres de plástico, copos descartáveis, palhinhas de plástico, caixas de esferovite, etc. Estes produtos, quando aquecidos, podem libertar substâncias nocivas, especialmente as caixas de esferovite que, quando expostas a altas temperaturas, podem decompor grandes quantidades de substâncias cancerígenas, que entram facilmente no corpo humano pela alimentação. A esferovite é de difícil decomposição natural no meio ambiente e tem baixa eficiência de reciclagem. Em várias cidades do Interior da China e do estrangeiro já foi proibido o uso de recipientes de esferovite, mas em Macau não há legislação que regule esta matéria. Assim, proponho ao Governo:

1. Atendendo à promessa dos 170 países que participaram em Março na Assembleia Ambiental das Nações Unidas de uma “redução significativa” do uso de plástico até 2030, Macau deve definir, quanto antes, políticas e medidas para reduzir e restringir o plástico, acompanhando o ritmo internacional;

2. Atendendo à proibição, desde 2000, do uso de recipientes de esferovite no Interior da China, as autoridades de Macau devem avançar, quanto antes, com estudos sobre a restrição, por via legislativa, de talheres e recipientes descartáveis de plástico (e de esferovite), incentivando o sector da restauração a usar mais os materiais degradáveis;

3. Há que reforçar os apoios ao sector da reciclagem e sensibilizar os residentes e turistas sobre a separação do lixo, com vista à recolha dos resíduos de plástico.

4. Há que aumentar a divulgação e sensibilização sobre a redução do plástico, e incentivar os consumidores e fornecedores de produtos alimentares a reduzirem, dentro do possível, o uso de recipientes descartáveis, utilizando mais talheres de materiais degradáveis.

Obrigada.

Presidente: Deputado Si Ka Lon.

Si Ka Lon: Obrigado Sr. Presidente.

Caros Colegas:

O tema da minha intervenção de hoje é o seguinte: Criar uma plataforma de serviços “one stop” e apoiar a reparação e manutenção dos prédios antigos para eliminar riscos.

A emaranhada teia de fios eléctricos e condutas de água, as armações expostas e altamente enferrujadas, e o desprendimento dos revestimentos exteriores são as descrições que a maioria dos residentes utiliza para caracterizar a actual situação dos prédios antigos, o que bem demonstra o péssimo estado de conservação em que estes se encontram. Ocorreram ultimamente vários casos de desprendimento de revestimentos exteriores, situação que desperta a atenção dos residentes, especialmente com o aproximar das épocas de chuvas e tufões.

Existem actualmente em Macau cerca de 4800 prédios com mais de 30 anos de construção e muitos deles em estado de degradação, e muito nos preocupa o seu estado de segurança e risco de incêndio. Quanto ao plano de reordenamento urbano, lançado há mais de 14 anos, não se conhece qualquer avanço, e também não há meio de serem publicados o plano director urbano e a lei-quadro, e os diplomas complementares sobre a renovação urbana. Não obstante ter sido já lançado o plano de habitação para alojamento provisório, enquanto diploma complementar daquela lei-quadro, há ainda um longo caminho a percorrer, logo, longe de poder resolver atempadamente os problemas decorrentes da degradação dos prédios dos bairros antigos.

Assim sendo, sugiro o seguinte:

Antes do arranque da renovação urbana, a reparação predial é um meio eficaz para resolver o envelhecimento dos bairros antigos. Contudo, os prédios envolvem muitos proprietários e, sobretudo, não há uma comissão de condóminos, uma empresa de

administração predial ou um fundo de reparação nos vários prédios antigos, daí que seja muito difícil o seu restauro. A reparação predial implica vários aspectos, portanto, é necessário ter uma estratégia com visão global e a longo prazo, bem como o apoio e a participação dos diversos interessados, incluindo, especialistas, operadores da administração predial, empreiteiros, organismos aplicadores da lei, serviços públicos, proprietários, etc.

Em Hong Kong, a fim de reforçar os apoios técnicos aos proprietários na reparação predial, a Autoridade para a renovação urbana de Hong Kong criou a “Plataforma de reparação predial”, com uma base de dados, relativos, inclusivamente, aos serviços públicos, empreiteiros e especialistas nessa área, para os proprietários poderem aceder, em qualquer hora e sítio, via internet, ao que necessitam, dominando, com maior precisão, as informações sobre as obras de reparação predial, por exemplo, o preço de referência no mercado, as minutas dos contratos padronizados para a contratação de consultores e empreiteiros, as especificações das obras, etc. Mais, foi integrado o serviço de consultoria na referida plataforma, por exemplo, o serviço de mediação em relação ao litígio em torno da contratação de obras, para ajudar os proprietários a resolver os problemas relacionados com a reparação predial e a ultrapassar as dificuldades. Tomando como referência esta prática de Hong Kong, coloca-se a questão de as autoridades poderem, ou não, criar, atendendo à realidade de Macau, uma “Plataforma de reparação predial”, com serviços “one stop”, como a de Hong Kong, para apoiar a reparação dalguns prédios antigos e degradados em Macau.

Obrigado.

Presidente: Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: Obrigado Sr. Presidente.

Caros colegas:

O tema da minha intervenção de hoje é o seguinte: Consolidação do papel de Macau para a integração na Grande Baía

As Linhas Gerais do Planeamento para o Desenvolvimento da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau atribuem a Macau uma nova missão e responsabilidades históricas, para além de considerarem o território como uma das cidades nucleares no desenvolvimento das infra-estruturas da Grande Baía. Essa estratégia visa transformar Macau num “motor fundamental” com uma acção de “impulsão ao nível regional”. Por isso, neste momento, o Governo depara-se com uma oportunidade histórica para essa integração na Grande Baía, através de uma estratégia de “expansão para fora e introdução de investimento externos”. Com essa estratégia, Macau deve participar activamente no desenvolvimento económico dessa zona e encorajar a população, especialmente os jovens, a integrarem-se no

empreendedorismo e em funções laborais na Grande Baía.

Segundo alguns cidadãos, o sistema económico de Macau é do tipo micro, e as empresas, na sua maioria, são micro, pequenas e médias, beneficiadas pelas políticas de apoio do Governo. Mesmo que haja limitações devido à localização geográfica, ao espaço de desenvolvimento e à não diversificação das indústrias, neste ambiente que se conhece bem, todos os problemas podem ser resolvidos só com um telefonema. Porém, se as empresas, em articulação com as acções governativas, necessitarem de “sair”, têm de enfrentar problemas reais, tais como, pessoas e ambiente desconhecidos, limitações quanto aos fluxos e às remessas de dinheiro, etc. Assim, devemos, ou não, ponderar seriamente que, se as empresas “saírem” para se desenvolverem na Grande Baía, o primeiro problema será: que vantagens competitivas vão ter? Além disso, o Governo tem incentivado ainda os jovens a “saírem” de Macau, para criarem negócios ou trabalhem na Grande Baía, mas, ao mesmo tempo, isso pode agravar a falta de recursos humanos em Macau, isto é, provocar um vazio de talentos, e, quando não há vantagens competitivas, os jovens vão ficar preocupados.

Há cidadãos que entendem que Macau é uma das quatro cidades principais que compõem a Grande Baía, por isso, devemos consolidar primeiro a nossa economia local, e só assim é possível desenvolver as nossas próprias vantagens, para daí salvaguardar uma melhor integração na Grande Baía. Um provérbio chinês diz que “para conseguir malhar o ferro, uma pessoa tem de ser forte”, por isso, se as empresas locais conseguirem consolidar bem as suas bases e converter as suas vantagens de desenvolvimento em vantagens competitivas, e, se o ambiente económico de Macau permitir a introdução de empresas de investimentos do exterior, Macau pode concretizar a sua estratégia de aliança, complementando desse modo o desenvolvimento económico das outras cidades da Grande Baía e dando um contributo ao desenvolvimento desta através das suas próprias vantagens.

Quanto aos jovens, o Governo tem políticas para incentivá-los a entrarem na Grande Baía. Isto é bom. Porém, se for possível otimizar, tal como referi, as empresas locais, e incentivar os jovens a entrarem em empresas de alta tecnologia, a aprenderem a cultura e as técnicas dessas empresas, e a consolidarem as suas bases para elevarem as suas capacidades competitivas, é possível promover um ambiente de concorrência, aprendizagem e progresso mútuo, entre os jovens dos dois lados e, então, será mais fácil para os nossos jovens entrarem na Grande Baía.

Em conclusão, os cidadãos acham que Macau é uma das quatro cidades centrais da Grande Baía, e se o desenvolvimento de Macau for cada vez melhor, isto quer dizer que as pessoas e as empresas de Macau se vão integrar ainda mais na Grande Baía. Na realidade, trata-se de um contributo para o desenvolvimento económico da Grande Baía. Acham que é assim? Gostaria de ouvir mais opiniões do Governo.

Presidente: Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

José Maria Pereira Coutinho: Obrigado Sr. Presidente.

Caros Colegas:

O tema da minha intervenção de hoje tem a ver com a promoção da educação digital no ensino básico.

Há bastante tempo que a sociedade tem vindo a discutir a importante questão de as crianças transportarem malas e mochilas escolares pesadas, que a médio e longo prazo podem afectar gravemente a saúde das crianças.

Na RAEM, ao invés de se investir na educação das crianças por via das novas tecnologias, muitas escolas ainda hoje obrigam as crianças a transportar, diariamente, uma carga excessiva de livros e outros materiais, que muitas vezes nem sequer são utilizados no mesmo dia, nas escolas.

De acordo com especialistas europeus em neurocirurgia, o transporte repetido de mochilas pesadas pode condicionar... no futuro, problemas graves para as costas das crianças. Para além das dores nas costas, pode provocar um desgaste acrescido da coluna vertebral da criança ao longo do tempo, prejudicando gravemente a saúde dessas mesmas crianças.

Segundo as directrizes da Organização Mundial da Saúde, o peso das mochilas não deve ultrapassar 10% do peso total corporal das crianças.

Não é aceitável, nestes tempos de modernidade, que os manuais escolares ainda estejam em vigor em vez da utilização de material digital. Para além de ser bom para o ambiente, evitamos gastos de saúde desnecessários para as nossas crianças.

O transporte de peso excessivo das malas e mochilas representa um esforço físico maior do que indicado para as crianças, e pode levar ao aparecimento de alterações posturais anormais provocadas pela tensão e torção na coluna vertebral, tais como hiocifoses, hiperlordoses, anteversão e retroversão.

Obrigado.

Presidente: Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Nos últimos meses, houve duas notícias sobre a AL: a realização duma

reunião secreta da Comissão de Regimento e Mandatos, sem ter sido dado conhecimento, nos termos regimentais, aos deputados não membros; e o episódio do segundo juramento do novo Presidente. Algumas opiniões da sociedade questionam: a AL está a servir de exemplo de incumprimento da lei? A Comissão de Regimento e Mandatos, que analisa as regras regimentais, pode cumprir o Regimento de forma selectiva? A verdade é que o funcionamento da AL está, cada vez mais, sob a atenção do público.

Aquando das eleições legislativas de há 2 anos, a minha equipa defendeu a perspectiva de “reformatar a AL”, apontando a necessidade de reformatar este parlamento, criado há mais de 40 anos. Sabemos que “reformatar” não pode ser apenas um slogan bonito para as campanhas eleitorais, deve ser antes um longo caminho a percorrer. Neste caminho cheio de espinhos, precisamos de enfrentar as pressões e persistir no bem, fiscalizando, como na vídeo-vigilância, todos os pormenores do funcionamento da AL.

Enquanto deputado, tenho de estar consciente de que as minhas atribuições provêm da população, e a AL deveria ser o “lar dos residentes”. Por isso, oponho-me sempre à atitude de encarar os assuntos da AL como “assuntos internos”, pois o que se discute neste edifício não pode nem deve ser negócio privado de certas pessoas. Tudo o que discutimos é inseparável do interesse público, e todo o processo legislativo e de fiscalização deve ser aberto e transparente para a população.

Enquanto deputado que estuda ciência política, considero que é minha responsabilidade fazer bom uso da plataforma parlamentar para despertar o interesse de mais residentes pela política, e dizer aos média e à população quão importantes são a democracia e a abertura no sistema parlamentar, pois a sua qualidade influencia directamente o funcionamento social e político da RAEM. Assim, nos últimos dois anos, apesar de muitas pessoas não compreenderem a minha perseverança, e pensarem que destruí as “regras tácitas” definidas por um pequeno grupo de pessoas, tenho agarrado todas as oportunidades para defender a reforma da AL.

Desde a minha entrada na Assembleia que tenho sempre reflectido sobre um tema importante: porque é que muitos cidadãos, incluindo eu, antes de entrar na Assembleia, criticam a AL de “assembleia de lixo”? Há alguns anos, quase dez mil cidadãos cercaram a AL, gritando estas palavras. E até a ex-presidente Susana Chou, no “Balanço do decénio de actividades da Presidente da AL”, em 2009, refere particularmente que “de entre as tarefas com que a Assembleia Legislativa se deparou... figura o problema da legislação anacrónica existente em Macau, que se revelava desactualizada e incapaz de satisfazer as necessidades da sociedade, que se repercutia na baixa popularidade deste órgão legislativo junto da população, a ponto de esta a ter cognominado de ‘assembleia de lixo’”.

As razões que levam muitos cidadãos a criticar a AL de “assembleia de lixo” são,

segundo o que mais ouvi dizer, a falta de democracia e de transparência. Tudo isto é um facto objectivo, pois, nos dias de hoje, em 2019, continua a manter-se na AL o regime oriundo do período da colonização, isto é, a AL é fiscalizada pelos deputados nomeados pelo Chefe do Executivo, e as vagas para os deputados eleitos pelos cidadãos, nos quais estes delegam o seu poder, nem chegam a metade; nos dias de hoje, em 2019, a AL continua a manter um regime atrasado, segundo o qual as comissões apreciam as propostas de lei e fiscalizam as acções governativas à porta fechada. “Roma e Pavia não se fizeram num dia”, portanto, o que acabei de referir são trabalhos de reforma que merecem insistência e continuidade.

De facto, esta má reputação, que eu tenho ouvido desde pequenino, fere a auto-estima de algumas pessoas. A partir do momento que tomei posse, tenho de assumir, inevitavelmente, esta má reputação, e enquanto um dos membros da AL, não posso, nunca, optar por encobrir e defender os nossos erros e culpar quem tece críticas. Isto porque, há um ano, quando citei, no hemiciclo, esta já antiga crítica da população, fui censurado, verbalmente e por escrito, o que é completamente inaceitável. São atitudes destas que afastam cada vez mais a AL da população.

Temos de ouvir as vozes críticas, mesmo quando os cidadãos nos chamam “deputados de lixo” ou quando somos satirizados pelas pessoas com interesses adquiridos com a pergunta: “se são tão puros e sublimes, porque é que procuram entrar neste monte de lixo?”. Sempre faço alertas a mim próprio para reflectir, e é assim que consigo fazer com que mais cidadãos estejam satisfeitos com o trabalho dos deputados, contribuindo realmente para a qualidade, eficácia e reputação do trabalho da AL.

Presidente: Deputada Leong On Kei.

Leong On Kei: Obrigada Sr. Presidente.

Caros colegas:

Segundo os dados da DSEC, em Junho, o número de visitantes excedeu os 3 milhões, representando um aumento anual de 18,9 por cento, mas o número de visitantes que não pernoita aumentou 35,4 por cento, reduzindo a permanência média para 0,1 a 1,2 dias. As autoridades afirmaram que, com o funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, o transporte é mais conveniente, o que levou ao aumento significativo de quem não pernoita, mas vão ainda lutar para mais visitantes pernoitarem em Macau. O “Plano geral do desenvolvimento da indústria do turismo de Macau” propõe o desenvolvimento de Macau como destino de turismo de vários dias, com permanência média de 2 a 3 dias. Para concretizar o objectivo de transformar Macau num Centro Mundial de Turismo e Lazer, para além do número total de visitantes, deve-se dar mais importância ao prolongamento da permanência, pois só assim se poderá promover o desenvolvimento do turismo. Há que elevar

a capacidade de recepção através do hardware e do software, efectuar as devidas adaptações ao nível de saída e entrada fronteiriça, pontos turísticos, trânsito, etc., desenvolver mais produtos turísticos, aperfeiçoar as instalações turísticas e reforçar o nível e a qualidade dos serviços.

Macau é uma cidade pequena, com hardware limitado, mas os recursos turísticos e culturais têm as suas próprias características, por exemplo, o Festival de Artes, o Concurso Internacional de Fogo-de-Artifício, o Festival Internacional de Música e o Grande Prémio, etc. podem ser descritos como o cruzamento entre a China e o Ocidente, e os seus conteúdos são ricos. Com vista a promover a diversificação dos recursos turísticos de Macau, o Governo precisa de considerar a criação de uma marca de turismo cultural caracterizada por indústrias culturais, turísticas e de lazer. Para além de ponderar a dispersão por diferentes épocas dos grandes eventos e festivais que se realizam nos mesmos períodos, para atrair a visita a Macau dos turistas em diferentes momentos, ou seja, para além da separação efectiva dos visitantes, ao mesmo tempo, o Governo deve estudar ainda a criação de novos produtos turísticos para satisfazer as necessidades dos diferentes tipos de turistas, permitindo que os visitantes experimentem a variedade dos elementos turísticos fascinantes de Macau, para os incentivar a permanecerem aqui mais tempo.

Segundo afirmações das autoridades, com a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, o transporte tornou-se mais conveniente e há mais visitantes a não pernoitarem em Macau. Perante a crescente aceleração da cooperação regional, a tendência prende-se com o reforçar do desenvolvimento do turismo regional. As políticas adoptadas contribuem para criar espaço para o desenvolvimento conjunto, e o encurtamento da distância do transporte na Grande Baía contribui para reforçar a cooperação inter-regional. Macau deve considerar como é que pode agarrar as oportunidades relacionadas com as cidades nucleares. Sob o apoio das políticas adoptadas, Macau deve tomar a iniciativa de reforçar a cooperação profunda, no âmbito do planeamento do turismo regional, integrando os recursos turísticos da Grande Baía, aproveitando as diferentes características das diversas cidades para a criação de produtos turísticos distintos e concretizando a complementaridade mútua de vantagens, para reforçar, em conjunto, a competitividade do turismo regional e aumentar a atracção turística de Macau. Há que colaborar ainda com as outras cidades na exploração do mercado internacional e na procura de mais fontes de turistas internacionais, para os atrair a ficar mais tempo em Macau, avançando assim com o alcançar do objectivo da sua transformação num Centro de Turismo e Lazer de nível mundial.

Obrigada.

Presidente: Deputado Ng Kuok Cheong.

Ng Kuok Cheong: Condutores que trabalham em local diferente do autorizado

conduzindo os seus veículos até à “terra de ninguém” e as falhas do mecanismo de comunicação afectam a cooperação na Grande Baía

Na resposta a uma interpelação escrita minha, apresentada em 2016, sobre o problema, já há muito detectado, dos condutores que trabalham em local diferente do autorizado e conduzem os seus veículos até à “terra de ninguém” (agora já faz parte da jurisdição de Zhuhai), junto às Portas do Cerco, para depois regressarem ao lado de cá da fronteira, o Gabinete do Secretário para a Segurança afirma que as autoridades de segurança já informaram os serviços competentes do Interior da China, através do mecanismo permanente de comunicação, e esperam que o Governo do Interior da China ajuste as suas políticas relativas às saídas e entradas de veículos. Nos últimos anos, no debate das LAG da área da Segurança, o Secretário afirmou várias vezes que o Governo do Interior da China ainda não tinha dado nenhuma resposta. Cheguei a interpelar se a comunicação tinha falhado e se devia ser o Chefe do Executivo a iniciar negociações. Em 17 de Junho, o referido Gabinete respondeu, em cumprimento das instruções do Chefe do Executivo, voltando a afirmar que “o assunto é do âmbito de competência dos serviços competentes do Interior da China, e, numa reunião de comunicação, as autoridades de segurança informaram o Posto Geral de Controlo Fronteiriço de Zhuhai acerca do problema”. Quanto à pergunta sobre a possibilidade de o Chefe do Executivo iniciar as negociações, de acordo com a resposta, “as autoridades de segurança fazem parte da equipa governativa da RAEM, e vão continuar, no âmbito das suas competências, a apoiar activamente as acções governativas”.

Uma vez que Macau participa no desenvolvimento da Grande Baía, entendo que não se deve negligenciar a ineficácia da comunicação em relação a algumas matérias.

As autoridades da segurança já transmitiram, através do mecanismo permanente de comunicação, os referidos assuntos aos serviços competentes do Interior da China, mas ainda não lhes foi dada nenhuma resposta, e o problema continua por resolver. O Governo deve tomar medidas ad hoc para investigar e combater regularmente o fenómeno, evitando que os condutores que trabalham em local diferente do autorizado aproveitem para fugir à fiscalização.

Face à ineficácia da comunicação inter-regional por parte das autoridades de segurança, enquanto parte da equipa governativa, o Chefe do Executivo deve iniciar negociações com o Interior da China. Macau, enquanto cidade nuclear da Grande Baía, está a reforçar a cooperação para o seu desenvolvimento. Se, em relação a alguns assuntos, o mecanismo permanente de comunicação continuar ineficaz, e se nem o Chefe do Executivo conseguir iniciar a negociação, o Governo deve informar atempadamente o Governo Central, no sentido de levantar quanto antes os obstáculos à comunicação inter-regional na Grande Baía!

Presidente: Deputado Au Kam San.

Au Kam San: Obrigado Sr. Presidente.

Para se articular com a entrada em funcionamento da linha da Taipa do metro ligeiro, o Governo já planeou, há anos, encerrar o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, que funciona sob a forma de equipa de projecto, e criar uma sociedade do metro ligeiro para continuar a assumir as responsabilidades pela construção do metro e coordenar a sua exploração.

A sociedade do metro ligeiro é totalmente detida pelo Governo, que fica com 96% das acções, sendo as restantes distribuídas por dois fundos: o Fundo para o Desenvolvimento Industrial e Comercial com 3% e o Fundo para o Desenvolvimento das Ciências e da Tecnologia com 1%. Diz-se que se trata de uma sociedade “joint-venture”, mas no fundo é só para dar cumprimento à lei, que exige três sócios. Por que razão é que o Governo abandona a equipa de projecto e a substitui por uma sociedade? Segundo este, é por causa da entrada em funcionamento, muito em breve, do metro ligeiro, porque quer entregar a sua exploração a uma sociedade que se aproxime mais da vertente comercial.

Contudo, em Abril de 2018, o Governo celebrou com a MTR de Hong Kong (Macau) o contrato de “prestação de serviços de assistência à operação e manutenção da Linha da Taipa do sistema de metro ligeiro de Macau” - com duração de 80 meses e pelo valor de 5,71 mil milhões de dólares de Hong Kong -, segundo o qual a empresa passa a responsabilizar-se pelo ensaio e activação dos sistemas antes da entrada em funcionamento da linha da Taipa, pelo funcionamento do sistema de metro e pela reparação e manutenção das carruagens, dos sistemas de sinalização e das instalações e infra-estruturas. Por outras palavras, a Sociedade do Metro Ligeiro, Limitada não vai ser constituída para explorar directamente o metro ligeiro, mas sim para fiscalizar os serviços de assistência à operação prestados pela MTR de Hong Kong (Macau), logo, deixa de fazer sentido dizer que a constituição da sociedade se destina à exploração do metro ligeiro.

Afirmar que a exploração do metro ligeiro através de uma empresa de capitais totalmente públicos é a mais adequada para o seu funcionamento comercial não passa de palavras bonitas, porque essa empresa é criada a partir de um serviço público e o seu capital provém do erário público, logo, é quase uma mentira afirmar que esta é a solução mais adequada para o seu funcionamento. Para que o funcionamento da empresa do metro ligeiro se aproxime verdadeiramente do funcionamento comercial, deve haver participação efectiva, isto é, investimento empresarial, ou pelo menos não deve aquela ser totalmente suportada pelo erário público. O Governo nunca pensou em inserir elementos comerciais no projecto de construção do metro ligeiro, por isso, algumas estações podem nem sequer ter locais para a compra de jornais, bebidas ou petiscos, logo, a única fonte de receitas do metro ligeiro será a venda de bilhetes. Assim sendo, trata-se de prejuízo certo. O Secretário Raimundo do Rosário tem afirmado que nenhum empresário estará disposto a investir, por isso, o metro só

será explorado por uma empresa criada pelo Governo.

No entanto, quando o Sr. Secretário afirma isto, está talvez a ser demasiado peremptório. Os contratos das concessionárias do jogo estão prestes a terminar, e se o Governo as convidar a investir no metro ligeiro, creio que as mesmas estarão dispostas a fazê-lo, porque de acordo com o actual traçado do metro ligeiro, quem mais beneficia do metro são mesmo as concessionárias. Já nem precisamos de falar da situação actual de concorrência no sector do jogo, antigamente, antes da liberalização, a Sociedade de Turismo e Diversões de Macau (STDM) investia muito em empresas públicas, por exemplo, na CAM, na TDM e na CEM, entre outras, e podíamos encontrar investimentos seus em todos os sectores. Claro que a maior parte das suas participações foi a pedido, expresso ou implícito, do Governo português de Macau naquela altura, e isto demonstra que as concessionárias do jogo estão dispostas a participar em investimentos de longo prazo, e não precisam que estes investimentos ofereçam grandes retornos.

O sector do jogo já entrou numa era de abertura limitada. Com a coexistência e concorrência entre as seis concessionárias, se lhes perguntarem se querem participar na operação do Metro Ligeiro, é de crer que não recusem (o Senhor Stanley Ho chegou a dizer o seguinte: “quando o Governo precisou da minha ajuda, nunca a recusei”). Mais, a participação de capital pelas concessionárias vai ser realizada via investimentos efectivos, e estas terão poder de decisão e direito de participação efectiva na operação, aliás, este tipo de participação social pode dotar a empresa do metro ligeiro de verdadeiros elementos de carácter comercial. De qualquer maneira, isto é bem melhor do que os governantes usarem o erário público na gestão da empresa.

A sociedade tem defendido que as empresas do jogo devem assumir mais responsabilidades sociais, e estas nunca se opuseram. Como o prazo das concessões termina em breve, é de crer que as concessionárias valorizem ao máximo as oportunidades para assumir mais responsabilidades sociais. Se houver alteração dos estatutos (os Estatutos da Sociedade do Metro Ligeiro são definidos pelo Aviso do Chefe do Executivo n.º 15/2019, portanto, a alteração a avisos do Chefe do Executivo não implica dificuldades jurídicas que sejam difíceis de ultrapassar), pode prever-se expressamente, para as concessionárias do jogo de Macau, a figura de sócio por inerência da Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S. A., a titularidade de acções, as responsabilidades para realizarem participações de capital e para quinharem nos lucros e perdas da sociedade do metro ligeiro segundo a proporção das suas acções, assim como os direitos a emitir sugestões sobre a operação e a participar na tomada de decisões. Há que reconhecer que as concessionárias do jogo têm equipas comerciais excelentes, portanto, se tiverem direito a apresentar sugestões sobre a operação do metro ligeiro e a participar na tomada de decisões, podem contribuir para a integração de mais elementos comerciais na operação do metro ligeiro, reduzindo eventuais perdas e aliviando os encargos financeiros do Governo com o metro ligeiro, que é um elefante branco gigante.

Presidente: Sr. Deputado Ma Chi Seng.

Ma Chi Seng: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros Colegas:

Recentemente, o Governo da RAEM, o Gabinete de Ligação e a Comissão Organizadora de Actividades das Diversas Associações de Juventude de Macau organizaram, em conjunto, um programa de visitas de estudo intitulado “Caminhar juntos na Nova Era”. Trata-se duma actividade de grande envergadura, que conta com a participação de 500 jovens excelentes de Macau; reveste-se de elevado nível, pois as delegações são lideradas pessoalmente pelo Chefe do Executivo e pelos cinco Secretários, com a participação, durante todo o processo, do Chefe do Gabinete de Ligação e respectivos dirigentes; tem um significado profundo, que assinala as “Duas Celebrações”, e também a conjugação da educação patriótica com os trabalhos da juventude.

Durante as visitas de estudo ao Interior da China, os governos locais deram grande importância às actividades realizadas, recebendo calorosamente os visitantes e permitindo-lhes sentir o entusiasmo dos compatriotas do Interior da China, a par do aprofundar da amizade com os jovens locais. A visita a uma base de educação patriótica, bem como uma série de visitas para conhecer os relevantes projectos avançados do País e os projectos de cooperação com a RAEM, etc., permitiram aos jovens de Macau compreender a “Nova Era” do País e firmar a missão de “caminhar juntos” com a Pátria.

“Os tempos fazem heróis, enquanto os heróis moldam os tempos”. Com vista ao desenvolvimento dos trabalhos relacionados com os jovens, e à criação de condições favoráveis para o seu crescimento e sucesso, apresento aqui três sugestões:

Primeira, os jovens da nova geração devem dominar o pulso do tempo para partilhar dos benefícios do desenvolvimento da Pátria. O rápido desenvolvimento do País cria novas oportunidades para Macau, aumentando a sua dinâmica e espaço. Macau possui a vantagem institucional de nele vigorar o princípio “Um País, dois sistemas”, a vantagem económica de ser porto franco e a vantagem estratégica de servir como “Um centro e uma plataforma”. Estas são oportunidades e desafios para o desenvolvimento dos jovens de Macau, que devem trabalhar empenhadamente e com sentimentos patrióticos, dando continuidade ao “espírito de Macau” assente no amor à Pátria e a Macau, na tolerância e solidariedade, no avanço pragmático, na democracia e na harmonia.

Segunda, na “Nova Era”, o princípio “um País, dois sistemas” criou novos êxitos para os jovens. Os nossos jovens, enquanto esperança de Macau, são a força com maior imaginação e criatividade na sociedade. No seu crescimento até serem talentos, devem

desempenhar bem o papel de serem senhores de pôr em prática o princípio “um País, dois sistemas”, e de tomar a iniciativa de se integrarem no “expresso” do rápido desenvolvimento do País. Há que agir para conseguir um lugar. Os jovens têm de ter a coragem de assumir responsabilidades e de agir; de ser bons a ultrapassar dificuldades; de participar nas estratégias do País – a construção de “Uma Faixa, Uma Rota” e da Zona da Grande Baía, etc.; de aumentar as suas habilidades; e de cumprir os seus sonhos.

Terceira, há que caminhar juntos com a mesma vontade, para as actividades de intercâmbio cultural entre os jovens de cá e de lá produzirem novos resultados. Os jovens de Macau e da Pátria provêm da mesma raiz, e deve-se realizar mais estudos sobre a situação nacional e a educação patriótica, para promover o sentimento de pertença à nação; ou desenvolver actividades de intercâmbio diversificado ao nível de educação, desporto, inovação, empreendedorismo, etc., em conjugação com as características e necessidades dos jovens. Há que manter contacto com os jovens e representá-los, e só assim serão conquistados. Espera-se que os jovens que participam no “Caminhar juntos na Nova Era” possam divulgar a mais cidadãos de Macau os seus pensamentos e o que conseguiram obter, congregando a população, para caminharem em frente de mãos dadas.

Obrigado.

Presidente: Deputado Wu Chou Kit.

Wu Chou Kit: Obrigado Sr. Presidente.

Caros colegas:

Boa tarde a todos.

O tema da minha intervenção de hoje é o seguinte: Avaliação da política para resolução das inundações em Macau

Quanto à questão das inundações em Coloane e no Porto Interior, diversos ministérios e comités do Governo Central propuseram a Macau, há anos, que comparasse duas propostas para resolução das inundações: a instalação de barreiras e a construção de diques. Como ambas apresentam dificuldades, os serviços competentes de Macau afirmaram que iam tentar chegar a uma proposta mais adequada.

Há dias, os serviços competentes de Macau apresentaram propostas para a resolução das inundações em Coloane e para a melhoria da drenagem na Praça de Ponte e Horta e na zona da Praia do Manduco. Quanto a Coloane, a proposta de construção de “dois lagos” foi bem acolhida pela maioria dos moradores (isto é, a construção de lagos paisagísticos na Rua de

Cinco de Outubro e na zona onde se encontram os Estaleiros Navais de Lai Chi Vun, e a construção de um dique com 1000 metros de comprimento dividido em cerca de 300 metros na zona de Lai Chi Vun e cerca de 700 metros na Rua de Cinco de Outubro); quanto à Praça de Ponte e Horta e à zona da Praia do Manduco, propôs-se a construção de um tanque subterrâneo de retenção de água (com 83 metros de comprimento, 20 metros de largura, e 9 metros de altura), por debaixo da zona de lazer da Praça de Ponte e Horta, com um volume total até 15 mil metros cúbicos, para fazer face às inundações entre a Avenida de Almeida Ribeiro e a Escola de Pilotagem (entre a Praça de Ponte e Horta e a zona da Praia do Manduco), cobrindo uma área de 470 mil metros quadrados de zonas baixas. Durante as chuvas torrenciais, este tanque servirá para captar as águas pluviais não escoadas atempadamente, aliviando assim as inundações.

Concordo e apoio plenamente os projectos do Governo para a prevenção e tratamento das inundações. No entanto, em relação à concepção do projecto e execução das obras, espero que os serviços competentes façam melhor os trabalhos preparatórios e tenham em consideração todos os aspectos, por exemplo, que incluam no prazo de execução as dificuldades na concepção do projecto e na execução das obras, a realocização das canalizações subterrâneas por parte da concessionária, as alterações, etc., para se preparem com a devida antecedência.

Pode recorrer-se às práticas das regiões vizinhas para a realização das referidas obras. Na qualidade de presidente, liderei os membros da Associação de Engenheiros de Macau numa visita ao Happy Valley Underground Stormwater Storage Scheme, dos Serviços de Drenagem em Hong Kong, para conhecer a estratégia de prevenção de inundações, os elementos inovadores e as características da concepção, incluindo a concepção especial da comporta inteligente e do sistema de retenção e reciclagem de água. Esta prática adoptada na região vizinha teve efeitos positivos e pode servir como uma boa referência.

O plano de tratamento geral da água e do depósito para armazenamento de água serve para prevenir as inundações. Então, o Governo vai pensar na reciclagem das águas pluviais? Por outro lado, estão a ser realizadas obras das caixas em Coloane, na Rua da Praia do Manduco e na Rua do Almirante Sérgio, e em relação aos locais que reúnem condições, o Governo deve ponderar a criação de algumas vias periféricas e a instalação de valas comuns, a fim de resolver os problemas de atraso, das marés altas, das construções ilegais de edifícios, e do impedimento da entrada das máquinas nos locais de execução das obras, que estão a afectar a 1.ª fase das obras de prevenção de inundações na Ponte 16.

Obrigado, Sr. Presidentes. Obrigado, caros colegas.

Presidente: Concluimos os trabalhos do período de Antes da Ordem do Dia de hoje. Vamos então entrar na Ordem do Dia de hoje.

Vamos dar início ao 1.º ponto da Ordem do Dia, que é a eleição do 1.º Secretário da Mesa da Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau.

Nos termos do artigo 19.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, os 1.º e 2.º Secretários servem de escrutinadores do Plenário, mas o primeiro ponto da Ordem do Dia de hoje é a eleição do 1.º Secretário. Assim sendo, o 2.º Secretário vai servir de escrutinador; e temos de eleger outra pessoa.

De acordo com a metodologia para a eleição da Mesa da primeira legislatura da Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, são os Deputados mais novos os responsáveis pelo escrutínio dos votos. Assim sendo, sugiro que seja o Deputado mais jovem desta legislatura aqui presente a servir de escrutinador, ou seja, o Sr. Deputado Sou Ka Hou. Srs. Deputados, não sei se alguém tem alguma objecção?

Se ninguém tem, vou pôr à votação esta simples deliberação. Façam o favor de votar.

(Decurso da votação)

Presidente: Foi aprovada, o Sr. Deputado Sou Ka Hou vai servir então de escrutinador.

Quanto à eleição do 1.º Secretário, aplica-se a forma de eleição do Presidente prevista no artigo 6.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”; e na realidade é o artigo 20.º do “Regimento da Assembleia Legislativa” que regula a eleição dos Secretários. Assim, o 1.º Secretário é eleito de entre os Deputados, por escrutínio secreto, sendo designado o Deputado que obtiver mais de metade dos votos validamente expressos. Segundo, caso nenhum dos Deputados obtenha esse número de votos, procede-se a novo sufrágio, limitado aos dois Deputados mais votados, sendo eleito o que obtiver o maior número de votos validamente expressos.

Sobre essa eleição, alguém quer colocar questões?... Se ninguém quer, então os Srs. Deputados Chan Hong e Sou Ka Hou vão desempenhar o papel de escrutinadores.

Peço então ao pessoal para proceder à distribuição dos boletins de voto, um boletim de voto para cada Deputado. Srs. Deputados, podem preencher o boletim de voto com sinal “v”, sinal “+” ou sinal “x”. Depois de preencher o respectivo boletim de voto, façam o favor de o dobrar e de o colocar na urna.

Todos têm boletim de voto, não é? Solicito então aos Srs. Deputados Chan Hong e Sou Ka Hou para votarem e servirem de escrutinadores.

Façam o favor de verificar primeiramente a urna.

Assembleia Legislativa, vertida na Deliberação n.º 11/VI/2019/MESA, interposto pelos Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou, em 26 de Junho de 2019.

O “Regimento da Assembleia Legislativa” já regula os respectivos procedimentos acima mencionados, e o conteúdo dos respectivos artigos já foi distribuído aos Srs. Deputados juntamente com a convocatória, encontrando-se em cima da mesa dos Srs. Deputados.

Agora, vou fazer uma breve apresentação sobre este procedimento de recurso.

Nos termos do artigo 63.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, o Deputado que pedir a palavra para recursos, limita-se a indicar sucintamente o seu objecto e fundamento. Nos termos do artigo 68.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, o Presidente ou um dos membros da Mesa usa da palavra sempre que a direcção dos trabalhos o imponha ou as disposições regimentais o exijam. Assim sendo, a Sra. Deputada Chan Hong, membro da Mesa, vai explicar sucintamente as razões que levaram à tomada da respectiva decisão. Nos termos do n.º 3 do artigo 62.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, o respectivo requerimento é imediatamente votado sem discussão. Nos termos do artigo 66.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, qualquer Deputado pode formular declarações de voto, não podendo exceder três minutos.

Agora vou fazer uma breve explicação sobre este processo de recurso.

Em 17 de Maio de 2019, os Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou apresentaram uma proposta de emissão de voto e, em 30 de Maio, o Presidente proferiu o Despacho n.º 739/VI/2019, rejeitando-a liminarmente. No dia 3 de Junho, os três Deputados apresentaram uma reclamação ao Presidente e um recurso para a Mesa.

Nos termos do n.º 1 do artigo 91.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, a reclamação e o recurso são opções alternativas, e apenas se pode escolher uma das duas. Uma vez que os Deputados em causa optaram por recorrer para a Mesa, o Presidente proferiu o Despacho n.º 832/VI/ 2019, deixando de dar resposta em relação à reclamação apresentada pelos Deputados.

Relativamente ao recurso apresentado pelos Deputados à Mesa, esta, através da Deliberação n.º 11/VI/2019/MESA, de 18 de Junho, decidiu manter a decisão vertida no Despacho n.º 739/VI/2019, do Presidente.

Seguidamente, os três Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou apresentaram, no dia 26 de Junho de 2019, mais um recurso da decisão da Mesa, vertida na Deliberação n.º 11/VI/2019/MESA, para o Plenário da Assembleia Legislativa. Assim sendo, o segundo ponto da Ordem do Dia do Plenário de hoje é votar sobre esse recurso.

Começo por dar a palavra ao Sr. Deputado Ng Kuok Cheong para apresentar a referida proposta.

Ng Kuok Cheong: Este é o ano em que se assinala o 30.º aniversário do Protesto de 4 de Junho. Em princípio, a avaliação oficial não releva para a verdade histórica. Todavia, para que os compatriotas consigam desatar os nós do coração e fazer com que o País siga o rumo correcto da democracia, esperamos, então, que esse movimento estudantil de 1989 possa vir a ser reabilitado com a maior brevidade possível, devolvendo a justiça às vítimas, incluindo: criar uma comissão de investigação, para se proceder a uma averiguação independente e imparcial; dar uma satisfação aos familiares das vítimas e dos desaparecidos; atribuir, nos termos legais, a devida indemnização às vítimas e às suas famílias; e imputar as adequadas responsabilidades legais.

Excelentíssimos colegas Deputados à Assembleia Legislativa, no dia 17 de Maio do corrente ano, nós os três Deputados apresentamos, nos termos do artigo 52.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, a proposta de emissão de voto acima referida, mas foi liminarmente rejeitada pelo Presidente da Assembleia Legislativa, uma situação inesperada. Depois disso, apresentámos um recurso à Mesa, que foi também rejeitado, pelo que, no final, só podemos recorrer ao Plenário da Assembleia Legislativa.

A proposta de voto de saudação na ocasião do Protesto de 4 de Junho foi apresentada no dia 17 de Maio, na expectativa de expressar saudação às vítimas e seus familiares do Incidente de Tiananmen de 1989, ainda, no dia 4 de Junho do corrente ano ou antes desse dia, com a aprovação da Assembleia Legislativa. No entanto, infelizmente, as coisas arrastaram-se no tempo, e já estamos em finais de Julho.

Há quem entenda que esta proposta de emissão de voto de saudação já está “fora do tempo”. Na nossa opinião, este é o ano em que se assinala o 30.º aniversário do Protesto de 4 de Junho, não se limitando a um dia. Para além disso, já se passaram 30 anos desde o Protesto de 4 de Junho, e não há ainda justiça depois de passados 30 anos, e a “justiça está à espera todos os dias”, portanto, não é tarde demais se compararmos esse atraso de dezenas de dias com o de 30 anos.

Quanto a esta proposta de emissão de voto, quer a rejeição liminar pelo Presidente da Assembleia Legislativa, quer a rejeição do recurso pela Mesa, os fundamentos principais apresentados são dois. Primeiro, no Despacho de rejeição liminar do Presidente da Assembleia Legislativa, refere-se claramente que as normas sobre a emissão de votos só se aplicam a seis tipos de votos, designadamente de congratulação, pesar, protesto, saudação, louvor e censura. O que diz aí, parece-me que tem de ser um desses, questionando ainda sobre o tipo de voto que pretendemos emitir.

Mas, na realidade, qual é a nossa situação? O disposto no n.º 1 do artigo 52.º do “Regimento da Assembleia Legislativa” diz precisamente que a Assembleia Legislativa pode aprovar votos de congratulação, pesar, protesto, saudação, louvor ou censura, sem restringir que tal se aplique “só” a uma das matérias aludidas. Por isso, é de salientar que, mais tarde, chegámos a apontar na nossa proposta o seguinte: “Considerando que os conteúdos da proposta dizem respeito a um incidente extremamente relevante, enquanto chineses que vivem em Macau, apresentámos uma proposta de voto, que, embora com uma redacção sucinta, ao mesmo tempo, reflecte conjuntamente as intenções de pesar, protesto, saudação e censura, o que é, de facto, razoável”, e nesta situação “satisfaz plenamente os requisitos exigidos pelo Regimento”.

Segundo, no Despacho de rejeição liminar do Presidente da Assembleia Legislativa, refere-se que a Assembleia Legislativa deve exercer as suas competências nos termos da lei e no âmbito da autonomia da RAEM conferida pela Lei Básica, e que o acontecimento mencionado na aludida proposta ultrapassa o âmbito dessa autonomia, não tendo a Assembleia Legislativa da RAEM competência para tratar da matéria.

Este fundamento, na realidade, não é inválido, pois, de acordo com o artigo 52.º do “Regimento da Assembleia Legislativa”, não há qualquer limitação que restrinja a emissão de votos apenas às matérias relacionadas com as acções governativas abrangidas pelo âmbito da autonomia da Região Administrativa Especial de Macau. Se o Presidente e a Mesa da Assembleia Legislativa distorcerem o “Regimento da Assembleia Legislativa”, isto vai “comprimir” significativamente o espaço de emissão de votos da Assembleia Legislativa e dos Srs. Deputados.

Ao longo dos 19 anos de funcionamento da Assembleia Legislativa da RAEM, o número de propostas de emissão de votos tratadas, nos termos do mesmo “Regimento da Assembleia Legislativa”, não foi muito elevado, mas também houve muitos precedentes, tais como, em 2005, a proposta de voto de pesar pelo falecimento do ex-Primeiro Ministro do Conselho do Estado da RPC, Zhao Ziyang; em 2008, a proposta de votos para expressar solidariedade para com todos os camaradas, vítimas da calamidade de tempestade de neve em diversas Províncias da China Continental; em 2010, a proposta de emissão de votos para felicitar o cidadão chinês Liu Xiaobo pela obtenção do Prémio Nobel da Paz 2010; em 2013, a proposta de emissão de voto, apelando ao Governo da China para que tome medidas efectivas para combater e acabar com a falsificação e o fabrico de produtos alimentares nocivos, com vista a salvaguardar a segurança dos alimentos e a recuperar a confiança do povo chinês nos bens alimentares do nosso País.

Está bem claro que não se limita apenas às matérias no âmbito da autonomia e das acções governativas da Região Administrativa Especial de Macau. Para além disso, nos casos do abalo sísmico que sacudiu a província de Sichuan, da missão aeroespacial chinesa, e até do

falecimento do ex-Presidente da República Portuguesa, Mário Soares, em Janeiro de 2017, ... apresentada por exemplo pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, as respectivas propostas de votos foram aprovadas pela Assembleia Legislativa.

Pode-se ver que, quer nas disposições legais, quer na prática ao longo dos anos, o âmbito da emissão de votos pela Assembleia Legislativa não se encontra limitado apenas a assuntos do âmbito da autonomia da Região Administrativa Especial de Macau. Mais a mais, o conteúdo da nossa proposta de emissão de voto visa manifestar, enquanto chineses que vivem em Macau, as expectativas sobre um incidente extremamente relevante que ultrapassa o âmbito da Região Administrativa Especial de Macau, não se tratando, obviamente, de apresentar quaisquer exigências em relação às acções do Governo da RAEM, mas, sim, de expressar o anseio de desatar os nós do coração do povo chinês. Opomo-nos ao recurso a essa forma – regras distorcidas – para obstruir a nossa emissão de voto, e opomo-nos ainda mais ao recurso à interpretação e à distorção arbitrárias para “comprimir” arbitrariamente o espaço de expressão dos Srs. Deputados.

Assim sendo, nós apresentámos um recurso em relação às decisões tomadas pelo Presidente da Assembleia Legislativa e pela Mesa da Assembleia Legislativa para o Plenário da Assembleia Legislativa, esperando conseguir contar com o apoio de todos. Não se pode tomar a iniciativa de reduzir o espaço de debate e argumentação dos Deputados. Esta é a nossa simples explicação.

Presidente: Agora, peço à Sra. Deputada Chan Hong, membro da Mesa, para explicar, de forma sintética, as razões que levaram à tomada da decisão em causa. Tem a palavra a Sra. Deputada Chan Hong.

Chan Hong: Relativamente ao recurso interposto pelos Srs. Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou, cumpre-nos responder o seguinte:

A emissão de votos prevista no n.º 1 do artigo 52.º do Regimento limita-se a votos de congratulação, pesar, protesto, saudação, louvor ou censura. Analisando o conteúdo da proposta apresentada pelos Srs. Deputados acima referidos, mesmo que seja interpretado de forma integrada, como afirmado pelos mesmos no recurso, não se pode ver nada que pertença a qualquer um dos votos referidos no n.º 1 do artigo 52.º do Regimento. Ou seja, o conteúdo da proposta não se refere a congratulação, pesar, protesto, saudação, louvor ou censura, mas sim a exigências muito concretas, com objectivos claramente apontados. Por isso, a intenção dos Srs. Deputados é a de apresentar, através da emissão de votos, uma moção que não é permitida pelas respectivas regras, o que está além do âmbito previsto no n.º 1 do artigo 52.º.

Do ponto de vista da competência orgânica, se a proposta dos Srs. Deputados é dirigida ao Governo da RAEM, é óbvio que este não tem competência para tratar dos assuntos em

causa; se o pedido é dirigido ao Governo Popular Central, isto também está, manifestamente, além dos limites da governação da RAEM. De facto, é muito claro que os assuntos referidos na proposta dos Srs. Deputados são tratados directamente pelo Governo Popular Central, traduzindo-se numa manifestação do exercício do poder de governação pelo Governo Popular Central no território nacional, e qualquer entidade pública da RAEM, sobretudo a Assembleia Legislativa, que é um dos órgãos mais importantes do sistema político, não deve interferir.

Pelo exposto, os argumentos levantados pelos Srs. Deputados não são válidos e não devem ser aceites.

Obrigada.

Presidente: Obrigado.

Vamos proceder à votação do projecto de simples deliberação do Plenário, relativo ao recurso da decisão da Mesa da Assembleia Legislativa, vertida na Deliberação n.º 11/VI/2019, interposto pelos Srs. Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou, em 26 de Junho de 2019.

Antes da votação, gostaria de esclarecer os Srs. Deputados. A votação a favor significa a admissão do recurso interposto pelos três Deputados, e o seu provimento significa a aceitação da emissão de voto proposta, a qual será tratada na próxima reunião plenária. Caso votem contra, implica-se que o recurso não é admitido. Por outras palavras, a proposta de emissão de voto apresentada pelos mesmos não é aceite, ou seja, concordam com a deliberação da Mesa sobre esta matéria.

A votação é feita por maioria simples. Não sei se ficaram esclarecidos? Caso sim, procedam à vossa votação, por favor.

(Votação)

Presidente: Não aprovado.

Alguém quer fazer declaração de voto?

Tem a palavra o Sr. Deputado Fong Ka Chio.

Fong Ka Chio: Obrigado, Sr. Presidente.

Votei contra o recurso apresentado pelos Srs. Deputados Ng Kuok Cheong, Au Kam San e Sou Ka Hou.

Tal como foi referido pela Mesa na sua Deliberação n.º 11/VI/2019, de 18 de Junho, o conteúdo da proposta de emissão de votos apresentada pelos três Deputados não se enquadra na definição nem no âmbito da emissão de votos previstos no n.º 1 do artigo 52.º do Regimento da Assembleia Legislativa, tratando-se de exigências concretas. Por exemplo, os três Deputados pediram a criação de uma comissão de investigação. O mais importante é que os assuntos referidos não estão dentro do âmbito da autonomia da RAEM, por isso, a Assembleia Legislativa da RAEM não tem competência para proceder a qualquer tratamento.

A dita emissão de votos, para além de distorcer o âmbito previsto para tal, também ia constituir um abuso do Regimento da Assembleia Legislativa, razão pela qual votei contra.

Obrigado.

Presidente: Se não tiverem declarações de voto a fazer, peço aos Srs. Deputados para aguardarem pela entrada dos membros do Governo.

(Entrada dos representantes do Governo na Sala do Plenário)

Presidente: Antes de mais, agradeço a presença do Sr. Secretário Leong Vai Tac e dos seus colaboradores na reunião de hoje.

Vamos entrar no terceiro ponto da Ordem do Dia, que é a discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Consolidação dos recursos financeiros do Fundo de Segurança Social”.

Em primeiro lugar, vou convidar o Sr. Deputado Chan Chak Mo, Presidente da 2.ª Comissão Permanente, a fazer uma apresentação. Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Chak Mo.

Chan Chak Mo: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Caros Colegas:

A Proposta de lei intitulada “Consolidação dos recursos financeiros do Fundo de Segurança Social” foi apresentada na reunião plenária realizada em 6 de Junho de 2019, e aprovada na generalidade após debate pelos Deputados. O Presidente da Assembleia Legislativa distribuiu, na mesma data, a proposta de lei à 2.ª Comissão Permanente para a sua apreciação na especialidade e emissão de parecer.

A Comissão reuniu-se nos dias 12 e 19 de Junho e 24 de Julho, tendo contado com a presença de representantes do Governo na reunião do dia 19 de Junho. Teve também lugar

uma reunião técnica entre a assessoria da Assembleia e representantes do Governo. Em 19 de Julho, o proponente apresentou à Assembleia a versão final da proposta de lei.

A proposta de lei visa aumentar as fontes financeiras do Fundo de Segurança Social (FSS), com vista a garantir o funcionamento sustentável dos regimes de segurança social da RAEM. Assim, a proposta de lei prevê a transferência para o FSS de 3% do saldo da execução do orçamento central da RAEM, de cada ano económico findo, passando a mesma a constituir receita anual do orçamento privativo do Fundo.

A Comissão concorda com a criação deste mecanismo de dotação regular de verbas, mas nota que o n.º 2 do artigo 2.º da versão inicial da proposta de lei não se coaduna, em termos de aplicação, com o artigo 7.º da Lei da reserva financeira em vigor.

Isto porque se o valor da reserva básica não atingir o valor legalmente estipulado nos termos da Lei da reserva financeira, as verbas em falta devem ser completadas com recurso às dotações da reserva extraordinária. No entanto, o n.º 2 do artigo 2.º da versão inicial da proposta de lei previa que os valores em falta seriam deduzidos do saldo da execução do orçamento central.

Assim, a Comissão solicitou ao proponente que esclarecesse as dúvidas referidas.

Segundo a explicação do proponente, se o valor da reserva básica for inferior ao valor estipulado na lei, o Governo vai, nos termos da Lei da reserva financeira, completar as verbas em falta com recurso às dotações da reserva extraordinária. O n.º 2 do artigo 2.º visa garantir que o valor da reserva básica não seja afectado devido à nova receita a favor do FSS, no caso de ser impossível completar as verbas em falta com recurso às dotações da reserva extraordinária, por isso, previa que, caso a referida situação se verificasse, o Governo, antes de calcular o valor de 3% a favor do FSS, deveria descontar as verbas necessárias para completar a reserva básica com recurso ao saldo da execução do orçamento central, e só depois disso é que utilizaria o remanescente para calcular o valor de 3%.

Pelo exposto, a Comissão sugeriu a alteração da redacção do n.º 2 do artigo 2.º e do artigo 3.º da proposta de lei, para clarificar a relação entre a reserva financeira e o saldo da execução do orçamento central, e para melhor se fazer reflectir a intenção legislativa. O proponente aceitou a sugestão e introduziu alterações na versão final. Além disso, na versão final foram também introduzidas outras alterações tendo em vista o aperfeiçoamento técnico-legislativo da redacção das normas. Para mais detalhes, pode ser consultado o parecer.

Por último, em relação aos 3% previstos na proposta de lei, o Governo prometeu que ia efectuar uma avaliação a cada cinco anos, e que, de acordo com a situação económica, podia proceder-se a um ajustamento dessa percentagem.

Senhor Presidente, Caros colegas:

A presente proposta de lei reúne os requisitos necessários para apreciação e votação, na especialidade, pelo Plenário. Submete-se então, agora, a proposta de lei à apreciação do Plenário.

Obrigado.

Presidente: Obrigado.

Vamos agora entrar na discussão na especialidade.

Em primeiro lugar, vamos debater o artigo 1.º. Façam o favor de intervir.

Se não têm opiniões, vamos passar à votação. Façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovado.

Em seguida, passemos ao artigo 2.º. Façam o favor de manifestar as vossas opiniões.

Se ninguém quer... Tem a palavra o Sr. Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Obrigado.

Senhoras e Senhores:

Quanto ao conteúdo do artigo 2.º, gostaria de pedir ao proponente para esclarecer um pouco mais.

O disposto na lei aplica-se ao saldo da execução do orçamento central a partir do ano económico de 2018, podendo ser feita a transferência do valor de 3% para o Fundo de Segurança Social, o mais cedo possível, no ano de 2020. Segundo a apresentação do Sr. Deputado Chan, se a reserva básica não for suficiente e as verbas em falta não poderem ser completadas com recurso às dotações da reserva extraordinária... Pelo que entendo, quando a reserva básica não for suficiente, deve seguir-se o previsto na Lei da reserva financeira, e o valor da reserva básica é equivalente a 150% da totalidade das dotações da despesa dos serviços centrais da RAEM, constante do último orçamento aprovado pela Assembleia Legislativa.

Gostaria de saber se, segundo a avaliação feita pelo Governo, a possibilidade de acontecer isto é muito baixa. Quanto a isso, queria que o proponente esclarecesse um pouco mais.

Além disso, segundo observei, aliás, o parecer também menciona que, aquando da elaboração do relatório financeiro actuarial, já tinha aplicado, a título experimental, diferentes percentagens, analisando-se a situação do Fundo de Segurança Social 50 anos depois, ou seja, em 2067. O proponente acabou por optar pelo valor de 3% como padrão; na realidade, isto apenas vai reduzir ligeiramente o valor negativo total dos activos do Fundo de Segurança Social 50 anos depois, ficando a equidade negativa em 44 mil milhões de patacas.

Aqui quer dizer que começamos pelo valor de 3%, mas, de facto, daqui a 50 anos, o valor continuará negativo. Entretanto, reparei também que, como mencionado no ponto 19 do parecer, para além desta nova receita, existem também outras receitas. Assim, gostaria de compreender como é que as novas receitas poderão completar o que estará em falta, com a aplicação do valor de 3%, pois daqui a 50 anos o valor vai continuar a apresentar défice. Gostaria de conhecer melhor a situação das outras receitas e de que forma estas poderão permitir ao Governo alcançar o que é referido no ponto 19 do parecer da Assembleia Legislativa, ou seja, evitar que o valor total dos activos do Fundo de Segurança Social se torne negativo nos próximos 50 anos. Queria pedir esclarecimentos quanto às outras receitas.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para a Economia e Finanças, Leong Vai Tac: Obrigado, Sr. Presidente Kou Hoi In e também obrigado ao Deputado Sou Ka Hou, pelas questões levantadas.

Penso que há pouco dividiram-se em duas partes. A primeira parte é, ou seja, o ponto um, afinal, qual é a possibilidade da avaliação? Queria pedir a Subdirectora Ho da Direcção dos Serviços de Finanças para responder a esta questão. Em seguida, queria pedir aos meus colegas do Fundo de Segurança Social para responder à sua preocupação, ou seja, até 2067, estes 3%, vão atingir activos negativos, ou seja, 44 mil milhões, para além dos 3%, como serão as outras receitas? São divididos em duas partes, vou pedir a dois colegas diferentes para responder.

Peço à Subdirectora Ho para responder primeiro.

Obrigado.

Subdirectora da DSF, Ho In Mui: Obrigado, Sr. Secretário. Agradeço as questões dos

Srs. Deputados.

Há pouco, o Deputado Sou falou sobre o cálculo da reserva básica. Ao analisar a proposta de lei na íntegra, verifica-se que, durante a reunião, foi mencionado, no artigo 2.º da Lei da reserva financeira, vigente, estabelece que a reserva básica é considerada como despesa, ou seja, 150% do orçamento central serve para o cálculo da reserva básica. Com base neste cálculo, devemos prestar atenção se a reserva básica é satisfeita, para ver se é necessária ou não a utilização da reserva extraordinária para completar a reserva básica.

Porque a reserva básica é uma reserva fundamental e uma linha de defesa, pode-se dizer isso. Uma vez satisfeita, a proposta de lei prevê que, após a satisfação da reserva básica, o valor da reserva extraordinária pode ser calculado com base em 3%. Este é, portanto, o requisito mínimo e fundamental estabelecido nesta proposta de lei, que a reserva básica deve ser satisfeita.

Há pouco, falou-se que, se a reserva básica não for suficiente, após a aprovação do saldo de execução do orçamento central, é necessário utilizar esse saldo para completar a reserva básica. Após completado, senão houver reserva extraordinária para o cálculo dos 3%, não será feita uma dotação, pode-se dizer isso.

Mas agora, olhando para a situação que temos há tanto tempo, a situação é ideal. No início do passado mês de Junho, o valor da reserva extraordinária atingiu os 400 mil milhões. Neste caso, se a reserva básica não for suficiente e tem de recorrer à reserva extraordinária, essa situação, na realidade, actualmente não se coloca, a situação actual é optimista.

Presidente substituta do Conselho de Administração do FSS, Chan Pou Wan:
Obrigado, Sr. Secretário.

Senhores Deputados:

E como é que calculamos que precisamos de recorrer a estes 3%?

Na verdade, nós, o FSS, em 2012, elaborámos um relatório actuarial sobre o sistema de segurança social. Em 2017, voltámos a fazer o cálculo actuarial e apresentámos o relatório à Secretaria para a Economia e Finanças, verificámos que, independentemente das alterações demográficas ou do número de beneficiários a receber a pensão para idosos, bem como do aumento das receitas provenientes dos impostos sobre os jogos, em comparação com 2012, os cálculos sofreram algumas alterações.

De facto, ao longo dos anos, o FSS tem contratado uma empresa actuarial para nos ajudar a fazer o cálculo actuarial, em circunstâncias normais, fazemo-lo sempre para um

período de cinquenta anos. Para garantir a estabilidade económica e financeira do regime da segurança social, e assegurar o seu funcionamento durante cinquenta anos, no relatório de 2017, calculámos que seria necessários mais 500 milhões, em comparação com o relatório anterior - 500 milhões.

Se olharmos para os saldos do orçamento central dos anos anteriores, verificamos que o valor não era inferior a 20 mil milhões. De acordo com um cálculo relativamente conservador, gastámos 25 mil milhões, se multiplicarmos por 3%, ou seja, teremos 750 milhões por ano. Estes 750 milhões podem ser utilizados para cobrir os 500 milhões de diferença que referimos anteriormente. Portanto, a premissa é: esperamos, neste momento, conseguir manter o funcionamento do regime de segurança social por cinquenta anos. Assim, apresentamos, por enquanto, esta sugestão.

Obrigada.

Presidente: Mais alguém tem opinião?

Tem a palavra Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Obrigado.

Obrigado pela resposta e gostaria de fazer mais algumas perguntas.

Porque, no final, a proposta de lei não prevê um mecanismo de ajustamento, não está escrito, ou sejam o que é compreensível. No entanto, segundo o parecer, o proponente prometeu, verbalmente, na Comissão, tendo também ficado registado no parecer, que ia proceder a uma avaliação interna de cinco em cinco anos, para assegurar uma certa segurança.

Gostaria de perguntar: como é difícil dominar bem a situação económica, a curto prazo, talvez dois, três ou cinco anos, mas há outros factores incertos a longo prazo, por isso, a avaliação interna periódica é muito importante. Quanto a esta avaliação, gostaria de colocar questões adicionais: queria saber se o Governo, após a sua conclusão, vai divulgá-la, para que o público em geral possa saber se a percentagem do nosso investimento precisa de ser ajustada, quer aumentada, quer reduzida?

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para a Economia e Finanças, Leong Vai Tac: Presidente substituta Chan.

Obrigado.

Presidente substituta do Conselho de Administração do FSS, Chan Pou Wan:
Obrigado, Sr. Secretário.

O que podemos ver, de facto, é verdade. Neste momento, as receitas principais do Fundo de Segurança Social são as contribuições, as dotações de 1% das receitas correntes e as contribuições das receitas brutas do jogo. Mais, nos últimos quatro anos, foram efectuadas a injeção extraordinária de 37 mil milhões. Até finais do mês passado, o saldo do regime de segurança social era de 84,9 mil milhões. Em termos gerais, consideramos que a nossa situação financeira é muito estável.

É claro que, com a aprovação desta proposta de lei, os 3% vão aumentar a estabilidade financeira e a garantia de aposentação dos cidadãos. De facto, com base das experiências acumuladas ao longo de vários anos, já temos um projecto e alguma experiência para a realização de cálculo actuarial. De facto, o Fundo de Segurança Social, ou seja, temos um planeamento interno, e todos os anos fazemos um cálculo actuarial interno. Em relação à contratação de empresa actuarial profissional e empresa de consultadoria, está prevista a sua realização de cinco em cinco anos. Isto é, pelo menos cinco anos, e se for necessário, o que significa que, se houver necessidade, estamos muito disponíveis e faremos isso sempre que for necessário.

Portanto, entendemos que devemos prestar atenção à situação do desenvolvimento financeiro, especialmente, compreendemos que o imposto sobre o jogo é a nossa principal receita, porque se houver qualquer impacto na economia poderá, de facto, causar uma grande flutuação. Assim, comprometemo-nos a realizar os cálculos actuariais, através de um relatório actuarial anual e da contratação, pelo menos de cinco em cinco anos, de uma empresa actuarial profissional e de consultadoria, a fim de fiscalizar estreitamente a nossa situação financeira.

Presidente: Mais alguém tem opinião?

Se não houver mais opiniões, passamos à votação. Vamos proceder à votação do artigo 2.º. Façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovado.

Agora passamos à discussão do artigo 3.º. Façam o favor de apresentar as vossas opiniões.

Ninguém tem opiniões, então passamos à votação do artigo 3.º, façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovado.

Agora passamos à discussão dos artigos 4.º e 5.º. Façam o favor de apresentar as vossas opiniões.

Ninguém tem opiniões, então passamos à votação dos artigos 4.º e 5.º, façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovados.

Alguém quer apresentar declaração de voto?

Se não houver mais nada, damos por concluída a discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Consolidação dos recursos financeiros do Fundo de Segurança Social”.

Agradeço a presença do Sr. Secretário Leong e dos seus colaboradores.

Obrigado.

Vamos fazer um intervalo de quinze minutos.

(Intervalo)

Presidente: Vamos continuar a nossa reunião.

Em primeiro lugar, quero dar as boas-vindas ao Sr. Secretário Raimundo Arrais do Rosário e aos seus colaboradores pela presença no Plenário de hoje.

Vamos entrar no quarto ponto da ordem do dia, que é a discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Lei do sistema de transporte de metro ligeiro”.

Em primeiro lugar, convido o Presidente da 3.ª Comissão Permanente, Deputado Vong Hin Fai, a fazer a respectiva apresentação.

Tem a palavra o Deputado Vong Hin Fai.

Vong Hin Fai: Obrigado, Presidente.

Sr. Presidente,

Srs. Membros do Governo,

Caros colegas:

A proposta de lei intitulada “Lei do sistema de transporte de metro ligeiro” foi apresentada, discutida e aprovada na generalidade em reunião Plenária, no dia 16 de Outubro de 2018. O Presidente da AL distribuiu, a proposta de lei a esta Comissão, para efeitos de exame na especialidade e emissão de parecer.

A entrada em funcionamento da Linha da Taipa do metro ligeiro está para breve, por conseguinte, a Comissão, ciente da urgência dos trabalhos de apreciação na especialidade, reuniu-se, num total de 11 vezes, e em 6 delas contou com a presença de membros do Governo, que prestaram a sua total colaboração e contribuíram para a conclusão bem-sucedida dos trabalhos de apreciação.

Venho agora apresentar, de forma sucinta, os principais assuntos ou matérias que foram apreciadas e discutidas em sede de comissão:

1. Questões sobre o modelo e a entidade de operação. A versão inicial da proposta de lei consagrava as disposições sobre o modelo de operação do sistema de metro ligeiro, que provocaram debates sobre se deveria ser uma entidade pública ou uma concessionária a operar o sistema de metro ligeiro. Após debate, o proponente acabou por eliminar as disposições e as referências sobre o modelo de operação, afirmando que vão ser aplicadas as disposições do regime geral da concessão de serviços públicos. Correspondentemente, procedeu ao ajustamento da definição de operadora constante da proposta de lei, que passou a ser meramente “entidade responsável pela operação do sistema de metro ligeiro”, em vez de se sublinhar o estatuto de entidade pública da entidade operadora.

2. Questões sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil. Na versão inicial da proposta de lei previa-se a necessidade de a operadora adquirir um seguro obrigatório de responsabilidade civil, no sentido de suportar os riscos decorrentes da operação do metro ligeiro. No decurso do exame na especialidade, o proponente afirmou que os riscos da referida operação são grandes e que, em Macau, não é certo que existam seguradoras com vontade de aceitar este seguro, e mesmo que existam, a tarifa de prémios será muito elevada. Nestas circunstâncias, sugeriu-se que não haveria necessidade de aplicar o seguro obrigatório

de responsabilidade civil se o capital da operadora fosse, principal, total ou directamente, proveniente de serviços públicos ou até se a operação competisse a serviços públicos, pois nestes casos os riscos decorrentes da operação do metro ligeiro seriam assumidos por recursos públicos. Assim, o proponente sugeriu alterar o teor do regime em causa, isto é, passou então a ser necessária a aquisição do seguro obrigatório de responsabilidade civil “quando pelo menos 40% do capital social da operadora for detido por entidades privadas”. Os representantes do Governo realçaram especificamente que se entende por entidades privadas todas as entidades fora dos serviços públicos, mesmo que sejam sociedades comerciais constituídas, na totalidade, por capitais públicos. A Comissão não se opôs a esta opção política do proponente.

3. Questões relacionadas com os deveres da operadora, passageiros, e público em geral. Uma operação segura e ordenada do metro ligeiro passa também pela cooperação e colaboração entre a operadora, os passageiros e o público em geral. Assim, há que consagrar os deveres e as condutas vedadas a cada uma das partes. Após discussão, foram ajustadas as matérias sobre o assunto, que passaram a ficar mais claras e razoáveis. Mais, foram optimizadas as disposições sancionatórias em caso de violação das obrigações legais consagradas na proposta de lei.

4. Questões relacionadas com o estatuto e as competências do pessoal de fiscalização. Na versão inicial da proposta de lei previa-se que “os agentes de fiscalização em exercício de funções gozam de poderes de autoridade pública”, podendo exigir a identificação e deduzir acusação em caso de verificação de infracção administrativa, etc., o que poderia ter impacto relevante para os direitos dos passageiros e do público, por isso, foi matéria alvo de preocupação e discussão no seio da Comissão.

De facto, tanto na legislação local como na de outros locais, apesar de se atribuir, normalmente, certas competências aos trabalhadores das operadoras, certo é que não se constata precedentes de atribuição de “poderes ou estatuto de autoridade pública” aos agentes de fiscalização das operadoras. Na opinião da Comissão, com vista a salvaguardar a segurança da operação e a ordem do funcionamento, é necessário que a lei atribua competências de fiscalização adequadas aos agentes de fiscalização da operadora, porém, não se deve atribuir “poderes ou estatuto de autoridade pública”. Por outras palavras, as competências conferidas por lei devem ser razoáveis, adequadas e enumeradas expressamente, de modo a ser possível alcançar um equilíbrio entre a manutenção da segurança e da ordem das operações e a protecção dos direitos dos passageiros e do público.

Após discussão, o proponente aceitou as opiniões e sugestões da Comissão. Por um lado, eliminou-se a previsão da atribuição de “poderes ou estatuto de autoridade pública” aos agentes de fiscalização da operadora, e por outro, enumeraram-se, expressamente, as competências dos agentes de fiscalização, com vista a evitar eventuais prejuízos aos direitos

dos passageiros devido à atribuição demasiado genérica de competências.

5. Questões relacionadas com a responsabilidade penal. Na versão inicial da proposta de lei previa-se, tendo em conta a especificidade do sistema de metro ligeiro, um conjunto de novos crimes e respectivas sanções penais para os actos que pusessem em perigo a segurança do transporte em metro ligeiro. A Comissão concorda com a aplicação de sanções penais para tais actos, mas entende que, como o Código Penal prevê especificamente “crimes contra a segurança das comunicações” num capítulo cujas disposições conseguem abranger os crimes praticados em quaisquer meios de transporte terrestres, marítimos e aéreos, os crimes relacionados com a segurança do transporte em metro ligeiro deveriam, então, ser incluídos no Código Penal, não se devendo portanto tratá-los de forma avulsa, nem repetir as designações dos crimes contra a segurança do transporte em metro ligeiro, o tipo ilícito e as penas fora do Código Penal, uma vez que são quase idênticas às constantes deste Código.

Tendo em conta a existência de algumas diferenças entre os conceitos “transporte em metro ligeiro” e “metro ligeiro” e os conceitos tradicionais de “transporte ferroviário” e de “comboio”, com o objectivo de combater actos que prejudiquem gravemente a segurança do sistema de transporte do metro ligeiro, e à eliminação das dúvidas sobre a aplicação do Código Penal, a Comissão sugeriu a introdução na proposta de lei da regra de “remissão”, para, a partir daí, se permitir que as disposições do Código Penal sejam aplicáveis aos actos que obstem à segurança do transporte em metro ligeiro.

O proponente acolheu a opinião da Comissão, tendo procedido aos correspondentes ajustamentos.

6. Matérias e artigos eliminados. Muitas das matérias previstas na versão inicial da proposta de lei já estão estipuladas na legislação em vigor, por isso, faz pouco sentido proceder a uma simples repetição das normas na proposta de lei, aliás, algumas repetições até podem suscitar dúvidas. Após debate, procedeu-se à eliminação de muitos artigos, o que contribuiu para a simplificação da proposta de lei. Os artigos envolvidos são, nomeadamente, os artigos do Capítulo III da versão inicial da proposta de lei, que contemplavam a expropriação, a constituição de servidões administrativas, bem como o embargo e a demolição de obras, os artigos do Capítulo VIII da versão inicial da proposta de lei, “Responsabilidade civil da operadora”, etc. Após a eliminação destes artigos, aplica-se, correspondentemente, o regime actualmente existente.

A Comissão debruçou-se ainda sobre outras matérias e apresentou opiniões ou sugestões que já constam do parecer, pelo que não vale a pena abordá-las aqui.

Senhor Presidente,

Caros Colegas:

Apreciada e analisada a proposta de lei, a Comissão considera que a mesma reúne os requisitos necessários para a sua apreciação e votação na especialidade pelo Plenário.

Obrigado a todos.

Presidente: Obrigado.

Passamos agora à discussão pormenorizada. Em primeiro lugar, vamos discutir o Capítulo I, artigos 1.º a 2.º. Peço a todos que manifestem as suas opiniões.

Como não há opiniões, vou submeter à votação os artigos 1.º a 2.º do Capítulo I. Façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovados.

A seguir, passamos à discussão na especialidade dos artigos 3.º a 6.º do Capítulo II. Façam o favor de manifestar as vossas opiniões.

Tem a palavra o Sr. Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado, Senhor Presidente.

Senhor Secretário, membros do Governo, colegas deputados:

Gostaria de apresentar algumas dúvidas relativamente ao artigo 5.º, sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Tal como o Presidente Wong já referiu há pouco a intenção legislativa do Governo. Na verdade, a minha principal questão reside no facto de que, actua e praticamente, todos os meios de transporte terrestres, marítimos e aéreos são obrigados a comprar um seguro de responsabilidade civil.

O Presidente Wong também mencionou que, devido às preocupações com os elevados custos ou à falta de companhias de seguros dispostas a aceitar as propostas de compra, o Governo adoptou solução com base nessa ideia que referiu. Contudo, se se estabelecer uma comparação, penso que os seguros relacionados com a aviação envolvem custos ainda mais elevados e as responsabilidades são muito maiores, mas mesmo assim conseguiram as

empresas adquirirem seguros. Então, por que razão não seria possível exigir que o Metro Ligeiro compre um seguro semelhante? Como é que actualmente se resolve esta questão no sector da aviação?

Claro que a minha questão não se limita apenas a este ponto. O facto é que a presente proposta de lei estabelece que, quando a entidade operadora detém 40% ou menos do capital social — ou melhor, quando a participação de entidades privadas é igual ou inferior a 40% — não é obrigatória a contratação do seguro; já quando a participação privada ultrapassa os 40%, a contratação torna-se obrigatória.

Ora bem, actualmente a entidade responsável pela exploração do Metro Ligeiro é sociedade comercial do Metro Ligeiro, que é praticamente uma empresa pública e 100% detida pelo Governo, mas isto significa que, no futuro, durante a exploração do funcionamento do sistema, não será necessário contratar este seguro de responsabilidade civil.

Aqui surge o problema: em muitos casos, como em Hong Kong ou noutros países, quando existe um seguro contratado, em caso de acidente ou sinistro, o risco é assumido pela seguradora. Contudo, quando não há seguro, e dado que o operador actual é a empresa do Metro Ligeiro — que pertence ao Governo —, embora o serviço de operação tenha sido atribuído, através da subcontratação, à MTR, mas se ocorrer um acidente ou sinistro cuja responsabilidade recaia sobre a MTR, isto equivale que é o Governo que vai no final pagar a conta?

Isto está também relacionado com o artigo 7.º, relativo às obrigações da operadora. Na discussão em sede de Comissão, a questão já foi colocada, isto é se a responsabilidade não for claramente definida, ou se os pagamentos tiverem de ser efectuados através da empresa Metro Ligeiro, na prática assistimos a uma situação de que “o dinheiro da mão esquerda passa para a mão direita”, porque se trata sempre de dinheiro público, ...é aplicada a multa, mas a multa no final vai voltar ao mesmo cofre público, o que não faz totalmente sentido.

Aliás, já levantámos essas questões nas reuniões da Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Finanças. Naquela altura nós prestamos a nossa atenção ao facto de que quando a responsabilidade for atribuída à MTR, mas no final vai reverter ao Governo, quais são afinal as sanções? Quais são as regras sancionatórias? Porque se, quer em termos de responsabilidade assumida pela seguradora, quer por incumprimento das obrigações da operadora, o Governo vai acabar por pagar a conta, e o que equivale na prática que estas empresas não vão ter de assumir qualquer responsabilidade, podendo actuar como quiser. Portanto, gostaria de saber que tipo de regulamentação existe, ou que tipo de mecanismo está previsto para garantir que a responsabilidade seja efectivamente imputada a essas empresas, como a MTR, neste caso. Gostaria de obter esclarecimentos por parte do Governo sobre esta

situação que acabei de referir.

Muito obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Sra. Presidente, Srs. Deputados:

Boa tarde.

Vou responder à questão do Sr. Deputado Leong Sun Iok.

Esta é a questão que gostaria de ver esclarecida. Os operadores... os operadores são uma empresa concessionária, por isso, a responsabilidade é da empresa concessionária. É claro que, no caso de concessão exclusiva, cada uma das empresas concessionárias pode fazer uma nova concessão, portanto, trata-se de uma questão interna da empresa concessionária, mas, perante o mundo externo, a responsabilidade é sempre dessa empresa concessionária.

Presidente: Mais alguém quer opinar?

Se não tiverem mais opiniões, vamos... tem a palavra o Sr. Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Há pouco, não compreendi muito bem, a ideia é, no futuro, se houver algum acidente ou responsabilidade, por exemplo, se a MTR de Hong Kong for adjudicada, será que o Governo vai pagar tudo em vez de a MTR? Se os acidentes tiverem a ver com a MTR de Hong Kong, quais são as sanções que o Governo pode aplicar à MTR? Gostaria de ficar esclarecido sobre este aspecto.

Obrigado.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: No futuro, o Governo e a respectiva empresa concessionária, ou seja, todas as empresas concessionárias em Macau, terão um contrato exclusivo. Segundo julgo saber, os contratos já existentes serão publicadod no Boletim Oficial. Assim, quando o Governo assina um contrato de concessão com uma empresa, este contrato será publicado no Boletim Oficial.

Esta empresa concessionária e todas as empresas concessionárias, se celebrarem contratos de subconcessão, e de mais subconcessão, existe, de qualquer modo, um contrato, portanto, as questões levantadas devem ser estipuladas nesses contratos de ambas as partes.

Presidente: Mais alguém quer opinar?

Caso ninguém queira opinar, vamos proceder à votação dos artigos 3.º a 6.º do Capítulo II. Façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovados.

A seguir, vamos debater os artigos 7º a 9º do Capítulo II. Srs. Deputados, façam o favor de manifestar as vossas opiniões.

Se ninguém quer, vamos passar à discussão do Capítulo II... tem a palavra o Sr. Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Obrigado.

Tenho duas perguntas sobre os artigos 8º e 9º. Uma das questões que discutimos no seio da Comissão Permanente é sobre o âmbito de aplicação da lei.

Quanto ao âmbito de aplicação desta lei, está muito claro que tem a ver com os actos proibidos pelo artigo 8.º, nomeadamente as alíneas 4) a 7), estão todos feitos na zona de cobrança de tarifas ou na carruagem do metro ligeiro. Na altura, discutimos muito sobre a não aplicação do disposto do artigo 8.º da proposta de lei aos actos praticados na estação de metro ligeiro, mas fora da zona de cobrança de tarifas ou na carruagem do metro ligeiro.

Assim, vai haver problemas. Como esta questão já foi colocada no seio das reuniões da Comissão, espero que o proponente explique melhor na reunião plenária, para que os cidadãos saibam bem que a linha de delimitação seja muito clara, não havendo zonas cinzentas. Isto não tem a ver com a porta. Por exemplo, no parecer, também se refere a um exemplo de levar alguns animais que não deviam ser levados para a estação. De facto, depois de entrar na estação, mas ainda se fica fora da zona de cobrança de tarifas, então, não será aplicada a Lei do Metro Ligeiro, mas sim o Regulamento Geral dos Espaços Públicos, para efeitos de penalização? E se entra na zona de cobrança de tarifas, então, aplica-se a Lei do Metro Ligeiro?

Aqui, há uma porta, e há grande diferença entre as multas aplicadas antes e depois de

entrar na porta. De facto, a Comissão discutiu sobre o Regulamento Geral dos Espaços Públicos, no qual se prevê uma multa de 300 patacas para o levantamento de animais que não devem ser levados na estação. Mas, agora, depois de entrar na zona de cobrança, a multa é de cinco mil, cinco mil. Acho que isto não é razoável. Contudo, já está agora tudo pronto, espero que o proponente possa esclarecer a minha interpretação, a fim de que os cidadãos saibam que animais é que podem levar consigo.

Obrigado.

Presidente: Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado, Sr. Presidente.

Também gostaria de fazer a mesma pergunta. De facto, o artigo 7.º refere-se aos deveres do operador, e quando este violar os deveres do operador, podem ser punidos com pena máxima de multa até 100 mil.

Na realidade, tal como referi antes, quando ocorrer um acidente, que seja causado pela empresa adjudicada pelo operador, qual é a penalização a aplicar a essa empresa adjudicada? Na última reunião, a Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Finanças Públicas queria saber mais sobre este assunto, mas, o Governo ainda não disponibilizou nenhuma informação, incluindo os dados que, na última reunião da Comissão de Acompanhamento, o Governo prometeu fornecer-nos, mas, até agora, não recebemos nada. Assim, gostava de saber, na discussão na especialidade, se a responsabilidade pertence ao comitente, ou seja, à parte contratada, quais são as responsabilidades que deve assumir? Gostava de saber mais sobre esta matéria.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Obrigado, Sr. Presidente.

Vou responder a essas duas perguntas. Em primeiro lugar, as questões levantadas pelo Sr. Deputado Sou Ka Hou, já foram discutidas muito no seio da Comissão. Todos sabem que há uma zona de cobrança de tarifas, ou seja, depois de entrar nessa zona, é aplicada esta lei. Fora da zona de cobrança de tarifas, temos o Regulamento Geral dos Espaços Públicos. Em Macau há este referido Regulamento administrativo que regula essa matéria. Assim, antes de entrar na zona, aplicamos o Regulamento Geral dos Espaços Públicos, e depois de entrar na zona, aplicamos a lei que está em discussão hoje.

Quanto à questão colocada pelo Sr. Deputado Leong Sun Iok, é assim: O Governo e a concessionária têm um contrato celebrado, que prevê certas cláusulas sancionatórias. Cada empresa concessionária, e esta empresa em discussão não é uma excepção, tem um contrato de subconcessão com as subconcessionárias e, segundo julgo saber, em Macau, todos os contratos têm as suas cláusulas sancionatórias. Assim, no caso de incidente, isto deve ser tratado de acordo com o contrato celebrado entre os dois outorgantes.

Assim, quanto à sua pergunta, acho que um contrato celebrado por A e B tem sempre sanções, mas, há que ponderar quando é que se acontece o caso e a responsabilidade é de quem.

Presidente: Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Agradeço a resposta do Sr. Secretário.

Em relação ao artigo 9.º, tenho ainda uma outra questão a levantar, que é a confirmação final. Uma vez que, após a discussão em sede da Comissão, o pessoal de fiscalização deixa de ter poderes da autoridade pública. Isto é a conclusão da discussão no seio da Comissão.

No entanto, o artigo 9.º prevê um poder. Quando se acusa um infractor, há um poder de pedir dados de identificação junto ao infractor suspeito. Mais adiante, há uma frase a dizer que, se for necessário, pode-se pedir ajuda à polícia. Mas, quero confirmar mais uma vez: no caso de ser recusado o pedido de apresentação do bilhete de identidade de residente, ou não ser entregue o bilhete de identidade de residente, será que a pessoa em causa vai assumir alguma responsabilidade jurídica? Ou será que o pessoal de fiscalização também nada pode fazer, e tem de recorrer à polícia para efeitos de ajuda, e só depois de recusar o pedido da polícia é que o interessado tem de assumir a respectiva responsabilidade? Queria confirmar qual é a delimitação do poder do pessoal de fiscalização a pedir a apresentação do bilhete de identificação de residente.

Obrigado.

Presidente: Deputado Au Kam San.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário, Srs. membros do Governo:

Quando discutimos sobre a definição, falámos sobre o operador. Devemos saber claramente que o operador é a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. Esta é a minha interpretação. Ou seja, a concessionária é a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A., esta

é o operador.

Queria saber uma coisa, porque o artigo 7.º prevê os deveres do operador. Mas, na realidade, a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. não faz directamente a operação do metro ligeiro, mas sim adjudica o serviço à MTR Macau para o efeito. No momento da celebração do contrato com a MTR de Macau, a sociedade anónima ainda não foi constituída e agora deve... Não sei quais são os pormenores, em relação ao cumprimento das competências.

Ou seja, o artigo 7.º prevê deveres, caso não sejam cumpridos estes deveres, ou seja, teoricamente, se a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. não cumprir esses deveres, a cada uma infracção é aplicada uma multa de 100 mil. Mas, é claro que, como já existe uma subconcessão, se a MTR não puder prestar este serviço, há que escrever no contrato que a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. pode sancionar a MTR para compensar a multa paga ao Governo de 100 mil. Será que é este o conceito?

Nestas circunstâncias, será que há correspondência? Ou seja, será que há correspondência no contrato? No caso referido, a multa é de 100 mil, mas, se pode haver, ou não, uma situação de que no contrato, a multa seja fixada no valor de 10 mil? Assim, em cada infracção, o Governo aplica uma multa no valor de 100 mil, e a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. paga 90 mil, e a MTR de Macau paga 10 mil. Será que esta situação pode acontecer? A minha principal preocupação é haver ou não uma correspondência em termos de sanção.

Uma vez que estejamos a elaborar uma lei, teoricamente, tudo é justo. Porque se a parte não conseguir cumprir os seus deveres, deve ser punida. Mas, agora, parece que a sanção aplicada não é directamente para o operador, assim, não há correspondência, o que pode levar a situações de injustiça. Gostaria de ficar esclarecido sobre esta questão.

Presidente: Srs. Membros do Governo, façam o favor de responder às perguntas.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo Arrais do Rosário:
Obrigado Senhor Presidente.

Quanto à questão levantada pelo Deputado Sou Ka Hou, já referimos nas reuniões que, Macau tem o Decreto-Lei n.º 52/99 que trata dessas infracções administrativas. Se quiser saber mais, não sei como explicar, mas o nosso colega da DSAJ pode explicar. Não é qualquer coisa. Já disse no grupo que todas essas infracções administrativas são tratadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 52/99. Se for uma questão técnica, a DSAJ pode explicar-lhe depois.

Quanto às questões levantadas pelos Deputados Au Kam San e Leong Sun Iok, que tal

fazermos assim, ou talvez adoptarmos uma abordagem mais simples para que todos compreendam? Esta empresa não tem nada de especial. Ou seja, sobre as questões que levantaram, esta empresa é como qualquer outra empresa concessionária, e é exactamente igual ao que acontece quando realizamos projectos para o Governo. Quando o Governo assinar um contrato para uma empresa fazer um projecto. Posso assinar um contrato com esta empresa, mas todos sabemos que há um subempreiteiro. Essa empresa e o subempreiteiro são da conta deles, mas o Governo só reconhece aquela que assinou o contrato conosco. As empresas concessionárias de Macau já não fazem tudo sozinhas e subcontratam algumas tarefas a outras empresas. Por isso, trata-se de um assunto interno delas.

Portanto, no futuro, esta empresa continuará a ser a mesma. Tanto quanto sei, não há muitas empresas em Macau que façam tudo; todas têm o seu próprio nicho de mercado. A maior parte do trabalho é subcontratada a outras empresas. É assim que funcionam os projectos de construção. Mas, uma vez que o Governo assinou o contrato com esta empresa, vamos negociar com ela e aplicar-lhe as multas que forem necessárias. O facto de esta empresa transferir ou não as multas para os seus subempreiteiros e a forma como a transferência se realiza são assuntos internos da empresa. Talvez isto ajude a explicar a situação de forma que todos compreendam. Assim, neste aspecto, esta empresa não difere das outras empresas concessionárias; o seu funcionamento e sanções são os mesmos.

Por outras palavras, para reiterar, o Governo assina um contrato com uma concessionária, pelo que apenas a reconhece. Dentro da empresa concessionária, ou se houver outras coisas que depois lhes sejam transferidas, refiro-me ao que chamamos... aos assuntos internos. Acho que isto pode ajudar a esclarecer melhor.

Presidente: Sr Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado Senhor Presidente.

Sr Secretário:

De facto, ainda não percebo muito bem. Caso ocorram acidentes ou incidentes durante a exploração do metro ligeiro que envolva o subempreiteiro, e não a empresa operadora do metro ligeiro, e esta empresa operadora incumprir as suas obrigações, poderá ser sancionada, nos termos do artigo 30.º, com uma multa máxima de 100 mil patacas. Isso significa que o Governo terá de pagar essa multa de 100 mil patacas? Esta é a primeira questão.

Segunda questão. Suponho que seja o Governo ou a MTR a pagar a multa, e que se trate de um acidente ou incidente grave que possa resultar numa indemnização na ordem das dezenas de milhões de patacas. Essa indemnização deverá, no final, ser suportada pelo Governo ou pela MTR a quem cabe a responsabilidade? Gostava de saber mais sobre isso.

Obrigado.

Presidente: Sr Deputado Au Kam San.

Au Kam San: É um pouco confuso.

O Sr Secretário acabou de dizer que nós e todas as empresas concessionárias estamos, na verdade, na mesma situação que a Sociedade do Metro Ligeiro, S. A., que se trata de uma concessionária, e o Governo negocia apenas com ela. Por isso, se forem aplicadas quaisquer sanções, estas serão aplicadas a ela. E se a empresa concessionária não conseguir fazer algo, se já tiver subcontratado alguém para prestar o serviço, então resolve a questão internamente, dentro da própria empresa.

Numa situação como esta, por exemplo na adjudicação de obras ou de serviços de outra natureza, isso não constituiria um problema grave. Mas não é esse o caso aqui. Trata-se de uma obrigação directa que implicará sanções em caso de incumprimento. E esta obrigação não está a ser cumprida directamente pela Sociedade do Metro Ligeiro, mas é cumprida pelos terceiros, ou seja, a MTR. Se a MTR não conseguir cumpri-la, a minha questão principal é se existem sanções para a MTR.

Porque, se houver uma sanção para a MTR, o Governo multa a Sociedade do Metro Ligeiro em 100 mil patacas; ao abrigo do vosso contrato, se tal situação ocorrer, a Sociedade do Metro Ligeiro pode multar directamente a MTR em 100 mil patacas, e com isso fica tudo resolvido, compensa a responsabilidade. Mas, se não é assim, o ponto crucial é que não sei se tal mecanismo existe actualmente. Porque, uma vez que estabelecemos aqui uma obrigação e agora a sanção por incumprimento dessa obrigação é de 100 mil patacas, se não estiverem as disposições contratuais para a MTR, a situação torna-se simplesmente como a seguinte: a MTR pode dizer, “o Governo não me pode multar, mas ao mesmo tempo, obriga-me cumprir essa obrigação. E como o Governo não me poder multar, é claro que não vou envidar todos os esforços para o cumprimento. Afinal, a multa só vai ser aplicada à Sociedade do Metro Ligeiro, então, o que é que isso tem a ver comigo?” Esta é a questão crucial.

Presidente: Sr Deputado Chan Chak Mo.

Chan Chak Mo: No início, pensava que conhecia bem esta lei, mas depois de ouvir as palavras dos colegas e fiquei completamente confuso.

Acho que, o Sr Secretário, vamos fazer assim. Podem dizer uma coisa muito simples, assim se calhar pode esclarecer muitas das dúvidas. Ou seja, quem é o operador? Pode esclarecer aqui quem é o operador? Se conseguir dizer isso claramente, acho que eles vão perceber melhor. Ou seja, alguns colegas afirmam que o operador é a Sociedade do Metro

Ligeiro, enquanto outros consideram que deve ser a MTR. O contrato será celebrado com a MTR, e esta será a operadora, pelo que esta proposta de lei se aplica a ela. Ou devemos esclarecer primeiro talvez a quem se refere o operador mencionado no artigo 7.º. Penso que será mais rápido discutir o assunto dessa forma.

Presidente: Sr Deputado Ng Kuok Cheong.

Ng Kuok Cheong: Penso que uma das questões fundamentais é saber se o Sr Secretário pensa que o Governo não consegue controlar essa empresa, a que é constituída inteiramente com capitais públicos e à qual concede o direito à exclusividade. Por enquanto, é totalmente de capitais públicos, não se sabe se no futuro vai continuar a ser, mas por enquanto é. Portanto, a resposta é que, caso surjam problemas decorrentes de um erro da sua parte, o Governo irá, naturalmente, sancionar a concessionária. Se o trabalho da concessão exclusiva estiver mal feito, aplicará uma sanção a essa concessionária. Mas se a concessionária subcontratar outras pessoas para fazer esse trabalho da concessão exclusiva, é natural que vai haver um contrato. Nessa altura, tudo vai ser decidido de acordo com este contrato.

Mas o que preocupa agora os nossos deputados é que o Governo já designou e criou esta empresa com capital público e vai também conceder-lhe o direito à exclusividade. O Governo também já sabe perfeitamente que o trabalho acabará inevitavelmente por ser subcontratado a outra entidade designada, ficando, na prática, a cargo dessa entidade a execução exclusiva do trabalho. O Governo está plenamente ciente de tudo isto, não é não saber disso. Mas, com base nisso, o Governo ainda não sabe o conteúdo do contrato celebrado com a empresa subcontratada. Trata-se de uma questão interna daquela empresa. Ou seja, isto é, essencialmente, o problema neste momento.

A questão é que provavelmente é muito difícil para todos os deputados aceitarem que, na verdade, não se adjudica o contrato a uma empresa privada. Se essa concessionária é uma empresa privada, assim já é diferente. Se se permite que uma concessionária privada subcontrate alguns trabalhos a outra empresa para a ajudar, em caso de sancionar por um erro da concessionária, é claro que se aplica à concessionária. Mas pode a concessionária responsabilizar a empresa subcontratada? Isto é uma decisão a tomar de acordo com o contrato celebrado entre a concessionária e a empresa subcontratada, e não tem nada a ver com o Governo. Isto é um facto. Mas o problema agora é que esta concessionária designada e exclusiva é uma empresa totalmente com capitais públicos, criada para este fim, e já está previsto que celebre um contrato de subcontratação com outra empresa.

Nestas circunstâncias, se o Governo não liga ou, sei lá, não consegue ou não quer revelar o conteúdo do contrato entre a concessionária e esta empresa subcontratada, ou nem sequer pensou nos seus termos, dá a impressão de que tudo está um caos total. Mas queria deixar isto claro: é que o Governo não pode revelar o conteúdo deste contrato, ou é que

simplesmente ainda não existe nenhum, ou seja, ainda não foi redigido nenhum contrato? Ou talvez pretenda simplesmente ignorar o conteúdo deste contrato, deixando para que seja outra pessoa do próximo mandato do Governo a supervisionar esta concessionária e a resolver a questão? Qual é a posição do Governo? Neste momento, parece que há um buraco negro por aqui.

Presidente: Srs. Membros do Governo, façam o favor de responder às perguntas.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo Arrais do Rosário: Sr Presidente, Senhores Deputados:

Talvez seja um pouco difícil perceber o que se passa agora. É assim. Temos que saber que há duas situações, ou melhor, duas fases. A primeira fase é que estamos a discutir a legislação do metro ligeiro. Por outro lado, é assim. Tanto quanto sei, em Macau, sempre que introduzimos qualquer concessionária, temos que fazer a legislação para que, gradualmente, essa concessionária possa prestar o serviço público. Só que nesta situação concreta, a maior questão é a sua criação. Então, qual é o tema da discussão de hoje? Uma vez que temos o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT) e e que anunciámos há alguns anos que a Linha da Taipa iria abrir no final deste ano. Já estão em curso muitos trabalhos, levados a cabo por um serviço governamental que é uma equipa de projecto, nomeadamente, o GIT.

Uma vez que a Linha da Taipa está prestes a entrar em funcionamento, o Governo decidiu que o mais adequado não é deixar a equipa de projecto continuar a operá-la, mas sim criar uma empresa concessionária para o efeito. Hoje estamos, portanto, a debater sobre a Lei do Metro Ligeiro e a constituição da empresa concessionária que estamos a criar, seguindo os procedimentos necessários. A maior questão, no entanto, é que a concessionária não começa do zero, uma vez que tem de dar continuidade ao trabalho já em curso pelo GIT.

Por isso, a certa altura, já tive a oportunidade de dizer a todos os presentes que, um dia, o GIT seria extinta e que os seus trabalhos seriam transferidos para a concessionária. Então, porque é que esta concessionária é diferente das outras concessionárias? Por exemplo, a Companhia do Aeroporto (CAM), que também conta com a minha participação nos anos 90. Só que como é que a CAM começou? Começou do zero. Esta empresa do Metro Ligeiro não começa do zero, tem de assumir todas as funções que o GIT desempenhava.

Portanto, a confusão que todos acham foi por causa disto. Uma vez que o contrato com a MTR já foi celebrado, mas com quem é que foi celebrado? Foi com a RAEM. Mas temos de encontrar uma forma de transferir este contrato a esta empresa no futuro, uma vez que será a concessionária, pelo que todo o sistema de metro ligeiro terá de ser gerido por ela. Portanto, há outros, ou seja, não é só este, que também temos de transferir, há outros contratos do Governo que temos de transferir a esta concessionária.

Portanto, a questão principal, ou talvez a razão pela qual o debate de hoje se tornou tão confuso, é que esta concessionária não começa do zero, esse é provavelmente a maior questão. O que mais se destaca, e que difere da forma habitual de pensar, é isto. Portanto, o que está em curso e a ser feito, o trabalho que a equipa de projecto, isto é, o GIT, está a realizar tem de ser transferido totalmente para essa empresa concessionária. Dessa forma, talvez fique claro para todos.

Então, o Deputado Ng Kuok Cheong perguntou há pouco, será que ainda não foi celebrado o contrato? Foi celebrado. Todos sabem disso, é por isso que todos sabem que o preço é de mais de cinco mil milhões de patacas. Só que o contrato foi celebrado com o Governo. Agora, o Governo quer saber quando é que esta empresa vai ser criada. Não é só isso, há inúmeros contratos, e talvez tenhamos de transferir cada um deles para essa empresa concessionária. Assim, quanto à questão colocada pelo Deputado Chan Chak Mo, posso dar uma resposta muito clara, o operador é esta empresa concessionária. O que quer dizer é que, sempre que algo acontece num estaleiro de construção, se eu celebrar um contrato com esta empresa, então é esta empresa que assume a responsabilidade. Não me interessa se é este empreiteiro ou há outro subempreiteiro, porque não celebri contrato com nenhum subempreiteiro, apenas com a empresa que está a realizar a obra.

Há alguns anos, toda a gente sabia, por exemplo, o aeroporto. A concessionária do aeroporto é a CAM, mas até há alguns anos o aeroporto passou a ser gerido por mais uma outra empresa chamada ADA, que era a subconcessionária. Mas se acontecer alguma coisa no aeroporto, a CAM tem de assumir a responsabilidade junto do Governo, porque ela é a empresa concessionária. Mas essa parte da gestão do aeroporto não é assegurada pela própria CAM, é subcontratada a esta ADA.

Não sei se esclareci bem desta forma. Se não esclareci bem, o seu chinês é melhor, apresente se faça favor. Não consigo apresentar mais. Não sou inteligente, ou talvez possa dizer algo do género.

Presidente: Faça o favor de complementar.

Chefe do Departamento de Tradução Jurídica da Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça, Ung Chi Keong: O Sr. Secretário já fez a respectiva apresentação. Entretanto, há bocado, o Sr. Deputado Sou Ka Hou colocou uma questão sobre o n.º 2 do artigo 9.º, relativa aos agentes de fiscalização.

Tal como foi discutido na Comissão, uma vez que os agentes de fiscalização já não gozam de poderes de autoridade pública, de acordo com o n.º 2 do artigo 9.º, os mesmos podem apenas solicitar assistência às autoridades policiais; neste sentido, se um agente da polícia exigir a um cidadão que faculte os seus dados de identificação e se este se recusar,

poderá incorrer no crime de desobediência nos termos do Código Penal. É só para esclarecer este ponto.

Obrigado.

Presidente: Mais alguém quer apresentar opiniões?

Tem a palavra o Sr. Deputado Vong Hin Fai.

Vong Hin Fai: Obrigado, Sr. Presidente.

Gostaria apenas de fazer uma pequena acheга.

Concordo plenamente com a explicação dada pelos representantes do Governo sobre o n.º 2 do artigo 9.º. De facto, os agentes em causa não gozam de poderes de autoridade pública, no entanto, têm direito de exigir a identificação do suspeito da infracção, para efeitos de elaboração do auto de notícia.

Ora, como os dados de identificação envolvem a privacidade pessoal, será, através da referida norma da presente proposta de lei - se for aprovada - que se confere aos agentes de fiscalização o direito de exigir ao suspeito da infracção a sua identificação; se a proposta de lei não lhes conferir esse poder, o suspeito da infracção pode alegar que os agentes de fiscalização não gozam de poder conferido pela lei para lhe exigir os seus dados de identificação, neste caso, será possível verificar a violação da Lei de Protecção de Dados Pessoais. Assim, neste aspecto, fizemos uma escolha neste sentido.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong.

Ng Kuok Cheong: Quanto mais falamos, mais confusos ficamos, portanto, é natural que os microfones estejam constantemente ligados e desligados. Agora, gostaria apenas de fazer uma observação, esperando que o Governo a tenha em conta no seguimento deste assunto.

De acordo com o que foi discutido anteriormente, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes vai transferir os seus trabalhos para a empresa concessionária, a qual passará a assegurar-los, incluindo o contrato celebrado entre o Governo e a MTR de Hong Kong, ou seja, caberá à empresa concessionária assinar o contrato com a MTR de Hong Kong. Entretanto, como a empresa concessionária ainda não celebrou o contrato com a MTR de Hong Kong, não é possível que o Governo nos conte qual é o conteúdo do referido contrato.

Apesar disso, já existe um contrato, isto é, o celebrado entre o Governo e a MTR de Hong Kong, que não foi celebrado pela empresa concessionária com a MTR de Hong Kong, porque o contrato entre estas só vai acontecer no futuro.

O ponto central de todas estas discussões é que, no futuro, à medida que o plano do Governo for sendo implementado, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes acabará por transferir todos os seus trabalhos para a empresa concessionária, então, quando esta assume o referido contrato transferido pelo Governo, temos de chamar a atenção do Governo para o conteúdo do contrato. Ou seja, se, ao abrigo deste contrato de subconcessão, a MTR de Hong Kong cometer alguma irregularidade e for penalizada, o Governo penaliza, então, a empresa concessionária, mas esta deve conseguir pedir, nos termos do contrato, que a MTR de Hong Kong assumira uma parte justa da responsabilidade, em vez de a MTR de Hong Kong ser absolvida de qualquer culpa, o que equivaleria a uma transferência de interesses. É, portanto, fundamental que o contrato trate deste assunto de forma realista. É apenas um alerta ao Governo para que tenha este aspecto em consideração.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Secretário já prestou algumas explicações, mas gostaria de obter mais esclarecimentos.

Na realidade, a MTR de Hong Kong já assinou um contrato com o Governo, e no futuro será criada a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A., que será a empresa concessionária. Ora, segundo o artigo 7.º, se ocorrerem incidentes, acidentes ou incumprimentos de deveres na exploração do metro ligeiro, será logicamente a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. a ser penalizada? Nesse caso, surgiria o problema já mencionado: o dinheiro da multa, proveniente do Governo, seria devolvido ao cofre do Governo. Assim, a empresa adjudicatária, isto é, a MTR de Hong Kong, acabaria por não precisar de assumir qualquer responsabilidade.

Penso que a preocupação de muitos deputados é exactamente esta: consideram que isto é injusto. Na realidade, pode ser a MTR de Hong Kong a não cumprir os deveres, mas por que razão é que se utiliza o dinheiro do Governo para a penalizar? Por isso, todos estão atentos ao seguinte: se a responsabilidade for da MTR de Hong Kong, qual é a responsabilidade que a mesma deverá assumir? Quais serão as sanções que devem ser aplicadas? Esta é a primeira questão.

Quanto à segunda questão, o Sr. Secretário mencionou que o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes será extinto e substituído pela Sociedade do Metro Ligeiro de

Macau, S.A. Na última reunião da Comissão e da Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Finanças Públicas, o Sr. Secretário Raimundo do Rosário já referiu que o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes tem, actualmente, cerca de 100 trabalhadores. Na verdade, a operação do metro ligeiro já foi adjudicada à MTR de Hong Kong, e quando esta está em funcionamento, será realmente necessário manter tantos trabalhadores no Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes? Quais são as ponderações a ter em conta em termos do quadro de pessoal, para evitar o desperdício de recursos humanos ou a sobreposição de funções? Assim, queria colocar estas questões ao Sr. Secretário.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

José Maria Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e Srs. Membros do Governo:

Esta questão de os poderes dos agentes de fiscalização...poderem intervir pedindo a identificação, inclusivamente a possibilidade de revistar as malas, foi matéria objecto de discussão na Comissão durante muito tempo.

De facto, neste momento está a acontecer, e eu tinha dito na Comissão a título de exemplo, de que na ponte entre Hong Kong, Macau e Zhuhai, há seguranças privados, seguranças da privada, a inspeccionar os porta-bagagens dos carros. E eu tinha dito isso, nas reuniões da Comissão, a título de exemplo. E dei esse exemplo como exemplo para saber se, no futuro, esses chamados agentes de fiscalização ou seguranças teriam ou não poderes de identificar, como agora foi dito, e revistar eventualmente as malas, como por exemplo, se fossem suspeitas de levar armas perigosas ou armas ilegais.

Ora, a minha dúvida é essa, não só no n.º 9... no n.º 2 do artigo 9.º como também na alínea 5) do n.º 3 do artigo 9.º, põe-se de facto a questão de saber, na prática, o que significa, por exemplo “não se submeter ao controlo de segurança estabelecido”. Controlo de segurança estabelecido, ou seja, significa que vai haver regras, talvez através de regulamento administrativo, que podem limitar os direitos e as liberdades do passageiro, da pessoa que compra o bilhete para ir de metro. Portanto, eu pedia, agora neste momento, uma explicação, para saber como vai ser operado no futuro o controlo de segurança estabelecido, o que significa isso.

Muito obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Ho Ion Sang.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário, membros do Governo, meus colegas:

Depois de ouvir a apresentação do Governo, sabemos que, em Abril de 2018, o Governo celebrou um contrato de 80 meses com a MTR, cujo montante é de 5,71 mil milhões de patacas, tal como disse o Sr. Secretário. Creio que, na altura, o contrato se chamava “Contrato para a Prestação de Serviços de Operação e Manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro”.

Gostaria de saber: na altura, o Governo celebrou este contrato envolvendo um montante significativo com a MTR, creio que o mesmo deverá conter cláusulas sancionatórias. Isto é, sempre que a MTR não cumpra alguma das obrigações previstas no contrato, deverá estar sujeita a sanções. Se tal não existir, considero que o contrato apresenta problemas.

Porque, no que respeita à exploração, é inevitável que se verifique, em maior ou menor grau, esta situação. Caso existam cláusulas sancionatórias, será possível explicar muitas das questões levantadas há pouco pelos colegas: se a entidade exploradora, ou seja, a sociedade do metro ligeiro, for sancionada, será certamente porque não cumpriu adequadamente as suas obrigações de exploração ou de prestação de serviços.

Na verdade, este tipo de contrato deveria estabelecer claramente sanções em caso de incumprimento, pois assim seria mais transparente. Se o contrato celebrado com a MTR não contiver cláusulas sancionatórias, os colegas ficarão preocupados com a possibilidade de, no futuro, ser a sociedade do metro ligeiro a ser sancionada pelo Governo, em vez da parte que efectivamente deixou de cumprir as obrigações contratuais. Espero que o Governo possa esclarecer esta questão.

Muito obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Au Kam San.

Au Kam San: Obrigado, Sr.^a Presidente.

Quanto ao ponto-chave desta questão, acredito que hoje não se obterá uma resposta clara. Contudo, gostaria de alertar o Governo para a necessidade de rever atentamente este assunto.

Porque, numa situação normal, deveria existir primeiramente esta lei, para só depois o Governo celebrar o contrato com a empresa concessionária, ou seja, a sociedade do metro ligeiro. Quando esta, por sua vez, procedesse à subconcessão do contrato, certamente

analisaria as responsabilidades e obrigações previstas na referida lei, integrando-as expressamente no contrato e estabelecendo as respectivas sanções. O problema reside no facto de termos seguido um processo inverso: primeiro foi celebrado o contrato, e só posteriormente se procedeu à elaboração desta lei.

Por isso, acho que, nesta fase, é natural que haja omissões. Não vamos mexer mais nada, mas, pelo menos, devemos rever o contrato com a MTR, para ver se as nossas responsabilidades, ou seja, as responsabilidades e obrigações da sociedade do metro ligeiro constam do contrato. Acho que isto é mais importante. Se não constarem, então, há que resolver esta questão mediante a comunicação e coordenação com as partes envolvidas. Considero que este é o ponto essencial, e não vamos obstar à aprovação deste diploma legal.

Presidente: Peço ao Governo que responda, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo Arrais do Rosário: Sr. Presidente, Srs. Deputados:

O Sr. Deputado Au Kam San tem toda a razão, porque é verdade. Todas as nossas tarefas são feitas ao mesmo tempo: há algumas que deveriam ter sido feitas primeiro, mas foram adiadas; outras que deveriam ser posteriores, mas foram antecipadas. É exactamente este o problema.

Cito um exemplo concreto e vou responder também à questão levantada pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang: existe ou não sanção? Existe. Pelo que sei, os contratos celebrados pelo Governo contêm cláusulas sancionatórias. O problema é o seguinte: relativamente à questão levantada pelo Deputado Au Kam San, se não estou em erro, o contrato entre o Governo e a MTR foi assinado em Março do ano passado, e a proposta de lei foi aprovada na generalidade nesta Assembleia em Novembro do mesmo ano. Se não me engano, a proposta de lei inicialmente não estabelecia sanções para a empresa concessionária, porque na altura considerávamos que as sanções deveriam ser definidas no momento da celebração do contrato entre o Governo e a empresa concessionária. Contudo, durante a discussão em sede da comissão, entendeu-se que tal não seria adequado, e que as sanções deveriam constar expressamente nesta lei. É por essa razão que as sanções estão agora incluídas nesta lei.

Portanto, o Deputado Au Kam San tem razão, porque todas as nossas tarefas estão a ser realizadas em simultâneo, o que faz com que nem sempre haja coordenação entre o que foi feito anteriormente e o que se faz posteriormente. Gostaria de relembrar mais uma vez a todos este aspecto. Porque, no caso do metro ligeiro, não começamos do zero. O projecto já chegou a uma determinada fase, e foi necessário reflectir: quem irá explorar a linha da Taipa? Uma vez que já tínhamos anunciado que a linha da Taipa começaria a funcionar em 2019.

Contar apenas com os 100 trabalhadores do GIT não era suficiente para assegurar a exploração da linha da Taipa. Foi por essa razão que se celebrou o contrato com a MTR. Se não estou em erro, o contrato foi assinado em Março de 2018. É importante sublinhar que o Governo celebrou este contrato com base nos conhecimentos e informações disponíveis na altura. Hoje temos mais conhecimento sobre diversos aspectos, mas, quando o contrato foi assinado em Março de 2018, dispúnhamos apenas de certa informação, e foi com base nessa informação que o contrato foi celebrado.

Em Novembro do ano passado, quando a proposta de lei foi aprovada na generalidade nesta Assembleia, ainda não previa sanções para esta sociedade. Na altura, entendíamos que as sanções deveriam ser estabelecidas no momento em que o Governo celebrasse o contrato de concessão com a sociedade. Contudo, esta questão foi discutida por diversas vezes em sede da Comissão, onde se concluiu que tal abordagem não era adequada, e que as sanções deveriam, de facto, constar da própria lei. Muito bem, agora a lei já as inclui. Por conseguinte, será possível que o contrato celebrado em Março do ano passado pudesse prever o que hoje acontece? É impossível. Assim, o que o Deputado Au Kam San referiu há pouco — de que o nosso trabalho está a decorrer em desfasamento, ora à frente, ora atrás — é exactamente o cerne do problema. Estamos, pois, a avançar com os trabalhos enquanto simultaneamente vamos fazendo os necessários ajustes.

Por isso, tenho salientado que, no caso do metro ligeiro, como ele acaba de referir, deveria ter sido elaborada uma lei, e de facto existe um procedimento a seguir. Contudo, tínhamos o GIT e as obras já tinham sido iniciadas. É precisamente esta situação que deu origem a muitos dos problemas concretos que estamos hoje a debater. Pretendemos resolver cada questão concreta, mas não partimos do zero — é isto que tenho salientado repetidamente.

Em relação ao que o Deputado Ng Kuok Cheong referiu, não tenho nada a dizer, porque concordo totalmente. Se não estou enganado, sim, é exactamente o que o senhor disse.

O Sr. Deputado Ho Ion Sang perguntou se há sanções. Sim, há.

Em relação à questão levantada pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho... como o Sr. Deputado sabe, isto foi longamente discutido nas comissões...nas reuniões da Comissão. A proposta inicial do Governo não era esta que está aqui e, portanto, nas reuniões que tivemos, alcançámos este consenso, e todas estas questões que o Sr. Deputado acabou de colocar aqui no Plenário, foram discutidas na Comissão, portanto, penso que estamos todos esclarecidos. Se houver mais esclarecimentos, como é uma parte muito jurídica, o meu colega da DSAJ poderá, se o Sr. Deputado assim entender, dar mais esclarecimentos.

Presidente: Faça favor de complementar... Não há complementos a fazer

Mais alguma opinião?

Deputado Leong Sun Iok

Leong Sun Iok: Obrigado Sr. Presidente

Sr. Secretário:

Há pouco, a pergunta que fiz talvez não tenha sido ainda respondida pelo sr. Secretário.

Tenho duas questões a colocar. Em primeiro lugar, como será o quadro de pessoal do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, ou seja, quais serão as alterações a efectuar? Esta é a primeira questão. A segunda questão tem a ver com as sanções referidas há pouco pelo Sr. Secretário. Muitos deputados também levantaram várias questões, com o objectivo de saber quais são as sanções aplicáveis às empresas adjudicatárias. Posteriormente, serão divulgados os dados sobre as sanções aos Srs. Deputados?

Obrigado

Presidente: Membros do Governo façam o favor de responder

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Peço desculpa, Sr. Deputado Leong Sun Iok, não me lembrei de responder às suas questões.

De um modo geral, os contratos celebrados com as empresas não são publicados no Boletim Oficial da Região Administrativa Especial de Macau, nem são publicados as obras e outras coisas. Mas posso afirmar com toda a certeza que haverá sanções. Mas podemos ver se é conveniente ou não publicar. De um modo geral, não publicamos os contratos.

Tal como referi na proposta de lei em análise, porque é que temos de assinar o contrato? Já disse que são necessárias mais de 500 pessoas para a exploração da Linha da Taipa. O Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes só tem 100 trabalhadores. Queria chamar a atenção para o seguinte: no início do ano passado, já tinha dialogado com a MTR, assinando o respectivo contrato. Por não possuímos capacidade nem conhecimentos para a entrada em funcionamento da Linha da Taipa, celebrámos um contrato. Por isso, se me perguntar se temos trabalhadores suficientes, eu digo que não.

Tal como referi antes, há muitos deputados que pediram a abertura de mais uma linha, se aumentarmos mais uma linha ao mesmo tempo não são suficientes os 100 trabalhadores que temos. Ou seja, há muitas linhas para nós estudar as suas possibilidades. Por isso, se alguém não está disposto a mudar de emprego para uma empresa, esta é uma outra questão

que estamos a tratar.

Por isso, o maior problema é que a empresa concessionária não começa a partir de zero. Porque há muitas coisas que já estão a ser feitas e, neste processo, vamos tentar resolver os problemas. Por outro lado, já afirmei que as 100 pessoas que trabalham no Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes não vão perder o emprego. Por isso, na área de Transportes e Obras Públicas, vamos arranjar um lugar para os trabalhadores que recusam a ir para a empresa.

Acho que já respondi à sua questão.

Presidente: Mais alguma opinião?

Se não há, então vamos proceder à votação dos artigos 7.º a 9.º do Capítulo II. Façam o favor de votar.

(Votação)

Presidente: Aprovados

Agora, vamos debater os artigos 10º a 12º do Capítulo III. Façam o favor de manifestar as vossas opiniões.

Deputado Leong Sun Iok

Leong Sun Iok: Obrigado Sr. Presidente

Sr. Secretário:

A questão do preço do metro e dos bilhetes têm sido alvo de atenção da sociedade. Ontem, durante a visita ao Parque de Materiais e Oficina do Metro Ligeiro, o Sr. Secretário também mencionou que, actualmente, o Governo ainda não tem uma posição definida sobre o preço dos bilhetes. De facto, quais são as ideias preliminares do Governo em relação ao preço dos bilhetes?

Ontem, na presença do Sr. Secretário Raimundo do Rosário, perguntei-lhe se, tal como os autocarros, os estudantes, os idosos e as pessoas portadoras de deficiência usufruíam de benefícios. Não deverá manter-se a gratuidade de metade do preço para os estudantes, idosos e pessoas portadoras de deficiência? Esta é a primeira questão.

Em segundo lugar, queria chamar a atenção para a questão dos bilhetes de autocarro,

uma vez que, ontem, quando entrámos na porta do metro ligeiro, utilizámos o cartão de plástico fornecido pela MTR de Hong Kong para entrar na porta do metro ligeiro. Ontem, quando estava a pensar nisso, surgiram algumas situações. Em primeiro lugar, não existe, actualmente, qualquer mecanismo de interligação entre o Macau Pass, MPay ou UnionPay. O sistema ainda não está interligado, o que significa que os cidadãos devem comprar os bilhetes quando apanharem o metro ligeiro. Quando compram os bilhetes, de facto, o cartão fornecido pela MTR tem capacidade de armazenamento? Será que os bilhetes são só de uma só vez?

A segunda questão tem a ver com os benefícios concedidos aos estudantes, aos idosos e às pessoas portadoras de deficiência, caso não seja possível adoptar a forma do “Macau Pass”. O que significa que cada vez que se compra um bilhete, qual é a sua forma para o adquirir? Quando compro, tenho de mostrar o meu cartão de estudante? Confia-se na pessoa, e a pessoa pode comprar bilhetes para estudantes e, quando for detectado que não é estudante, vou aplicar mais uma sanção? Gostava de ser esclarecido sobre esta matéria.

Em segundo lugar, a sociedade entende que, no futuro, quer os autocarros, quer o metro ligeiro, também podemos utilizar um cartão para estes dois tipos de transportes, por forma a evitar que, ao sair de casa, as pessoas tenham de pegar no cartão “Macau Pass” e no cartão do metro ligeiro, o que resulta em perda de tempo. Além disso, se continuar a haver uma situação em que cada vez que uma pessoa vai andar no metro ligeiro tem de se comprar um bilhete depois será inevitável que haverá um grande número de pessoas na fila para comprar um bilhete, e depois haverá decerto uma enorme fila de pessoas. O que constitui uma inconveniência para os passageiros. Por isso, qual é o plano em relação ao bilhete do metro ligeiro? No futuro, como é que se pode articular com o actual sistema de pagamento electrónico? Gostava de saber mais sobre isto.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Sou Ka Hou.

Sou Ka Hou: Obrigado.

Na verdade, as minhas perguntas estão relacionadas com o regime tarifário e a situação da aquisição dos títulos de transporte. Embora não estejam directamente relacionadas com as disposições do articulado da proposta de lei, envolvem a orientação política do Governo.

Em relação às tarifas, percebi claramente que o Governo irá, com certeza, implementar na Taipa a política de dar “o metro ligeiro desempenha o papel principal e os autocarros o papel complementar”. A questão crucial é: como otimizar a articulação entre estes dois meios de transporte? Isto quer dizer, sabemos que o Governo está actualmente a proceder ao reajustamento dos itinerários dos autocarros, aproximando-os tanto quanto possível das 11 estações do metro ligeiro, de modo a que, depois de os cidadãos saírem do comboio, possam

apanhar o autocarro convenientemente, ou regressar a casa através de outros sistemas pedonais.

Mas, por outro lado, relativamente aos descontos de transferência, penso que o Governo deve ponderar, rever e considerar melhor esta questão. Pois, parece que, por ora, o Governo não concorde muito com a ideia, considerando que andar de autocarro já é bastante barato, pelo que não haveria necessidade de oferecer descontos de transferência. Contudo, na verdade, não me parece que a questão seja propriamente sobre ser caro ou barato, mas sim sobre um incentivo para as pessoas utilizarem de forma integrada estes dois meios de transporte nas suas deslocações. Creio que isso está em consonância com a política de “o metro ligeiro desempenha o papel principal e os autocarros o papel complementar” que defendem. Neste sentido, gostaria de pedir ao Senhor Secretário para ponderar a possibilidade de, em relação às transferências entre o metro ligeiro e os autocarros, oferecer certos descontos num determinado período de tempo, por exemplo, dentro de 45 minutos. Esta é a minha primeira questão.

A segunda questão é sobre o acesso às estações. Ontem, os deputados aceitaram o convite do Senhor Secretário para visitar a Linha da Taipa. Depois de os cidadãos terem conhecimento desta notícia, a opinião mais concreta, ou aquela que acham estranha, prende-se com a obrigatoriedade de adquirir bilhete, tal como o Senhor Deputado Leong Sun Iok referiu há pouco, é obrigatório comprar bilhete. Ou melhor dizendo, as fichas, algo semelhante a fichas, ou a aquisição de cartões. A pergunta mais directa é a seguinte: embora este contrato, conforme o Governo explicou ontem, tenha sido assinado com a Mitsubishi antes de 2014 e contenha essa cláusula restritiva, depois de a Sociedade do Metro Ligeiro entrar em funcionamento, irão melhorar esta questão o mais rapidamente possível.

A minha pergunta é muito simples: gostaria de saber se vocês, ou se o Sr. Ho, Chefe do Gabinete, poderá responder, a Sociedade do Metro Ligeiro tem ou não um calendário, mais ou menos definido, para que os cidadãos possam realmente usar directamente o cartão Macau Pass, ou algo semelhante, para entrar nas portas de acesso e apanhar o metro ligeiro? Creio que esta é uma das situações que os cidadãos acharam estranho ontem, depois de verem os deputados a fazerem a viagem experimental.

Obrigado.

Presidente: Passo a palavra ao Governo para responder.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Agradeço as questões colocadas pelos Senhores Deputados, Sou Ka Hou e Leong Sun Iok, e agradeço também esta oportunidade para poder prestar esclarecimentos a todos.

Há, pelo menos, uma coisa em que concordo convosco: a forma actual não é a melhor? Não é, todos concordamos com isso, não há problema. Só que é o seguinte: neste processo, a situação real é esta. Já em 2011, portanto, 2011, quando se diz que foi em 2014, digo-vos concretamente que foi em 2011, há três anos que foi assinado este contrato sobre a forma de pagamento, sobre a forma de aquisição dos bilhetes.

Podem dizer que, em 2014, desde que tomei posse até agora, tive muito tempo para alterar este contrato. Podem atribuir-me essa responsabilidade, não há problema, sou eu. Mas, na verdade, não tive tempo para isso, porque tenho um objectivo principal, como já afirmei várias vezes nesta Assembleia Legislativa: considero que neste mandato, mesmo numa situação não muito ideal, tenho de abrir a Linha da Taipa. Este é o meu principal objectivo. Tanto quanto possível dentro do ideal, um dos aspectos que não é ideal é precisamente esta questão que vocês levantaram. Portanto, a responsabilidade é minha, não é preciso culpar os outros, não tem nada a ver com Chefe do Gabinete, porque não nos é possível tratar de tanta coisa ao mesmo tempo.

Alterar este contrato implicaria não seguir este método. Mas também não é uma coisa tão má como todos dizem.

Aproveitando esta oportunidade, se o Presidente me permitir, uma vez que isto não está directamente relacionado com esta lei, mas está indirectamente relacionado, porque penso que toda a gente quer saber isto, vou explicar um pouco, se me for permitido.

Presidente: Tem a palavra.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Há dois métodos para adquirir os bilhetes: um são as fichas, o outro é o cartão do metro ligeiro. É o mesmo conceito dos autocarros de hoje. Se preferir comprar um bilhete de cada vez, adquire a ficha. Claro, é como nos autocarros, paga 6, mais caro. Mas se comprar o cartão do metro ligeiro, por exemplo, carregar com 100, como faz hoje com o Macau Pass, carrega 100, cada vez que viaja, debita. É como nos autocarros: se usar o cartão, paga menos. Portanto, no futuro, não precisa de comprar um bilhete de cada vez. Se estiver disposto a comprar o cartão, ou seja, o cartão do metro ligeiro, cada vez passa o cartão, entras nas portas de acesso. Mas o bilhete de cada vez é como o autocarro de hoje, ou seja, equivale a 3 do autocarro. Mas se preferir comprar a ficha, é assim: a ficha equivale ao 6 do autocarro de hoje. É este o conceito. Claro, penso que no futuro ninguém vai comprar a ficha, é mais cara, toda a gente comprará o cartão.

Portanto, o que o Senhor Deputado Leong Sun Iok disse é verdade, certo, é inconveniente, porque é preciso trazer dois cartões no bolso, um cartão para andar de autocarro, outro cartão para andar de metro ligeiro. Mas se tiver esses dois cartões no bolso,

é igualmente conveniente: para andar de autocarro é este cartão, para andar de metro ligeiro é aquele cartão, não precisa de comprar um bilhete de cada vez. E também há um desconto, que é mais barato do que pagar com a ficha de cada vez.

Devido à falta de tempo para fazer tantas coisas, penso que, quando a Linha da Taipa entrar em funcionamento, este será um dos aspectos que a futura concessionária terá de considerar. Além disso, actualmente em Macau existem vários cartões, há também o UnionPay. Portanto, penso que, num próximo momento, mais tarde, será preciso ponderar se o UnionPay, o Macau Pass e o passe do metro ligeiro, ou cartão do metro ligeiro, devem ou não ser fundidos num só? Não é preciso ir muito longe, em Hong Kong é assim, um só cartão trata de tudo. Nós hoje precisamos de dois, no futuro passaremos a ter três. Por exemplo, todos vão de carro para o parque de estacionamento, e actualmente já há muitos parques de estacionamento em que se usa o Macau Pass, ou o UnionPay. Se a concessionária conseguir resolver, talvez no futuro, para estacionar também dê, e o cartão do metro ligeiro também dê. Concordo que isto não é uma coisa boa, portanto, no futuro, penso que será preciso encontrar uma forma de ver como se pode transformar isto num só cartão. Penso que todos concordamos com isso, eu também concordo, mas isto já está a funcionar assim, e é isto que tenho para dizer.

Em relação às questões levantadas sobre os descontos, penso que, a curto prazo, nos próximos meses, diremos qual será o regime tarifário, mas penso que não haverá uma grande diferença em relação aos autocarros, penso que, muito provavelmente, será igual ao conceito dos autocarros, e, se não for igual, será muito aproximado, portanto, os idosos e os estudantes deverão ter alguns descontos.

Mas a única coisa, a questão levantada pelo Senhor Deputado Sou Ka Hou, penso que a curto prazo não acontecerá, mas não significa que não será considerada, será considerada com certeza. Trata-se do desconto de transferência de um meio para o outro, porque, por ora, são dois meios diferentes, isto é, transportes diferentes, e também são empresas diferentes. Portanto, naturalmente, o bilhete do autocarro é do autocarro, e o do metro ligeiro é do metro ligeiro. Assim, a curto prazo, a partir de agora, não há desconto. Mas penso que no futuro deverá ser possível ponderar, ver como se pode fazer uma articulação entre um e outro, ver como coordenar esta questão. Portanto, penso que a curto prazo não haverá, mas creio que isto deverá ser, depois de a empresa entrar em funcionamento, algo a ver no futuro. E, portanto, não haverá esse período de 45 minutos que o Senhor Deputado Sou Ka Hou mencionou, porque, isto é, são duas coisas independentes, por isso não existe essa questão dos 45 minutos.

Penso que já respondi a todas as questões. Aproveito esta oportunidade, embora não me tenha sido perguntado, para também dizer uma coisa, porque ontem, quando os Senhores Deputados foram visitar as instalações, eu já tinha falado nisso, mas aqui, em público,

também o posso dizer. É muito provável que, no futuro, o bilhete do metro ligeiro seja diferente do autocarro. Ou seja, no autocarro, quer se faça uma estação, quer se façam 10 estações, o preço é o mesmo. Mas no metro ligeiro, é muito provável que se pague mais por se fazer mais estações e se pague menos por se fazer menos. Espero que todos compreendam, porque o metro ligeiro é diferente, e também a sua operação é diferente dos autocarros em termos de custos e de vários aspectos. Portanto, deverá haver, neste aspecto, essa diferença em relação aos autocarros. Tirando isto, penso que o conceito é semelhante ao dos autocarros.

Muito obrigado, Senhor Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Senhor Deputado Leong Sun Iok.

Leong Sun Iok: Obrigado, Senhor Presidente.

Agradeço também ao Senhor Secretário as respostas tão detalhadas que acabou de dar.

Na verdade, concordo que a tendência futura é implementar o sistema de “um cartão para tudo”. E quando se falou há pouco na transferência, visto que o Governo na altura propôs que se pudesse otimizar a utilização da rede de serviços de transportes terrestres públicos. Se, por exemplo, nesta fase, ainda não houver descontos de transferência, e tendo em conta que actualmente a Linha da Taipa é realmente muito limitada, se a isso juntarmos a inexistência de descontos de transferência, receamos que possa reduzir a eficiência da utilização do metro ligeiro. Por isso, penso que é preciso resolver o mais rapidamente possível alguns problemas técnicos, de modo a poder tratar da questão dos descontos de transferência quanto antes.

A segunda questão é sobre o regime tarifário. Na verdade, percebi uma boa informação do que o Senhor Secretário acabou de dizer: que será semelhante aos autocarros, ou seja, as fichas, as fichas de plástico, terão um preço, e quem comprar o cartão de valor armazenado terá um preço com desconto. Porque, na verdade, a sociedade há muito tempo espera que, por exemplo, se possa praticar preços diferentes entre os cidadãos locais e os não-locais.

Claro que, na verdade, porque Macau é também membro da WTO, em certos serviços e certas tarifas, não pode haver discriminação com base na origem. No entanto, para os residentes locais, pode ser aplicado um desconto. Isto significa que, por exemplo, suponhamos, e estou apenas a supor, que a ficha de plástico possa ser vendida a 10, e quem comprar o cartão de valor armazenado, quando for residente a adquiri-lo e a utilizá-lo, poderá ter um desconto. E apenas mediante a apresentação do bilhete de identidade ou de alguns residentes habituais, como os estudantes, ou mesmo os trabalhadores não residentes que trabalham em Macau, estes poderão adquirir o cartão mediante comprovativo, passando a ter um cartão de valor armazenado nominativo. Quando se utiliza o cartão nominativo para viajar

de metro ligeiro, pode usufruir desse desconto. Desta forma, conseguimos distinguir os turistas dos não turistas, fazendo com que os turistas paguem um preço razoável, enquanto os residentes ou a população residente habitual paguem um preço com desconto. Isto também está em conformidade com o princípio da relação custo-eficácia. Portanto, penso que, e é esta a opinião que hoje aqui deixo, espero que o Governo possa considerar esta sugestão aquando da fixação do regime tarifário.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: Senhor Presidente, esta questão não tem relação com a lei que hoje estamos a discutir. Não tenho obrigação de responder, mas se Vossa Excelência, Senhor Presidente, entender que não há problema, posso responder a esta questão.

Presidente: Tem a palavra o Governo.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário: É o seguinte, vamos ponderar isto o mais rapidamente possível, Senhor Deputado Leong Sun Iok. Não será assim tão rápido, mas vamos ponderar, vamos ponderar esta questão. Claro, digo também, mas outra coisa também é que vamos fazer tudo o que estiver ao nosso alcance para que, no futuro, o metro ligeiro tenha mais pessoas a utilizá-lo. Por exemplo, como todos estão a ver, ontem dei a conhecer aos Senhores Deputados, e aqui, nesta Assembleia, posso dizê-lo, como por exemplo na Avenida de Guimarães, estamos actualmente a construir uma passagem superior para peões, todos estão a ver.

Portanto, agora estamos confiantes e, se não houver problemas, conseguimos fazer o seguinte: quando a Linha da Taipa entrar em funcionamento, a primeira medida que vamos tomar é, até à rua anterior ao Jardim Central. A razão é esta: duas coisas, uma é facilitar a forma como as pessoas entram e saem do comboio, a outra é também encontrar uma forma para que mais pessoas utilizem o transporte e para facilitar a utilização do metro ligeiro.

Uma segunda coisa, que também já foi dita, é que todos estão a ver, se não me engano, já temos quatro estações, e as passagens superiores nessas quatro estações já foram abertas. Portanto, os cidadãos, embora ainda não haja metro ligeiro, já podem utilizar essas passagens para caminhar, pelo menos começam a criar algum hábito.

Uma terceira coisa, sobre esta questão: haverá ou não desconto entre residentes e não residentes? A curto prazo, não. Porque volto a repetir, acabei de dizer que o regime tarifário, por ora, vamos procurar aproximá-lo ao máximo dos autocarros, e os autocarros actualmente

não têm isso, nem nós tencionamos criar um regime especial aqui. Portanto, não temos essa intenção neste aspecto. Ou seja, o regime tarifário do metro ligeiro e o regime tarifário dos autocarros têm uma diferença. Como todos sabem, quando discutimos a alteração de 2 para 3, na altura discutimos bastante se se deveria ou não distinguir entre residentes e não residentes, mas no final decidiu-se manter como estava, sem distinguir. Portanto, não temos a intenção de, agora no início da Linha da Taipa, distinguir entre residentes e não residentes, procurando antes aproximar-nos ao máximo do conceito dos autocarros.

Muito obrigado, Senhor Presidente.

Presidente: Alguém tem mais alguma opinião a apresentar?

Se não, vamos proceder à votação dos artigos 10.º a 12.º do Capítulo III. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: De seguida, passamos à discussão dos artigos 13.º a 14.º do Capítulo IV.

Solicito que, durante o período de discussão, todos se procurem centrar nas disposições legais que estamos a analisar, sem nos desviarmos do objecto da discussão. Muito obrigado.

Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 13.º a 14.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: De seguida, passamos à discussão dos artigos 15.º a 16.º do Capítulo IV.

Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, procedemos agora à votação dos artigos 15.º a 16.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: De seguida, passamos à discussão dos artigos 17.º a 19.º do Capítulo IV. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 17.º a 19.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: De seguida, passamos à discussão dos artigos 20.º a 22.º do Capítulo IV. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 20.º a 22.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão dos artigos 23.º a 26.º do Capítulo IV. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 23.º a 26.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão dos artigos 27.º a 29.º do Capítulo IV. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 27.º a 29.º do Capítulo IV. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão dos artigos 30.º a 34.º do Capítulo V. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 30.º a 34.º do Capítulo V. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão dos artigos 35.º a 38.º do Capítulo V. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 35.º a 38.º do Capítulo

V. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão do artigo 39.º do Capítulo VI. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação do artigo 39.º do Capítulo VI. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Passamos agora à discussão dos artigos 40.º a 42.º do Capítulo VII. Têm a palavra os Senhores Deputados para se pronunciarem.

Não havendo intervenções, passamos agora à votação dos artigos 40.º a 42.º do Capítulo VII. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Senhores Deputados, há alguma declaração de voto?

Tem a palavra o Senhor Deputado Zheng Anting.

Zheng Anting: Obrigado, Senhor Presidente.

Segue-se a declaração de voto subscrita por mim e pelo Senhor Deputado Mak Soi Kun.

O metro ligeiro, enquanto meio de transporte inovador em Macau, após um longo período de obras de construção, está finalmente prestes a entrar em funcionamento. A aprovação desta proposta de lei irá, acredita-se, fornecer um sistema e uma regulamentação para a futura operação do metro ligeiro em Macau, pelo que manifesto o meu voto favorável.

No entanto, existem algumas questões que têm merecido grande atenção por parte dos cidadãos, e espero que o Governo as possa considerar com seriedade. Por exemplo, no que se refere ao regime tarifário do metro ligeiro, a proposta de lei estabelece que o mesmo é fixado por despacho do Chefe do Executivo, mas não explicita se haverá consulta pública, nem são indicados os fundamentos para a sua fixação. Os cidadãos esperam que, no futuro, as tarifas consigam equilibrar o interesse social público e os custos de exploração do metro ligeiro, tendo em consideração, simultaneamente, o regime tarifário dos autocarros públicos, e concedendo determinados descontos a grupos específicos, por exemplo, aos idosos e aos

estudantes.

Além disso, os cidadãos também se preocupam com a articulação entre o metro ligeiro e os autocarros, ou seja, a operadora do metro ligeiro e as entidades concessionárias do serviço de autocarros devem estabelecer contratos de serviços integrados, proporcionando aos passageiros uma transferência sem interrupções, confortável e conveniente, alargando assim o âmbito de serviço do metro ligeiro e aumentando a taxa de utilização dos transportes públicos, o que levará a uma optimização máxima dos recursos do metro ligeiro e dos autocarros.

Por outro lado, a operação do metro ligeiro necessita ainda de profissionais em diversas áreas, incluindo gestão, finanças, administração e direito, proporcionando assim mais oportunidades de emprego e formação para os jovens. Os cidadãos esperam que o Governo concretize os planos de formação de profissionais locais na área do projecto do metro ligeiro, a fim de evitar que, no futuro, o Governo recorra à importação ou dependência de pessoal externo, invocando a falta de recursos humanos locais, o que acabaria por dificultar ainda mais as opções de carreira dos locais.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Senhora Deputada Leong On Kei.

Leong On Kei: Obrigada, Senhor Presidente. Senhor Secretário, Senhores membros do Governo, caros colegas:

O sistema de metro ligeiro pode ser considerado o primeiro sistema de transporte ferroviário de Macau. A proposta de lei agora aprovada tem como conteúdo principal o modelo de operação do futuro sistema de metro ligeiro, bem como os deveres e responsabilidades da operadora e do público. Contudo, a sociedade ainda tem muitas incertezas relativamente à operação do metro ligeiro. As autoridades já manifestaram que, no futuro, o metro ligeiro desempenhará o papel principal e os autocarros o papel complementar, e que os itinerários dos autocarros serão ajustados para acompanhar a operação do metro ligeiro.

Estando a Linha da Taipa do metro ligeiro prevista para entrar em funcionamento no segundo semestre deste ano, os pormenores ainda não foram divulgados. A sociedade deseja compreender como é que, no futuro, o modelo de operação do metro ligeiro e o modelo de operação dos autocarros se irão articular mutuamente, de modo a alcançar uma sinergia complementar. Espera-se que as autoridades, no futuro, possam prestar explicações públicas e transparentes à sociedade sobre as questões que preocupam a população, aceitando a fiscalização pública.

Obrigada.

Presidente: Concluimos hoje o quarto ponto da ordem do dia. Muito obrigado ao Senhor Secretário Raimundo e a todos os Senhores membros do Governo pela vossa presença.

(Saída dos representantes do Governo)

Presidente: Passamos agora ao quinto ponto da ordem do dia, que consiste na discussão e votação da resolução simples apresentada pelo Senhor Deputado Sou Ka Hou, em 11 de Julho de 2019, a solicitar a realização de uma reunião plenária especialmente destinada ao debate de questões de interesse público.

Tem agora a palavra o Senhor Deputado Sou Ka Hou para fazer a sua apresentação.

Sou Ka Hou: Apresento, nos termos do Regimento, o seguinte tema para debate: a Região Administrativa Especial de Macau deve ter como objectivo final da reforma do sistema político a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal, com um voto por pessoa.

No dia 25 de Agosto de 2019, terá lugar em Macau a eleição do quinto Chefe do Executivo. Tal como nas eleições anteriores, apenas a Comissão Eleitoral, composta por 400 membros, tem direito a voto. Mais de 310 mil eleitores qualificados de Macau são excluídos, limitando-se a assistir.

Na verdade, o artigo 26.º da Lei Básica de Macau dispõe claramente que os residentes permanentes da Região Administrativa Especial de Macau gozam, nos termos da lei, do direito de eleger e de ser eleitos. A forma como, através da promoção contínua da reforma democrática do sistema político, se pode alcançar o objectivo de os cidadãos em geral possuírem o direito de eleger e de ser eleitos para Chefe do Executivo de forma universal e igualitária, constitui um dos grandes temas políticos desde o estabelecimento da Região Administrativa Especial há 20 anos. O modo de eleição do Chefe do Executivo influencia directamente a eficácia da responsabilização do Governo da RAEM perante os cidadãos e, mais importante ainda, determina se o Governo da RAEM possui legitimidade de governação e reconhecimento popular suficientes para que a sociedade atinja o objectivo ideal de estabilidade e harmonia duradouras.

Quanto ao modo de eleição do Chefe do Executivo, embora o teor do artigo relevante da Lei Básica de Macau seja diferente do disposto no artigo 45.º da Lei Básica de Hong Kong, não contendo a referência ao objectivo final do sufrágio universal, no entanto, o artigo 47.º da Lei Básica de Macau estabelece expressamente que o Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau é eleito ou nomeado através de consulta local, e nomeado

pelo Governo Popular Central.

O sufrágio universal, ou seja, um sistema eleitoral em que cada pessoa tem um voto para nomear e eleger, é apenas uma das formas de eleição. Assim, nenhuma lei, incluindo a Lei Básica de Macau, exclui a possibilidade de Macau vir um dia a alcançar a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal.

Em 31 de Dezembro de 2011, a Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional aprovou uma interpretação autêntica para regular o procedimento de alteração dos métodos de eleição do Chefe do Executivo e da Assembleia Legislativa, aquilo a que chamamos o processo de cinco etapas da reforma política. A primeira etapa consiste em o Chefe do Executivo apresentar um relatório à Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional, para que esta, nos termos das disposições relevantes da Lei Básica de Macau e de acordo com a situação real de Macau, determine se é necessário alterar os métodos de eleição do Chefe do Executivo e da Assembleia Legislativa. Por outras palavras, para dar início ao processo de reforma política, é indispensável que o Chefe do Executivo apresente um relatório ao Governo Central, cabendo-lhe esta responsabilidade inalienável.

O estabelecimento gradual de um sistema de sufrágio universal tem, em última análise, o objectivo de que o direito de eleger o Chefe do Executivo deixe de ser um privilégio político exclusivo de um pequeno círculo, permitindo que todos os cidadãos de Macau, sem distinção, possuam o direito e a liberdade de participar em igualdade na eleição do Chefe do Executivo, e que todos os eleitores qualificados de Macau gozem do direito de eleger e de ser eleitos de forma universal e igualitária. Isto permitirá que a política de “Macau governada pelas suas gentes” e “alto grau de autonomia” no âmbito do princípio “Um país, Dois sistemas” seja mais plenamente concretizada. Simultaneamente, através da participação directa dos cidadãos na eleição do Chefe do Executivo, será possível aumentar eficazmente a legitimidade da governação do Governo da RAEM e o seu reconhecimento popular, melhorando a eficácia da fiscalização e do equilíbrio de poderes a que o Governo da RAEM está sujeito, bem como a transparência governativa e a credibilidade da governação, alcançando assim o objectivo social ideal de restaurar a ordem e assegurar a estabilidade e harmonia duradouras.

Na verdade, no que diz respeito ao processo democrático de Macau, quer a actual Secretária para a Administração e Justiça, quer muitos especialistas em políticas públicas locais, afirmaram repetidamente que a reforma do sistema político de Macau deve ser feita de forma gradual, tendo em conta os interesses de todas as camadas e sectores da sociedade, e reunindo o mais amplo consenso social, para assim definir a orientação concreta. Por ocasião do debate da política governativa na Assembleia Legislativa de 2018, quando respondeu às minhas perguntas complementares sobre a reforma do sistema político, a Senhora Secretária Chan Hoi Fan comprometeu-se a recolher opiniões dos cidadãos sobre

esta matéria. Infelizmente, faltando apenas alguns meses para o final do mandato do actual Governo, os trabalhos relacionados continuam sem qualquer avanço. Pergunta-se: se na sociedade faltam plataformas de debate adequadas, como pode o Governo da RAEM conciliar os interesses dos diversos sectores e como pode reunir consenso social? A Assembleia Legislativa é precisamente uma dessas plataformas de debate adequadas.

Portanto, os meus colegas Senhores Deputados que votarem a favor desta moção estarão apenas a concordar que precisamos de discutir este assunto de forma responsável, utilizando esta plataforma que é a Assembleia Legislativa para o debater. Votar a favor também não significa que se concorde com o que afirmo no tema do debate, isto é, que a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal, com um voto por pessoa, seja o objectivo final da nossa reforma política. Pelo contrário, votar contra significa, na verdade, que nem sequer se pode discutir.

Este ano assinala-se o 20.º aniversário do estabelecimento da Região Administrativa Especial. Com base nas importantes funções constitucionais da Assembleia Legislativa, a realização de um debate completamente aberto sobre as questões da reforma política e do sufrágio universal, promovendo assim uma reflexão mais aprofundada da sociedade sobre a reforma do sistema político e a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal, estimulando a formação e a convergência da opinião pública, bem como o intercâmbio e o confronto de diferentes ideias políticas, e contribuindo activamente com sugestões para os trabalhos de reforma política do actual Governo da RAEM e do próximo, reveste-se de seriedade, importância e oportunidade, tendo um significado profundo para a governação da RAEM e para o desenvolvimento da sociedade. Assim, solicito a todos os Senhores Deputados que votem a favor.

Mas, independentemente do resultado, na qualidade de um dos deputados que, mandatado pelos cidadãos, promove a reforma do sistema político, não vou parar por aqui. Espero que um dia se reinicie a reforma política e se concretize a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal.

Presidente: Passamos agora a discutir se o tema de debate proposto pelo Senhor Deputado Sou Ka Hou é ou não para ser debatido. Têm a palavra os Senhores Deputados para se inscreverem.

Não havendo inscrições, submeto a votação se se concorda com o tema de debate proposto pelo Senhor Deputado Sou Ka Hou: “a Região Administrativa Especial de Macau deve ter como objectivo final da reforma do sistema político a eleição do Chefe do Executivo por sufrágio universal, com um voto por pessoa”. Submeto a votação, se faz favor.

(Votação)

Presidente: Não foi aprovado.

Hoje, concluímos todos os pontos da ordem do dia.

Senhores Deputados, há alguma declaração de voto?

Tem a palavra o Senhor Deputado Ma Chi Seng.

Ma Chi Seng: Obrigado, Senhor Presidente.

Quanto à moção para debate apresentada hoje, votei contra.

O Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau é eleito ou nomeado através de consulta local, nos termos do artigo 47.º da Lei Básica de Macau. Além disso, a interpretação da Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional relativa ao artigo 7.º do Anexo I e ao artigo 3.º do Anexo II da Lei Básica da RAEM, bem como a decisão da Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional sobre as questões relacionadas com o método de eleição da Assembleia Legislativa de Macau para 2013 e o método de eleição do Chefe do Executivo para 2014, também estabeleceram um regime de natureza constitucional.

A alteração do método de eleição do Chefe do Executivo, nos termos da lei, tem de ser determinada pela Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional, devendo obedecer aos princípios dos “quatro benefícios” e ser realizada de acordo com as cinco etapas. Não é algo que se resolva através de um debate na Assembleia Legislativa. Claramente, o tema de debate de hoje já ultrapassou o quadro da Lei Básica de Macau, não tendo qualquer base constitucional, e ignorando completamente a interpretação e a decisão da Comissão Permanente da Assembleia Popular Nacional.

Desde a transferência de soberania, Macau tem gozado de estabilidade política, desenvolvimento económico equilibrado e harmonia social. O que devemos fazer actualmente é, em tempos de paz, prevenir os perigos, continuando a focar-nos no desenvolvimento económico e na melhoria das condições de vida da população, e não em desafiar constantemente a estrutura constitucional que constitui a base, provocando controvérsias políticas.

Obrigado.

Presidente: Hoje concluímos os cinco pontos da ordem do dia. Declaro a presente sessão encerrada.

Muito obrigado a todos.

Intérpretes-Tradutores: Gabinete de Tradução

Redactores: Divisão de Redacção e Publicações