

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Reduzir o subsídio financeiro governamental atribuído ao metro ligeiro de Macau

As principais cidades da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau têm, através do modelo integrado de “transporte + comércio” no transporte ferroviário urbano, alargado as fontes de receitas e reduzido a dependência financeira do governo, cuja experiência pode contribuir para a melhoria da qualidade e eficiência do metro ligeiro de Macau e para a sua operação mercantilizada. Com vista a otimizar a estrutura de receitas do metro ligeiro, utilizar os respectivos recursos desaproveitados, aliviar a pressão dos subsídios financeiros governamentais, libertar plenamente o valor económico gerado pela rede do metro ligeiro e aproveitar a actual onda de concertos, o consumo cultural e turístico em Macau e as oportunidades de desenvolvimento coordenado com Hengqin, a expansão dos cenários comerciais diversificados do metro ligeiro, o prolongamento das cadeias de desenvolvimento comercial e o aperfeiçoamento das infra-estruturas comerciais nos seus principais nós tornam-se caminhos essenciais para ultrapassar as dificuldades operacionais.

Desde o início da sua operação, o metro ligeiro de Macau tem enfrentado dificuldades operacionais, caracterizadas pelo reduzido volume de passageiros, elevados custos operacionais e forte dependência de apoio financeiro público. De acordo com os dados divulgados em Maio deste ano pela Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. (MLM), o volume médio diário de passageiros situa-se em 26.400 ¹. Embora o volume total de passageiros tenha aumentado significativamente desde a entrada em funcionamento da Linha de Hengqin,

¹ Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A., Dados estatísticos, <https://www.mlm.com.mo/pt/statistics.html>

gerando receitas provenientes de bilheteira, arrendamentos e parques de estacionamento que ultrapassam os 50 milhões de patacas, o apoio financeiro concedido pelo Governo à MLM continua a atingir mais de 600 milhões de patacas, uma redução apenas de cerca de 11 por cento face a 2024, representando 87 por cento das suas receitas totais². Assim sendo, as receitas anuais provenientes da bilheteira estão muito aquém do montante da subvenção pública, tornando inviável a sustentabilidade financeira exclusivamente com base nas tarifas cobradas aos passageiros. Embora a sociedade compreenda que o metro ligeiro é uma “infra-estrutura de política pública” e não um “negócio que deve ser financeiramente auto-sustentável”, é necessário “reduzir o subsídio e aumentar os benefícios marginais”. Por conseguinte, o desenvolvimento de componentes comerciais associados ao metro ligeiro é indispensável.

Pelo exposto, interpelo sobre o seguinte:

1. As autoridades vão ponderar cooperar com as empresas no sentido de aumentar os espaços publicitários de grande dimensão nas áreas de espera do metro ligeiro e no interior das carruagens? Em resposta à economia dos concertos, vão promover o desenvolvimento integrado das zonas envolventes e estender os espaços de desenvolvimento comercial até ao metro ligeiro?

2. As autoridades referiram na resposta a uma interpelação escrita de um deputado que iriam tomar como referência a experiência das regiões vizinhas para melhor utilizar os espaços desaproveitados junto às estações do metro ligeiro, criando áreas comerciais complementares, como mercados em praças junto às estações e ruas comerciais subterrâneas. Afirmaram ainda que iriam estudar formas de construir e enriquecer ainda mais essas infra-estruturas, adoptando uma estratégia comercial adequada, com o objectivo de promover o desenvolvimento económico integrado de “transportes + comércio”. Qual é o ponto de situação

² Aumento de 80 por cento do número de passageiros do metro ligeiro no ano passado, *Macao Daily News*, 15 de Maio de 2026, https://www.macaodaily.com/html/2026-05/15/content_1908039.htm

desses trabalhos?

3. As autoridades revelaram que já foi reservado terreno para a construção da estação do Jockey Club, ligada à Linha de Hengqin do metro ligeiro. As autoridades vão, com base na análise do fluxo de passageiros, ponderar incrementar elementos comerciais na estação de Hengqin e aproveitar o terreno não utilizado do antigo Jockey Club para planear a construção de um grande centro modal de transportes?

24 de Junho de 2026

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Leong Hong Sai