



澳門特別行政區 立法會會刊

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第四屆立法會 第二立法會期 (二零一零—二零一一)
IV LEGISLATURA 2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2010-2011)

第一組 第 IV-45 期
I Série N.º IV-45

Data: 2 de Junho de 2011
3 de Junho de 2011

(Início e termo da reunião de 2 de Junho)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 19 horas e 38 minutos

(Início e termo da reunião de 3 de Junho)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 16 horas e 3 minutos

Local: Sala do Plenário do Edifício da Assembleia Legislativa, sito nos Aterros da Baía da Praia Grande, Praça da Assembleia Legislativa.

Presidente: Lau Cheok Va

Vice-Presidente: Ho Iat Seng

Primeiro-Secretário: Chui Sai Cheong

Segundo-Secretário: Kou Hoi In

(Deputados presentes e ausentes na reunião de 2 de Junho)

Deputados presentes: Lau Cheok Va, Ho Iat Seng, Chui Sai Cheong, Kou Hoi In, Fong Chi Keong, Kwan Tsui Hang, Ng Kuok Cheong, Cheung Lup Kwan, Tsui Wai Kwan, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Vong Hin Fai, Ung Choi Kun, José Maria Pereira Coutinho, Chui Sai Peng, Leong On Kei, Chan Meng Kam, Lee Chong Cheng, Ho Sio Kam, Lau Veng Seng, Lam Heong Sang, Mak Soi Kun, Chan Wai Chi, Ho Ion Sang.

Deputados ausentes: Leonel Alberto Alves, Chan Chak Mo, Sio Chi Wai, Chan Mei Yi e Tong Io Cheng.

(Deputados presentes e ausentes na reunião de 3 de Junho)

Deputados presentes: Lau Cheok Va, Ho Iat Seng, Chui Sai Cheong, Kou Hoi In, Kwan Tsui Hang, Ng Kuok Cheong, Tsui Wai Kwan, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Vong Hin Fai, Ung Choi Kun,

José Maria Pereira Coutinho, Leong On Kei, Chan Meng Kam, Lee Chong Cheng, Ho Sio Kam, Lam Heong Sang, Chan Wai Chi, Ho Ion Sang.

Deputados ausentes: Fong Chi Keong, Leonel Alberto Alves, Cheung Lup Kwan, Chan Chak Mo, Chui Sai Peng, Lau Veng Seng, Mak Soi Kun, Sio Chi Wai, Chan Mei Yi e Tong Io Cheng.

(Convidados presentes na reunião de 2 de Junho)

Convidados: Chan Pou Ha, Subdirectora da DSSOPT; Shin Chung Low Kam Hong, Subdirector da DSSOPT; Chan Keng Leong, Subdirector da DSAL; Wong Wan, Director da DSAT; Nelson Chiang Ngoc Vai, Subdirector da DSAT; Dick Lo Seng Chi, Chefe do Departamento de Gestão de Tráfego da DSAT; Wong Soi Man, Director da Capitania dos Portos; Ip Va Hung, Chefe do Deptº. de Apoio Técnico Marítimo, substituto da Capitania dos Portos; Kuok Kin, Chefia funcional do Núcleo de Assessoria Técnico-Jurídica; Sou Tim Peng, Director da DSE; Arnaldo Ernesto dos Santos, Coordenador do GDSE; Tai Kin Ip, Subdirector da DSE; Ng Kam Chong, Chefe do Deptº. de Inspeção das Actividades Económicas; Lau Si Io, Secretário para os Transportes e Obras Públicas; Francis Wong Chan Tong, Chefe do Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas; Jaime Roberto Carion, Director da DSSOPT; Tam Kuong Man, Presidente do Instituto de Habitação; Cheong Weng Chon, Director da DSAJ; Cheang Sek Lam, Chefe do Departamento de Assuntos de Habitação Pública do Instituto de Habitação; Lao Iong, Chefe do Deptº. Plan. Urbanístico da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transporte.

(Convidados presentes na reunião de 3 de Junho)

Convidados: Florinda da Rosa Silva Chan, Secretária para a Administração e Justiça; José Chu, Director da Direcção dos Serviços de Administração e

Função Pública;

Chio Heong Ieong, Assessor do GSAJ;

Kou Peng Kuan, Subdirector da DSAFP;

Pedro Wong, Chefe do Dept^o. de Modernização Administrativa da DSAFP;

Lei Siu Peng, Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública;

Custório Ribeiro Maria Mourão, Segundo – Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública;

Ruy Alberto Madeira de Carvalho e Rey, Assessor do Corpo de Polícia de Segurança Pública.

(Ordem do Dia da reunião de 2 de Junho)

Ordem do Dia:

1. Interpelação apresentada pelo Deputado Mak Soi Kun no dia 19 de Abril de 2011;
2. Interpelação apresentada pelo Deputado Ho Ion Sang no dia 4 de Maio de 2011;
3. Interpelação apresentada pela Deputada Kwan Tsui Hang no dia 29 de Abril de 2011;
4. Interpelação apresentada pelo Deputado Lee Chong Cheng no dia 29 de Abril de 2011;
5. Interpelação apresentada pelo Deputado Ng Kuok Cheong no dia 27 de Abril de 2011;
6. Interpelação apresentada pelo Deputado José Maria Pereira Coutinho no dia 3 de Maio de 2011;
7. Interpelação apresentada pelos Deputados Ung Choi Kun e Chan Meng Kam no dia 4 de Maio de 2011;
8. Interpelação apresentada pelo Deputado Chan Wai Chi no dia 4 de Maio de 2011;
9. Interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San no dia 4 de Maio de 2011.

(Ordem do Dia da reunião de 3 de Junho)

Ordem do Dia:

8. Interpelação apresentada pelo Deputado Chan Wai Chi no dia 4 de Maio de 2011;
9. Interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San no dia 4 de Maio de 2011.

Sumário: Resposta dada pelos membros do Governo às questões colocadas por Deputados.

Acta:

(Sessão de 2 de Junho)

Presidente: Srs. Deputados, Srs. membros do Governo:

Vamos dar início à reunião de hoje, destinada ao tratamento de nove interpelações orais. Vamos começar por tratar da interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Mak Soi Kun. Tem a palavra o Sr. Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: Obrigado Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Segundo a imprensa, na tarde do dia 30 de Março várias viaturas

particulares, estacionadas no parque do Aeroporto, foram atingidas por uma repentina chuva de pedras que, felizmente, só provocou alguns danos às viaturas, pois não se registaram quaisquer feridos. Nas averiguações efectuadas no local pela Polícia, suspeita-se que as ditas pedras tenham sido projectadas durante a realização de obras de desmonte num estaleiro de obras localizado na Taipa Grande, em frente ao Aeroporto. Os pára-brisas e os vidros de trás de várias viaturas ficaram partidos, tendo algumas das pedras sido encontradas dentro das viaturas. E, de facto, no referido estaleiro de obras estavam em curso obras de desmonte, daí a Polícia ter suspeitado que as pedras que atingiram as viaturas tivessem voado daquele estaleiro, razão pela qual se deslocou ao local para averiguações. Felizmente, não se registaram feridos. O Governo esclareceu que a chuva de pedras terá sido resultado do martelo pneumático que na altura estava a ser utilizado no referido estaleiro de obras.

Numa avaliação efectuada *in loco* ao modelo de martelo pneumático utilizado, os engenheiros que trabalham no sector afirmam que é inimaginável que esse novo equipamento tenha tão elevada potência que permita provocar uma chuva de pedras como a referida, que atingiu e danificou diversas viaturas estacionadas duas ruas à frente, e separadas do local por um viaduto. Tendo em conta a altura do local das obras, junto ao aeroporto, e a sua distância até às viaturas danificadas, os “destroços voadores” não devem ter sido produzidos pelos novos martelos pneumáticos, mas se assim foi, de que medidas dispõe, então, o Governo, para evitar e proteger a população e os trabalhadores contra as ameaças e perigos para a sua vida e bens? E quanto a estes novos empreendimentos, onde se utilizam novas tecnologias e equipamentos, o Governo deve também estar alerta para os potenciais perigos que o equipamento utilizado pode acarretar. O Governo está ciente disso?

Pelo exposto, interpele o Governo sobre o seguinte:

1. Qual é o departamento responsável pelo exame, aprovação e supervisão da importação de martelos pneumáticos e sua utilização? Como é que tudo isso vai ser regulado? Quais são os critérios para essa regulamentação e respectivos fundamentos legais?

2. Quais são os critérios e fundamentos para a segurança nas manobra e utilização do referido equipamento? Qual é o departamento responsável pela respectiva fiscalização? Têm sido efectuados avaliações e exames periódicos? O Governo já tem resultados da averiguação sobre os reais motivos da “chuva de pedras”, que danificou as referidas viaturas? Esses resultados vão ser divulgados, ao pormenor? O Governo deve efectuar avaliações e assegurar a respectiva supervisão aos equipamentos, tanto aos referidos martelos pneumáticos como a outro tipo de equipamentos importados. O Governo vai fazer isso? Para além disso, dispõe de profissionais qualificados e em número suficiente para assegurar esses exames, avaliações e supervisão?

3. Na opinião do Governo, são suficientes a avaliação técnica às orientações sobre a segurança e utilização destes novos martelos pneumáticos nas obras, bem como a respectiva fiscalização? Em que normas legais se baseiam os critérios de avaliação? Ou será que não existem nem normas nem critérios reguladores dessa matéria? Em caso afirmativo, quais as razões? Com vista a assegurar o interesse público, e a proteger a vida e o património dos trabalhadores e dos cidadãos, deve ser criado um regime de licenciamento, com vista a regular e fiscalizar, plenamente, o sector da construção civil, especialmente no caso das empresas e dos trabalhadores que se ocupam de tarefas perigosas envolvendo técnicas e equipamentos

especializados importados, isto é, os referidos empresas e trabalhadores só devem poder realizar obras depois de obtida a respectiva licença. O Governo está de acordo com isso?

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Subdirectora Chan Pou Ha.

Subdirectora dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, Chan Pou Ha: Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa.

Exmos. Srs. Deputados:

Relativamente à interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Mak Soi Kun, cumpre-me responder o seguinte:

Relativamente ao incidente ocorrido no passado dia 30 de Março, no estaleiro de obra situado na ilha da Taipa, junto da Avenida Wai Long, cuja licença de obra de nivelamento foi emitida pela DSSOPT, em que foram projectadas pedras britadas para fora da área do estaleiro de obra, veio já esta Direcção de Serviços neste mesmo dia enviar o seu pessoal ao local para melhor conhecer a situação, tendo ainda na tarde deste dia realizado um reunião multilateral com os representantes do promotor, do empreiteiro, do técnico responsável pela direcção técnica da obra, da AACM e da CAM, no sentido de por um lado melhor conhecer as razões do incidente, mas também por outro procurar estudar profundamente sobre as providências cautelares destinadas a evitar novamente a ocorrência deste tipo de incidente e realizar negociações quanto a indemnização aos veículos danificados, bem como comunicar à DSAL para o acompanhamento ulterior desta questão.

Da investigação realizada, a razão do incidente deve-se à utilização de novo tipo de martelo hidráulico pesado. Neste mesmo dia veio já a DSSOPT ordenar ao empreiteiro para suspender temporariamente a utilização desta máquina e entregar tanto quanto antes a proposta de soluções concretas que permitam que durante a utilização desta máquina pesada seja possível evitar novamente a ocorrência de projecção de pedras britadas para fora da área do estaleiro de obra e melhorar esta situação, bem como o relatório de análise de risco, como redução da força de impacto do novo martelo hidráulico pesado, utilização de martelo pneumático de menores dimensões nas proximidades do limite da área do estaleiro de obra e alteamento da rede de protecção para precaver uma nova projecção de pedras britadas para fora da área do estaleiro de obra, devendo ainda o empreiteiro adoptar medidas que visem salvaguardar a segurança na obra, nomeadamente a contratação de operador com experiência na operação de martelo hidráulico.

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 44/91/, de 19 de Julho, a verificação e fiscalização das disposições de segurança das máquinas para construção civil (nomeadamente escavadora, grua e guindaste) é da competência da DSAL. A DSSOPT veio há vários anos atrás dar início, juntamente com a DSAL, a criação do mecanismo de inspecção conjunta, cabendo ao grupo de inspecção conjunta, composto por representantes da DSAL e da DSSOPT, proceder a inspecção e a fiscalização periódica da segurança no trabalho da construção civil dos estaleiros de obras de Macau e verificar a qualidade da obra.

Muito obrigado, Sr. Presidente!

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: O que quero saber é o mecanismo de que dispõe a Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, para a supervisão das referidas obras e equipamentos importados, desconhecidos pelos trabalhadores locais. Queria apontar para a necessidade de ensaiar as respectivas máquinas por pessoa competente antes da sua utilização. Visto que estes equipamentos têm elevada potência, constituem um perigo potencial que pode ameaçar a segurança física dos residentes. Como todos sabem, para a construção do metro ligeiro, é preciso realizar obras nos montes para a abertura de túneis. Para dizer com franqueza, é muito mais grave do que a “chuva de pedras”, o desmoronamento de um túnel, acidentes esses já ocorreram várias vezes em Taiwan e em Shanghai.

Como todos os funcionários públicos são residentes permanentes da RAEM, queria saber se os funcionários responsáveis pela examinação e avaliação dos novos equipamentos importados (garantindo que as respectivas máquinas se encontram em perfeitas condições de segurança), e pela emissão da respectiva licença, têm as qualificações profissionais necessárias para exercer as mesmas funções, assim como, quais são os diplomas que possuem, e que podem provar a mencionada qualidade. Queria pedir igualmente informações sobre os mecanismos existentes que permitem a organização e realização, junto dos respectivos operários, dos cursos de formação que lhes permitem a aquisição de conhecimentos e técnicas, necessários para poderem manejar os novos equipamentos com segurança. Alerto para o Governo ter uma perspectiva prospectiva no tratamento do mencionado assunto, realizando preparativos para garantir a segurança na utilização dos referidos novos equipamentos, que são perigosos mesmo na sua utilização nos países estrangeiros. Queria saber se o Governo dispõe de funcionários que tenham a qualidade de realizar a respectiva tarefa, quando surja a necessidade de examinar a certidão de segurança das máquinas importadas. Se a Administração não tomasse as medidas necessárias, quem é que assumiria a responsabilidade na ocorrência de acidentes, nomeadamente nas obras de construção do metro ligeiro, e na utilização dos novos equipamentos, quer importados do estrangeiro, quer não.

Nas três perguntas colocadas na minha interpelação oral, pedi esclarecimentos sobre a existência, ou não, da entidade responsável pela supervisão da importação de martelos pneumáticos e da sua utilização, os critérios para essa regulamentação e os respectivos fundamentos legais, a qualidade profissional dos funcionários responsáveis pelos exames, avaliações e supervisão, e a necessidade de obtenção da respectiva licença como condição indispensável para a realização de determinados tipos de obras.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Subdirector dos Serviços para os Assuntos Laborais, Chan Keng Leong.

Subdirector dos Serviços para os Assuntos Laborais, Chan Keng Leong: Sr. Presidente.

Srs. Deputados:

Obrigada pelas perguntas do Sr. Deputado Mak Soi Kun, que me deram a oportunidade de explicar aqui as exigências sobre a utilização de guindastes, contidas no Regulamento de Higiene no Trabalho da Construção Civil de Macau. Está disposto no mesmo

Regulamente que os empreiteiros se devem assegurar que os condutores de guindastes e de outros aparelhos de elevação e movimentação são recrutados de entre trabalhadores experientes e devidamente qualificados, e que todos os equipamentos regulamentados pelo mencionado Regulamento são examinados ou ensaiados periodicamente por pessoa competente, emitindo o respectivo certificado assinalando que as mesmas máquinas se encontram em perfeitas condições de segurança. A infracção das referidas normas estará sujeita às sanções definidas. Nos casos graves em que sejam afectadas a saúde, a vida ou a integridade física dos empregados ou de terceiros, a DSAL emitirá a ordem de suspensão do trabalho. E só depois da concretização dos melhoramentos exigidos, é que se pode pedir a autorização para a continuação da obra em causa.

Estas são as respectivas exigências sobre a utilização de guindastes, previstas no Regulamento de Higiene no Trabalho da Construção Civil de Macau.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Há deputados que queiram pronunciar-se? Tem a palavra o Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria proceder ao acompanhamento relativo à interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Mak Soi Kun, em cuja segunda pergunta o mesmo deputado pede directamente o esclarecimento à Administração Pública sobre a realização, ou não, de averiguação independente, sobre os reais motivos da “chuva de pedras” que danificou várias viaturas, assim como, sobre a possibilidade de divulgação, ao pormenor, dos resultados da mesma averiguação. Isto é, queremos saber se o Governo criou o respectivo processo, que permitirá a possibilidade de *ex post facto*, para além do facto de os dirigentes do governo se deslocaram ao respectivo estaleiro, no dia da ocorrência do acidente, e da carta dirigida ao respectivo empreiteiro, pedindo-lhe para explicar a razão que levou ao acontecimento do mesmo incidente.

Também foi pedida, na segunda pergunta e com clareza, a resposta sobre a existência, ou não, nos serviços públicos, de profissionais suficientemente qualificados para assegurar os necessários exames, avaliações e supervisão.

Da mesma maneira, pode-se encontrar na terceira pergunta, um pedido directo de esclarecimento sobre a indispensabilidade de obtenção, antes da realização das respectivas obras, da respectiva licença pelas empresas e trabalhadores que se ocupam de tarefas perigosas envolvendo técnicas e equipamentos especializados importados. Visto que o que está em causa é a segurança pública, devemos tratar o assunto em destaque com muito cuidado. Sendo assim, queria pedir às autoridades para responderem às referidas perguntas claramente expostas. Obrigado.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo

Caros colegas

Também queria exprimir opinião e pedir esclarecimento sobre alguns assuntos abordados na interpelação oral do Sr. Deputado Mak Soi Kun. Segundo disseram as autoridades, depois da ocorrência do referido acidente, o Governo emitiu a ordem de suspensão da obra, e convocou reuniões, tendo pedido ao respectivo empreiteiro para entregar o relatório escrito sobre o acidente ocorrido. A propósito disso, queria perguntar se a Administração dispõe de funcionários suficientemente qualificados para a avaliação da qualidade do relatório entregue, verificando se o seu conteúdo corresponde à realidade, para além de querer saber se Governo tem mecanismo próprio para acompanhar o mesmo assunto, ou está satisfeito com o relatório entregue, sem olhar para o seu conteúdo.

Queria pedir informações sobre o mecanismo que garante o anúncio do conteúdo dos relatórios, elaborados pelos empreiteiros e pela Administração após a ocorrência dos acidentes, por forma a alertar o público em geral, e o sector da construção civil em especial, para os perigos existentes na realização de determinadas obras, dando-lhes conhecimento da causa destes acidentes, bem como dos cuidados que devem ter na utilização de alguns equipamentos novos, nomeadamente os equipamentos importados.

Fiz esta pergunta tendo em conta o facto de que os respectivos relatórios são raramente publicados, o que não é recomendável, pois não ajuda o sector da construção civil a acumular mais experiências, nem permite ao público exercer a sua função de supervisão.

Por fim, queria apontar para a necessidade de a Administração Pública ser prospectiva na prevenção dos acidentes ocorridos na utilização dos novos equipamentos da construção civil, necessidade essa que o Sr. Deputado Mak Soi Kun mencionou, não tendo as autoridades atribuído, porém, o respectivo comentário. O mesmo deputado ainda pediu informações sobre os recursos humanos e técnicos, possuídos pela Administração, que permitem aos diversos organismos governamentais, que detêm o poder de supervisão do funcionamento do sector da construção civil, nomeadamente das obras de abertura de túneis, na construção do metro ligeiro, cumprir as respectivas responsabilidades. Não acho suficiente a criação de um grupo interdepartamental, após o acontecimento de acidentes, para o tratamento dos respectivos assuntos. É neste sentido que peço informações sobre os mecanismos de que dispõem o Governo, que lhe permitem a realização de trabalhos preventivos, assim como, a aprendizagem com as experiências passadas. Obrigado.

Presidente: Srs. membros do Governo, por favor.

Subdirectora dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, Chan Pou Ha: Obrigada, Sr. Presidente. Obrigada, Srs. Deputados.

Em seguida, vou fornecer informações pormenorizadas sobre os trabalhos de acompanhamento, que realizámos imediatamente após a ocorrência do acidente em referência. É de saber que, na parte da tarde do próprio dia do acontecimento do incidente, convocámos reuniões com várias partes, tendo mandado, no mesmo dia, parar o funcionamento das respectivas duas máquinas pesadas, para além de pedir ao respectivo empreiteiro para tomar medidas para delimitar a área da utilização das respectivas máquinas, as quais só podem funcionar afastando-se do espaço físico público, mesmo depois da

obtenção da autorização para o reinício das obras. Nas referidas reuniões, ainda tratámos da indemnização a pagar aos donos dos seis automóveis afectados, tendo avisado também a Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais da ocorrência do acidente.

O facto é que o problema da indemnização dos veículos afectados foi resolvido no dia 31 de Março. Mais tarde, foi-nos entregue o relatório elaborado pelas entidades envolvidas nas respectivas obras, tais como o empreiteiro, o promotor comercial de construção civil, e os engenheiros que orientavam a realização das respectivas obras, no qual as mencionadas entidades explicaram as causas do incidente, assim como as medidas que vão tomar para o melhoramento. Aceitámos a explicação apresentada no referido relatório, de que o mencionado acidente aconteceu por causa de as respectivas máquinas terem sido utilizadas num terreno localizado num ponto relativamente alto e próximo das estradas. Como consequência disso, as pedras foram projectadas numa parábola para sítios bastante longe.

No relatório acima referido, as respectivas entidades prometeram que reduzirão a potência do motor principal do martelo pneumático, diminuindo a velocidade do movimento do fluido de trezentos e cinquenta litros por minuto para duzentos e dez litros por minuto, e baixando a pressão do fluido de setenta e cinco toneladas para trinta toneladas. Para além disso, prometeram proibir a utilização dos martelos pneumáticos pesados na parte do estaleiro próxima da Avenida Wai Long, sendo possível a sua utilização apenas noutra parte do estaleiro. O aumento da altura do andaime, que tem o comprimento de trinta metros, de oito metros para onze metros, bem como a instalação, à volta dos operadores das respectivas máquinas, de uma grade móvel com rede de protecção e que mede três metros de altura, a qual servirá para proteger os respectivos operadores, são outras promessas feitas pelas mencionadas entidades, as quais afirmaram no respectivo relatório que vão treinar rigorosamente os operadores que trabalham com os martelos pneumáticos pesados, que os trabalhos que implicam a utilização do mesmo equipamento, serão realizados com a presença e vigia dos respectivos supervisores, e que os directores de segurança reforçarão a fiscalização e a examinação da utilização das respectivas máquinas.

Pedimos opinião sobre referido relatório à Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, a qual o acha aceitável. Já autorizámos o pedido de reiniciação das respectivas obras, prestando muita atenção aos trabalhos de supervisão realizados no estaleiro em causa.

Obrigada pela opinião do Sr. Deputado Ho Ion Sang, que apontou para a importância da publicação do conteúdo dos relatórios referentes aos acidentes ocorridos. Na realidade, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, costuma revelar ao público o acompanhamento realizado pela DSSOPT para o tratamento dos acidentes ocorridos e dos edifícios perigosos em estado degradado, para além de procedermos aos estudos e análises profundos quanto aos grandes incidentes aos quais a sociedade presta atenção, fornecendo atempadamente as respectivas informações aos cidadãos, garantindo a transparência dos mesmos assuntos.

Não sei se os nossos colegas querem fornecer mais informações.

Presidente: Queria perguntar se há deputados que... Tem a palavra o Sr. Subdirector Chan Keng Leong.

Subdirector dos Serviços para os Assuntos Laborais, Chan Keng Leong: Há pouco, o Sr. Deputado José Pereira Coutinho e o Sr.

Deputado Ho Ion Sang, pediram informações sobre os cursos de formação em que se atribuem certificados. A propósito disso, afirmo que a DSAL tem realizado, em colaboração com o respectivo sector, diferentes cursos que visam a atribuição de certificados de qualificação profissional, tais como cursos de manejo de camiões com guindaste, de escavadoras, de guindastes sobre lagarta e de guindastes de torre. É de informar que, desde a criação, em 2004, da Divisão para a Avaliação Técnica, foram emitidos mais de dois mil certificados nos respectivos cursos de formação. O referido regime da avaliação técnica, consistente no reconhecimento do nível e do valor da capacidade profissional, permite o alargamento da perspectiva profissional aos respectivos trabalhadores que obtiveram os respectivos certificados, trabalhadores esses que passaram a ter a técnica específica garantida e a ética profissional reforçada, para além de saberem respeitar as regras de trabalho e ter cuidado com a segurança ocupacional. Podemos admitir o seguinte: os trabalhadores que assistem aos respectivos cursos para a obtenção dos certificados, escolhem voluntariamente a adesão a um regime de autenticação facultativa. Pela parte do Governo, trabalhar em postos diferentes por trabalhadores com técnicas específicas devidamente autenticados, tornar-se-á, nas ocasiões propícias, numa exigência de cumprimento obrigatório.

Estas são as outras informações que pretendo fornecer.

Presidente: No que diz respeito ao acidente de... As autoridades querem fornecer mais informações. Tem a palavra o Sr. Subdirector Low.

Subdirector dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, Shin Chung Low Kam Hong: Tenho ainda informações para fornecer. Agradeço as perguntas dos três deputados, os quais prestaram atenção à segurança ocupacional na realização das obras públicas. Sublinho que o Governo da RAEM presta sempre muita atenção à questão da segurança na realização das obras públicas, distribuindo, aos respectivos adjudicatários, guia para a garantia da segurança nos estaleiros, na qual estão explícitas, com pormenores, as normas previstas nomeadamente no Regulamento de higiene e segurança no trabalho da construção civil de Macau, no Quadro legal sancionatório das infracções aos preceitos regulamentares sobre higiene e segurança no trabalho da construção civil, no Regime jurídico aplicável ao ruído ocupacional, no Regime sancionatório pelo incumprimento das disposições legais que regulam o ruído ocupacional, e no Regime jurídico da reparação por danos emergentes de acidentes de trabalho e doenças profissionais, devendo as mesmas normas ser respeitadas na realização das obras públicas.

Na guia acima mencionada, há explicações detalhadas sobre a gestão dos assuntos referentes à segurança ocupacional, designadamente à conservação das máquinas, à utilização dos guindastes e de outras máquinas pesadas (tais como os aparelhos elevatórios e as respectivas instalações acessórias), ao trabalho em grande altitude, e às obras de desmontagem. As regras definidas na mencionada guia devem ser respeitadas rigorosamente pelos empreiteiros responsáveis pela realização das obras públicas.

São estas, as informações a fornecer para referência dos Srs. Deputados.

Presidente: Os representantes do Governo querem fornecer mais informações? Não querem. Há pouco houve deputados que pediram informações sobre o conteúdo do relatório relativo ao acidente, e os

aperfeiçoamentos que se prometeram fazer. Queria pedir aos Srs. membros do Governo para fornecerem as respectivas informações por escrito, se for possível.

Terminámos aqui o tratamento da primeira interpelação oral. Agradeço a presença dos três representantes do Governo na reunião de hoje.

(Entraram no hemiciclo os representantes do Governo)

Presidente: Bom, vamos começar a tratar da segunda interpelação oral, que é sobre os assuntos de tráfego. Tem a palavra o Sr. Deputado Ho Ion Sang.

Ho Ion Sang: Obrigado Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo

Caros colegas

Tendo em conta o posicionamento de Macau enquanto centro mundial de turismo e lazer, há que saber como aproveitar os novos serviços de transporte público, que começam a funcionar a partir do segundo semestre deste ano, e como aproveitar a expiração do prazo das licenças especiais dos “táxis amarelos”, no sentido de elevar a qualidade dos actuais serviços de transporte público terrestres de Macau, que há já muito tempo não conseguem satisfazer as necessidades decorrentes do desenvolvimento social, eliminando-se assim as dificuldades em arranjar transporte com que residentes e turistas se deparam. É este o momento oportuno para se planear e ponderar bem sobre isto!

De facto, para evitar que no próximo dia 1 de Agosto, data em que entram em funcionamento os novos serviços de transporte público, os residentes e os turistas não consigam apanhar o autocarro certo, as entidades competentes têm necessariamente de divulgar, com a maior antecedência, os pormenores acerca dos novos serviços, por exemplo, a alteração dos itinerários e paragens dos autocarros, quantos mais autocarros vão estar em circulação, etc.. No entanto, até ao momento nada ainda foi divulgado! Isto pode suscitar dúvidas entre os residentes, e a entidade competente deve estar bem preparada para enfrentar eventuais problemas que possam vir a surgir no primeiro dia da entrada em funcionamento daqueles serviços. Os velhos problemas mais criticados pela população são a má localização das paragens, a insuficiência de carreiras nas horas de ponta e as consequentes dificuldades em apanhar autocarro nessas horas, e o facto de os itinerários serem demasiado longos e indirectos. Tudo isso deve ser resolvido antes da activação dos referidos novos serviços, por isso, toda a gente está atenta, para ver como é que as entidades competentes vão resolver estes velhos problemas.

Ademais, como nestes últimos anos os visitantes de Macau têm ultrapassado, anualmente, os 20 milhões, a qualidade dos serviços prestados pelos táxis é sempre alvo de críticas, tanto da população como dos turistas, nomeadamente quanto à má atitude dos taxistas, à falta de vontade e recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, à escolha dos passageiros, à opção pelos caminhos mais longos, à cobrança de tarifas excessivas e à negociação das tarifas com os passageiros, isto para além da dificuldade em apanhar táxi noutros locais que não sejam os casinos, nomeadamente nos bairros antigos, onde é de facto muito difícil. Tudo isto causa incómodos e inconveniências tanto aos residentes como aos turistas. A sociedade

entende que para resolver os problemas existentes é necessário rever o “Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi”, emitir mais licenças de táxi e alterar as cláusulas dos contratos dos táxis amarelos, que estão quase a chegar ao seu termo. O público deseja ainda que o Governo esclareça, detalhadamente, o assunto.

Nestes termos, interpelo sobre o seguinte:

1. Para evitar a confusão e os inconvenientes que possam eventualmente vir a ser causados aos residentes e visitantes a partir do dia 1 de Agosto próximo, com o novo modelo de prestação de serviços de transporte colectivo por autocarro, quando é que o Governo vai divulgar os respectivos pormenores? Na “Política de Trânsito e Transporte Rodoviário de Macau para 2010-2020” prevê-se a implementação, a partir de 2012, do reajustamento por fases dos transportes públicos, de forma a resolver os problemas da localização das paragens, das carreiras nas horas de ponta e dos percursos longos e sobrepostos. Com vista a facilitar as deslocações dos residentes, como é que essas medidas vão ser implementadas?

2. Qual o ponto da situação dos trabalhos de revisão do “Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi”, no sentido de reforçar a fiscalização sobre o comportamento dos taxistas, elevar o nível da qualidade dos serviços e defender a imagem de Macau enquanto cidade turística internacional? Para acompanhar o célere desenvolvimento de Macau e tendo em conta as necessidades dos residentes e visitantes no que respeita aos serviços de táxi, quando é que vão ser emitidas mais licenças de táxi? Qual o ponto da situação das negociações entabuladas para a renovação dos contratos dos táxis amarelos? E de que medidas dispõe o Governo para aumentar os serviços prestados pelos rádio-táxis e para os estender aos bairros antigos, de forma a facilitar a vida tanto aos residentes como aos visitantes?

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Director Wong.

Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Wong Wan:
Exmo. Sr Presidente da Assembleia Legislativa

Exmos. Srs. Deputados:

Relativamente à interpelação oral apresentada pelo Senhor Deputado Ho Ion Sang, cumpre-me responder o seguinte:

O novo modelo de serviços de autocarros vai entrar em funcionamento a 1 de Agosto do corrente ano. Considerando que tanto as empresas operadoras como os seus trabalhadores e até a população em geral precisam de tempo para se adaptarem, e para reduzir as influências negativas durante o período de transição, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego vai lançar, antes da entrada em funcionamento dos novos serviços, ou seja, em meados de Julho, uma nova fase de ajustamento dos percursos de autocarros, a qual consiste em actualizar e alargar o âmbito de serviços de algumas carreiras, no sentido de facilitar as deslocações dos cidadãos ao passo que permite, ao mesmo tempo, que os utentes se adaptem às formas de organização das diversas carreiras. Os itinerários de grande parte das carreiras existentes serão mantidos inicialmente no novo modelo de serviços de autocarros que entra em funcionamento a 1 de Agosto. Na fase inicial, iremos concentrar-nos na coordenação dos trabalhos resultantes das operações das três

companhias de autocarros, em vez das actuais duas, com vista a minimizar as influências nas deslocações dos cidadãos.

Depois de um determinado período de funcionamento do novo modelo de serviços, iremos proceder à avaliação, de forma abrangente, da rede dos serviços dos autocarros públicos da RAEM e concretizar, de acordo com o plano pré-estabelecido, a optimização dos percursos e o reajustamento da localização das paragens, levando em consideração as necessidades das deslocações dos cidadãos que vivem em diferentes zonas, para fazer com que os serviços de autocarros atinjam os objectivos de serem mais rápidos e convenientes para os cidadãos.

De momento, a DSAT está a desenvolver, de forma programada, os trabalhos relativos à divulgação e promoção, os quais incluem o plano de actualização das informações sobre as paragens de autocarros da RAEM em adaptação ao funcionamento do novo modelo, permitindo aos passageiros conhecer melhor a frequência de partidas das diversas carreiras. Obviamente, com a adesão de uma nova empresa de autocarros e o aumento do número de carreiras e da frequência de partidas, pode-se esperar que isto cause alguma influência negativa nas faixas de rodagem, podendo a capacidade de circulação do trânsito ser afectada. Face a isto, assim que a Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau esteja em vigor, o Governo irá fazer todos os esforços para promover a melhoria do trânsito na RAEM, segundo os objectivos e medidas determinadas nessa política.

Para além da reforma dos serviços de autocarros públicos, o Governo também está atento ao desenvolvimento das actividades dos táxis. No que respeita ao Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer, ou Táxis, também designado por Regulamento dos Táxis, a revisão do mesmo está a decorrer de acordo com a calendarização inicialmente determinada. O anteprojecto do regulamento encontra-se já finalizado, sendo o seu texto, posteriormente, objecto de audição e acções de acompanhamento. Por outro lado, para acompanhar o aumento crescente da procura dos serviços de táxis, o Governo também iniciou os trabalhos relativos à avaliação do número de táxis e vai analisar, de forma prudente e objectiva, os diversos factores e equilibrar os prós e contras das diversas soluções, com vista a lançar a solução que favoreça o desenvolvimento geral da sociedade. Quanto à renovação do contrato de concessão de licenças especiais dos táxis, a DSAT está a negociar com a Companhia de Rádio Táxis Vang Iek, nomeadamente no que respeita à elevação do nível dos seus serviços especiais e à viabilidade da aplicação de melhores formas de controlo, na expectativa de melhorar a funcionalidade do serviço do “táxi amarelo”, elevando a qualidade dos serviços.

Obrigado Sr. Presidente.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Obrigado pela resposta atribuída pelo Sr. Director Wong. Tal como referi na interpelação oral que apresentei, a má qualidade dos serviços prestados pelos táxis, e a não conclusão, até ao momento, dos trabalhos de revisão do Regulamento de Transporte de

Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, não justificam o aumento, em breve, das tarifas dos táxis, ainda que o aumento dos preços das mercadorias e dos serviços já não seja nenhuma novidade para a população de Macau, os quais ficam indiferentes com o aumento de tudo, segundo disseram alguns cidadãos. É de saber que, o último ajustamento das tarifas dos táxis teve lugar em Setembro de 2008. Durante o período do tempo compreendido entre 2008 e a actualidade, não se registou nenhum melhoramento quanto aos serviços prestados pelos táxis, pois são frequentes os fenómenos de recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, de opção pelos caminhos mais longos, de escolha dos passageiros, e de cobrança de tarifas excessivas, assim como são numerosas as reclamações apresentadas. Penso que o Sr. Director tem conhecimento das respectivas queixas. No entanto, durante um período de tempo bastante longo, não foram atenuadas as dificuldades em arranjar transporte, com que os residentes e turistas se deparam. Pelo exposto, no limiar do aumento das tarifas dos táxis, sugerido pelas respectivas associações, esperamos que o Governo possa ouvir a voz da população, exigindo o melhoramento dos respectivos serviços aos táxis.

Reitero a importância da aceleração dos trabalhos de revisão do mencionado Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, revisão essa que, segundo o Sr. Director, está em curso. Tal como referi na interpelação oral e há pouco, os residentes e turistas têm muitas dificuldades em encontrar um táxi em Macau, para além de ser péssimos os respectivos serviços, o que prejudica gravemente a imagem da RAEM como um centro mundial de turismo e lazer. Em seguida vou apresentar vários exemplos para ilustrar o fenómeno de cobrança de tarifas excessivas, que ocorre com frequência no Território. Depois de assistirem a um banquete, muitas pessoas não querem conduzir o seu carro, preferindo apanhar um táxi. Assim, a um grupo de quatro pessoas, que saíram do MGM, um taxista pediu quatrocentas patacas como recompensa de levá-las ao destino. Noutro caso que ocorreu à saída do COD, o taxista pediu a tarifa de duzentas patacas. Penso que o Sr. Director já recebeu, de certeza, queixas sobre estes fenómenos, apresentadas pelas associações privadas ou pelas próprias vítimas. Nesta situação, penso que os residentes de Macau não vão concordar com o aumento das tarifas dos táxis, antes do melhoramento dos respectivos serviços. Pelo exposto, peço ao Sr. Director para reforçar a supervisão dos referidos serviços, procedendo à revisão e modificação do Regulamento em causa, e criando o mecanismo de reclamação. Espero que estes trabalhos possam ser realizados antes do aumento das respectivas tarifas, e que se possa elaborar e publicar o respectivo calendário de melhoramento, recuperando a confiança dos cidadãos na qualidade dos serviços de táxi. Para além disso, achamos também importante tomar medidas para castigar e impedir as acções injustas dos taxistas. É do desejo da população de Macau, que o Sr. Director envie um esforço maior para levar a cabo os respectivos trabalhos.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Director.

Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Wong Wan: Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Sr. Deputado Ho.

Com vista a satisfazer o desejo dos cidadãos de Macau, que reivindicam o melhoramento dos serviços de táxi, procedemos à revisão do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, introduzindo nele

modificações referentes nomeadamente às sanções aplicadas aos casos de recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, de opção pelos caminhos mais longos, e de escolha dos passageiros. A reincidência, dentro do prazo estabelecido, das falhas supra referidas, será penalizada com o cancelamento das carteiras profissionais, segundo sugerimos. Com a introdução das modificações no mencionado Regulamento, procuramos atribuir, aos respectivos funcionários da linha de frente e aos residentes de Macau, um maior poder de fiscalização. Neste momento, o projecto que visa alcançar os referidos objectivos já está praticamente concluído, com o reforço das sanções atribuídas às falhas registadas nos serviços de táxi, às quais os cidadãos costumam prestar muita atenção.

Por outro lado, vamos realizar campanhas de sensibilização, tais como as actividades para eleição dos taxistas mais honestos e educados na prestação de serviços aos clientes, actividades essas que têm lugar no ano corrente, com o intuito de melhorar, de um modo geral, a qualidade dos condutores de táxi. Tal como foi referido, o aperfeiçoamento da legislação, o reforço da execução da lei, e a realização das acções de divulgação, são as três estratégias que adoptamos para melhorar os mencionados serviços.

A análise das situações concretas permitiu-nos constatar que os táxis são insuficientes sobretudo nas festas importantes, nos feriados e aos fins-de-semana, à hora em que se procede à mudança de condutores do mesmo táxi, assim como nos bairros antigos. Actualmente, estamos a realizar uma investigação para perceber qual é o número de licenças de táxi que devemos emitir. As opiniões recolhidas do respectivo sector em especial, e da população de Macau em geral, apontam para o aumento de cinquenta a quatrocentas licenças de táxi. Estamos, neste momento, a analisar as opiniões e sugestões recolhidas, por forma a decidir o número de novas licenças que serão emitidas com vista a resolver o problema de insuficiência dos táxis, sentido pelos cidadãos e pelos turistas.

Vamos aproveitar a oportunidade da renovação das licenças especiais dos “táxis amarelos”, para reforçar os serviços prestados pelos rádio-táxis e para os estender aos bairros antigos. Agora estamos a realizar, com esforço, os respectivos trabalhos de comunicação e negociação junto da respectiva companhia, procurando a chegada de um consenso quanto à prestação dos mencionados serviços, ou seja, quanto ao melhoramento dos serviços de rádio-táxis e ao entendimento destes serviços aos bairros antigos. Penso que em Agosto, podemos anunciar ao público o conteúdo do novo contrato.

Reconhecemos que nos últimos dois anos, se tem registado a subida do número dos casos de transgressão na prestação dos serviços de táxi. Não podemos deixar de apontar, porém, para o facto de que temos reforçado igualmente as acções de combate às respectivas infracções, tendo o número da aplicação de multas quase duplicado em 2011, em comparação com o período homólogo do ano de 2009. Com efeito, a aplicação de multas é uma estratégia que temos adoptado para chamar a atenção aos membros do sector em destaque, para a necessidade de prestar serviços de qualidade aos cidadãos de Macau e aos turistas provenientes de diferentes países e regiões do mundo. É do nosso desejo que, com o aperfeiçoamento do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, e com o reforço dos trabalhos de execução da lei, os serviços de táxi possam ser melhorados de um modo satisfatório.

Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Sr. Deputado Ho.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Ung Choi Kun.

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Director:

Caros colegas:

Queria exprimir as minhas opiniões em relação ao conteúdo da interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang, na qual o mesmo deputado prestou atenção ao transporte público colectivo e aos serviços prestados pelos “táxis amarelos”. É de saber que apresentei, em Março do ano corrente, uma interpelação escrita sobre a questão da renovação das licenças especiais dos “táxis amarelos”, na qual sugiro estudar a utilização dos dados recolhidos pelo sistema GPS, no sentido de fiscalizar, de forma plena e em vários aspectos, o funcionamento dos táxis, no qual, como mencionou o Sr. Deputado Ho Ion Sang, se registam muitos problemas. Na respectiva resposta atribuída pelo Sr. Director, porém, anunciam-se apenas a intenção do Governo, de introdução de um sistema de controlo electrónico nos “táxis amarelos”, assim como, a introdução gradual, através de medidas encorajadoras ou outras, do referido sistema de controlo electrónico. Como na resposta à minha interpelação escrita, o Sr. Director não revelou nem um calendário nem um planeamento concreto para a implementação do referido sistema de controlo electrónico, dotado de grande cientificidade, e considerado como um instrumento efectivo para o melhoramento dos respectivos serviços. Assim sendo, queria aproveitar a oportunidade de hoje, em que tratamos das interpelações orais, para pedir o respectivo esclarecimento ao Sr. Director.

A questão do transporte público colectivo é também um aspecto de importância crucial que não podemos negligenciar. Há pouco, o Sr. Director falou da revisão e modificação geral da rede dos serviços do transporte público colectivo de Macau, com ênfase dada em Seac Pai Van, em Coloane, onde será construída, nos finais do próximo ano, grande quantidade de habitação pública. Com efeito, se os serviços do transporte público colectivo não pudessem acompanhar o processo da habitação dos respectivos edifícios em Seac Pai Van, a vida dos seus habitantes ficaria gravemente afectada, com grandes dificuldades nas deslocações. Sendo assim, não obstante a promessa muito bonita feita pelo Sr. Director há pouco, gostaria de pedir informações concretas sobre a planificação para a intensificação dos serviços do transporte público colectivo, e a extensão da respectiva rede a Seac Pai Van, em benefício da grande quantidade de cidadãos da camada de base e da classe média, que passarão a residir na mencionada zona, localizada em Coloane. Esperamos que o Sr. Director possa explicar detalhadamente a rede desenhada para satisfazer as respectivas necessidades, de modo que os futuros habitantes daquela zona possam planear a vida futura, tendo conhecimento dos serviços de autocarro de que disporão.

Por fim, queria chamar a atenção para um assunto que tem a ver com a protecção ecológica. Em comparação com as zonas vizinhas tais como Hong Kong, em cujo transporte público se utiliza óleo lubrificante para motor euro IV ou euro V, os autocarros de Macau utilizam ainda óleo lubrificante para motor euro III. Tendo em conta esta diferença, queria perguntar quais são as considerações ecológicas que se registam na definição das políticas do transporte público.

Obrigado, Sr. Director.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria pedir sobretudo ao Sr. Director para responder às perguntas apresentadas pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang na sua interpelação oral, fornecendo informações concretas. Por exemplo, ao apontar para os problemas existentes nos serviços de autocarro, o mesmo deputado disse o seguinte: “Os velhos problemas mais criticados pela população são a má localização das paragens, a insuficiência de carreiras nas horas de ponta e as consequentes dificuldades em apanhar autocarro nessas horas, e o facto de os itinerários serem demasiado longos e indirectos”. Não sei se o Sr. Director reconhece a existência dos referidos problema. Se a resposta for afirmativa, por que é que não mencionou, na resposta que atribuiu há pouco, quais as medidas eficazes a tomar em Agosto do ano corrente, altura em que se iniciará o novo modelo de funcionamento dos autocarros. Segundo disse o Sr. Director, só algum tempo depois da implementação do novo modelo de funcionamento, é que o Governo vai examinar a questão referente à rede dos serviços de autocarro da RAEM. Não percebo por que é que o Sr. Director afirmou há pouco que em Agosto os serviços de autocarro iam ser melhorados em grande medida, se afinal a mesma situação se manterá, e não há nenhuma novidade introduzida. Se nos meados de Junho se vão realmente tomar medidas para o melhoramento, tal como referiu o Sr. Director, espero que o conteúdo destas medidas possa ser anunciado, de modo que o público tenha conhecimento dos respectivos projectos. Caso contrário, não ficamos minimamente informados, como se o Sr. Director não tivesse respondido às perguntas do mesmo deputado. Pela razão exposta, espero que o Sr. Director possa explicitar as medidas a tomar nos meados de Junho, que visam a solução dos problemas mencionados pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang. Este é o primeiro pedido que queria fazer.

Em segundo lugar, queria prestar atenção aos problemas referentes aos serviços de táxi. Na nossa opinião, existem na realidade, os problemas mencionados pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang na sua interpelação oral, de má atitude dos taxistas, de falta de vontade e recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, de escolha dos passageiros, de opção pelos caminhos mais longos, e de cobrança de tarifas excessivas. Queria perguntar ao Sr. Director quando é que se pode publicar o novo Regulamento, assim como, se os problemas podem ser resolvidos com a modificação do mesmo diploma legal. Fiz estas perguntas porque, há pouco, o Sr. Director se limitou a afirmar que os trabalhos de revisão e modificação do referido Regulamento, estão a processar-se de acordo com o planeamento elaborado, não tendo indicado a data concreta em que está prevista a finalização dos respectivos trabalhos. Perante esta situação, não posso deixar de criticar, outra vez, a falta do conteúdo da resposta do Sr. Director, que falou em representação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Não sei se o facto de o Sr. Director ter atribuído a mencionada resposta se deve à carência de planeamento elaborado pela DSAT, em relação ao assunto em análise. Parece-nos que só no futuro é que a mesma Direcção dos Serviços vai desenhar os respectivos planos, realizando estudos e análises. Não se esqueçam de que a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego foi criada de propósito pelo Governo, para resolver os numerosos problemas no trânsito de Macau, que é um dos aspectos que merecem toda a nossa atenção. Afinal, a DSAT não dispõe de

projectos concretos para a solução dos problemas. Neste caso, podemos afirmar que nem a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, nem a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, podem exercer as funções que lhes são atribuídas pela lei. Observando esta situação, perceberemos a razão pela qual o sistema de funcionários públicos está em constante expansão, bem como, a estrutura administrativa está a tornar-se cada vez mais complexa. Espero que o Sr. Director possa fornecer informações concretas sobre os assuntos abordados, pois não aceitamos respostas com conteúdos esvaziados. Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Director:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Apesar de o Sr. Director ter respondido a todas as perguntas do Sr. Deputado Ho Ion Sang com muita paciência, tendo-nos distribuído a respectiva resposta por escrito, queria fazer várias perguntas, tendo em consideração o seguinte conteúdo da sua resposta por escrito: “na fase inicial da implementação do novo modelo dos serviços de autocarro, que será posto em prática a partir de 1 de Agosto, a nossa atenção será concentrada na coordenação dos trabalhos decorrentes da passagem de duas companhias de autocarro para três companhias, procurando diminuir, no máximo possível, as respectivas influências exercidas sobre as deslocações dos cidadãos”. Segundo me contaram alguns residentes, um académico local famoso e de idade avançada, que todos os dias apanha o autocarro para a deslocação da sua residência para o local de trabalho, e vice-versa, caiu uma manhã na paragem de autocarro perto do Hotel Lisboa, empurrado por outros passageiros que também queriam subir ao autocarro. Se existem agora tantas confusões nos respectivos serviços, será que a situação vai piorar ainda mais, com o aumento de mais uma companhia de autocarros. Para perceber melhor a situação real, pus-me a apanhar autocarros nas diferentes partes do dia, tendo descoberto os seguintes problemas:

Em primeiro lugar, queria apontar para o problema de os passageiros não costumarem respeitar a ordem segundo a qual sobem ao autocarro, não sendo um hábito que se possa verificar junto da paragem do autocarro, as pessoas formarem uma fila à margem do passeio. O que se costuma verificar em Macau é a cena de que, logo depois de o autocarro parar na respectiva paragem, todos os passageiros procuram subir ao mesmo meio de transporte antes dos outros. Talvez precisemos de aprender as artes marciais chinesas, para poder subir ao autocarro com segurança. Não sei se o Governo pode criar o respectivo mecanismo que vise a manutenção da ordem na paragem de autocarro, com vista a acabar com as respectivas confusões.

Em segundo lugar, queria chamar a atenção para o facto de que, na paragem de autocarro perto do Mercado Municipal de Coloane, os autocarros não costumam parar na parte da estrada que entra para dentro, e que é reservada para o referido efeito. Como consequência disso, os veículos que os seguem são impedidos, causando, assim, um tipo de engarrafamento. Trata-se de um problema que referi várias vezes no hemiciclo, tendo criticado o comportamento dos respectivos condutores, que desrespeitam as normas rodoviárias,

com o objectivo de procurar a maior facilidade no trabalho. Se este fenómeno não for impedido, o problema de engarrafamento ficará ainda mais grave com o aumento do número de autocarros que entram em funcionamento. Reparem que o caso mencionado representa apenas a ponta do icebergue, pois o mesmo fenómeno é verificado em muitas outras paragens de autocarro. Queria saber se o Governo costuma proceder à fiscalização para detectar os casos de transgressão da respectiva regra.

Em terceiro lugar, alerto para a confusão registada no terminal subterrâneo das Portas do Cerco, causada pelo impedimento dos indivíduos que querem atravessar a estrada na passeadeira, pela fila formada junto às paragens de autocarro, por passageiros que aguardam a chegada do autocarro, os quais não querem ceder o lugar, com o receio das tentativas de dar um “golpe” na fila. Peço às autoridades para se deslocarem ao lugar para verificar a situação. É de alertar que há ladrões que aproveitam a confusão criada pela aglomeração de pessoas, para roubar a carteira aos passageiros.

Por fim, queria abordar a questão referente aos serviços de táxi. Queria saber se o Governo definiu, na negociação com a respectiva sociedade concessionária de serviço público, objectivos que se pretendem alcançar, e que visam a concretização, do projecto de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Queríamos saber, antes da assinatura do contrato de renovação das licenças especiais dos “táxis amarelos”, se o conteúdo do mesmo contrato corresponde à vontade da população, bem como à exigência do futuro centro mundial de turismo e lazer. Esperamos que o Governo possa revelar o respectivo conteúdo, se isto for possível. Queria perguntar igualmente se as penalizações previstas no respectivo Regulamento são suficientemente fortes para produzir o efeito dissuasivo, prevenindo a ocorrência dos casos de transgressão das regras. Apresentei estas perguntas e sugestões para o melhoramento dos respectivos serviços.

Obrigado.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Queria também exprimir a minha opinião sobre os dois assuntos focalizados na interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang, os quais têm a ver com os problemas existentes relativos aos serviços de autocarro e de táxi.

Para o melhoramento da ordem nas paragens de autocarro, acho importante a realização das campanhas de sensibilização. Para além disso, as companhias de autocarro, como sociedades concessionárias de serviço público, têm a responsabilidade e a obrigação de mandar funcionários para manter a respectiva ordem, assim como carreiras suficientes para satisfazer as necessidades dos passageiros. Por parte do Governo, este deve realizar acções de divulgação de mensagens, sensibilizando os cidadãos para a importância de respeitar a ordem.

No que concerne à questão dos táxis, estamos a encarar problemas muito complexos. Ontem, à entrada do Hotel Presidente, presenciei uma cena em que um taxista apanhou pancadas. Para dizer com franqueza, espero que na próxima vez, o Sr. Director nos possa revelar dados sobre o número de incidentes ocorridos em cada mês, e que envolvem conflito entre taxistas e turistas, se hoje o Sr. Director não tiver possibilidade de fornecer as mesmas informações. Sei que houve funcionários públicos da DSAT que foram espancados

no exercício das suas funções e foram hospitalizados, incidentes esses que, porém, não foram publicados. Parece-me que o Sr. Director tem falta de poder público. Como consequência disso, penso que nenhum funcionário quer continuar a prestar serviços na DSAT. Espero que as autoridades nos digam quando é que o mencionado Regulamento pode ser publicado. Peço à DSAT para ser dura na definição das respectivas penalizações, abandonando os receios desnecessários, uma vez que só assim é que se pode manter a ordem social. Espero que o Sr. Director possa fazer uma reflexão profunda depois da reunião de hoje, ajustando a forma de agir na ocorrência de incidentes que implicam a utilização de violência, nomeadamente nos casos que têm a ver com os serviços de táxi. Não pense que pode esconder a verdade. Atrás há muitos jornalistas, para além de eu também ter sido informado da ocorrência de vários casos não publicados.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente. Queria exprimir a minha opinião em relação à resposta do Sr. Director.

Em primeiro lugar, vou concentrar a minha atenção nos serviços de autocarro. Tal como aponte numa interpelação escrita, com o apoio financeiro fornecido pelo Governo, o lucro das companhias de autocarro está garantido. Neste caso, temos toda a razão para exigir serviços de qualidade, mesmo antes da introdução, em 1 de Agosto, do novo modelo de funcionamento dos respectivos serviços, pois todos os dias, os cidadãos de Macau precisam de apanhar autocarros. Independentemente das queixas apresentadas pelos passageiros, nas minhas experiências de utilização do meio de transporte em destaque, senti pessoalmente a grande dificuldade de apanhar autocarro nas horas de ponta. Houve uma vez, em que as passageiras femininas me pediram para deixar os outros subir primeiro ao autocarro, porque sou forte. Fiz o que foi pedido, e como consequência disso, quase não consegui apanhar aquele autocarro. Noutras vezes em que tive menos sorte, não consegui mesmo subir ao autocarro muito cheio que nem sequer parou na paragem. Há realmente urgência em melhorar os serviços de autocarro, especialmente nas horas de ponta, garantindo a possibilidade de deslocações ecológicas. Se não se conseguir fazer isto, corre-se o risco de os residentes serem obrigados a conduzir o seu carro. Há dias, uma companhia de autocarros à qual foi atribuído o exclusivo para a exploração das respectivas actividades, anunciou ao público que estava a recrutar mais condutores para assegurar os trabalhos diários. Peço às autoridades para reforçarem a fiscalização do funcionamento das companhias adjudicatárias, acompanhando os casos em que as promessas feitas no concurso não sejam cumpridas.

Em segundo lugar, queria concentrar a minha atenção nos serviços de táxi, os quais se apresentam com qualidades diversificadas. Embora não possamos dizer que todos os taxistas prestem maus serviços, alguns condutores deste meio de transporte público tem realmente péssima atitude de trabalho, sendo bastante frequente a ocorrência de casos em que as bagagens dos passageiros foram levadas pelo táxi que tinham apanhado. Recentemente houve, na televisão, uma entrevista aos representantes das associações dos taxistas, os quais disseram que as respectivas associações não tinham maneira para controlar a qualidade dos serviços em destaque.

O que se verifica na realidade é que os taxistas preferem trabalhar menos, mas ganhar mais numa viagem. Assim, por mais curta que

seja a distância entre o ponto da partida e o destino, temos que pagar pelo menos cem patacas para poder apanhar um táxi. Nos dias com mau tempo, os preços sobem ainda muito mais, tais como os mariscos cujos preços variam em função dos factores exteriores. Em resposta às perguntas dos deputados, o Sr. Director afirmou que o Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, está a ser revisto e modificado. Repare o Sr. Director que, enquanto os seus funcionários estão fechados no escritório a proceder aos trabalhos de revisão e modificação do mesmo diploma legal, os residentes de Macau estão a sofrer muito com os péssimos serviços de táxi. Apesar de tudo, acredito que o Sr. Director tem capacidade de castigar e combater as acções desonestas de alguns taxistas. Queria pedir ao Sr. Director para explicar os projectos elaborados e os trabalhos que estão a ser realizados para o melhoramento dos serviços de táxi. Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lam Heong Sang.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria abordar dois assuntos que têm a ver com a interpelação oral do Sr. Deputado Ho Ion Sang. Em primeiro lugar, queria prestar atenção ao ajustamento que será feito nos meados de Junho, em relação aos itinerários dos autocarros, assim como à introdução, em 1 de Agosto, do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro, mencionados há pouco pelo Sr. Director. É do desejo de toda a população de Macau o aperfeiçoamento dos serviços de autocarro. Para eles, são importantes as informações sobre a frequência de partidas das diferentes carreiras, o número de autocarros aumentados para melhorar os serviços nas horas de ponta, assim como, o número de autocarros que passam em diferentes itinerários. Estas informações podem ajudar igualmente os cidadãos que conduzem o seu carro, de modo que os mesmos possam evitar circular nas estradas onde passam muitos autocarros, o que não é completamente impossível, ainda que Macau seja um território muito pequeno. O fornecimento das mencionadas informações pode contribuir, sem dúvida, para o processamento do trânsito com mais facilidade. Estes esforços são indispensáveis, sobretudo quando na RAEM se costumam realizar, nas estradas, muitas obras de escavação, como se estivesse enterrado aí muito ouro. Como todos sabem, não podemos fazer nada perante este fenómeno que tem surgido nos últimos dois anos, uma vez que há obras que têm que ser realizadas.

Em resposta às perguntas sobre os serviços de táxi, o Sr. Director informou que a DSAT estava a negociar com a companhia dos “táxis amarelos” (isto é, os rádio-táxis mencionados pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang) no respeitante à renovação das licenças especiais. Com visto a melhorar os serviços prestados pelos rádio-táxis, bem como a resolver o problema referido pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang, de que os residentes dos bairros antigos não têm possibilidade de ter acesso aos mesmos serviços, sugerimos a introdução da concorrência na prestação dos respectivos serviços. Actualmente, como só existe na RAEM uma companhia que fornece os respectivos serviços, os residentes locais não podem fazer nada senão oferecerem prendas aos taxistas, para conseguirem os serviços de rádio-táxi. Esta situação é conhecida por todos os residentes de Macau. Não sei quais são os projectos de que o Governo dispõe para o aperfeiçoamento dos serviços de táxi, nomeadamente “táxis

amarelos”. Neste momento, circulam no Território táxis com matrícula de cinco cores diferentes, tais como vermelho, verde, amarelo e branco. As matrículas amarelas têm prazo estabelecido, o qual terminará em dois anos. As outras matrículas têm o prazo de oito ou dez anos. Devido à importância do táxi tanto para as deslocações ecológicas dos cidadãos, como para a transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, é fundamental elaborarmos planificações sobre o fornecimento dos respectivos serviços no futuro. Queria pedir ao Sr. Director explicações detalhadas sobre este aspecto. Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Deputada Ho Sio Kam.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Também queria exprimir a minha opinião sobre a qualidade dos serviços de autocarro. Em primeiro lugar, queria apontar para a importância dos trabalhos de divulgação das respectivas mensagens, para acompanhar a criação das novas carreiras de autocarros. Pese embora o facto de nas férias de Verão, haver menos procura dos serviços em causa, a partir de 1 de Setembro, ou seja, com o início do novo ano lectivo, muitos estudantes vão para a escola e voltam para casa de autocarro. Portanto, há toda a necessidade de fornecer informações detalhadas à população, especialmente aos utentes dos serviços em destaque. Espero que as autoridades possam prestar muita atenção a este aspecto.

Em segundo lugar, presto muita atenção à qualidade dos condutores de autocarros. Com a concessão do respectivo exclusivo da exploração a mais uma companhia, ouve-se na sociedade a notícia sobre a existência de dificuldades na contratação de condutores de autocarro, trabalhando alguns dos condutores a tempo parcial. Sendo assim, não podemos deixar de estar preocupados com a qualidade destes condutores. Costumo viajar de autocarro, e vejo que muitos condutores guiam o autocarro como se guiassem um carro de corrida, de modo que os passageiros perdem o equilíbrio e caem. Peço ao Sr. Director para acompanhar este assunto, procurando melhorias.

Por fim, vou focalizar a minha atenção nos serviços prestados pelos rádio-táxis, os quais têm sido criticados constantemente pelos residentes de Macau. Normalmente, é impossível conseguir o respectivo serviço, mesmo que se telefone para a companhia em causa com meia hora de antecedência. Portanto, podemos afirmar que os “táxis amarelos” não podem cumprir as suas funções. Esta é a razão pela qual gostaríamos de pedir ao Sr. Director para explicar as medidas concretas que vão ser tomadas para melhorar os respectivos serviços.

Obrigada.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lee Chong Cheng.

Lee Chong Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Sr. Director:

Queria pedir informações sobre o itinerário dos autocarros,

perguntando ao Sr. Director se já dispunha de planos para a modificação dos itinerários, quando decidiu conceder o respectivo exclusivo da exploração a mais uma companhia privada. Não posso acreditar que só depois da tomada da respectiva decisão, é que a DSAT começou a proceder aos estudos e análises para definir o modelo de desenvolvimento dos serviços de autocarros, nomeadamente os novos itinerários. Penso que a DSAT tem, pelo menos, um projecto de base no qual se introduzirão modificações conforme a situação concreta. Portanto, espero que o Sr. Director possa revelar o conteúdo deste projecto de base, de modo que possamos ter uma ideia mais clara sobre a forma de ajustamento dos itinerários, adoptada na altura da abertura dos serviços de autocarros a mais uma iniciativa privada, pois fiquei um pouco confuso com a resposta que atribuiu há pouco.

Perante a insuficiência de condutores de autocarro, registada na realidade e decorrente da concessão do exclusivo a mais uma companhia privada, gostaria de apontar para a possibilidade de deixar os condutores com idade superior a sessenta e cinco anos, mas suficientemente robustos para exercer as funções de condutor de autocarro, guiar autocarros mais pequenos com vinte e quatro assentos e com câmbio automático. Será que esta medida é viável para aliviar a pressão sentida na contratação de condutores de autocarro? Queria ouvir a opinião do Sr. Director no respeitante à minha sugestão.

É simples a minha terceira pergunta: perante os serviços insatisfatórios, prestados pelos “táxis amarelos”, os quais não exerceram as suas funções de prestar serviços sobretudo de rádio-táxis, aproveitando as zonas cinzentas existentes no contrato de concessão do exclusivo para a exploração das respectivas actividades, por que é que a DSAT escolheu renovar o contrato com a mesma companhia, em vez de abrir o mercado para a introdução de novas concorrências? Talvez haja outros operadores que possam prestar serviços de rádio-táxis mais satisfatórios e aceitar exigências mais rigorosas. Queria ouvir a explicação do Sr. Director, sobre as razões que o levou a decidir a renovação do contrato, e não a concessão do mesmo exclusivo a outros operadores. Obrigado.

Presidente: Bom, tem a palavra o Sr. Director. Sr. Director, por favor.

Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Wong Wan: Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado pelas perguntas dos Srs. Deputados, às quais vou responder de uma forma sintética. Parece-me que a atenção da maioria dos deputados está focalizada nas novidades a introduzir, a partir do dia 1 de Agosto, nos serviços de autocarros, sobre as quais forneço as seguintes informações.

Não vamos iniciar, em 1 de Agosto, os trabalhos relativos ao ajustamento e à criação de carreiras de autocarros, o que pode causar confusões na altura da entrada em funcionamento do novo modelo de serviços de autocarros. O facto é que tínhamos definido, antes da abertura do concurso para a concessão do respectivo exclusivo, o projecto de realização, em duas etapas distintas, dos trabalhos de revisão e modificação das carreiras de autocarros.

Foi assim que definimos um plano que visa a optimização dos percursos de autocarros, plano esse que será implementado antes de 1 de Agosto, e mais precisamente nos meados de Junho, altura em que existem apenas dois operadores de serviços de autocarros na RAEM. Após o dia 1 de Agosto, estaremos numa nova fase em que o Governo detém o poder predominante no desenho das carreiras de

autocarros. Naquela altura, vamos proceder ao ajustamento das carreiras, tendo em conta a situação da repetição dos mesmos percursos nas diferentes carreiras, bem como à necessidade de reorganização das carreiras com baixas frequência de partidas. É de saber que a optimização dos percursos de autocarros, que terá lugar nos meados deste mês, corresponderá à quarta fase da optimização dos serviços de autocarros, tendo a optimização da terceira fase sido realizada em Dezembro de 2008. Com a implementação do plano da quarta fase, vinte e tal carreiras ficarão optimizadas, ajustamento esse que, será acompanhado pelos trabalhos de optimização das paragens de autocarro. O encurtamento dos itinerários, nomeadamente da carreira n.º 34, é uma das medidas que tomaremos neste mês para o aperfeiçoamento dos respectivos serviços. Depois da introdução desta alteração, passarão a demorar trinta e tal minutos da partida à chegada da mencionada carreira, ao passo que antes da optimização, era preciso quarenta e tal ou até cinquenta minutos para o mesmo efeito.

É de realçar que no dia 1 de Agosto, tanto os condutores de autocarro, como os utentes dos mesmos serviços, estarão habituados às novidades introduzidos nos meados de Junho, quanto às carreiras de autocarros. Este é o efeito que pretendemos produzir com a divisão de duas etapas para os aperfeiçoamentos, a qual visa a prevenção da ocorrência das possíveis confusões com a introdução de muitas modificações ao mesmo tempo. Tal como se pode verificar, foi em Dezembro de 2008 que teve lugar a optimização da terceira fase, e nos meados de Junho ocorrerá a optimização da quarta fase. Assim, em 1 de Agosto, ou seja, no início da implementação do novo modelo dos serviços de autocarros, podemos acrescentar duas carreiras novas à respectiva rede, o que não vai causar grandes confusões.

O novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros, que entrará em funcionamento em 1 de Agosto, é o resultado da introdução de modificações em vários aspectos. A fim de responder às necessidades de deslocação do público, prevê-se que a frequência de partida dos autocarros, depois da entrada em funcionamento do novo modelo, irá aumentar em 40%. A introdução desta nova medida, que é bastante importante, contribuirá para a resolução, total ou parcial, dos problemas de desordem que se regista na subida ao autocarro pelos passageiros, e de dificuldades em apanhar autocarro.

O alargamento do âmbito dos serviços de correspondência, constituirá a outra novidade introduzida no novo modelo. Depois de 1 de Agosto, os passageiros poderão beneficiar dos serviços de correspondência entre carreiras de autocarros das diferentes companhias, desde que satisfaçam determinadas condições. Antes da introdução desta medida, os mesmos serviços só são possíveis entre carreiras de autocarros da mesma companhia. Trata-se, como é evidente, de uma medida de optimização dos serviços de autocarros.

Com vista a promover o acesso aos serviços de autocarros pelas pessoas portadoras de deficiência, foram introduzidas, no novo modelo de funcionamento, várias medidas que visam a satisfação das necessidades dos indivíduos deficientes. Exigimos, por exemplo, que 10% dos autocarros de tamanho grande e médio, disponham de instalações que permitam a subida ao autocarro e a descida do autocarro pelas pessoas deficientes. A concretização desta medida pode ser difícil nas horas de ponta. No entanto, acho que os aperfeiçoamentos têm que ser feitos gradualmente. Reconheço que são mais adequados, no momento actual, os cidadãos deficientes subirem e descirem do autocarro utilizando uma cadeira de rodas nas horas em que há menos passageiros.

A instalação, em todos os autocarros, do sistema de anúncio sonoro das paragens de autocarro, é outra novidade do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros, que visa a facilitação da vida dos turistas e das pessoas portadores de deficiência auditiva. Com o intuito de fornecer informações necessárias aos utentes, exige-se, no novo modelo de funcionamento, a exposição, no próprio veículo, da planta com o itinerário da carreira em causa.

É de informar que, em 1 de Agosto, haverá quatrocentos autocarros novos que entrarão em funcionamento, com a finalidade de melhorar a qualidade dos respectivos serviços, para além de aliciar os cidadãos de Macau a utilizar o respectivo meio de transporte público colectivo. Estes são os conteúdos dos planos que elaborámos e que serão implementados em 1 de Agosto.

A optimização dos *hardwares* corresponde a outro trabalho que precisamos de realizar. No futuro próximo, temos de introduzir as respectivas modificações nas placas fixadas nas paragens de autocarro, assim como melhorar as instalações de determinadas paragens, instalando inclusivamente coberturas nas paragens de autocarro localizadas na Taipa e em Coloane, facilitando a vida das pessoas que aguardam o autocarro, e satisfazendo os pedidos apresentados pelos respectivos utentes há bastante tempo.

A partir do dia 1 de Agosto, Macau tornar-se-á o único sítio do mundo, que instala, em todos os seus autocarros, o sistema GPS, de forma a supervisionar o funcionamento destes meios de transporte públicos colectivos, detectando nomeadamente a situação relativa à frequência de partida. O mesmo *hardware* pode servir ainda para fornecer informações detalhadas sobre o trânsito e sobre outros assuntos. Este será um melhoramento bastante importante que pretendemos introduzir no novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros.

A estabilização e optimização dos serviços de autocarros são os primeiros objectivos que se pretendem alcançar com a entrada em funcionamento do novo modelo em 1 de Agosto. Com vista a atingir estes objectivos, vamos reforçar as acções de formação, educação e sensibilização, por forma a melhorar a qualidade dos condutores de autocarro, designadamente os condutores que ingressaram no mesmo sector recentemente, os quais passarão a criar bons hábitos de condução. O aumento da frequência de partidas e o número dos condutores de autocarros, afectarão inevitavelmente o trânsito das estradas com mais movimento, especialmente nas horas de ponta, razão pela qual, queria aproveitar a oportunidade de hoje, como vou aproveitar todas as outras ocasiões, para apelar para uma maior compreensão e tolerância dos utilizadores rodoviários e dos utentes dos diversos meios de transporte, sobretudo no início da implementação do novo modelo de serviços de autocarros.

Ciente das possíveis inconveniências, causadas à vida dos residentes no início da introdução de renovações, as quais são naturais, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego tem a obrigação de ajudar a população a habituar-se, o mais rapidamente possível, ao novo modelo de funcionamento. É neste sentido que vamos desencadear, logo depois da implementação do plano de optimização da quarta fase nos meados de Junho, uma série de acções de divulgação de mensagens sobre o novo funcionamento de serviços de autocarros a partir de 1 de Agosto. Os nossos funcionários vão explicar, junto da população estudantil, as modificações introduzidas nas carreiras, para além de distribuírem, a todos os utentes dos serviços de autocarros, folhetos com a indicação

das cinquenta e nove carreiras e das respectivas paragens, de modo que a população e os turistas fiquem devidamente informados, nomeadamente das novas carreiras e dos novos serviços de correspondência.

No que diz respeito aos serviços de táxis, é de informar que já foram concluídos os trabalhos de revisão e modificação do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi. Resta procurar o consenso da sociedade sobre o conteúdo do mesmo Regulamento, nomeadamente sobre as sanções definidas para o reforço da penalização dos casos de transgressão. É de saber que no projecto que visa a alteração do Regulamento mencionado, se sugerem penalizações mais pesadas para castigar os fenómenos nomeadamente de recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, de opção pelos caminhos mais longos, e de escolha dos passageiros. Temos que realizar consultas públicas e discussões, com vista a encontrar um ponto de equilíbrio entre as opiniões dos cidadãos e as opiniões dos membros do respectivo sector, o que é muito importante para manter a harmonia da sociedade.

É um facto que os serviços de táxis são criticados fortemente pelos utentes dos mesmos serviços, e que as informações recolhidas nos ditam que há necessidade de reforçar os trabalhos de execução da lei. Tal como referiu o Sr. Deputado José Pereira Coutinho há pouco, durante os respectivos trabalhos de fiscalização, houve funcionários da DSAT que foram espancados e hospitalizados. Tal como afirmou o mesmo deputado, não publicámos a notícia sobre os mesmos incidentes. No entanto, os três membros do Governo aqui presentes, deslocaram-se pessoalmente ao hospital para consolar e cumprimentar os colegas feridos, por forma a encorajar os mesmos a continuar a esforçar-se pela manutenção e optimização da qualidade dos serviços de táxis. Sublinho que nunca desistiremos do exercício das respectivas funções que nos são atribuídas pela lei.

Os incidentes ocorridos também revelaram a importância das técnicas de tratamento dos conflitos entre os taxistas e os passageiros. Com vista a reforçar nos nossos fiscais o conhecimento das respectivas técnicas na execução da lei, estamos a realizar acções de educação, de modo a melhorar o nível dos trabalhos de fiscalização, assim como a optimizar os serviços de táxis.

Tal como mencionei há pouco, as opiniões recolhidas do respectivo sector em especial, e da população de Macau em geral, apontaram para a emissão de mais cinquenta a quatrocentas licenças de táxi. Estamos, neste momento, a analisar as opiniões e sugestões recolhidas, por forma a decidir o número de novas licenças que serão emitidas, bem como, a forma de atribuição destas licenças, isto é, estas serão atribuídas às entidades individuais, ou às entidades a título de empresa. O que é certo é, que reconhecemos a necessidade de emissão de novas licenças de táxi, para resolver o respectivo problema sentido pelos cidadãos e pelos turistas. É de realçar que estamos a realizar estudos e análises para a tomada de decisão sobre o referido assunto.

Como todos sabem, foi recuperado recentemente o Conselho Consultivo do Trânsito, que é considerado como uma plataforma consultiva, que serve para a discussão dos assuntos relativos à revisão e modificação do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, à emissão de novas licenças de táxi, e à optimização dos serviços de autocarros, com o objectivo de conseguir o consenso da sociedade sobre os mencionados assuntos. Penso que é de reconhecimento comum que, o funcionamento dos meios de transportes públicos, tais como os

autocarros e os táxis, afecta a vida quotidiana da população, assim como, implica o ganha-pão de muitos condutores de autocarro e de táxi. Sendo assim, há necessidade de ouvir a opinião das duas partes, conseguindo o equilíbrio desejado e garantindo a qualidade dos serviços em destaque. Na reunião de hoje, muitos deputados exprimiram opiniões e apresentaram exigências quanto aos assuntos de tráfego. Vou analisar, juntamente com os meus colegas, o conteúdo da intervenção dos Srs. Deputados, procedendo ao aperfeiçoamento dos respectivos trabalhos.

Vamos envidar o maior esforço para reforçar os trabalhos de execução da lei, de sensibilização através da divulgação das respectivas mensagens, e de emissão de novas licenças de táxi. Estamos convictos com os efeitos positivos que serão produzidos na optimização dos serviços de táxis. Da mesma maneira, vamos publicar, o mais cedo possível, o plano concreto relacionado com a entrada em funcionamento, em 1 de Agosto, do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros, incluindo as acções de divulgação, as alterações introduzidas em termo das carreiras, e outros assuntos supra referidos. Vamos explicar isto tudo junto da população de Macau.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Os Srs. Representantes do Governo querem fornecer mais informações? Se não houver, terminamos aqui o tratamento da segunda interpelação oral. Agradeço a presença dos três representantes do Governo na reunião de hoje. Srs. Deputados, façam o favor de esperar um pouco no vosso lugar.

(Entraram no hemiciclo os representantes do Governo)

Presidente: Bom, vamos começar a tratar da terceira interpelação oral. Tem a palavra a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang.

Kwan Tsui Hang: Obrigado Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Para que haja articulação com o desenvolvimento de Macau, nestes últimos anos, foram emitidas várias licenças para a exploração de actividade de transporte de passageiros por via marítima, o que não só conduziu à diversificação das linhas, mas também atraiu novos operadores que esperam, através de uma concorrência leal, elevar o nível de qualidade dos serviços, o que merece os nossos melhores encómios. Contudo, os resultados deixam ainda algo a desejar. O Terminal Marítimo Provisório da Taipa já iniciou operações, entraram em funcionamento novos operadores e são atractivos os preços praticados por parte de alguns deles, no entanto a margem de opção dos passageiros é ainda limitada, quer devido a problemas de localização, de linhas, de frequência de carreiras e de meios de transporte. Por isso, não se conseguiu ainda formar uma concorrência entre os seus operadores. O sector está liberalizado, mas quase nada se alterou em relação ao monopólio das linhas e carreiras.

Cito, por exemplo, a ligação entre Hong Kong e Macau, em que se regista o maior volume de passageiros: é assegurada por vários operadores, através de carreiras regulares, a partir, tanto do Terminal Marítimo do Porto Exterior como do Terminal Marítimo Provisório da Taipa. Só que o novo operador, por limitações impostas pelo

número de pontões e pelos equipamentos, só consegue assegurar um número reduzido de carreiras por dia. Logo, como é que se pode competir com outro que assegura diariamente cerca de 100?

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. No ano passado, com base na “conclusão retirada da avaliação de que o Terminal Marítimo do Porto Exterior dispõe ainda de capacidade para reforçar as carreiras”, as autoridades anunciaram abertamente que iam aceitar pedidos para a criação de mais linhas nestas instalações, só que as carreiras postas à disposição pelo novo operador são restritas, limitando, assim, as possibilidades de escolha dos passageiros. Afinal, será isto por falta de interesse do novo operador na sua exploração ou por não ter havido, por parte das autoridades, a preocupação em ajustar o número de pontões a serem compartilhados entre o velho e o novo operadores ou, ainda, serão outras as razões que levaram a que poucos se interessassem pelo pedido?

2. Os serviços afirmaram que estão a planear introduzir um novo modelo de gestão no terminal do Porto Exterior e proceder ao aperfeiçoamento dos respectivos equipamentos e instalações, à medida que se aproximar a cessação do contrato de funcionamento celebrado com a companhia de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, que terá lugar no final do ano. Afinal, qual é o actual modelo de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior e do Terminal Marítimo Provisório de Pac On? Como funciona o actual regime de distribuição de lugares para atracagem dos barcos e de utilização das instalações nos referidos terminais? Qual é o novo modelo de gestão que os serviços competentes planeiam introduzir no Terminal Marítimo do Porto Exterior? Como vai ser o modelo de gestão do novo Terminal Marítimo da Taipa?

3. Com vista a promover a concorrência eficaz entre as companhias de transporte de passageiros por via marítima e entre as carreiras marítimas, disponibilizando, verdadeiramente, opções aos turistas e aos residentes, é necessário assegurar que o novo operador de transportes marítimos usufrua das mesmas condições de exploração que o actual, tais como: lugares de atracagem nos pontões, horário racional de funcionamento, organização de carreiras regulares, entre outras. O que é que os serviços competentes vão fazer, no decurso da emissão da respectiva licença, para que os novos exploradores possam obter lugares suficientes nos pontões para iniciarem os seus serviços? Os serviços competentes possuem condições ou dispõem de algum mecanismo para a realização de uma revisão periódica quanto à distribuição e utilização dos lugares de atracagem, bem como para efectuar novamente, em tempo oportuno, a redistribuição desses lugares, com vista a assegurar um ambiente de concorrência justa entre as diversas companhias de transportes marítimos? Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Directora Wong.

Directora da Capitania dos Portos, Wong Soi Man: Obrigada, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa:

Exmos. Srs. Deputados:

Relativamente à interpelação oral da Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, veio apresentar a seguinte resposta:

Na sequência da publicação do Regulamento Administrativo – Transporte Marítimo de Passageiros em Novembro de 2009, o governo procedeu a uma avaliação das instalações e da capacidade dos canais do Terminal Marítimo do Porto Exterior e do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa e admitiu candidaturas à abertura de novas carreiras marítimas. Em finais de 2010, avaliando novamente a capacidade transportadora do Terminal Marítimo do Porto Exterior, o governo entendeu que estavam reunidas as condições para aumentar o número de viagens, pelo que foi aberta novo concurso ao lançamento de novas carreiras marítimas. Os dois concursos em causa foram anunciados no BO e nos jornais. Entretanto, o governo enviou ofícios ao sector de transporte marítimo com vista a incentivá-los a candidatarem-se à exploração de novas carreiras marítimas.

Com vista a incitar uma concorrência efectiva entre as diversas carreiras exploradas pelas companhias de navegação, sempre que entra uma nova operadora, nós procedemos a ajustamentos aos cais de atracação dos respectivos terminais e exigimos às operadoras existentes que optimizem a taxa de aproveitamento dos cais de atracação, com vista a disponibilizar cais de atracação a novas operadoras. Quanto à gestão e distribuição dos cais de atracação, factores tais como o número de viagens, número de passageiros, destinos e taxa de utilização dos cais pesam significativamente na ponderação do governo. Desta forma, os cais de atracação são atribuídos às operadoras no sentido de aumentar a eficiência de utilização dos cais de atracação; a distribuição das salas de embarque, bilheteiras e demais instalações acessórias segue o mesmo princípio. Portanto, as condições de exploração são iguais, tanto para as operadoras existentes, como para as novas operadoras.

Desde a entrada em vigor em finais de 2009 do Regulamento Administrativo – Transporte Marítimo de Passageiros até à presente data, as 9 carreiras marítimas anteriormente exploradas por 6 operadoras passaram para 20 carreiras exploradas por 8 operadoras. Nos termos do referido regulamento administrativo, foram autorizadas 120 viagens, correspondente a 30% das viagens actuais totais, facultando mais opções aos residentes e turistas. Por exemplo, as viagens entre Macau a HK: actualmente, no Terminal marítimo do Porto Exterior e no Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, são exploradas 13 carreiras por 6 operadoras, facultando aos passageiros mais opções em termos dos locais de partida, destino e companhias de navegação.

Actualmente, verifica-se uma concorrência feroz na exploração de carreiras marítimas na Região do Delta do Rio das Pérolas. Com a conclusão da ponte que liga HK, Zhuhai e Macau e o desenvolvimento do transporte terrestre, acredita-se que a concorrência dos transportes marítimos de passageiros se tornará ainda mais feroz, o que será favorável para melhorar a qualidade do serviço a prestar pelas respectivas operadoras. Considerando que a concorrência entre as operadoras se torna mais feroz; a capacidade transportadora das carreiras marítimas entre Macau-HK e Macau-Shenzhen está a ultrapassar o número total de passageiros, verificando-se um crescimento precoce; os custos das frotas, em termos de recursos humanos, reparação e combustíveis estão a aumentar anualmente; a exploração de transporte marítimo de passageiros implica grande volume de investimentos, pelo que se prevê uma alteração pouco significativa em termos do aumento de novas operadoras e novas carreiras marítimas.

Apesar disso, o número de viagens levadas a cabo por uma operadora depende de factores tais como a dimensão da mesma,

número de embarcações de passageiros, recursos humanos e capacidade de exploração. Ao autorizar a abertura das respectivas carreiras, o governo da RAEM considerou em pleno a capacidade dos terminais e dos canais em causa. O governo da RAEM dá boas vindas caso as actuais operadoras venham a aumentar as viagens, criando condições favoráveis ao desenvolvimento do transporte marítimo de passageiros.

Actualmente, a gestão e prestação do serviço no Terminal Marítimo do Porto Exterior é assegurado pela STDM nos termos do Contrato de Concessão da Exploração do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Atendendo à desarticulação de algumas cláusulas do referido contrato com o desenvolvimento diversificado promovido pela abertura do mercado do transporte marítimo de passageiros, antes da entrada em vigor do Regulamento Administrativo – Transporte Marítimo de Passageiros, o governo zelou pela coordenação com as concessionárias dos respectivos terminais marítimos, com o objectivo de criar condições justas e de concorrência leal para a integração de novas operadoras. Tal como se refere atrás, uma das medidas aplicadas foi, antes de autorizar a exploração de novas carreiras, o governo ter exigido às operadoras existentes a disponibilização de cais de atracação e instalações às novas operadoras.

Com a entrada em vigor do Regulamento Administrativo – Transporte Marítimo de Passageiros, a Capitania dos Portos criou um “Grupo de Trabalho para avaliar a capacidade do Terminal Marítimo do Porto Exterior e do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa”. Este Grupo de Trabalho avalia periodicamente (de seis meses a um ano) a capacidade dos referidos terminais marítimos, (em termos de hall das partidas e chegadas, salas de embarque, cais de atracação e canais etc.), com o objectivo de determinar se os cais de atracação e instalações ocupadas pelas operadoras são ou não compatíveis com o número de passageiros, a eficiência da taxa de utilização etc., para decidir se aceita ou não mais pedidos para exploração de novas carreiras.

O Contrato de Concessão da Exploração do Terminal Marítimo do Porto Exterior celebrado entre o governo da RAEM e a STDM expira a 20 de Dezembro de 2011. Com o intuito de articular com o desenvolvimento diversificado do transporte marítimo de passageiros em Macau, com a aplicação do Regulamento Administrativo – Transporte Marítimo de Passageiros, o governo da RAEM decidiu não renovar o Contrato de Concessão da Exploração do Terminal Marítimo do Porto Exterior, quando este expirar. E tendo em conta a experiência com o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, a gestão do terminal em causa passará a ficar a cargo da Capitania dos Portos.

Nos últimos três anos, o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa tem sido gerido directamente pela CP. A CP procedeu à regulação flexível de todas as instalações e do espaço do terminal conforme à realidade, em termos de cais de atracação, sala de embarque, organização e coordenação de outros serviços do terminal, para que cada operadora pudesse ter um ambiente de operação justo e razoável. A CP administra também o serviço de adjudicação relativo à manutenção de instalações do terminal, ao serviço de segurança, ao serviço de limpeza, etc.

Devido à limitação de condições do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, a quantidade de turista recebida é limitada. Todavia, o terminal efectuou-se a alta eficiência da exploração. O terminal funciona sem problema. Prevê-se que o Terminal Marítimo

Permanente de Passageiros da Taipa possa melhorar a sua eficiência da exploração, depois da sua entrada em funcionamento, oferecendo também um ambiente confortável às turistas. A experiência de gestão do Terminal Marítimo Provisório de Passageiros da Taipa serve de referência para o aperfeiçoamento da exploração e operação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, quando for gerido pela CP, além disso, a experiência de gestão da CP é favorável também ao funcionamento do Terminal Marítimo Permanente de Passageiros da Taipa.

Antes de autorizar os pedidos de novo itinerário e viagens, o Governo procede a uma plena avaliação. Quando uma nova companhia de navegação se iniciar a sua actividade, tendo em consideração as condições iguais para as operadores novas e originais, o horário de operação e o tratamento de entrada e saída de embarcação serão coordenados de forma justa, a fim de fornecer as condições iguais de operação às operadoras novas e existentes, e promover a concorrência leal e eficaz. Por consequência, não vai sair a situação de insuficiência do cais de atracação ou a situação de sobrecarga no Terminal Marítimo.

Por outro lado, nos termos do Regulamento Administrativo - Transporte Marítimo de Passageiros, quando o Governo emitiu a licença da exploração e autorizar o pedido de exploração de itinerários marítimos, o Governo exigiu à companhia de navegação que cumprisse os definidos deveres e responsabilidades, nomeadamente, aumentar as viagens nas horas de ponta, garantir a suficiência de viagem nas horas de vazio para assegurar o direito de cidadãos e turistas. O Governo toma as mesmas medidas para operadores que assinaram os contratos de exploração. Em termos gerais, por reconhecido interesse público, o Governo fiscaliza todas as companhias de navegação, e coordena razoavelmente as suas viagens e o seu horário de operação, de modo a dar garantia aos cidadãos e turistas, em termos de qualidade de serviços.

Com vista a garantir à população e a turistas um serviço do transporte marítimo seguro, confortável, conveniente e qualificado, no futuro, o Governo vai reforçar aprofundadamente a gestão de operadoras e fazer planeamento eficaz para o ambiente da exploração do serviço de transporte marítimo de passageiros.

Muito obrigada, Sr. Presidente!

Presidente: Tem a palavra a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Queria voltar a pedir esclarecimentos sobre alguns assuntos.

Embora o Governo tenha realçado que, na liberalização do sector de exploração de actividade de transporte de passageiros por via marítima, aos respectivos concorrentes seriam fornecidas condições idênticas, o que, porém, não se verifica na realidade. Ouvi dizer que são insuficientes os pontões atribuídos ao novo operador. Como consequência disso, o mesmo só consegue assegurar um número reduzido de carreiras por dia, mesmo no caso da ligação entre Hong Kong e Macau, em que se regista o maior volume de passageiros. Como o novo operador não pode competir com o outro que assegura diariamente cerca de cem carreiras, mesmo com a liberalização do mencionado sector, quase nada se alterou em relação ao monopólio das linhas e carreiras, e a margem de opção dos passageiros é ainda limitada. Queria saber se o Governo dispõe realmente do poder de orientação na gestão dos respectivos assuntos, assim como, qual é a

razão que conduziu ao aparecimento da mencionada situação.

Queria pedir às autoridades para responderem à seguinte pergunta: Como é que o Governo vai fazer a respectiva distribuição, se os dois operadores apresentarem requisições relativas à utilização dos mesmos pontões ao mesmo período de tempo. A Administração vai atribuir os pontões ao operador que possui mais embarcações? Queríamos saber quais são os critérios da distribuição. Perante o número reduzido das carreiras postas à disposição pelo novo operador, e a consequente limitação colocada às possibilidades de escolha dos passageiros, perguntamos se o novo operador tem falta de interesse na exploração das respectivas actividades, ou se há outras razões que impedem a criação de novas carreiras. Acho que o Governo tem a responsabilidade de esclarecer as dúvidas da população de Macau, no respeitante ao assunto em análise. O Governo não se pode esquecer de que, a liberalização do sector em destaque tem por objectivo o melhoramento da qualidade dos respectivos serviços, através da promoção da concorrência eficaz entre as companhias de transporte de passageiros por via marítima e entre as carreiras marítimas, bem como da disponibilização verdadeira das opções aos turistas e aos residentes. Tendo em conta as imperfeições das instalações, nomeadamente dos meios de transporte, que visam a articulação com o Terminal Marítimo Provisório da Taipa, não posso deixar de questionar se, na ideia das autoridades, a criação do mencionado Terminal Marítimo tem por objectivo servir a população de Macau, ou este serve apenas para satisfazer o pedido das grandes empresas do jogo, pois penso que, com a excepção dos jogadores e dos residentes locais, os cidadãos de Macau não costumam utilizar o Terminal Marítimo Provisório da Taipa.

Volto a pedir o esclarecimento ao Governo, o qual tem a obrigação de explicar, perante o público, a situação actual da prestação dos serviços de transporte de passageiros por via marítima. Afinal o Governo detém o respectivo poder de gestão?

Obrigada.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Directora Wong.

Directora da Capitania dos Portos, Wong Soi Man: Obrigada, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, queria fazer o esclarecimento sobre a requisição das carreiras pelas companhias de transporte de passageiros por via marítima. Em relação a este assunto, afirmo que o Governo autoriza normalmente a maioria absoluta dos pedidos apresentados pelas respectivas companhias, o que é permitido pela capacidade dos terminais marítimos, os quais normalmente não estão saturados. Talvez se sintam maiores pressões nas grandes festas, no início ou no fim das longas férias. Normalmente, não corresponde à realidade, a recusa pelo Governo, dos pedidos de criar mais carreiras, apresentados pelas companhias de transporte de passageiros por via marítima. Portanto, não tem razão a preocupação da Sra. Deputada Kwan Tsui Hang. Este é o primeiro esclarecimento que queria fazer.

Por outro lado, queria enfatizar que a definição do número de carreiras a criar, é feita pelas respectivas companhias baseando-se nas considerações de carácter comercial. Por exemplo, há operadores que só possuem duas embarcações. Nesta situação, claro que eles não têm capacidade para a elaboração e concretização dos projectos de grande alcance. Na comunicação realizada junto dos respectivos operadores, já uma vez perguntei a um representante se a sua

companhia quer criar carreiras que funcionam à noite, de modo a satisfazer as necessidades dos passageiros, tendo obtido uma resposta negativa. Com efeito, a definição do número e do horário do funcionamento das carreiras é uma opção meramente comercial, tendo a ver designadamente com o número de excursões a realizar.

Pelo exposto, reitero que a escassez do número de carreiras, proporcionadas pelo novo operador de transporte de passageiros por via marítima, com base nas considerações de carácter comercial, tem sobretudo a ver com a dimensão da respectiva companhia e com a intenção de obter lucros. O Governo não colocou limitações no processo de autorização. Este é um aspecto que preciso de esclarecer.

Na segunda pergunta da sua interpelação oral, a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang pediu informações sobre o Terminal Marítimo Provisório de Pac On. Com efeito, devido ao seu carácter provisório, o mesmo terminal marítimo não dispõe de instalações complementares satisfatórias, com a ausência do parque de estacionamento. Nem a sala de saídas e de chegadas, nem a rede rodoviária à volta, correspondem às exigências, para além de serem insuficientes as seis carreiras de autocarro que ligam o mencionado terminal marítimo aos outros pontos do Território. Para o melhoramento desta situação, realizámos muitos trabalhos administrativos e coordenativos, tendo comunicado várias vezes com a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e com o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais. Vamos continuar a acompanhar o mesmo assunto, prestando muita atenção nomeadamente às necessidades dos utentes deste terminal marítimo no respeitante aos meios de transporte colectivos, trocando opiniões com a DSAT. Por fim, reitero que existem realmente factores externos que delimitam o desenvolvimento do Terminal Marítimo Provisório da Taipa, tais como o factor da rede rodoviária, a qual não pode proporcionar uma conveniência suficiente aos utentes do referido Terminal Marítimo.

Obrigada.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lau Veng Seng.

Lau Veng Seng: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Só queria pedir esclarecimentos sobre um dos assuntos mencionados na segunda pergunta da interpelação oral da Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, que é precisamente a questão do novo modelo de gestão a introduzir no Terminal Marítimo do Porto Exterior. Como todos sabem, nas horas de ponta, os passageiros que chegam ao mencionado Terminal, precisam de esperar muito tempo para poder tratar das formalidades necessárias para a entrada no Território, o que se tem tornado um foco de críticas. Segundo o que foi anunciado pelas autoridades, tendo em consideração a grande quantidade de passageiros que se acumulam nos terminais marítimos nos feriados e nas grandes festas, tinha sido criado um mecanismo permanente com a participação da Capitania dos Portos, dos Serviços de Alfândega, do Corpo de Polícia de Segurança Pública, das companhias de transporte de passageiros por via marítima, e da Companhia de Gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Foi decidido que na véspera dos feriados e das grandes festas, se realizam reuniões de trabalho para a elaboração de estratégias e a adopção das medidas eficazes, de modo a manter a boa ordem e a boa gestão nos respectivos terminais, procurando diminuir o tempo de espera, necessário para a passagem no posto transfronteiriço. Não

sei qual é a situação da realização dos mencionados trabalhos, assim como, quais são os efeitos obtidos com a implementação do respectivo projecto. Espero que a Sra. Directora possa dar explicações sobre o assunto em destaque.

Tal como podemos verificar, há ainda espaço para o aperfeiçoamento dos *hardwares* do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Não sei se o Governo dispõe de projecto de optimização, que se pretenda concretizar no futuro próximo. Peço à Sra. Directora para fornecer as respectivas informações.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Queria pedir esclarecimentos sobre vários assuntos. Em primeiro lugar, gostaria de apontar para o espaço de tempo demasiado longo, durante o qual os passageiros aguardam a chegada da sua bagagem, problema esse para o qual, o Sr. Deputado Leonel Alberto Alves chamou a atenção no ano passado ou no ano de 2009. É de saber que o Terminal Marítimo do Porto Exterior e o respectivo posto transfronteiriço, estão incorporados no mesmo edifício. Tal como afirmou a Sra. Directora há pouco, é muito importante a segurança e o conforto dos passageiros. Penso que não é nada confortável aguardar a chegada da bagagem durante uma hora. Espero que as autoridades prestem mais atenção a este problema, que já permanece há muitos anos.

Em segundo lugar, queria perguntar quais são as condições que se devem reunir, para poder montar uma loja ou uma tendinha nos terminais marítimos de Macau. Vi no Terminal Marítimo do Porto Exterior uma loja em que se vendem os prédios de luxo localizados em Coloane, e estranhei-me, pois parece-me que não se trata de um assunto que tenha a ver directamente com os passageiros, como têm os serviços hoteleiros e os serviços prestados pelas agências de viagem. Assim sendo, queria pedir informações sobre os critérios seguidos para a autorização das respectivas requisições.

Em terceiro lugar, presto atenção para a confusão que se regista nos lugares de estacionamento ao ar livre, rentes ao Terminal Marítimo do Porto Exterior (onde estão sempre estacionados numerosos autocarros e camionetas dos casinos), e no parque de estacionamento do mesmo Terminal. Não sei quem é que tem direito de estacionar o automóvel neste parque de estacionamento. Aos sábados, o piso inferior do mesmo silo está cheio logo de manhã cedo, ao passo que no piso superior há grandes confusões. Acho inaceitável esta forma de gestão com muito pouca qualidade, que só se encontra nos países do terceiro mundo. Para dizer com franqueza, a Sra. Directora Wong tem que participar nos trabalhos de gestão... Sra. Directora Wong, e não Sr. Director Wong, o qual falou há pouco.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Directora: Antes de tudo queria elogiar a Sra. Directora, que procura a verdade nos factos, não dizendo mentiras. Em resposta às perguntas dos deputados, a Sra. Directora afirmou que o número das carreiras proporcionadas por uma companhia de transporte de passageiros por via marítima, depende da dimensão da própria companhia, do número de embarcações possuídas, e dos recursos humanos qualificados de que a companhia dispõe, sendo o último

factor muito importante para a segurança dos passageiros, pois não nos devemos esquecer dos acidentes ocorridos, sobretudo no ano passado, no transporte de passageiros por via marítima. A propósito disso, queria fazer as seguintes duas perguntas:

1. Para que haja articulação com o desenvolvimento da sociedade de Macau, e tendo em conta o grande volume de passageiros que vão de Hong Kong para Macau, e vice-versa, queria perguntar se Macau dispõe de recursos humanos qualificados para a criação de mais carreiras marítimas novas. Penso que temos que tomar medidas preventivas tendo uma perspectiva prospectiva, treinando a respectiva mão-de-obra específica segundo projectos bem elaborados. Temos que aprender com a lição de falta de condutores de autocarro. Pois os treinos profissionais realizados à pressa podem afectar a qualidade dos respectivos trabalhadores, pondo em causa a segurança física dos passageiros. Queria saber se o Governo tem o projecto de treinar profissionais qualificados para trabalhar nas respectivas embarcações, por forma a acompanhar o desenvolvimento da sociedade.

2. No que concerne aos recursos humanos qualificados, gostaria de saber se podemos ter acesso ao relatório das investigações independentes, referentes aos vários acidentes ocorridos anteriormente no transporte de passageiros por via marítima. Queria verificar se a ocorrência dos respectivos acidentes tem a ver com a fraca qualidade dos recursos humanos. Espero que a Sra. Directora possa dar a respectiva resposta.

Estas são as duas perguntas que queria apresentar.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Ung Choi Kun.

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Directora, caros colegas:

Ao responder às perguntas dos deputados, a Sra. Directora abordou sobretudo assuntos no âmbito das competências da Capitania dos Portos, o que é natural. No entanto, o funcionamento dos terminais marítimos, nomeadamente o Terminal Marítimo do Porto Exterior, mencionado na interpelação oral da Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, tem a ver com o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Assim sendo, não posso deixar de exprimir opiniões e apresentar perguntas para o seu melhoramento. Há pouco, a Sra. Directora disse que o Governo ia aproveitar a ocasião da cessação do contrato de funcionamento celebrado com a companhia de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, para fazer uma avaliação geral dos dois terminais marítimos da RAEM. Queria perguntar se nessa avaliação, serão analisados, de uma forma integrada, os assuntos que têm a ver não só com a Capitania dos Portos, mas também com os Serviços de Alfândega, com o Serviço de Migração e com a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Na minha opinião, como se trata da concretização de um objectivo de importância primordial para o Território, há toda a necessidade de cooperação interdepartamental.

Concordo com a opinião dos colegas que apontaram, há pouco, para as imperfeições dos *hardwares* do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Acredito que o futuro terminal da Taipa será mais bem equipado. Para além da avaliação que será feita ao Terminal

Marítimo do Porto Exterior, gostaria de saber quais são as diferentes funções desempenhadas pelos mencionados dois terminais marítimos, assim como, qual é a quantidade de passageiros que o Governo pensa que devem ser acolhidos pelos dois terminais, respectivamente, tendo em consideração o estatuto futuro de Macau. Queria prestar uma atenção especial ao trânsito à volta do Terminal Marítimo do Porto Exterior, o qual desempenha um papel de importância predominante no transporte de passageiros por via marítima. O que se pode verificar é que todos os dias, quer nos feriados, quer não, à entrada principal deste terminal marítimo estão paradas numerosas camionetas dos casinos, o que constitui um grande problema sobretudo nos feriados e aos fins-de-semana. Nestas ocasiões, chega grande quantidade de visitantes ao Território. Os problemas existentes no trânsito desta zona, deixarão, de certeza, os turistas ficar mal impressionados com a RAEM, prejudicando, assim, a imagem de Macau como uma cidade turística. Tendo ouvido a resposta da Sra. Directora sobre as carreiras, queria pedir a sua explicação sobre as ideias que a Administração tem na gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, depois de deter na mão o respectivo poder de gestão. Gostaria de saber quais são as alterações que serão introduzidas para o aperfeiçoamento da rede rodoviária à volta do Terminal, e para a optimização integrada dos serviços prestados pelos Serviços de Alfândega, pelo Serviço de Migração, e pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Estas são as preocupações que tenho em relação ao assunto em destaque. Obrigado.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Directora:

Só queria fazer uma pequena pergunta. Há pouco, a Sra. Directora disse que o operador decidia, *per si*, o número das carreiras a proporcionar, o que, parece que é natural. Porém, queria saber o seguinte: Na concessão do respectivo exclusivo, o Governo não apresentou, no respectivo contrato, nenhuma exigência sobre o número de carreiras por dia, e sobre o número de embarcações possuídas pelo adjudicatário? Não acredito que não haja no contrato as mesmas exigências. Tomando como exemplo a concessão do exclusivo para a prestação dos serviços de autocarros, o Governo faria a mesma concessão, se a respectiva sociedade operadora possuísse apenas um autocarro e requisitasse apenas um itinerário? Queria saber se no respectivo contrato estão definidas as mínimas condições que têm que ser satisfeitas pelo adjudicatário. Não percebo a razão pela qual se pode manter o funcionamento de uma linha, com a existência de apenas duas embarcações.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lam Heong Sang.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Há pouco, a Sra. Directora disse que nos finais do ano corrente, a Capitania dos Portos ia recuperar o poder de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Queria pedir à Sra. Directora dados sobre os recursos humanos e financeiros que precisam de ser

lançados pelo Governo para o tratamento dos respectivos assuntos. Esta é a pergunta que queria apresentar.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria aproveitar a ocasião em que abordamos a questão da construção e da gestão dos terminais marítimos de passageiros, para chamar a atenção para a importância de realizar estudos, a partir de uma perspectiva prospectiva, sobre a articulação entre o transporte de mercadorias e de passageiros por via marítima e o transporte de mercadorias e de passageiros por via terrestre, pois a Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau está em construção e um dia ficará construída, pese embora o facto de existirem, neste momento, alguns problemas na sua construção. Actualmente, a construção do Terminal Marítimo da Taipa está em curso, e no Terminal Marítimo do Porto Exterior regista-se a necessidade de melhoramento dos trabalhos de gestão, trabalhos esses que passarão, mais tarde, a ser realizados pela Capitania dos Portos. Penso que na organização dos respectivos trabalhos, é preciso proceder a um conjunto de estudos e planeamentos tendo em consideração a situação futura. Como a Sra. Directora não forneceu, há pouco, informações sobre este aspecto, gostaria de pedir-lhe explicações sobre os planos elaborados pelo Governo, que visa a articulação entre o transporte por via marítima e o transporte por via terrestre.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Directora Wong.

Directora da Capitania dos Portos, Wong Soi Man: Obrigada, Sr. Presidente. Vou responder às perguntas dos Srs. Deputados segundo a ordem da apresentação das mesmas.

Em resposta à pergunta do Sr. Deputado Lau Veng Seng, sobre o tratamento da grande quantidade de passageiros que se acumulam no Terminal Marítimo do Porto Exterior nas grandes festas e nos feriados, na qualidade do órgão governamental responsável pela gestão do referido terminal marítimo, procuramos, desde há vários anos, colaborar com o Serviço de Migração e com os Serviços de Alfândega, realizando reuniões na véspera das grandes festas, elaborando estratégias e tomando medidas eficazes, tendo em consideração as características das respectivas festas e da origem dos visitantes. Não acho que sejam maus os efeitos obtidos. No ano passado, começámos a pôr em prática um programa informático desenvolvido por nós, através do qual podemos receber as mensagens enviadas pelas respectivas companhias de transporte de passageiros, e ter conhecimento da qualidade de passageiros que vão chegar a Macau por via marítima. Dispondo destas informações com antecedência, podemos distribuir funcionários suficientes para a realização dos respectivos trabalhos. É de informar que a adopção das referidas medidas permite a produção de efeitos bastante positivos. Claro que vamos continuar a fazer a revisão dos mesmos trabalhos, procedendo constantemente aos aperfeiçoamentos necessários.

Em relação à gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, tal como referi há pouco, nos finais do ano corrente a Capitania dos

Portos passará a ser a entidade responsável pela gestão do mesmo terminal marítimo. Neste momento, estamos a trocar opiniões com a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, por forma a elaborar planos para a reorganização das mencionadas instalações de transporte de passageiros por via marítima. Segundo as ideias preliminares, pensamos em ocupar o primeiro e o segundo andar da sala de saídas e de chegadas, com lojas relacionadas directamente com a vida dos passageiros, tais como agências de viagens e casas de câmbio. Depois de remodelação, desaparecerão do Terminal Marítimo do Porto Exterior as publicidades colocadas na sala de entrada, e os negócios que não têm directamente a ver com a vida dos passageiros e com a sua estadia em Macau, publicidades e negócios esses que, são criticados por alguns deputados. Com efeito, as opiniões dos deputados são muito importantes para as nossas ações de optimização dos equipamentos do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Para além disso, ainda estamos a proceder, juntamente com a DSSOPT, aos estudos sobre a ordenação dos espaços à volta do mesmo terminal.

Segundo o planeamento elaborado, vamos instalar, no terceiro andar do mesmo terminal, salas para o acolhimento da grande quantidade de passageiros que sejam obrigados a permanecer em Macau nas grandes festas, por causa do tempo meteorológico anormal, tais como o nevoeiro denso, de modo a manter a boa ordem e espaço suficiente na sala de saídas e de chegadas. É de saber que, para além de servir para acolher os mencionados passageiros, o terceiro andar ainda se destinará ao desenvolvimento das actividades comerciais. Estas são as concepções que temos com o aproveitamento futuro do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Espero que depois de a Capitania dos Portos deter todo o poder de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, os respectivos trabalhos possam ser postos em prática o mais rapidamente possível.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho ainda apontou para o problema de que os passageiros que vierem ao Território por via aérea, precisam de esperar muito tempo pela chegada da sua bagagem ao respectivo ponto do terminal. Penso que é possível que os Senhores presentes também tenham tido a mesma experiência. Tal como já explicámos noutras ocasiões, devido às falhas cometidas no desenho do Terminal Marítimo do Porto Exterior, não existe ali uma passagem rápida que permita o envio simultâneo de bagagens para o respectivo ponto no interior do mesmo terminal. Com efeito, em nenhum dos pontões há guindastes que possam ajudar a enviar directamente as bagagens dos passageiros ao mencionado ponto, sendo necessário que os funcionários as levem da embarcação para o terminal. É de saber que este defeito não pode ser remediado mesmo com o novo planeamento do terminal em análise, uma vez que a estrutura arquitectónica principal do mesmo terminal não permite a adopção de medidas de aperfeiçoamento nos pontões. O que podemos fazer é tornar o processo de transporte de bagagens mais rápido, depois de estas terem sido tiradas da respectiva embarcação. Estamos a pensar instalar um estrado giratório no ponto de distribuição de bagagens, por forma a ser mais conveniente aos passageiros, assim como, a manter a boa ordem no respectivo processo. Esta é uma das medidas que pensamos adoptar.

Penso que já respondi, há pouco, às perguntas do Sr. Deputado José Pereira Coutinho sobre os critérios para a autorização das requisições da montagem das lojas no Terminal Marítimo do Porto Exterior.

Tal como todos podem verificar, nas horas de ponta, é confuso o trânsito à volta do Terminal Marítimo do Porto Exterior, problema

sobre o qual trocámos muitas vezes opiniões com o Sr. Director Wong da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Sei que a mesma Direcção dos Serviços tem o projecto para construir, no terreno onde parava o Casino “Palácio Flutuante”, um grande silo, projecto esse que, aliás, já uma vez foi revelado pelo próprio Sr. Director Wong na Assembleia Legislativa. Penso que esta deve ser uma medida eficaz, que pode contribuir para o melhoramento do trânsito da mencionada zona. De qualquer maneira, afirmamos que temos conhecimento da existência dos referidos problemas no trânsito, e que vamos continuar a cooperar com a DSAT para encontrar estratégias para a sua solução.

O Sr. Deputado Mak Soi Kun, por sua vez, prestou atenção à necessidade de garantir a quantidade suficiente de recursos humanos para trabalharem em embarcações. Com efeito, nos últimos um ou dois anos, com a concessão da licença de exploração a uma nova companhia de transporte de passageiros por via marítima, assim como com o aumento das carreiras, passou-se a necessitar de mais profissionais com conhecimentos específicos para trabalharem nas embarcações. A propósito disso, informo-vos de que a maioria das embarcações das duas companhias da RAEM, que detêm o exclusivo de transporte de passageiros por via marítima, foi registada em Hong Kong, tendo uma pequena parte sido registada no Interior da China. Sendo assim, a respectiva tripulação também deve ser recrutada em Hong Kong ou no Interior da China. É de informar que costumamos manter uma boa comunicação com os serviços para os assuntos marítimos da RAEHK e do Interior da China, trocando informações sobre a formação dos respectivos profissionais. Sabemos que na RAEHK há um instituto que ministra os respectivos cursos para a formação dos profissionais para trabalharem em embarcações, satisfazendo nomeadamente a necessidade de manter o funcionamento das carreiras entre as diversas partes do território de Hong Kong. Com vista a encorajar os residentes a frequentar os respectivos cursos, o Governo da RAEHK costuma tomar medidas diversificadas. Para além disso, os órgãos governamentais de Hong Kong ainda atribuem muita atenção aos pedidos das organizações sindicais referentes ao recrutamento dos respectivos trabalhadores. Cientes da importância do planeamento com visão prospectiva para assegurar o número suficiente de trabalhadores marítimos, uma vez que é preciso bastante tempo para levar a cabo as mesmas tarefas de formação, mantemos uma comunicação próxima e um contacto muito estreito com as respectivas repartições das regiões vizinhas, por forma a obter as informações necessárias.

O mesmo deputado queria ter acesso aos relatórios das investigações independentes, referentes aos vários acidentes ocorridos anteriormente no transporte de passageiros por via marítima. Para já, não temos na mão as respectivas matérias. Se o Sr. Deputado Mak Soi Kun quiser, vamos mandar-lhe, mais tarde, os respectivos relatórios caso não se verifiquem inconveniências. É de saber que costumamos prestar muita atenção às razões dos acidentes, comunicando e realizando intercâmbios com as respectivas repartições das regiões vizinhas, por forma a tomar, em conjunto, medidas eficazes para prevenir a ocorrência, no futuro, dos acidentes semelhantes. Tomando como exemplo uma rota próxima da Península de Macau, designada “Rota da Ilha Verde”, por onde costumam passar muitas embarcações que navegam a alta velocidade, como ocorreram acidentes nesta rota, com a cooperação dos serviços públicos de assuntos marítimos das várias regiões, foram realizadas obras de alargamento da mesma rota marítima, por forma a diminuir a possibilidade de duas embarcações que navegam no sentido contrário se chocarem. Aproveito esta oportunidade para dar conhecimento aos Srs. Deputados da realização deste trabalho.

Agradeço a opinião do Sr. Deputado Ung Choi Kun, que prestou atenção à necessidade de melhorar o trânsito no Terminal Marítimo do Porto Exterior e no Terminal Marítimo Provisório da Taipa. A propósito disso, gostaria de apontar para o facto de que, na elaboração da respectiva planificação, temos desenvolvido discussões, com a participação dos colegas nas áreas de trânsito e de planeamento urbanístico. No caso do Terminal Marítimo Provisório da Taipa, que neste momento não dispõe de instalações suficientes, nem beneficia de uma rede rodoviária bem desenhada, no planeamento da construção do novo Terminal que a substituirá, porém, os representantes dos respectivos serviços públicos reuniram-se para a discussão das instalações e equipamentos necessários, falando designadamente do estabelecimento de uma paragem de metro ligeiro no mesmo Terminal. O facto é que prestamos atenção ao mencionado aspecto, e portanto, o Sr. Deputado Ung Choi Kun pode ficar descansado.

Para já, não dispomos de meios suficientes para o melhoramento do trânsito da zona do Terminal Marítimo do Porto Exterior. No entanto, tal como afirmou o Sr. Deputado Ho Ion Sang – aproveito para responder, aqui, às perguntas apresentadas pelo mesmo deputado – a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, terá impacto sobre o transporte de passageiros por via marítima, o que é certo. Resta saber qual é o grau de influências exercidas. Devido à existência de numerosos factores incertos, neste momento, não podemos fazer uma avaliação aproximada do grau do mencionado impacto. O que temos a certeza é que não devemos lançar grandes recursos para a modificação da estrutura do Terminal Marítimo do Porto Exterior, mesmo depois de a Capitania dos Portos passar a ser a entidade responsável pela gestão do mesmo terminal. O que procederemos limitar-se-á aos ajustamentos feitos à divisão, à ordenação e ao aproveitamento dos espaços existentes, uma vez que não podemos prever a mudança, que se registará no futuro, quanto à quantidade de passageiros que aproveitem o terminal em destaque. Segundo o planeamento, ficará construído em 2013, o novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, que terá uma escala maior do que o Terminal Marítimo do Porto Exterior. Perante esta situação, na elaboração de planos de optimização do Terminal Marítimo do Porto Exterior, precisamos de ter em conta diferentes variáveis, nomeadamente o conteúdo do planeamento urbanístico que está em curso.

Em resposta à pergunta do Sr. Deputado Au Kam San, afirmo que no contrato de concessão de exclusivo, há definição de exigências sobre o número de carreiras fornecidas e de embarcações possuídas pela respectiva companhia, para além de autorizarmos normalmente os pedidos de criação de mais carreiras. De facto, existem as mencionadas exigências. Agradeço a chamada de atenção feita pelo mesmo deputado.

Sem dúvida, a companhia adjudicatária tem a obrigação de respeitar o conteúdo do contrato de adjudicação, embora seja permitida a reparação das embarcações nos estaleiros, casos excepcionais esses que, são mencionados na licença para o exercício das respectivas actividades, emitida pela Capitania dos Portos.

O Sr. Deputado Lam Heong Sang pediu informações sobre os recursos humanos e financeiros que precisam de ser lançados pelo Governo para a gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior. Obrigada pela pergunta do Sr. Deputado Lam. O facto é que nos últimos três anos em que temos sido responsáveis pela gestão do Terminal Marítimo Provisório da Taipa, temos prestado atenção às

despesas para a manutenção do seu funcionamento, tais como as despesas para a manutenção e reparação das instalações e dos equipamentos, para a manutenção do funcionamento do mesmo terminal (incluindo as despesas para a água e a electricidade), assim como para a contratação de guardas e de empregados de limpeza. Temos estes dados na mão. Claro que o Terminal Marítimo do Porto Exterior é maior do que o Terminal Marítimo Provisório da Taipa. Porém, podemos fazer o cálculo a partir de uma determinada proporção. O que temos menos conhecimento é sobre as receitas provenientes do aluguer de lojas e de espaços para a publicidade. Sendo assim, precisamos de realizar mais trabalhos para a avaliação do valor destas receitas.

Penso que já respondi, há pouco, às perguntas do Sr. Deputado Ho Ion Sang.

Muito obrigada.

Presidente: Muito bem. São horas de terminarmos o tratamento da terceira interpelação oral. Agradeço a presença dos três representantes do Governo na reunião para responder à interpelação dos deputados. Em seguida vamos descansar quinze minutos. Depois do intervalo vamos começar a tratar da próxima interpelação oral.

(Intervalo)

Presidente: Bom, vamos entrar na quarta interpelação oral. Tem a palavra o Sr. Deputado Lee Chong Cheng.

Lee Chong Cheng: Obrigado Sr. Presidente.

Srs. Membros de Governo:

Para os residentes de Macau, o gás butano e a gasolina, entre outros, são produtos petrolíferos indispensáveis e insubstituíveis no seu dia-a-dia. O preço do petróleo tem vindo a disparar nos últimos anos, agravando os encargos quotidianos assumidos pela população, e os produtos petrolíferos passaram a integrar a fila dos “produtos de alto custo”. Ao mesmo tempo, a subida ou descida do preço do petróleo pode conduzir ao aparecimento de uma variação dos preços dos diversos produtos petrolíferos e, como estes são indispensáveis para diversos sectores, isso vai agravar os respectivos custos de funcionamento. Assim, podemos observar que o preço do petróleo tem implicações no ambiente de negócios e na vida da população.

O mercado dos produtos derivados do petróleo tem vindo a ser acusado pela população de prática de “cartel”, “oligarquia”, “aumento rápido, redução lenta” e de “maior a subida, mas menor a descida”. A população levantou dúvidas sobre este mercado, no entanto, não se sabe ao certo se estas dúvidas se prendem com a obtenção de grandes lucros ou com a falta de transparência de informações.

A instabilidade registada recentemente no Médio Oriente e o ensombrar da crise nuclear do Japão conduziram ao aumento incessante do preço do petróleo, fazendo com que a poupança energética e o desenvolvimento das energias renováveis se tornassem em temas quentes. De facto, na década de 90 do século passado, a redução constante das reservas de crude, o aumento da turbulência do preço do petróleo praticado no mercado internacional e, especialmente, o agravamento incessante das alterações climáticas por causa da emissão dos gases de estufa, levaram a que vários países e regiões tivessem envidado grandes esforços na

promoção e desenvolvimento das energias renováveis.

Sendo assim, gostaria de interpelar a Administração sobre o seguinte:

1. Só se passaram cerca de quatro meses desde o ano de 2011, mas já se verifica o sétimo aumento dos preços de produtos petrolíferos, situação que agrava a pressão de vida dos residentes. De que medidas dispõe o Governo da RAEM para aliviar os encargos dos residentes, em face da subida dos preços do petróleo liquefeito e dos combustíveis?

2. Numa visão a longo prazo, irá o Governo desenvolver energias limpas e renováveis como as energias solar e eólica, a fim de reduzir ou substituir gradualmente a utilização de produtos petrolíferos? O armazém provisório para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis tem causado muita preocupação aos habitantes da Ilha Verde. Com o desenvolvimento das energias renováveis, irá o Governo, em simultâneo, estudar a viabilidade de suspender o uso desse armazém provisório, uma vez que a sua finalidade deixará de se justificar?

3. O mercado de produtos petrolíferos de Macau tem sido alvo de críticas da sociedade. Quanto às acusações de prática de “cartel”, “oligarquia”, “aumento rápido, redução lenta” e de “maior a subida, mas menor a descida”, o Governo tem alguma explicação a dar? Será que o problema reside na falta de transparência de informações? Ou será que existem mesmo situações de obtenção de lucros chorudos?

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Director Sou.

Director dos Serviços de Economia, Sou Tim Peng: Obrigado Sr. Presidente.

Sr. Presidente:

Caros Deputados:

O Governo está altamente atento ao impacto que os preços dos produtos trazem para a economia e a vida da população. Para aliviar os encargos dos residentes com os produtos petrolíferos, o Governo adoptou uma série de medidas e soluções, nomeadamente com a subvenção às tarifas de electricidade, no valor de 150 patacas por mês, desde Abril de 2008; em Abril do corrente ano, este valor de subvenção foi actualizado para 180 patacas. Por outro lado, o Governo começou com a isenção do imposto de consumo na importação dos produtos petrolíferos desde Agosto de 2008.

Como todos sabem, não existem em Macau recursos naturais, todos os produtos petrolíferos são importados, por isso, Macau é uma cidade que apenas importa e consome estes produtos. Sendo assim, na sequência do aumento dos preços do petróleo a nível mundial, é inevitável que os preços dos produtos petrolíferos subam bastante. E com o desenvolvimento contínuo de Macau, as necessidades em relação aos diversos produtos, tais como produtos petrolíferos, vão aumentar, assim como os preços e a pressão da inflação.

Em Macau a economia é altamente aberta e livre, os preços dos produtos são definidos essencialmente pelos operadores, por quem

explora o mercado, por isso, os preços dos produtos petrolíferos são definidos pelas empresas petrolíferas com base nos princípios da gestão comercial e nos custos de exploração. Por outro lado, os consumidores também tomam decisões tendo em conta o seu poder de compra. O Governo da RAEM entende perfeitamente e está sempre atento aos prejuízos decorrentes dos preços dos produtos petrolíferos para os diversos sectores e até para o quotidiano da população, e tem desde sempre dedicado atenção à evolução dos preços dos referidos produtos.

Porém, segundo os princípios do mercado livre, os preços dos referidos produtos devem ser definidos pelo mercado, Governo não deve interferir, no entanto, vai envidar esforços para garantir a estabilidade do fornecimento dos produtos petrolíferos, salvaguardar a manutenção dum mercado livre, eliminar os obstáculos para a entrada nesse mercado, e atrair mais concorrentes, promovendo assim a concorrência.

Actualmente, a divulgação regular, por parte do Governo da RAEM, dos preços de importação e venda a retalho dos produtos petrolíferos tem por objectivo elevar o grau de transparência das informações, permitindo ao público ficar a conhecer, quanto antes, a variação dos preços desses produtos. A Direcção dos Serviços de Economia tem fiscalizado a variação desses preços, acompanhando a situação da procura e oferta desses produtos no mercado, bem como adquirindo informações para avaliar, adequadamente, as tendências. Por seu turno, os Serviços em questão vão reforçar a fiscalização, recorrendo ao seu website para divulgar mais informações acerca do mercado dos produtos petrolíferos, elevando o grau de transparência das informações, cumprindo assim as suas funções de fiscalização do mercado. Tomando em conta as mudanças nesse mercado, os serviços competentes vão acompanhar a situação e proceder aos devidos reajustamentos, de modo a assegurar que os preços de venda se mantenham num nível racional. Pelo exposto, a Direcção dos Serviços de Economia vão divulgar, regularmente, as seguintes informações, a fim de que o público fique a conhecer, oportunamente, as mudanças no referido mercado:

1. Divulgação pública da quantidade e dos preços de importação e de venda a retalho dos produtos petrolíferos de acordo com os locais de origem da importação;
2. Comparação dos preços e das datas de ajustamento dos produtos petrolíferos no mercado de Hong Kong e de Macau;
3. Comparação da variação dos preços do petróleo no mercado internacional e no de Macau;

Numa perspectiva de longo prazo, com vista à redução da dependência da população de Macau dos produtos petrolíferos, o Governo da RAEM deve divulgar e promover a poupança de energia através da organização de diversas actividades, no sentido de elevar a sensibilização da população para este conceito e diminuir o impacto decorrente da subida constante dos preços dos produtos petrolíferos. No que respeita à introdução de novas energias, gostaria de solicitar ao Coordenador do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético, Eng^o Arnaldo Ernesto dos Santos, para proceder a uma breve apresentação sobre o assunto. Obrigado Sr. Presidente.

Director do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético, Arnaldo Ernesto dos Santos: Exmo. Sr. Presidente, Srs. Deputados:

Em resposta à interpelação do Sr. Deputado Lee Chong Cheng, afirmo que o Governo da RAEM definiu o objectivo claro de realizar estudos constantes, detectando as energias renováveis adequadas para o desenvolvimento do Território, e que estejam articuladas com as políticas globais definidas sobre as energias, de modo a garantir a segurança, a estabilidade, e economia e a protecção do ambiente no abastecimento de combustíveis.

Na actualidade, devido à limitação das condições tecnológicas, as energias renováveis só podem servir como fontes complementares para a satisfação das necessidades do Território. Os resultados dos estudos realizados demonstraram que a energia solar é a energia renovável que tem mais possibilidade de ser desenvolvida em Macau. É de informar que o Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético tem desenvolvido investigações sobre diferentes tecnologias de aquecimento de água a energia solar e de produção de energia eléctrica através da energia solar fotovoltaica.

Em articulação com a liberalização do mercado de abastecimento da electricidade, o Governo da RAEM está a proceder à realização dos trabalhos de redacção dos regulamentos sobre a tecnologia de ligação do sistema de energia solar fotovoltaica à rede eléctrica, o método de cálculo bidireccional, e a segurança na instalação dos respectivos equipamentos. Segundo o planeamento, vamos realizar, no segundo semestre do ano corrente, consulta pública sobre os mencionados regulamentos, com o intuito de impulsionar a utilização da energia solar na RAEM.

Com o estreitamento da cooperação entre a Província de Guangdong e Macau, o Governo da RAEM debruçar-se-á sobre os estudos relativos à colaboração com as regiões vizinhas no que concerne à utilização das energias renováveis. Para além disso, ainda vamos continuar a realizar investigações para a definição das políticas referentes às energias renováveis, prestando atenção às novas tecnologias, assim como coordenando, impulsionando e encorajando a utilização, no Território de Macau, das mesmas energias.

Em seguida, passarei a fornecer informações sobre o estabelecimento do armazém provisório para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis. Com vista a acompanhar o planeamento urbanístico que está em curso, neste momento estamos a proceder aos estudos e análises sobre a necessidade, a longo prazo, do estabelecimento do mencionado armazém, a urgência no estabelecimento deste armazém, assim como a dimensão, as funções e a localização da mesma instalação. Antes da conclusão dos estudos e análises supra referidos, tendo em consideração a construção da habitação pública, no sítio onde se localizava o antigo armazém para depósito, mudámos o mesmo armazém para a Ilha Verde, de modo a assegurar a segurança pública, bem como a permitir o funcionamento normal do respectivo sector. Gostaria de apontar para o carácter provisório do armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis da Ilha Verde, bem como para o facto de que o estabelecimento ou não de outro armazém de carácter permanente, depende do resultado dos mencionados estudos e análises, assim como da opinião dos vários sectores da sociedade de Macau. Sublinho que a respectiva decisão final será tomada com base no consenso da população.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lee Chong Cheng.

Lee Chong Cheng: Obrigado, Sr. Presidente. Para dizer com franqueza, perante a resposta do Sr. Director, não sei como é que posso continuar a interpelar. De qualquer maneira, vou apresentar as seguintes perguntas.

Em primeiro lugar, queria pedir ao Sr. Director para colocar, o mais cedo possível e na respectiva página electrónica, as referidas informações que permitem um efeito de comparação, por forma a garantir a transparência do mesmo assunto, o que, a meu ver, representa um gesto que pode contribuir para o esclarecimento das dúvidas da população. Como o Sr. Director não fez, há pouco, comentários sobre as acusações de prática de “oligarquia”, “aumento rápido, redução lenta” e de “maior a subida, mas menor a descida”, gostaria de voltar a pedir explicação sobre os mencionados fenómenos.

Em segundo lugar, gostaria de apontar para o facto de que em Hong Kong, que tem a dimensão muito maior do que a de Macau, para além de possuir também pontes, tais como a Ponte de Tsing Ma, não existe, que eu saiba, nenhum armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis. Não percebo a razão pela qual se tem que instalar, na RAEM, um armazém para depósito. Espero que o Sr. Director possa explicar por que é que ainda se fala da decisão que precisa de ser tomada, no planeamento urbanístico, sobre a localização do mesmo armazém para depósito. Não sei por que é que o Governo não considera a possibilidade de pôr fim à existência do referido armazém. Peço ao Sr. Director para esclarecer as minhas dúvidas.

Em terceiro lugar, queria prestar atenção ao objectivo anunciado há pouco pelo Sr. Director, da atribuição das cento e cinquenta patacas como subsídio à electricidade, que é precisamente estimular os residentes a utilizar mais a electricidade, em detrimento dos gases de petróleo liquefeitos, cujo mercado diminuirá consequentemente, provocando uma maior concorrência entre os respectivos operadores. Tenho que enfatizar que só agora é que compreendo a atenção do Governo ao decidir atribuir o referido subsídio, não podendo, por isso, deixar de questionar por que é que não se realizaram os trabalhos de acompanhamento, de modo que os cidadãos de Macau compreendam a razão pela qual é atribuído o subsídio à electricidade. Queria saber qual é o órgão governamental responsável pela divulgação da respectiva mensagem. Mesmo com o aumento do referido subsídio de cento e cinquenta patacas para cento e oitenta patacas, os residentes de Macau continuam a não ser informados da respectiva intenção da Administração. Sendo assim, não se podem produzir os efeitos desejados. Agora começo a perceber porque é que são atribuídas as cento e oitenta patacas. Todavia, espero que o Governo possa proceder à divulgação da respectiva mensagem junto da população.

Em quarto lugar, queria pedir informações ao Sr. Director sobre a situação actual da utilização do gás natural, o qual foi introduzido no mercado local há muito tempo. Gostaria de saber quais são as políticas energéticas, definidas para a popularização da utilização do gás natural, assim como quais são os respectivos calendários. Só tenho conhecimento da suspensão, no momento actual, do abastecimento do gás natural, não dispondo de informações sobre o abastecimento da mesma energia no futuro. Não sei se a generalização da utilização da referida energia pode ser concretizada através do planeamento urbanístico. Espero obter a resposta do Sr. Director sobre estas perguntas.

Presidente: Tem a palavra... Sr. Director Sou, é o Sr. Director

Arnaldo Ernesto dos Santos que vai responder às perguntas?

Director do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético, Arnaldo Ernesto dos Santos: Obrigado, Sr. Presidente. Vou fornecer explicações sobre o armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis, o abastecimento do gás natural, e as políticas globais das energias.

Reitero que para já, o Governo não tem uma posição fixa sobre a necessidade de estabelecimento do armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis. A inclusão, ou não, da mesma instalação no planeamento urbanístico, depende dos resultados dos respectivos estudos e análises. Se decidirmos manter a existência do referido armazém para depósito, isto é porque reconhecemos as funções exercidas pelo mesmo armazém, de aliviar as pressões sentidas no trânsito da RAEM. O transporte, todos os dias, das garrafas com petróleo liquefeito do armazém localizado na Ilha de Coloane para a Península de Macau, causará certamente uma grande pressão sobre o trânsito de Macau que já está sobrecarregado, para além de originar um maior custo à respectiva operação, custo esse que será partilhado indirectamente pelos consumidores locais. Vamos publicar o resultado dos mencionados estudos e análises, assim como, vamos ouvir a opiniões dos diversos sectores da sociedade de Macau. Concorro que temos que ser cautelosos na tomada da respectiva decisão, nomeadamente por causa da escassez dos recursos de solo que se regista no Território de Macau. Nos estudos em realização, estão previstas várias possibilidades para o tratamento do assunto em destaque: estabelecer, ou não, na Península de Macau, o armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis; no caso de instalação do mesmo armazém, este servir para armazenar petróleo liquefeito e combustíveis, ou para a transferência das respectivas garrafas dos veículos grandes para veículos mais pequenos. Na tomada da decisão ainda temos de considerar a necessidade de diminuir o impacto no caso de acidentes, reduzindo a quantidade de combustíveis armazenados num mesmo armazém. Enfim, vamos proceder a uma consideração global sobre diversos factores, ouvindo a opinião do público. Neste momento, os cidadãos de Macau não precisam de ficar preocupados, uma vez que ainda não foi tomada a decisão final sobre o respectivo assunto, nem o Governo tem uma posição pré-determinada.

No que diz respeito às políticas globais das energias, nomeadamente sobre a generalização da utilização do gás natural, mencionada há pouco pelo Sr. Deputado Lee Chong Cheng, afirmo que temos o projecto e calendário já definidos sobre o abastecimento do gás natural. É de informar que chegaram à fase final, as negociações, realizadas com base nos vários princípios fundamentais, sobre o abastecimento do referido combustível. Está previsto que dentro de um prazo bastante curto, assinaremos o respectivo contrato de concessão com o fornecedor do mencionado combustível, e que dentro do período de um ano, podemos recuperar o abastecimento do mesmo combustível. É de sublinhar que a suspensão do abastecimento do gás natural não pode ser impedida pelo Governo da RAEM, uma vez que a sua ocorrência tem a ver com as obras a desenvolver na Ilha da Montanha, as quais afectam a respectiva tubagem. Procuramos a recuperação do abastecimento do mesmo combustível no termo do prazo de cento e noventa dias para a realização das respectivas obras, realizando os trabalhos de coordenação junto do Governo de Hengqin.

Temos as seguintes considerações sobre o abastecimento, no futuro, do gás natural:

O consumo do gás natural pela população na vida quotidiana, trará diversas vantagens, nomeadamente a vantagem de limpeza, a vantagem da diversificação das escolhas, e a vantagem da promoção da concorrência. Para além disso, ainda pretendemos pôr em prática a utilização do gás natural nos meios-de-transporte públicos, nomeadamente nos autocarros.

Presidente: O Sr. Director Sou quer fornecer mais informações?

Director dos Serviços de Economia, Sou Tim Peng: Queria responder à pergunta do Sr. Deputado Lee Chong Cheng sobre o mercado de petróleo liquefeito e de outros combustíveis.

Como todos sabem, todos os produtos de combustíveis de que Macau é abastecido, são provenientes de locais exteriores. Estes produtos ou chegam directamente da sua fonte, ou são transportados para o Território através das regiões vizinhas. Os distribuidores destes produtos, ou seja, as companhias dos respectivos combustíveis, são, no fundo, os agentes em Macau das marcas internacionais. Assim sendo, a fixação dos preços destes produtos depende sobretudo das decisões comerciais tomadas pelos agentes da região em que Macau está inserido. Claro que há ainda considerações sobre os diferentes custos para a manutenção do funcionamento das respectivas actividades. O que é certo é, que é delimitada a autonomia das companhias locais dos combustíveis, na definição dos preços dos respectivos produtos.

No respeitante à crítica da prática de “aumento rápido, redução lenta”, apresentada pelos residentes de Macau, penso que temos que analisar o assunto baseando-nos nas realidades observáveis. A análise dos dados recolhidos durante o período de dois anos, compreendido entre 2009 e a actualidade, permite-nos constatar que a diferença de tempo entre a subida, no mercado da RAEHK, dos preços dos produtos em destaque e o aumento dos mesmos preços no mercado da RAEM, é maior do que a diferença de tempo entre a descida dos preços no mercado da RAEHK e no mercado da RAEM. As observações realizadas revelaram que, normalmente, três dias após a subida dos respectivos preços em Hong Kong, os preços dos mesmos produtos também sobem em Macau. No caso da descida dos preços, é só um ou dois dias, a diferença de tempo entre o ajustamento dos preços em Hong Kong e em Macau. Estas informações têm sido fornecidas pelo Governo aos residentes da RAEM. Prometo que vamos colocar, em breve, os mesmos dados na rede para referência dos cidadãos. Nessa altura, pode-se verificar com clareza, que não existe o fenómeno de “aumento rápido, redução lenta”, criticado pela sociedade de Macau.

Da mesma maneira, vamos analisar a relação entre a flutuação dos preços dos combustíveis no mercado internacional, e a alteração dos preços dos mesmos produtos no mercado local, de modo a verificar se existe o fenómeno de “maior a subida, mas menor a descida”. Como é sabido por todos, existe uma correlação positiva entre os dois tipos de preços. Neste momento, estamos a realizar os respectivos preparativos, e penso que no futuro próximo, podemos publicar, na nossa página electrónica, a tabela comparativa destes preços. Nessa altura, os cidadãos de Macau podem verificar, com clareza, qual é a relação entre os preços dos combustíveis no mercado internacional, e os preços dos mesmos produtos no mercado da RAEM. Prometo que o Governo vai exercer as suas funções de supervisão e de garantia da transparência das informações. Com as informações que vamos fornecer em breve, os residentes de Macau podem ter uma percepção mais clarificada sobre a tendência global do desenvolvimento dos mercados de

produtos dos combustíveis. Sem dúvida, a transparência destas informações pode permitir o reforço da supervisão sobre as actividades comerciais dos mesmos combustíveis.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Ng Kuok Cheong: Sr. Director, a sua resposta deu-me a sensação de que o Senhor queria esconder, em favor das companhias de combustíveis, a verdade de “aumento rápido, redução lenta”. Se o Sr. Director não tem esta intenção, por que é que deu tanta ênfase na diferença do tempo entre a subida (ou a descida), no mercado da RAEHK, dos preços dos produtos em destaque, e o aumento (ou a redução) dos preços dos mesmos produtos no mercado da RAEM, enquanto que os residentes de Hong Kong censuraram fortemente a prática de “aumento rápido, redução lenta”. O Sr. Director não acha que o seu gesto de socorrer-se de uma comparação destas para a negação do fenómeno de “aumento rápido, redução lenta”, representa em si uma falta de imparcialidade? Esta é a minha primeira pergunta.

Agora percebo por que é que o Sr. Deputado Lee Chong Cheng exprimiu, há pouco, que tinha dificuldade em continuar a interpelação. As respostas fornecidas pelas autoridades mostraram-nos que, os Senhores não querem reconhecer a existência de problemas, portanto, limitaram-se a ler os dados estatísticos. Como os preços dos combustíveis implicam não só a qualidade de vida das dezenas de milhares de famílias da RAEM, mas também o desenvolvimento do Território, pois são indispensáveis para as actividades económicas, queria perguntar ao Governo se tem vontade e capacidade para criar empresas sociais ou empresas de cooperação entre as entidades públicas e privadas, as quais não vendem os respectivos produtos por preços inferiores aos custos, nem procuram lucros chorudos, de modo a promover a concorrência com as companhias de combustíveis existentes, mantendo um nível razoável dos preços dos mesmos produtos, o que favorecerá imenso o desenvolvimento global do Território. O Governo vai considerar esta possibilidade, baseando-se nos interesses públicos?

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Mak Soi Kun.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Directores:

Caros colegas:

Sem dúvida, a economia na utilização das energias e a redução da emissão das substâncias poluentes, assim como o desenvolvimento das novas energias, são fundamentais para a garantia do desenvolvimento sustentável de Macau. A propósito disso, queria apresentar as seguintes duas perguntas:

1. Quais são as políticas elaboradas pelo Governo para encorajar os residentes e as empresas a utilizar mais energias novas?

2. Quais são as políticas adoptadas pelo Governo para apoiar o desenvolvimento das indústrias que visem a economia na utilização das energias e a redução da emissão das substâncias poluentes, assim como para ajudar a promover a utilização dos respectivos produtos?

Obrigado.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Queria exprimir as minhas opiniões sobre a questão da oligarquia, mencionada na terceira pergunta da interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Lee Chong Cheng. Na minha opinião, o mais importante é a liberalização do respectivo mercado, que representa o único meio que permite a concorrência entre diferentes companhias, assim como a comparação dos preços diferentes. Queria perguntar aos Srs. Directores se acham que esta é uma forma viável para o controlo dos preços dos combustíveis, tendo em consideração a situação actual do Território. Esta é a minha primeira pergunta.

Em segundo lugar, queria pedir informações sobre o número de requisições submetidas desde a criação da RAEM, que pedem a emissão da licença para o exercício das actividades de abastecimento dos combustíveis, bem como o número dos casos autorizados. Queria perguntar às autoridades quais foram as razões segundo as quais, o Governo indeferiu os mesmos pedidos. Penso que estes dados podem revelar se existem no mesmo sector o fenómeno de oligarquia. Queria também perguntar aos Srs. Directores se acham que há necessidade de liberalização do mesmo mercado.

Em terceiro lugar, queria pedir a explicação sobre a forma, segundo a qual, é descontado o subsídio à electricidade, que eram cento e cinquenta patacas, passando a ser cento e oitenta patacas depois do ajustamento. Queria saber se o Governo costuma fiscalizar o processo de utilização deste subsídio para o pagamento das despesas da electricidade. Segundo me contaram muitos cidadãos, a Companhia de Electricidade de Macau não costuma utilizar o dinheiro que sobra num determinado mês para pagar as despesas para a electricidade do mês imediatamente posterior. Sendo assim, surgiu-lhes a dúvida da forma de aproveitamento deste dinheiro, que não é da posse da CEM, mas sim fornecido pelo Governo da RAEM aos residentes de Macau para o pagamento das despesas de electricidade. Portanto, a CEM não tem o direito de ficar com o dinheiro que sobra num mês, não o utilizando para o pagamento das respectivas despesas do mês imediatamente posterior, quer a CEM queira gozar dos juros daí resultantes quer não. Queria saber por que é que ocorre esta situação, assim como, se o Governo costuma supervisionar a utilização do referido subsídio.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria exprimir a minha opinião relativa à interpelação oral em discussão. Não obstante a liberalização em relação ao mercado de combustíveis, devido à pequena dimensão da cidade de Macau, tem-se verificado o fenómeno de oligarquia, o que tem levado à impossibilidade da livre escolha por parte dos cidadãos. Há pouco, o Sr. Director afirmou que iria publicar as informações relativas aos diferentes custos para a importação dos combustíveis dos diferentes

países e regiões, tais como do Médio Oriente, do Interior da China, de Hong Kong, de Singapura e da Coreia. Penso que o Governo percebe a existência, na RAEM, da prática de “cartel”, a qual tem conduzido aos preços altos dos combustíveis. É de saber que, actualmente, uma garrafa de petróleo liquefeito se vende por mais de duzentas patacas, o que se tornou o foco de críticas de muitos cidadãos. Embora o petróleo liquefeito, oferecido por diferentes companhias, seja proveniente de países e regiões diferentes, tal como foi mencionado, os respectivos produtos são vendidos no Território por preços idênticos, o que provou que existe o fenómeno de cartel no mercado de combustível de Macau. A publicação, pelo Governo, das respectivas informações, permitirá aos cidadãos verificar a origem dos produtos de combustíveis vendidos por diferentes companhias, assim como a diferença entre o custo e o preço do mercado. Assim, os residentes podem escolher não utilizar os produtos de determinadas companhias, ou escolher não utilizar determinados produtos dos combustíveis, tais como o petróleo liquefeito, pese embora o facto de não ser fácil modificar o hábito de utilizar determinados tipos de energias. Não sei o que é que a Administração pode fazer perante a situação do cartel na definição dos preços dos combustíveis, achando, porém, que a sua função não se deve limitar somente a publicar as respectivas informações. Pois não acho correcto que o Governo não faça mais nada senão publicar as informações, deixando os cidadãos tomar as respectivas decisões, atitude essa que, não se pode considerar como uma atitude responsável que um governo deva ter. Queria saber se nos podemos socorrer dos instrumentos jurídicos para o combate do referido fenómeno do cartel, quais são as medidas que o Governo pensa tomar para melhorar a situação, bem como, quais são os estudos que estão a ser realizados que visem a elaboração de estratégias para a solução do mencionado problema. Na minha opinião, é nitidamente insuficiente a mera publicação das informações.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Também sou de opinião de que a publicação, mencionada há pouco pelo Sr. Director Sou, das informações sobre os preços de importação dos produtos dos combustíveis e os preços pelos quais os mesmos produtos são vendidos no mercado local, não servirá para resolver o problema dos preços altos dos produtos dos combustíveis, decorrentes do fenómeno do cartel. Pois o aumento da transparência dos respectivos assuntos só pode deixar os cidadãos ficar informados da diferença entre os dois tipos de preços, não lhes permitindo, porém, fazer a escolha livre dos produtos de que necessitam. Sendo assim, precisamos da intervenção do Governo para a solução do referido problema.

Ainda me lembro muito bem da introdução, no passado, da concorrência na venda dos produtos dos combustíveis. No início, os preços dos respectivos produtos baixaram um pouco, o que é verdade. Contudo, pouco tempo depois os preços voltaram a subir devido a diversos factores, nomeadamente o factor do cartel. Chamo a atenção para a importância da criação de um mercado mais liberalizado que permita a livre escolha por parte dos cidadãos.

Noto que os novos operadores terão dificuldade em armazenar os seus produtos no armazém existente. Nesta situação, como é que podem aparecer novos concorrentes na venda de produtos dos combustíveis? Não sei quais são as medidas que o Governo vai

tomar para resolver este problema. Espero que as autoridades possam expor ideias novas sobre este assunto.

Ouvi, há pouco, apresentações sobre as políticas energéticas, os estudos e a consulta pública sobre a utilização da energia solar. Acho óptimo tentar encontrar energias renováveis ecológicas, guardando a dúvida sobre a forma de utilização da energia solar pelas dezenas de milhares de famílias da RAEM. O gás natural, introduzido há muitos anos, é um exemplo que ilustra a importância de definição das políticas energéticas integradas a longo prazo. O facto é que a Administração gastou muitos recursos para a promoção da utilização do gás natural, prevendo a redução dos preços da electricidade e dos produtos dos combustíveis com a introdução do gás natural no mercado local. Todavia, mesmo com a assinatura do respectivo contrato com o respectivo fornecedor, o projecto que está a ser implementado foi obrigado a ser interrompido pois nem a CEM é abastecida da mesma energia. Sendo assim, queria perguntar ao Governo quais são as considerações na elaboração das políticas energéticas integradas, assim como, que tipo de trabalhos costumam realizar para garantir a obtenção dos efeitos positivos na concretização dos projectos elaborados.

Obrigada.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria pedir informações sobre vários aspectos, um dos quais tem a ver com a supervisão do fenómeno de “aumento rápido, redução lenta”, reconhecido pelo Sr. Director. O facto é que quando no mercado internacional, os preços dos combustíveis petrolíferos sobem, os preços dos mesmos produtos vendidos no mercado de Macau aumentam imediatamente. A descida dos preços destes produtos, porém, é sempre vagarosa. Já uma vez pedi informações sobre os preços dos combustíveis fixados nos diferentes mercados, tendo descoberto que é bastante complexo o cálculo a realizar, para perceber quais são os preços pelos quais se vendem os respectivos produtos no mercado da RAEM, que podem ser considerados como razoáveis. Fiz esta afirmação porque no mercado internacional, os preços dos combustíveis sobem e descem constantemente todos os dias, sendo também sempre diferentes os preços para a importação dos mesmos produtos. Exigem-se, portanto, conhecimentos específicos para a fixação dos preços dos combustíveis importados em ocasiões diferentes e por preços diferenciados. Pessoas como nós, com falta dos respectivos conhecimentos na vertente económica, não têm possibilidade de proceder à fiscalização dos respectivos preços. Julgo que o Governo dispõe de funcionários qualificados neste aspecto. Portanto, queria perguntar se a Administração costuma proceder à supervisão dos preços fixados pelas respectivas companhias da RAEM. Esta é a minha primeira pergunta.

Tal como referiu a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, na RAEM só existe um grande armazém dos combustíveis, que é o armazém n.º 9. Como todos os combustíveis são armazenados no mesmo lugar, naturalmente existe a prática do “cartel”. Queria saber se o Governo pode proporcionar as respectivas instalações, de modo que diferentes comerciantes tenham o seu espaço operacional, criando, desta forma, uma plataforma para a concorrência com

respeito ao princípio de igualdade.

Em terceiro lugar queria apontar para a impossibilidade da escolha no caso da existência do sistema centralizado do petróleo liquefeito no seu edifício. Nesse caso, o respectivo fornecedor pode decidir, à sua vontade, os preços do mesmo produto, não podendo os residentes do mesmo edifício escolher outro fornecedor do sistema centralizado. O que estes residentes podem fazer é deixar de utilizar o sistema centralizado do petróleo liquefeito, comprando garrafas com o mesmo produto. Não sei se a Direcção dos Serviços de Economia dispõe de mecanismos para o controlo dos respectivos preços. Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Lam Heong Sang.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria prestar atenção a três assuntos. Em primeiro lugar queria pedir o calendário para a realização da consulta pública sobre o estabelecimento do armazém provisório para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis, mencionada pelo Sr. Director. Há pouco, o Sr. Director disse que neste momento, o GDSE está a proceder aos estudos e análises sobre o mesmo assunto. Gostaria de saber quando é que estes estudos e análises serão concluídos.

Em segundo lugar, queria perguntar se na RAEM existe o fenómeno do cartel, referido na terceira pergunta da interpelação oral do Sr. Deputado Lee Chong Cheng. Se a resposta for positiva, queria saber por que é que o Governo aceita a existência deste fenómeno.

Em terceiro lugar, queria saber se a prática do cartel, que tem conduzido aos preços altíssimos dos combustíveis, indispensáveis para a vida quotidiana dos residentes e para o desenvolvimento da cidade de Macau, constitui uma infracção das normas jurídicas existentes. Lembro-me de um diploma legal modificado há muitos anos, intitulado “Regime jurídico das infracções contra a saúde pública e contra a economia”. Neste diploma legal, as infracções das respectivas normas são consideradas como actos criminosos. A partir desta perspectiva, talvez possamos delimitar as acções dos comerciantes que põem em causa o bem-estar da população, e que causaram grandes insatisfações dos residentes. Queria perguntar se podemos recorrer aos meios jurídicos para combater o fenómeno do cartel. Espero ouvir o esclarecimento das autoridades sobre este aspecto.

Obrigado.

Presidente: Sr. Director Sou, por favor.

Director dos Serviços de Economia, Sou Tim Peng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente:

Srs. Deputados:

Há pouco, o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong mencionou a importância da supervisão dos preços dos combustíveis. Concorro com a sua opinião. Reitero que o Governo da RAEM vai continuar a

exercer a sua função de fiscalização, reforçando os respectivos trabalhos, para além de aumentar constantemente a transparência dos respectivos assuntos.

O mesmo deputado sugeriu a recorrência à forma de empresas sociais ou empresas de cooperação entre as entidades públicas e privadas, para a importação e venda dos respectivos produtos. Na minha opinião, devido às características da RAEM, a operação das respectivas actividades comerciais segue os princípios próprios de um mercado livre. Sendo assim, antes de pôr em prática os planos sugeridos pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, é preciso realizar estudos e análises aprofundados sobre os possíveis impactos exercidos sobre o desenvolvimento do mesmo sector e do mesmo mercado, assim como sobre os postos de trabalho fornecidos. Antes de obtermos opiniões favoráveis da respectiva avaliação, não podemos afirmar que os efeitos produzidos têm que ser positivos para o crescimento do sector energético.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho apontou para a importância da liberalização do mercado dos combustíveis. A propósito disso, afirmou que o mercado dos combustíveis petrolíferos da RAEM está aberto a quaisquer interessados. Também não colocámos nenhuma limitação quanto à importação dos respectivos produtos.

O mesmo deputado pediu os dados estatísticos sobre o número de requisições submetidas para o pedido da emissão da licença para o exercício das actividades de abastecimento dos combustíveis. Trata-se de uns dados muito concretos. Portanto, vou mandar, mais tarde e por escrito, informações sobre o mesmo assunto.

O Sr. Deputado Au Kam San, por sua vez, sugeriu a recorrência aos instrumentos jurídicos para o combate ao fenómeno do cartel. A propósito disso, queria dar a seguinte explicação. Devido à pequenez do mercado da RAEM, à sua característica de ser um mercado livre, e ao número limitado dos operadores do sector energético, o reforço da supervisão deste sector através da elaboração e publicação de um diploma legal, pode ter impacto demasiado forte sobre o ambiente de negócio de toda a RAEM. Sendo assim, é preciso realizar análises e avaliações cuidadosas, considerando os diversos factores, e ponderando os prós e contras da mesma acção. É de apontar que temos observado as experiências da região vizinha, as quais podem servir como referência para os nossos trabalhos. Vamos continuar a manter-nos atentos, por forma a detectar os possíveis meios, inclusivamente os meios jurídicos, a que podemos recorrer para melhorar as acções de supervisão e de controlo das actividades do sector em destaque. Vamos continuar a reforçar os respectivos trabalhos, aprendendo com as experiências da região vizinha.

O Sr. Deputado Chan Wai Chi apontou para a existência do fenómeno de “aumento rápido, redução lenta”. No entanto, segundo observei, na realidade registou-se o contrário, isto é, “aumento lento, redução rápida”. Este é um ponto que queria esclarecer. O mesmo deputado ainda chamou a atenção para a importância de análise de informações relacionadas com os preços dos combustíveis. Tal como referi há pouco, vamos colocar na nossa página electrónica as respectivas informações, tendo em consideração as mudanças registadas nos respectivos mercados. Vamos continuar a prestar atenção às informações úteis para o reforço das acções de supervisão, fornecendo-as aos cidadãos para referência.

Estas são as explicações que queria dar. Obrigado, Sr. Presidente.

Director do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector

Energético, Arnaldo Ernesto dos Santos: Obrigado, Sr. Presidente.

No que diz respeito à economia na utilização das energias, ao desenvolvimento das novas energias, e à definição das políticas energéticas integradas, informo que neste momento estamos a realizar um conjunto de trabalhos, nomeadamente estudos sobre as necessidades das energias que serão registadas na RAEM nos próximos dez anos, assim como sobre os respectivos planeamentos, a definição das políticas para a promoção da utilização das energias renováveis, e a elaboração das medidas concretas para o impulsionamento da economia na utilização das energias. Segundo a previsão, os mencionados trabalhos serão concluídos no primeiro semestre do ano corrente, sendo que as respectivas políticas e medidas começam a ser implementadas no segundo semestre.

Tal como referi há pouco, os resultados dos estudos realizados demonstraram que a energia solar é a energia renovável que tem mais possibilidade de ser desenvolvida na RAEM. Não optamos pela produção de energia eléctrica através da energia eólica, uma vez que para o seu desenvolvimento são necessários terrenos de grande dimensão, por um lado e por outro, é pequeno o retorno para o investimento lançado. No momento actual, estamos a elaborar regulamentos que visam a garantia da segurança na instalação dos equipamentos para a produção de electricidade através da energia solar fotovoltaica. Pretendemos proceder à padronização e popularização das respectivas técnicas através dos regulamentos definidos. Tendo em consideração o alto custo do desenvolvimento das novas energias, designadamente das energias renováveis, estamos a procurar encontrar medidas eficazes para impulsionar os respectivos processos. Observando as experiências de outros países e regiões do mundo, constatámos que são adoptadas sobretudo dois tipos de medidas para a promoção do desenvolvimento das referidas energias: a atribuição do subsídio aos investimentos lançados nas primeiras fases; o aumento dos respectivos preços na ligação do sistema de energia solar fotovoltaica à rede eléctrica, aplicando o método de cálculo bidireccional (isto é, pedir às companhias de electricidade para pagarem mais). Com a tomada das mencionadas medidas, os investimentos lançados para o desenvolvimento da energia solar podem obter rapidamente o retorno desejado. Espero que com a adopção de um conjunto de medidas eficazes, com a realização dos cursos de formação, com o entusiasmo dos respectivos membros, e com o apoio do Fundo para a Protecção do Ambiente, que está a ser criado pela Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, se possa vir a formar, com sucesso, um sector das novas energias com características próprias de Macau.

Faz parte das políticas energéticas definidas pelo Governo da RAEM, o abastecimento estável e com segurança das energias que visam a satisfação das necessidades do Território, sendo os baixos preços e a protecção ambiental, os objectivos situados num plano secundário. O fornecimento do gás natural é um projecto que vai ao encontro dos objectivos das políticas energéticas da RAEM, e que vem a diversificar as energias proporcionadas na RAEM, para além de ser uma energia ecológica e barata. A sua introdução no mercado local dos combustíveis pode contribuir, sem dúvida, para a intensificação da concorrência desejada. Com a promoção da sua utilização durante vários anos, a mencionada energia está a ser gradualmente aceite pela população de Macau. Porém, devido à insuficiência da quantidade deste combustível nos países e regiões vizinhas, deparamo-nos com bastantes dificuldades na sua exploração. Esperamos que no futuro, com o estreitamento da cooperação entre Guangdong e Macau no sector energético, previsto no «Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau», o

desenvolvimento do gás natural e das energias renováveis possa conseguir o maior sucesso.

O Sr. Deputado Lam Heong Sang pediu o calendário referente à realização da consulta pública sobre a necessidade do armazém para depósito de petróleo liquefeito e de combustíveis. A propósito disso, posso afirmar que já foram concluídos os estudos da primeira fase. No entanto, como o mesmo projecto implica a necessidade do terreno, temos que integrar a mencionada consulta pública na auscultação pública sobre o planeamento das Novas Zonas Urbanas, uma vez que fazem parte do planeamento geral as obras de aterros e a distribuição dos terrenos. Sendo assim, a necessidade do armazém e as suas possíveis funções, devem ser consideradas no macro-plano do planeamento das Novas Zonas Urbanas.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho pediu informações sobre o subsídio à electricidade de cento e oitenta patacas. É de saber que os saldos acumulados do subsídio poderão ainda ser utilizados durante mais dois anos, após o fim do programa. No final desse período, todos os saldos residuais serão descartados e devolvidos ao Governo. Como os funcionários da Direcção dos Serviços de Finanças só fazem a transferência das respectivas verbas, depois de terem verificado a electricidade gasta e as despesas que precisam de ser pagas, a CEM nunca pode ficar com o subsídio atribuído. Portanto, o Sr. Deputado José Pereira Coutinho pode ficar descansado.

Estas são as respostas que pretendo dar.

Presidente: Terminamos aqui o tratamento da quarta interpelação oral. Agradeço a presença dos representantes do Governo na reunião de hoje. Srs. Deputados, façam o favor de esperar um pouco no vosso lugar.

(Entraram no hemiciclo os representantes do Governo)

Presidente: Bom, vamos começar a tratar da quinta interpelação oral. Tem a palavra o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong.

Ng Kuok Cheong: Sr. Secretário Lau Si Io:

No início de 2007 tiveram início as obras de construção das 880 fracções autónomas de habitação económica de Veng Neng, cuja conclusão e respectiva ocupação estavam previstas para finais de 2008. Mas já estamos em 2011, e embora aparentemente tudo esteja já concluído há muito tempo, o Governo, que alega sempre dar solução às necessidades urgentes dos cidadãos, insiste em demorar a distribuição das fracções, ignorando por completo a grande urgência dos requerentes em adquirir uma habitação. O Governo começou por prometer que a nova lei sobre a habitação económica ia estar pronta no segundo trimestre de 2009, e que ia, ao mesmo tempo, abrir novas candidaturas para habitações económicas. Se o Governo tivesse concretizado o seu compromisso e respeitado os prazos definidos para as obras, as fracções de Veng Neng já teriam sido distribuídas, há muito tempo, nos termos da nova lei. Perante esta demora na distribuição das referidas fracções, nenhum dos titulares dos principais cargos do Governo vai ter de assumir a devida responsabilidade política?

Neste momento, a utilização de uma pequena quantidade de terrenos para a construção de habitações de pequena dimensão, sem se imporem limites aos respectivos preços, em nada ajuda a população a atenuar a pressão decorrente dos elevados custos da habitação. O Chefe do Executivo travou a licitação de dois terrenos.

Deve então ser de imediato preparado um novo plano para esses dois lotes, que devem ser destinados à construção de habitações públicas (O Chefe do Executivo afirmou, em resposta à pergunta apresentada pelos deputados, que o Governo ia fazer isto. Sr. Secretário Lau Si Io, agora já sabe o que deve fazer?), revelando assim o Governo a sua determinação em construir mais habitações públicas, para além das 19 mil já definidas no respectivo plano. O Governo vai fazer isso? A utilização de uma pequena quantidade de terrenos para a construção de habitação de pequena dimensão, sem se imporem limites aos respectivos preços, em nada contribui para atenuar a pressão da população, decorrente dos elevados custos da habitação, por isso, o Governo deve proceder a um ligeiro ajustamento da estratégia de revitalização dos prédios industriais, deve promover a sua transformação em fracções de pequena dimensão e recorrer a contratos de desenvolvimento para habitação, nos quais deve estipular-se a obrigatoriedade da promotora disponibilizar uma determinada proporção de fracções públicas. O Governo vai proceder a este ligeiro ajustamento, de modo a aumentar a quantidade das fracções da habitação pública, distribuída aos residentes necessitados?

Com vista a concretizar a promessa assumida pelo Governo da RAEM, em relação à retoma de terrenos que reúnam as condições exigidas para a construção de habitações públicas, o Governo pode esclarecer o seguinte: segundo o Sr. Secretário, há mais de 100 lotes concessionados devolutos que foram já apreciados, dos quais, há pelo menos 48 lotes cuja expiração do prazo fixado para o seu aproveitamento foi da responsabilidade dos concessionários⁴. O Sr. Secretário pode revelar que, para além dos 5 lotes já em início do processo de recuperação, por despacho do Chefe do Executivo, afinal, quantos terrenos e áreas podem ser disponibilizados para a construção de habitação pública? Em Janeiro de 2008, o Governo da RAEM concedeu os dois lotes por leilões em haste pública, com finalidade habitacional e comercial, e com uma área total superior a 4700 metros quadrados, sítios no Bairro Fai Chi Kei, mas o Governo recebeu apenas um sinal de 10% do valor total, depois passados 3 anos após a sua concessão. Agora, a fim de aumentar o número das habitações públicas, não deve ser executada efectivamente a retoma daqueles lotes para a construção directamente destas mesmas pelo Governo, ou para nova concessão em haste pública?

Em resumo, queria pedir ao Governo para dar solução às necessidades urgentes dos cidadãos, construindo mais habitações públicas, para além das 19 mil já definidas no respectivo plano, de modo a responder às exigências da população. Depois da apresentação da presente interpelação oral, foi registada na distribuição da habitação pública uma nova situação, a qual tenho de mencionar nesta ocasião. Com a insuficiência da habitação pública, com a demora na distribuição das referidas fracções, e com a adopção de uma nova política, que consiste na atribuição de um subsídio complementar aos rendimentos de trabalho até perfazer quatro mil e quatrocentas patacas, muitos cidadãos seniores que aguardaram muito tempo nas listas de espera pela distribuição da habitação pública, foram retirados das respectivas listas, uma vez que o rendimento mensal de quatro mil e quatrocentas patacas, juntamente com as duas mil patacas de pensão de velhice, ultrapassa o limite máximo para a requisição da habitação pública. A Administração insiste nesta decisão, mesmo que lhe tenha sido explicada a situação, apresentando reclamações e manifestando os respectivos desejos. A razão para a tomada das referidas decisões pouco humanas é precisamente a insuficiência das dezanove mil fracções da habitação pública, que estão longe de poder satisfazer as necessidades dos residentes que aguardam nas respectivas listas há

muitos anos, nem se falando das necessidades dos milhares de cidadãos que estão figurados na nova lista de habitação social. Perante esta situação, a Administração agarra em todas as oportunidades para retirar os requerentes que estão inscritos nas respectivas listas de espera.

Pelo exposto, queria pedir às autoridades para explicarem os novos projectos de construção de mais habitações públicas, para além das 19 mil já definidas no respectivo plano, de modo a evitar a ocorrência da mencionada tragédia, que tem a ver com as seis mil e quatrocentas patacas de rendimentos, assim como, para corrigirem a mencionada decisão injusta de retirar os respectivos cidadãos seniores das listas de espera. Espero que o Sr. Secretário possa responder directamente às minhas perguntas.

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa

Exmos. Srs. Deputados

Relativamente à interpelação oral do Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, veio apresentar a seguinte resposta:

Com o objectivo de auxiliar os residentes com carências ao nível de habitação, o Governo da RAEM, que sempre prestou atenção às necessidades da população de Macau em matéria de habitação, envida todo o seu esforço para alcançar o objectivo de 19 mil fracções de habitação pública. O Governo está empenhado, por todos os meios, em acelerar o processo de construção e elevar a quantidade da oferta, aliviando as carências de habitação dos residentes.

Até Março passado foram construídas 3.486 fracções de habitação pública. Incluindo as fracções em construção, em concurso público e em concepção são no total 21.616 fracções. Todos os concursos públicos de projectos de construção de habitação pública estando concluídos no 1.º semestre do corrente ano. Foi já feita vistoria às habitações económicas de Veng Neng, que estão na fase de registo na Conservatória. Entretanto, após a aprovação do “Regime de Construção e Venda de Habitação Económica” pela Assembleia Legislativa, poderá ter lugar a distribuição das fracções pelos agregados familiares que reúnam os requisitos.

Inicialmente o Governo tinha previsto colocar dois terrenos em hasta pública com o objectivo de aumentar a oferta de fracções de pequena e média dimensão. Todavia, devido à evolução do mercado imobiliário, ouvidos as opiniões da sociedade e realizados os estudos, o Governo decidiu pela suspensão do lançamento da hasta pública e inclusão na reserva de habitação pública.

O programa de revitalização dos edifícios industriais tem como objectivo incentivar os proprietários em alterarem a finalidade desses edifícios, concedidos por arrendamento, em conformidade com o desenvolvimento social e fornecer fracções de habitação de pequena e média dimensão, com vista a balançar a oferta de cada tipo de habitações. O programa foi lançado em Abril, com um período experimental de 1 ano. Durante o período experimental, o Governo está aberto às opiniões da sociedade, a introduzir

ajustamentos e a rever o programa, de modo a que a sua execução possa conformar-se com as políticas de habitação e beneficiar a sociedade.

Relativamente ao acompanhamento dos casos de terrenos devolutos, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes (DSSOPT), numa averiguação preliminar, detectou que 48 casos possam ser responsabilizados. Presentemente, foram analisados 12 casos, 5 dos quais originaram procedimentos de declaração de caducidade da concessão, por despacho do Chefe do Executivo, prevendo-se a conclusão da análise dos restantes casos durante o corrente ano.

Quanto aos terrenos restituídos, o Governo da RAEM irá aproveitá-los de modo mais eficiente, tendo em vista a situação da sociedade, as necessidades do planeamento urbano, com base em estudos mais aprofundados.

Sobre os dois terrenos situados entre a Bacia Norte e Bacia Sul do Patane e concedidos por concurso público em 2008, por arrendamento, veio a Administração conforme o consignado no processo de concessão enviar a minuta de contrato para o adjudicatário se pronunciar, que no entanto apresentou algumas opiniões e sugestões quanto a introdução de algumas alterações na minuta de contrato, incluindo algumas que não coincidem com o anteriormente fixado no programa de concurso.

Assim sendo, tendo em conta que estas opiniões e sugestões dizem respeito a complexas questões jurídicas e técnicas, por isso urgiu-se então a necessidade de ser realizar um estudo e uma análise mais profunda dos serviços competentes sobre esta matéria. A Administração irá em breve concluir a respectiva análise e tornar público em tempo oportuno estas informações.

Muito obrigado, Sr. Presidente!

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

Ng Kuok Cheong: O Sr. Secretário acabou por não responder a nenhuma das três perguntas, tendo a primeira pergunta a ver com o Edifício da Alameda da Tranquilidade. Quando o Chefe do Executivo estava presente no plenário da Assembleia Legislativa em Abril do ano corrente, repetia que se tinha que acompanhar o caso da habitação económica de Veng Neng. Na reunião de hoje, o Sr. Secretário explicou que só depois da aprovação, pelo hemiciclo, da nova Lei da habitação económica, é que se podia fazer a distribuição das fracções do Edifício da Alameda da Tranquilidade. O problema é que o Governo prometeu que a nova lei sobre a habitação económica ia estar pronta no ano de 2009. Se o Governo tivesse concretizado o seu compromisso, as fracções de Veng Neng já teriam sido distribuídas. Perante esta grande demora na distribuição das referidas fracções, nenhum dos titulares dos principais cargos do Governo vai ter de assumir a devida responsabilidade política? Ora, o Sr. Secretário não respondeu a esta pergunta.

Na última sessão de perguntas e respostas, o Chefe do Executivo prometeu a construção de mais habitações públicas para satisfazer as necessidades dos cidadãos. No entanto, na reunião de hoje, o Sr. Secretário não afirmou este objectivo, tendo dito apenas que o Governo ia continuar a estudar esta possibilidade. O exemplo que apresentei há pouco, em que foram retirados das listas de espera pela distribuição da habitação social, os cidadãos seniores, que têm o rendimento mensal superior a seis mil e quatrocentas patacas, porque

recebem o subsídio complementar aos rendimentos de trabalho e a pensão de velhice, demonstrou a insuficiência da habitação pública. Para resolver este problema, a Administração agarra em todas as oportunidades para retirar os requerentes que estão inscritos nas respectivas listas de espera, por mais desumana que seja a respectiva decisão. Sr. Secretário, Sr. Director, sejam conscientes do erro que estão a cometer, corrigindo a mencionada decisão injusta que prejudica os interesses dos cidadãos seniores. Apelo para a construção de mais habitações públicas, para além das 19 mil já definidas no respectivo plano, por forma a satisfazer as necessidades da população de Macau, pelo menos satisfazer as necessidades dos residentes que aguardam nas respectivas listas há muitos anos, e dos cidadãos que estão figurados na nova lista de habitação social. Espero que as autoridades possam dar uma resposta directa sobre o novo projecto de construção das habitações públicas.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigado, Sr. Presidente.

É de apontar que já entregámos à Assembleia Legislativa a nova Lei da habitação económica, que foi aprovada na generalidade pelo hemiciclo, e que está a ser apreciada na especialidade na respectiva Comissão Permanente. Como se trata de um diploma legal que visa a regulamentação da construção, requisição e distribuição da habitação que constitui uma componente importante da habitação pública, foram realizados muitos trabalhos de estudos e análises, assim como de consulta pública. Na discussão da mesma Lei na Assembleia Legislativa, os Srs. Deputados também apresentaram muitas opiniões preciosas, as quais precisam de ser analisadas e avaliadas com cuidado. Sendo assim, não acho que haja demora na realização dos respectivos trabalhos, causada por nós intencionalmente, pois corresponde às necessidades da sociedade, a elaboração, com a participação indirecta da população de Macau em geral, e dos deputados da Assembleia Legislativa em especial (os quais exprimiram a sua opinião para o ajustamento do respectivo conteúdo), da nova Lei da habitação económica em substituição do regulamento administrativo sobre a habitação económica, publicado em 2009.

Tal como referi há pouco, segundo o projecto elaborado, vão ser construídas, com custo de muitos recursos públicos, nomeadamente recursos humanos e recursos do solo, quase vinte e duas mil fracções da habitação pública. É de saber que, estão em curso os respectivos trabalhos de planeamento, assim como, serão abertos, no ano corrente, todos os concursos públicos para a adjudicação das obras de construção, e serão iniciadas, ainda no corrente ano, as mesmas obras para a construção da habitação pública planeada. No mês de Junho, vamos abrir um concurso público para a adjudicação das obras do Lote L3, localizado no Bairro da Ilha Verde, concurso esse que, será o último concurso público para a adjudicação das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. É de informar que, entre os quatro projectos que visam a construção das dezanove mil fracções, o projecto de Seac Pai Van já começou a ser implementado desde os finais de Maio, indo os restantes três projectos, inclusivamente o projecto do Bairro da Ilha Verde, ser iniciados em Junho, em Julho ou em Agosto. Para dizer com outras palavras, todas as obras destinadas à construção das dezanove mil fracções da habitação pública se iniciarão, o mais tarde, em Agosto do ano corrente. Talvez haja deputados que tenham notado que estamos a realizar um concurso público para a adjudicação das obras de construção da segunda fase do Bairro Social de Mong-Há, que, tal

como a reconstrução do Bairro Social de Tamagnini Barbosa, cujo concurso público será aberto em Julho ou em Agosto, não estão incluídas no projecto das dezanove mil fracções da habitação pública. Tal como pode ser verificado por todos, o Governo da RAEM está a envidar todos os esforços, para construir e reconstruir a habitação pública, sendo que o número das fracções a construir, ultrapassa o número de dezanove mil. Estas são as explicações que forneço sobre a construção da habitação pública.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Acho problemática a resposta atribuída pelo Sr. Secretário. Há pouco falou-se da necessidade de corrigir a decisão injusta de retirar os respectivos cidadãos seniores da lista de espera pela distribuição da habitação social, ao passo que agora tenho que reivindicar a justiça, frente à atribuição, à Assembleia Legislativa e pelo Sr. Secretário, da responsabilidade pela demora na preparação da nova Lei da habitação económica. Se o Governo tivesse entregado, em 2009, a mesma proposta de lei ao hemiciclo, como tinha prometido, e a Assembleia Legislativa tivesse demorado dois anos para a discussão e apreciação da mesma proposta de lei, nós, como deputados, assumiríamos toda a responsabilidade pela demora na distribuição das fracções do Edifício da Alameda da Tranquilidade, o que, no entanto, não aconteceu na realidade. No caso de a proposta de lei da habitação económica só ter sido entregue à Assembleia Legislativa em 2011, ou seja, com dois anos de atraso em relação à data prevista, como é que o Sr. Secretário pode atribuir a responsabilidade ao hemiciclo como fez há pouco? Não há nenhuma razão para o Senhor fazer isto, pois não? Há pouco, o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong colocou a seguinte pergunta com clareza: Perante o facto de o Governo não ter concretizado o seu compromisso de a nova Lei da habitação económica estar pronta no ano de 2009, tendo o atraso na elaboração da mencionada Lei causado a demora na distribuição das fracções do Edifício da Alameda da Tranquilidade, o Sr. Secretário, sendo um dos titulares dos principais cargos do Governo, vai ter de assumir a devida responsabilidade política? Peço ao Sr. Secretário para responder, com seriedade, se precisa de assumir a respectiva responsabilidade, assim como, se deve pedir desculpa ao público, pois já não falamos na denúncia do cargo. Temos que esclarecer muito bem que a respectiva proposta de lei só foi entregue à Assembleia Legislativa em 2011, e não em 2009, como foi prometido, isto é, com um atraso de dois anos. Este é o primeiro ponto que tenho que enfatizar.

Em segundo lugar, na resposta que o Sr. Secretário atribuiu há pouco, afirmou-se que os dois terrenos cuja licitação o Chefe do Executivo tinha travado, serviam sobretudo como uma reserva de terrenos destinada mais tarde à construção da habitação pública. Ora, na reunião de 20 de Abril em que o Sr. Secretário e eu estávamos presentes, o Chefe do Executivo disse claramente que os referidos dois terrenos serviam para a construção da habitação pública, não tendo dito que os mesmos terrenos serviam como uma reserva de terrenos. Passados cinquenta dias a contar a partir da data em que a mencionada afirmação foi feita pelo Chefe do Executivo, o Sr. Secretário ainda considera estes dois terrenos como uma reserva de terrenos que mais tarde será utilizada para a construção da habitação pública. Lamento que, enquanto o Chefe do Executivo procura dar

solução às necessidades urgentes dos cidadãos, o Sr. Secretário não siga a mesma política, de modo que os cidadãos esperam, em vão, pela distribuição da habitação pública. Este é o assunto mencionado na segunda pergunta.

O terceiro assunto chamou a atenção de muitos habitantes da RAEM. Em Janeiro de 2008, o Governo da RAEM vendeu em hasta pública dois terrenos sitos no Bairro Fai Chi Kei, os quais não chegaram a ser desenvolvidos pelo respectivo promotor comercial de construção civil até agora, Junho de 2011. Estes terrenos, portanto, encontram-se por desenvolver há três anos e seis meses. Em três anos e oito meses, o povo chinês expulsou os invasores japoneses do território chinês. Hoje em dia, não podemos aceitar que o Governo não tenha conseguido recuperar os mencionados dois terrenos dentro de um espaço de tempo de três anos e seis meses. Ainda por cima, a Administração apenas recebeu 10% do valor da venda em relação a esses terrenos. Só por causa disso, o Governo tem razão suficiente para reaver as mesmas propriedades, ficando com o pagamento de 10% do valor da venda. E mesmo assim, essa quantia não pode recompensar o prejuízo causado pelo desaproveitamento dos dois terrenos durante um espaço de tempo tão prolongado.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria exprimir a minha opinião sobre a requalificação dos edifícios industriais, mencionada há pouco pelo Sr. Secretário. Segundo explicou o Sr. Secretário, a adopção da medida da requalificação dos edifícios industriais, tem por objectivo melhor acompanhar o desenvolvimento da sociedade, aumentar a quantidade de fracções de pequena dimensão que se coloquem à venda no mercado, e equilibrar a oferta de fracções de diferentes tipos de dimensão, estimulando e conduzindo os promotores comerciais de construção civil a modificar a utilidade dos terrenos concedidos para o uso industrial. Não duvido da boa intenção desta medida. Porém, depois da sua implementação, os residentes pensam que se trata de outra medida que contribui para ajudar a subida ainda mais dos preços dos imóveis, devido à carência de restrições colocadas à transformação dos edifícios industriais em edifícios de uso residencial, nomeadamente restrições quanto ao comprador, ao preço, ao lucro obtido pelos promotores comerciais de construção civil, e às condições de revenda. Como todos sabem, a modificação da utilidade dos edifícios industriais para uso residencial, deixa aos promotores comerciais de construção civil obter grandes lucros, uma vez que a quantia dos prémios está gravemente desarticulada com os preços dos imóveis. Sendo assim, a requalificação dos edifícios industriais tornou-se outro tipo de concessão de terrenos a preço muito barato, terrenos esses que são aproveitados para construir prédios vendidos a preços altíssimos. Espero que o Sr. Secretário preste muita atenção a este fenómeno.

Pelo exposto, o sector dos imóveis prevê que a mencionada medida levará a uma grande procura de aquisição de edifícios industriais. O que se regista na realidade é a subida constante da oferta de aquisição destes edifícios, fenómeno esse que tem grande impacto sobre os preços dos imóveis. Segundo cálculos efectuados,

as fracções residenciais são vendidas a preço de três mil e quinhentos dólares de Hong Kong por pé quadrado. Penso que agora os preços já subiram outra vez. Perante esta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário qual é o seu comentário sobre a subida dos preços das fracções residenciais de pequena dimensão, que agora passou a ter a designação de fracções residenciais requintadas, resultante da adopção da medida de requalificação dos edifícios industriais. De facto, actualmente, no mercado vendem-se mais fracções residenciais de pequena dimensão, as quais, no entanto, são vendidas por preços tão altos que os residentes de Macau não têm capacidade financeira para as adquirir. Na resposta fornecida há pouco, o Sr. Secretário disse que iria proceder à revisão e modificação da mesma medida, ouvindo as opiniões das várias camadas da sociedade. Peço ao Sr. Secretário para expor as suas ideias sobre o aparecimento, como resultado da tomada da medida de requalificação dos edifícios industriais, das fracções residenciais requintadas. Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Faço parte da Comissão Permanente responsável pela análise, na especialidade, da proposta de lei da habitação económica. Todos nós percebemos a importância e a urgência do respectivo trabalho, tendo o Sr. Presidente manifestado o desejo de conclusão dos trabalhos relativos à apreciação e aprovação da mesma proposta de lei na presente sessão legislativa. Sem dúvida, vamos envidar todo o esforço para levar a cabo as respectivas tarefas. Peço a colaboração ao Sr. Secretário, pois sem a articulação e cooperação por parte do Governo, deparar-nos-emos com dificuldades mesmo insuperáveis, ainda que sigamos o princípio de “poder-se até sacrificar a vida para o bem da Pátria, nunca recuar por causa das possíveis desgraças”.

O outro assunto ao qual queria prestar atenção tem a ver com a adopção da medida de requalificação dos edifícios industriais. Na sua resposta atribuída há pouco, notei que o Sr. Secretário utilizou os termos de “estimular” e “conduzir”, termos esses que, me parece que não sugerem a colocação de restrições necessárias. Queria saber se as fracções residenciais resultantes da transformação da utilidade dos edifícios industriais, são todas fracções de pequena dimensão. Espero que o Sr. Secretário possa esclarecer este ponto, fornecendo as respectivas informações.

Em terceiro lugar, vou também exprimir a minha opinião referente aos dois terrenos sitos na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei. Tal como apontaram os colegas, passados mais de três anos a contar a partir da sua concessão em 2008, não há razão para o Governo continuar a permitir o não aproveitamento dos mesmos terrenos. Segundo a explicação do Sr. Secretário, a impossibilidade que se regista na realidade, da recuperação dos referidos terrenos, tem a ver com o direito que os promotores comerciais de construção civil têm, de pedir modificações na forma de aproveitamento dos mencionados terrenos. Trata-se, portanto, de questões complexas relativas às técnicas jurídicas. Pensamos que todos estes casos são complicados, o que é natural. Contudo, se o Governo deixar os promotores comerciais de construção civil aproveitar as zonas cinzentas existentes na legislação para acumular terrenos, os residentes de Macau só podem olhar para os prédios de preços altíssimos, lamentando. Sei que nas grandes cidades do Interior da China, tais como em Pequim, os terrenos desaproveitados são recuperados segundo a lei. Tendo em conta o facto de que os mencionados dois terrenos, sitos na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei, se encontram

por aproveitar há mais de três anos, queria perguntar ao Sr. Secretário se o Governo definiu, no respectivo contrato de concessão, penalizações para castigar a situação de não aproveitamento dos mesmos terrenos dentro do prazo estabelecido. Penso que no contrato em causa há que existir estipulações de carácter restritivo, que podem delimitar a acção do adjudicatário. Caso contrário, não sabemos quando é que o problema em destaque pode ficar resolvido, se o respectivo promotor comercial de construção civil continuar a aproveitar as lacunas existente na legislação, para adiar a data do início do aproveitamento dos mesmos terrenos.

Por fim, não posso deixar de manifestar a desilusão para com as políticas habitacionais definidas pelo Governo. Com efeito, são numerosas as políticas habitacionais adoptadas, as quais, porém, contribuem normalmente para elevar os preços dos prédios. A adopção da medida de requalificação dos edifícios industriais é o exemplo mais recente que prova a verdade da minha afirmação. Sr. Secretário, pode elaborar estratégias que garantam a estabilização e o desenvolvimento equilibrado do mercado imobiliário? Obrigado.

Presidente: Tem a palavra a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário, queria pedir esclarecimentos sobre dois assuntos.

Em primeiro lugar, queria prestar atenção aos trabalhos a realizar após a aprovação da proposta de lei da habitação económica. Segundo explicou o Sr. Secretário, cerca de vinte e duas mil fracções da habitação pública serão construídas no futuro próximo. Sendo assim, há necessidade de começar a verificar quais são os residentes figurados nas listas de espera que reúnem as condições necessárias para ter acesso às mencionadas fracções. Para além disso, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que serão adoptadas para resolver o problema da habitação aos residentes que não satisfaçam os requisitos de requisitar a habitação pública. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer informações sobre este aspecto, ou seja, a ordenação global referente à questão da habitação.

A minha segunda pergunta tem a ver com os dois terrenos sitos na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei. De acordo com a explicação do Sr. Secretário, o Governo está a acompanhar o respectivo caso seguindo o procedimento definido. O problema é que o respectivo promotor comercial de construção civil também está a tentar adiar a data do início das obras com aproveitamento conforme o que é permitido pela lei, apresentando pedidos de modificação do projecto inicial. Conhecemos muito bem a história dos referidos dois terrenos, os quais, apesar de terem sido adquiridos numa hasta pública, não são para ser aproveitados para a construção de prédios, o que não é a intenção do respectivo promotor comercial de construção civil. De qualquer maneira, temos que resolver o problema com que no deparamos. Presto uma atenção especial à seguinte frase dita pelo Sr. Secretário há pouco: “na qual foram apresentadas condições diferentes daquelas mencionadas no projecto submetido ao concurso público”. Queria saber se é possível fazer este tipo de pedido. Se normalmente o Governo não aceitar a alteração sugerida, e se o adjudicatário continuar a apresentar pedidos segundo o procedimento definido, o assunto fica parado e os terrenos nunca serão aproveitados. Nisto, partilho o mesmo ponto de vista com o Sr. Deputado Chan Wai Chi, insistindo que temos que acabar com a brincadeira. Peço ao Sr. Secretário para explicar bem, aqui, afinal como é o procedimento legal definido, o que é que a Administração está a fazer para fazer frente à situação, assim como, quais são as

medidas que o Governo pode tomar para obrigar o aproveitamento dos referidos terrenos.

Obrigada.

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

José Pereira Coutinho: Obrigada, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Secretário:

Srs. Membros do Governo:

Queria prestar atenção ao assunto mencionado na terceira pergunta, que é precisamente o não aproveitamento dos dois terrenos sitos no Bairro de Fai Chi Kei. Com vista a garantir a transparência do assunto em destaque, assim como a respeitar o direito à informação dos cidadãos, queria pedir ao Sr. Secretário para explicar quais são os problemas com que o Governo se depara neste assunto. Há pouco, a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang disse que os dois terrenos não eram para ser utilizados para construir prédios. Queria saber se os mesmos se destinam à construção de uma piscina pública. Acho ridícula a demora de três anos e seis meses para a solução do mesmo problema. Afinal o Governo já perdeu o seu poder público, e as entidades privadas podem fazer tudo como quiserem? Neste momento achamos toda a história ridícula. Contudo, mais tarde sentir-nos-emos envergonhados com a existência destes fenómenos no Território de Macau. O Sr. Secretário pode explicar aqui as dificuldades e os problemas existentes a nível jurídico? Se não puder explicar agora, peço-lhe para mandar depois as informações à Assembleia Legislativa para termos conhecimento daquilo que está a acontecer. Repeti muitas vezes que é muito importante o rigor na elaboração dos contratos de concessão. Caso contrário, vai haver muitas disputas e muitos conflitos acerca de múltiplos assuntos. O Sr. Secretário pode explicar, tendo em conta o direito à informação dos cidadãos, os problemas com que o Governo se depara em termos jurídicos, e que impedem a tomada de acção em defesa dos interesses públicos? Sr. Secretário, se agora não tiver a possibilidade de responder a esta pergunta, espero que mais tarde nos possa mandar as respectivas informações, de modo que fiquemos informados.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigada, Sr. Presidente.

O Sr. Deputado Au Kam San pensava que queríamos atribuir, à Assembleia Legislativa, a responsabilidade pela demora na preparação da nova Lei da habitação económica e reagiu contra. Sublinho que quando mencionei os trabalhos realizados pela Assembleia Legislativa para o aperfeiçoamento da mesma proposta de lei, não tive a intenção de atribuir-lhe a responsabilidade pela demora. O que queria fazer era elogiar os esforços prestados pelos Srs. Deputados, especialmente pelos membros da respectiva Comissão Permanente, os quais se reuniram duas vezes por semana com os nossos funcionários para trocar opiniões sobre a proposta de lei em causa, fazendo horas extraordinárias. O facto é que todos envidam grandes esforços, procurando melhor a eficiência do trabalho, de modo a concluir, o mais cedo possível, os respectivos trabalhos de legislar. Reitero que não reconhecemos que tínhamos a

intenção de atribuir a respectiva responsabilidade à Assembleia Legislativa.

No que diz respeito à questão da responsabilização, espero que os Srs. Deputados percebam que temos envidado grandes esforços para levar a cabo os respectivos trabalhos. É possível que se tenha registado demora na realização de determinados trabalhos. No entanto, dum modo geral os trabalhos de construção da habitação pública estão a evoluir a um ritmo bastante rápido. Para poder construir mais habitação pública, o Governo tem mobilizado grande quantidade de recursos humanos, recursos do solo e recursos financeiros, tal como referi há pouco. Podemos admitir que, neste momento, estamos a atribuir a maior prioridade aos trabalhos de construção da habitação pública. Os trabalhos de carácter preparativo são normalmente menos visíveis. Porém, observando a evolução rápida das respectivas obras em Seac Pai Van (as obras em Seac Pai Van iniciaram-se nos finais de Maio do ano corrente, ao passo que ainda estavam em curso, no ano passado, as obras de remoção, utilizando pólvora, das pedras das colinas próximas), os Senhores perceberão quão grande é a determinação do Governo, assim como quantos recursos foram mobilizados, para impulsionar a construção da habitação pública.

Julgo que já respondi, há pouco, às perguntas sobre os dois terrenos sitos no Bairro de Fai Chi Kei. Tal como expliquei, o tratamento deste caso implica técnicas jurídicas. Prometo que vamos proceder, seguindo rigorosamente as normas definidas no respectivo caderno de encargos, pese embora o facto de, segundo a lei, o adjudicatário ter o direito de apresentar pedidos para a alteração das condições. Claro que não permitiremos uma demora sem fim no respeito pelo prazo de aproveitamento dos terrenos concedidos. Antes pelo contrário, vamos concluir, em breve, os trabalhos referentes ao tratamento do mencionado caso, tal como prometi na resposta atribuída a uma interpelação escrita. Prometi também que vamos publicar os respectivos resultados para conhecimento do público. Limitado pelo espaço e tempo, não parece viável explicar aqui todas as técnicas jurídicas implicadas. O que posso revelar aqui com clareza é a atitude do Governo no respeitante ao assunto em destaque.

No que concerne ao projecto de requalificação dos edifícios industriais, gostaria de apontar para a diferença existente entre o caso de edifícios industriais devolutos há bastante tempo, e o caso de terrenos desaproveitados. Como os edifícios industriais em si são a prova do aproveitamento dos terrenos, não temos o poder de recuperar o respectivo terreno, muito menos podemos ficar com a posse dos edifícios industriais construídos. Com vista a aproveitar bem os recursos do solo da RAEM, encorajamos os respectivos promotores comerciais de construção civil a aproveitar estes edifícios, transformando-os em edifícios habitacionais, de modo a melhor aproveitar os recursos do solo da RAEM. É neste sentido que tomámos a medida de requalificação dos edifícios industriais, permitindo a demolição total dos edifícios industriais para dar lugar à construção de edifícios habitacionais que devem no mínimo proporcionar 70% de fracções habitacionais do total de fracções habitacionais do empreendimento, com um ABU (Área Bruta de Utilização) até 60 m². A tomada desta medida vem a satisfazer o objectivo de promoção diversificada de fracções habitacionais, permitindo aos cidadãos que pretendam adquirir casa escolher entre fracções habitacionais de pequena dimensão, fracções habitacionais de grande dimensão, fracções da habitação económica e fracções da habitação social, as quais fazem parte do sistema habitacional da RAEM. Na sociedade de Macau, são diversificadas as necessidades

dos residentes em termos habitacionais, pois as receitas também variam de pessoa em pessoa. Julgo que há sempre cidadãos que queiram adquirir fracções habitacionais de pequena dimensão, desde que sejam aceitáveis o seu preço e a sua localização. Não podemos negar a existência no mercado, da procura destes tipos de fracções habitacionais. Sendo assim, podemos afirmar que é adequada a medida adoptada de requalificação dos edifícios industriais, que promove o melhor aproveitamento dos terrenos de Macau, para além de satisfazer a necessidade das fracções habitacionais de pequena dimensão pelos cidadãos da RAEM.

Não reconhecemos que os terrenos sejam concedidos por preço muito barato. É de saber que vamos introduzir, em breve, modificações no respectivo sistema, fazendo subir o valor dos prémios, por forma a reflectir o valor verdadeiro dos terrenos, acompanhando o desenvolvimento económico da sociedade, designadamente o desenvolvimento do mercado imobiliário.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Muito bem. O Sr. Secretário quer fornecer mais informações? Não? Vamos entrar na próxima interpelação oral. Tem a palavra o Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

José Pereira Coutinho: Obrigado Sr. Presidente.

Uma instituição de investigação local realizou, recentemente, uma pesquisa junto dos jovens de Macau, tendo chegado à conclusão que os mesmos, para além de uma maturidade precoce, têm a tendência e o grande desejo de viver de forma independente, adquirindo casa própria.

A pesquisa foi realizada na semana passada, junto de 454 residentes de entre os quais cerca de 54% dos jovens inquiridos, entre os 18 e os 24 anos, planeiam adquirir casa própria. Contudo, sentem-se frustrados, pois devido à selvática especulação imobiliária e à subida vertiginosa dos preços da habitação, não conseguem realizar o seu desejo. Por outro lado, cerca de 35% dos adultos planeia adquirir o seu apartamento.

Assim, interpelo o Governo sobre o seguinte:

Actualmente, a classe média e a classe média baixa, incluindo a maioria dos trabalhadores da Administração Pública, luta com enormes dificuldades para arrendar ou adquirir uma moradia para habitar, devido à especulação imobiliária e ao elevado preço das habitações. Por outro lado, os seus salários não conseguem acompanhar a subida vertiginosa dos preços da habitação, devido à falta quer de legislação sindical quer de negociação colectiva. Para agravar ainda mais o seu sofrimento, os trabalhadores que se atrevam a reclamar dos seus direitos correm o risco de ser despedidos sem justa causa e de ser substituídos por trabalhadores não residentes. Perante este triste cenário, e para além do facto de o actual regime de atribuição de habitação social e venda de habitação económica estar caduco, vai o Governo construir mais habitações públicas, colocando-as em seguida para arrendamento, ao dispor de todos os residentes de Macau que pretendam viver de forma digna e condigna?

Segundo: Considerando que o Governo tem, neste momento, cerca de uma centena de terrenos baldios, vai disponibilizá-los para a construção de habitação a preços controlados, com o objectivo de as colocar no mercado de arrendamento? Quando é que o Governo vai

rever a actual lei de arrendamento, por forma a evitar que os inquilinos, que chegam a mudar de casa três vezes por ano, se transformem em verdadeiros nómadas?

Terceira pergunta: À semelhança do que se verifica com a concessão de subsídios para transportes, energia e para habitação social, vai o Governo instituir, em tempo útil, um subsídio de compensação pecuniária para o arrendamento de habitação, com o objectivo de aliviar o sofrimento de todos os residentes que tenham de pagar rendas mensais escandalosas?

Muito obrigado.

Presidente: Faça o favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa:

Exmos. Srs. Deputados:

Relativamente à interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, cumpre-me responder o seguinte:

Considerando que a política habitacional da Administração da RAEM teve desde sempre por objectivo fundamental o prosseguimento do princípio de “habitação para todos, bem-estar para todos”, veio a Administração bem firmar a ideologia fulcral delineada na LAG traduzida no princípio de “bem servir os cidadãos” e na devida racionalização dos recursos públicos, tendo assim procurado gradualmente através da construção de habitação pública responder às necessidades dos cidadãos em termos de habitação. Actualmente, a par da Administração acelerar a construção de 19.000 fogos de habitação pública e reservar nos novos bairros urbanos terrenos para a construção de habitações públicas, foi também ultimamente decido suspender a realização do concurso público por proposta em carta fechada para a concessão de dois terrenos e depois a sua reserva para a construção de habitação pública, no sentido de fazer face às futuras necessidades sociais. E ainda nesta óptica, veio o grupo de estudo interdepartamental criado no seio do Governo dar início à realização aos trabalhos de formulação de Estratégias de Desenvolvimento das Habitações Públicas (2010-2020), que servirão por sua vez como base para definição da política de habitação pública a longo prazo, cujo articulado se procurará concluir ainda no corrente ano.

Relativamente à questão dos terrenos não aproveitados, veio a DSSOPT analisar 113 casos em que se verificou a não conclusão do aproveitamento do terreno dentro do prazo estipulado, e dentre estes foi inicialmente averiguado que 48 casos se devem a razões imputáveis a concessionária. Actualmente a DSSOPT já concluiu a realização da análise a 12 destes casos, e dentre estes foi declarado por meio de Despacho do Chefe do Executivo a caducidade da concessão de 5 terrenos e que em breve será dado início ao tratamento dos procedimentos relativos a audiência pública. Relativamente aos demais casos, será ainda necessário a realização de uma análise mais detalhada, mas iremos procurar concluir no corrente ano a fase de análise. No que refere à questão da reversão dos terrenos não aproveitados, a Administração da RAEM irá segundo as circunstâncias concretas do desenvolvimento social e em harmonia com as necessidades do futuro planeamento urbanístico, realizar um estudo mais profundo sobre esta matéria, em prol de um

melhor aproveitamento destes terrenos, de modo a maximizar assim a sua rentabilidade.

E relativamente à questão da construção de habitações a preços controlados, virá a Administração da RAEM prosseguir a auscultação das opiniões dos diversos estratos sociais e realizar um estudo mais aprofundado sobre o assunto, contudo será antes necessário ter em conta um conjunto de questões, nomeadamente clarificar em termos funcionais e de desempenho o papel das habitações a preços controlados, como conseguir equilibrar os pratos da balança, como deve ser implementada esta política no livre mercado imobiliário, qual é a sua população-alvo, o seu preço e os requisitos exigidos para os seus requerentes. De facto, em matéria de natureza, as habitações a preço controlado são praticamente idênticas ao actual modelo de habitação económica, por isso actualmente as habitações económicas são construídas e distribuídas por iniciativa própria da Administração, sendo ainda definido para estas as respectivas condicionantes, no sentido de auxiliar os cidadãos que tenha alguma capacidade económica, mas que não consigam adquirir habitação no mercado imobiliário particular, possam resolver o seu problema de habitação.

E face à inflação e as concretas circunstâncias socioeconómicas ultimamente verificadas, veio a Administração da RAEM adoptar um conjunto de medidas destinadas a atenuar a pressão dos cidadãos, incluindo a implementação de vários tipos de benefícios fiscais e bonificações. Sendo que, no intuito de atenuar o encargo com a renda dos agregados familiares na fila de espera de habitação social foi também implementado um conjunto de medidas provisórias de bonificação. E no ano transacto foram introduzidos ajustamentos no sentido de tornar menos restrito o limite máximo de rendimento familiar, por forma a permitir assim um maior alargamento do universo de beneficiados, chegando-se assim até os novos agregados familiares registados na fila de espera de habitação social. E ainda não obstante a este facto, o valor da bonificação teve também um aumento significativo, que se traduz num aumento mensal de 750 patacas para 1.050 patacas para os agregados familiares compostos entre 1 a 2 membros e de 1.100 patacas para 1.600 patacas para os agregados familiares compostos por 3 ou mais membros. E de Março do corrente ano para cá, foram beneficiados num total de 6.600 agregados familiares qualificados. Além disso, para as famílias mais carenciadas que estão a receber apoio económico e que necessitam arrendar habitação no mercado imobiliário particular, mas que não reúnem os requisitos para solicitar o Plano Provisório de Atribuição de Abono de Residência, continuar-se-á a ser lhes atribuído o Subsídio de Arrendamento. Além disso no corrente ano foi também isento aos arrendatários das habitações sociais o pagamento de 6 meses de renda. Obrigado Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Deputado José Pereira Coutinho, por favor.

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Secretário:

Apresento a presente interpelação oral com o objectivo de chamar a atenção para as dificuldades sentidas pela maioria da população de Macau, incluindo a classe sanduíche, de adquirir habitação onde mora. Para dizer com franqueza, não acho que as fracções da habitação económica, tão pequenas que são adequadas só para a criação de pombos, sejam boa solução para os cidadãos que necessitem de uma casa. Não estamos a ver, no entanto, nenhuma política habitacionais a médio e a longo prazo, que possam resolver

os problemas existentes, combatendo as acções de especulação. Ouvi o Sr. Secretário falar na realização de estudos aprofundados. Queria perguntar se se vai criar um grupo específico responsável pelos respectivos trabalhos, ou se trata apenas de uma palavra de ordem sem conteúdo. Perante a situação de os residentes não conseguirem alugar fracções com condições minimamente aceitáveis, quais são as ideias do Sr. Secretário? Como é que o Sr. Secretário os pode ajudar? A verdade é que há uma desarticulação entre os ordenados e os preços dos imóveis ou as rendas dos mesmos. Como consequência disso, muitos residentes locais escolheram viver em Zhuhai. Até os funcionários públicos estão a requisitar habitação económica ou habitação social, situação essa que não se via antes da transferência da soberania de Macau. Pelo exposto, queria perguntar ao Sr. Secretário, se o Governo vai promover a construção de habitação a preços controlados, para além de desenvolver a habitação económica e a habitação social, de modo que os cidadãos de Macau possam alugar casas por preços razoáveis? Este é o ponto mais importante cujas informações gostaria de pedir ao Sr. Secretário. O Sr. Secretário pode expor as suas ideias sobre este aspecto?

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigado, Sr. Presidente.

Em resposta à pergunta do Sr. Deputado José Pereira Coutinho, afirmo que a recorrência à habitação privada em regime de arrendamento é uma das possibilidades que visam a resolução do problema da habitação. É de saber que o sistema habitacional da RAEM é composto pela habitação social, habitação económica e habitação privada, satisfazendo as necessidades dos residentes com receitas diferentes. Se um indivíduo escolher alugar uma casa, talvez ele tenha recursos financeiros limitados. Assim, ele pode considerar a possibilidade de requisitar habitação social, que é um meio utilizado pelo Governo da RAEM para resolver o problema habitacional às camadas mais desfavorecidas da sociedade, sendo a habitação social, portanto, um meio que contribui para garantir a segurança social. Tal como já referimos, antes de terem acesso às fracções da habitação social, os residentes figurados na respectiva lista de espera, recebem um subsídio mensal fornecido pelo Governo para aliviar as pressões exercidas pela renda da casa.

Estamos a construir mais edifícios de habitação económica, tendo em consideração o aumento da mesma procura. Se os referidos indivíduos tiverem suficiente capacidade financeira, eles podem pensar em requisitar uma fracção da habitação económica.

No respeitante aos preços da habitação privada, o Governo está a elaborar estratégias para regulamentar o funcionamento do mercado da habitação privada, tendo em conta as realidades da RAEM. É de saber que entrarão oficialmente em vigor a partir de 15 de Junho, as directivas destinadas a regulamentar a compra e venda de fracções autónomas de edifícios em construção. O Governo vai continuar a envidar esforços, tomando mais medidas necessárias, por forma a garantir os direitos e interesses legítimos das duas partes.

Estas são as explicações que queria dar, relativas aos trabalhos que realizamos para a manutenção da estabilidade do sistema habitacional da RAEM.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Concordo perfeitamente com a opinião do Sr. Secretário, de que o Governo deve definir políticas habitacionais que visem a promoção do fornecimento de diferentes tipos de habitações às diversas camadas da sociedade de Macau. Com efeito, tal como afirmou o Sr. Secretário há pouco, o sistema habitacional do Território é composto pela habitação social, habitação económica e habitação privada. Sendo assim, por que é que falo constantemente na necessidade da habitação a preços controlados? A razão para isto é simples: devido ao limite superior colocado para a requisição da habitação económica, muitos cidadãos são excluídos da lista de espera da habitação económica. No entanto, estes cidadãos, cujo rendimento mensal ultrapassa o limite máximo fixado no respectivo diploma complementar (vinte e sete, vinte e oito ou trinta mil patacas), não têm capacidade financeira para adquirir habitação privada, cujos preços são uma loucura, situação essa que acho ter o Governo conhecimento. Senão, não foram adoptadas as chamadas “Dez estratégias do Sr. Secretário Lau”, assim como as posteriores medidas para combater as acções de especulação dos imóveis, nomeadamente a medida de “imposto de selo especial”.

Perante a loucura dos preços dos imóveis, queria trocar opiniões com o Sr. Secretário sobre a satisfação das necessidades da habitação das diversas camadas da sociedade de Macau. Peço ao Sr. Secretário para não esquecer as necessidades da classe média, que contribui muito para o desenvolvimento da sociedade da RAEM. Tendo dificuldade em adquirir habitação privada, os membros da classe mencionada também não reúnem condições para a requisição da habitação económica, pois o seu rendimento mensal ultrapassa o limite máximo fixado no respectivo diploma legal. Queria perguntar ao Sr. Secretário como é que o Governo da RAEM vai resolver o problema da habitação deste grupo de pessoas. O Sr. Secretário disse muito bem há pouco, ao afirmar que o Governo tem a responsabilidade de proporcionar diferentes habitações aos cidadãos com diferentes capacidades financeiras. Queria saber, então, que tipo de habitações a que a referida classe média pode ter acesso. Claro que elevar o limite máximo do rendimento mensal para a requisição da habitação económica é uma das estratégias que podem ser adoptadas. No entanto, é limitado o efeito que se pode produzir para a estabilização do mercado imobiliário privado, o aumento da oferta da habitação económica e da habitação a preços controlados. Sendo assim, acho também muito importante o combate às acções de especulação dos imóveis. Espero que o Sr. Secretário possa elaborar estratégias verdadeiramente eficazes, recuperando o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário do Território, e baixando os preços da habitação privada.

Obrigado.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Felizmente tenho a oportunidade de voltar a pedir o esclarecimento ao Sr. Secretário, que há pouco não chegou a responder à minha pergunta sobre os dois terrenos cuja licitação o Chefe do Executivo tinha travado. No plenário da Assembleia Legislativa de 20 de Abril, o Chefe do Executivo disse claramente que os referidos dois terrenos serviam para a construção da habitação pública, não tendo dito que os mesmos terrenos serviam como uma reserva de terrenos. Naquele dia, o Chefe do Executivo aproximou-se de mim de propósito e disse para eu ficar descansado, porque os mencionados dois terrenos servirão para a construção da habitação pública. Queria saber quem disse mentiras, o Chefe do Executivo ou o Sr. Secretário? Espero que o Sr. Secretário possa responder, aqui, a esta pergunta com clareza. Talvez o Sr. Secretário ache que as palavras do Chefe do Executivo não são para respeitar. Peço uma resposta clara sobre este assunto.

Em segundo lugar, queria continuar a concentrar a minha atenção no problema de um grupo de cidadãos seniores terem sido retirados da lista de espera pela distribuição da habitação social. Há pouco, o Sr. Secretário disse muito bem ao apontar para a existência, na RAEM, da habitação social, habitação económica e habitação privada. A sua afirmação está correctíssima, tal como está correcta a frase de “A minha mãe é uma mulher”. O problema reside no seguinte ponto: Como é que os residentes de Macau podem ter acesso a estes três tipos de habitações? Volto a chamar a atenção para o caso mencionado pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, de que alguns cidadãos seniores que aguardam a distribuição da habitação social há muitos anos, foram retirados da respectiva lista de espera, porque o seu rendimento mensal atinge seis mil e quatrocentas patacas (como consequência da recepção do subsídio complementar aos rendimentos de trabalho e da pensão de velhice), ultrapassando o limite superior permitido. O Sr. Secretário não chegou a fazer nenhum comentário sobre este assunto. É de saber que, com uma reforma muito pequena, estes idosos só podem alugar uma cama pelo preço de mil patacas, uma vez que para alugar um quarto, é preciso mil e quinhentas ou duas mil patacas, e se se quiser alugar um apartamento, paga-se três mil e oitocentas ou quatro mil patacas. Os próprios idosos também querem trabalhar menos e descansar mais, porém, para ganhar a vida, nomeadamente para pagar a renda da casa, que é cara – como consequência de terem esperado em vão durante muitos anos pela distribuição da habitação social -, eles continuam a lutar no mercado de trabalho, mesmo com sessenta e tal ou setenta e tal anos. Foi com a adopção da medida de atribuição do subsídio complementar aos rendimentos de trabalho até perfazer quatro mil e quatrocentas patacas, que estes idosos foram excluídos da lista de espera pela habitação social na qual estão registados há muitos anos. Queria perguntar como é que os Senhores podem tomar uma decisão tão desumana. Talvez na ideia das autoridades, os cidadãos idosos possam viver muito bem com o rendimento mensal de seis mil e quatrocentas patacas, não sendo necessário, por isso, distribuir-lhes a habitação social. É isto que os Senhores pensam? A meu ver, nem no tempo da Administração Portuguesa, eram tomadas decisões tão duras e sem coração. O mencionado caso demonstrou que o Governo da RAEM tem a intenção de distribuir o menos possível a habitação social. Com vista a atingir este objectivo, actuaram com grande eficiência e pouca flexibilidade na análise do respectivo caso. Que eu saiba, não é pequeno, o número dos residentes idosos implicados. Espero que a Administração encontre uma forma adequada para tratar deste assunto. Pode ser que os respectivos cidadãos seniores deixem o emprego, e o Governo continue a distribuir-lhes a habitação social? É de apontar que, como

consequência de serem retirados das respectivas listas, os mesmos cidadãos perderam também o subsídio para as rendas. Não sei se as autoridades sabem que os idosos têm sempre muita dificuldade em alugar uma casa, uma vez que os proprietários normalmente não gostam de alugar o apartamento à terceira idade. As autoridades já consideraram todos estes factores antes de tomarem a respectiva decisão?

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Fong Chi Keong.

Fong Chi Keong: Obrigado, Sr. Presidente.

Na reunião de hoje, muitos colegas censuraram os trabalhos realizados na área de Transportes e Obras Públicas, tendo falado muito das dificuldades que os residentes de Macau têm em arranjar habitação. Na minha opinião, porém, não acho que as condições habitacionais da RAEM sejam tão más como afirmaram os colegas. Nunca ouvi dizer que em Macau há quem não tenha lugar onde residir. Penso que muitos colegas da Assembleia Legislativa têm que assumir a responsabilidade pelo pânico que a população tem pela questão habitacional, por terem falado demais dos preços altos dos imóveis. É um facto que em Macau ninguém dorme na rua. Há realmente apartamentos muito caros. Porém, temos que saber distinguir habitações de categorias diferentes, diferença essa que, existe em todas as mercadorias. Tomando como exemplo as malas, um LV custa cento e tal mil patacas, enquanto uma mala normal se vende por cento e tal patacas na Rua da Palha. As camisas são a mesma coisa. Não podemos mostrar aos cidadãos os prédios mais luxuosos e levá-los a perguntar, por que é que não podemos gozar de coisas tão boas como gozam os outros. Acho que não devemos exercer, com esta atitude problemática, as nossas funções como deputados.

Dentre vários secretários, acho que o Sr. Secretário é o mais consciencioso e sério, para além de trabalhar sempre muito. A adopção das diversas políticas habitacionais e a definição do objectivo de construir dezanove mil fracções da habitação pública (Há pouco falou do aumento deste número para quase vinte e duas mil fracções), são trabalhos verificáveis de grande importância. Não percebo por que é que o Governo tem que satisfazer sempre a vontade de alguns cidadãos. Não me digam que serão construídas quarenta mil fracções da habitação pública, se os mesmos apresentarem o mesmo pedido. Não houve alterações quanto à política populacional da RAEM, mantendo-se igual o número da população do Território, que é de quinhentas mil pessoas. Segundo os dados estatísticos, 85% dos residentes de Macau adquiriram a sua própria habitação. Penso que as políticas habitacionais têm que ser definidas com base nos dados concretos. O Governo tem que ser firme perante as exigências irrazoáveis, não podendo ceder sempre, nem devendo satisfazer todos os pedidos.

O Sr. Secretário deve pedir dados concretos aos respectivos deputados. Afinal quais são as pessoas que não têm habitação para satisfazer o fim residencial? Não quer dizer nada, a aquisição dos apartamentos no Interior da China, o que já se tornou uma moda para os residentes da RAEM. Dois terços dos deputados têm casa na China Continental. Os Senhores sabem disso? Todos os domingos tomo a refeição no Interior da China. Não quero continuar. Antes de finalizar a minha intervenção, volto a chamar a atenção ao Governo para não ligar muito às opiniões de algumas pessoas.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Ung Choi Kun.

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

O Sr. Deputado Fong Chi Keong disse muito bem ao afirmar que muitos colegas censuraram os trabalhos realizados na área de Transportes e Obras Públicas. Sr. Secretário, nos últimos anos, muitos deputados têm estado insatisfeitos com os trabalhos da sua área, sobretudo com os trabalhos na vertente habitacional. Na última reunião, muitos colegas questionaram se era possível construir dezanove mil fracções da habitação pública com o tempo de setecentos e tal dias. Nessa altura, falei em defesa do Sr. Secretário, insistindo na possibilidade da conclusão da mesma tarefa em dezoito meses. Fiquei contente ao verificar a abertura, há dois dias, do concurso público para a adjudicação das restantes obras de construção da habitação pública do Lote CN. Sendo assim, temos a esperança de que as dezanove mil fracções fiquem construídas ainda em 2012. Os empreiteiros prometem normalmente tudo quando querem obter a adjudicação das obras. Espero que o Sr. Secretário possa prestar muita atenção ao assunto, de modo que a mesma tarefa possa ser levada a cabo dentro do prazo estabelecido, e que a população fique satisfeita. Não se esqueçam que a questão da habitação é a mais importante em todas as acções governamentais. Os deputados e as autoridades estão aqui a trocar opiniões, com vista a encontrar soluções para aliviar as pressões sentidas pelos cidadãos na questão da habitação. A construção e distribuição da habitação pública é a questão nuclear em que se focaliza a atenção da população, portanto, é natural que muitos deputados tenham exprimido a sua opinião sobre este assunto.

Para mim, é fundamental a quantia do rendimento mensal, fixada para os limites superior e inferior colocados para a requisição da habitação pública. Peço, por isso, ao Sr. Secretário, que tenha muito cuidado ao exercer o poder executivo como poder de predominância perante os outros dois poderes, com respeito ao princípio de “ter por base o povo”.

Para além disso, o regime de revenda é outro aspecto a que devemos prestar muita atenção. No mesmo regime...

Presidente: Não convém discutir, na presente reunião destinada ao tratamento das interpelações orais, assuntos que têm a ver com o conteúdo de uma proposta de lei que está a ser analisada na respectiva Comissão Permanente.

Ung Choi Kun: Está bem. Porém, não pretendo pedir a respectiva resposta às autoridades... Peço apenas a prestação da atenção pelo Sr. Secretário para a quantia dos limites superior e inferior. Na última reunião chamei a atenção ao Sr. Secretário para a necessidade de dezoito meses para a construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Na reunião de hoje, peço ao Sr. Secretário para ter cuidado na fixação das respectivas quantias. Espero que o Sr. Secretário possa tomar decisões que beneficiem os cidadãos. Obrigado.

Presidente: Bom, Sr. Secretário, faça o favor de responder às perguntas.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:

Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado pelas perguntas dos Srs. Deputados.

O Sr. Deputado Ho Ion Sang manifestou a preocupação de que um grupo de pessoas seja esquecido pelo Governo na elaboração das políticas habitacionais, e que como consequência deste esquecimento, estas pessoas não reúnem condições para requisitar a habitação pública, por um lado e por outro, não têm capacidade económica para adquirir a habitação privada. Sendo assim, o nosso sistema habitacional composto pela habitação social, pela habitação económica e pela habitação privada, não lhes pode satisfazer as necessidades de habitação. Penso que o Sr. Deputado Ho Ion Sang pode ficar descansado, uma vez que ao fixarmos os limites superior e inferior do rendimento mensal como condição que é preciso satisfazer na requisição da habitação pública, realizámos investigações sobre os preços dos imóveis no mercado privado, de modo que os indivíduos que não satisfaçam os requisitos de requisitar habitação pública, têm sempre capacidade financeira para adquirir a habitação privada. A respectiva conta foi feita pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, podendo ser revelada ao público no futuro. Claro que no mercado privado, há habitações de categorias diferentes. Portanto, quando falamos da habitação privada, pode ser que não estejamos a referir os prédios luxuosos que se vendem pelo preço de quatro mil, cinco mil, seis mil ou sete mil dólares de Hong Kong por pé quadrado. Para dizer com franqueza, os quatrocentos mil habitantes de Macau têm capacidades financeiras diferentes. Portanto, não podemos contemplar situações individuais. De qualquer maneira, garantimos que os indivíduos que não reúnam condições para requisitar habitação pública, têm sempre capacidade para comprar casa no mercado privado. Reitero que o estabelecimento do limite superior do rendimento mensal, está articulado com os preços da habitação privada. Está bem? Pelo exposto, dum modo geral, não aparecerá a cena descrita pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang, de que haverá pessoas que não reúnem condições para requisitar a habitação pública e não têm capacidade económica para adquirir a habitação privada. Como é evidente, no cálculo, não consideraremos casos especiais em que o residente tem exigências próprias para com a casa a adquirir.

Ainda em relação à fixação do limite superior, cujo método de calcular acabei de apresentar, o Chefe do Executivo deu a instrução de elevar o respectivo limite superior na medida em que for possível. Tendo a garantia do Chefe do Executivo, os Srs. Deputados podem ficar descansados. Penso que nas reuniões realizadas no âmbito da Comissão Permanente, ainda podemos trocar opiniões sobre a quantia do limite superior.

Logo vou pedir ao Sr. Presidente Tam para responder às perguntas relativas ao caso de os cidadãos seniores terem sido retirados da lista de espera, para distribuição da habitação social.

De facto, não atribuí resposta à pergunta sobre os dois terrenos cuja licitação o Chefe do Executivo tinha travado, isto porque está em curso o planeamento sobre o seu aproveitamento para a construção da habitação pública. Devido ao facto de o mencionado planeamento não estar terminado, e portanto, não temos nem calendário nem plano concreto para a realização das respectivas obras, não cheguei a fornecer a respectiva informação, explicitando que os terrenos em causa vão deixar de ser apenas reservas, mas sim vão ser aproveitados no futuro próximo para a construção da habitação pública. Este é já um facto que não se pode mudar. É de reparar que, quando disse que os mesmos terrenos serviam como uma reserva de terrenos para a construção da habitação pública,

enfatizei sobretudo a sua utilidade no futuro, e não na palavra “reserva”, que sugere um período bastante longo no qual os terrenos não são aproveitados.

Estas são as explicações que pretendo dar. Passarei a palavra ao Sr. Presidente Tam.

Presidente: Sr. Presidente Tam, por favor.

Presidente do Instituto de Habitação, Tam Kuong Man: Obrigado, Sr. Secretário. Obrigado, Sr. Presidente.

Forneço as seguintes informações que têm a ver com o caso mencionado, de os cidadãos seniores terem sido retirados da lista de espera pela distribuição da habitação social: No primeiro trimestre de 2011, o número dos agregados familiares que figuram na lista de espera da habitação social totaliza 9.430 agregados, entre os quais, 3.752 são agregados compostos por um único membro, 2.040 são agregados com membro(s) com idade de sessenta e cinco anos ou superior, 1.037 são agregados compostos por um único membro, cuja idade é de sessenta e cinco anos ou superior. No cálculo do rendimento mensal, conta-se a pensão de velhice, não sendo considerados o subsídio para idosos, o subsídio do Plano de comparticipação pecuniária, e o cupão de saúde. Tendo em consideração o ajustamento feito à quantia da pensão de velhice, o Instituto de Habitação está a ponderar com cuidado a necessidade de alteração dos limites superior e inferior colocados ao rendimento mensal, para a requisição da habitação social. Estas são as informações que queria fornecer.

Presidente: Bom, terminamos aqui esta interpelação oral. Ainda restam quarenta e cinco minutos. A próxima interpelação oral também tem a ver com a área de Transportes e Obras Públicas. Tem a palavra o Sr. Deputado Ung Choi Kun.

Ung Choi Kun: Obrigado Sr. Presidente.

Sr. Secretário Lau:

Caros colegas:

Esta interpelação é apresentada em meu nome e em nome do Sr. Deputado Chan Meng Kam.

“Ter por base a população” é um princípio nuclear da “administração segundo a lei” do Governo da RAEM. E enquanto “apreciávamos” esse princípio das LAG, reparámos que o maior problema com que a população se depara é a habitação, e uma vez resolvido esse problema, todos os outros serão relativamente mais fáceis de resolver. Assim sendo, entendemos que o Governo deve acelerar o ritmo de construção da habitação pública (estou muito contente por ouvir que em 2012 vai ser concluída a construção das fracções prometidas), deve aproveitar ao máximo os recursos, e sob o pressuposto da proibição da compra e venda das habitações económicas no mercado privado, deve fixar o preço dessas fracções e vendê-las aos cidadãos no valor de 200 mil patacas, ou um pouco mais, para satisfazer a exigência de habitação para os cidadãos.

Já apresentámos várias vezes estas sugestões em diversas ocasiões. A Proposta de Lei intitulada “Regime de Construção e Venda de Habitação Económica” está neste momento a ser apreciada em sede de Comissão, portanto, não pretendemos aqui discuti-la em pormenor. Só que, desde que o Governo avançou com a

Comparticipação Pecuniária em 2008, uma medida com a qual gasta, anualmente, entre milhares de milhões a dezenas de milhares de milhões de Patacas, com vista a aliviar as dificuldades dos residentes, que o feedback da população tem sido muito negativo, pois o problema mais importante é a habitação, que tem causado grande desconforto social. Quanto à política de habitação pública, assumindo uma perspectiva macro e tendo ainda em conta os princípios “ter por base a população” e a “continuidade da melhoria da qualidade de vida da população”, este último assumido pelo Governo no Relatório das LAG para o corrente ano, gostaríamos de interpelar sobre o seguinte:

Desde 2008, ano em que o Governo anunciou pela primeira vez a comparticipação pecuniária, foi atribuído, no espaço de quatro anos, um montante total de 13,05 mil milhões de Patacas. Este ano, em Abril, foram activadas medidas para ajudar a população a fazer face à inflação, totalizando 8 mil milhões de Patacas, montante este que acrescido de 4,04 mil milhões de Patacas, correspondentes a duas distribuições da comparticipação pecuniária, ultrapassa os 12 mil milhões de Patacas. No entanto, apenas podemos afirmar que a reacção da sociedade foi “normal”, e que até surgiram críticas em relação tanto às cinco distribuições da comparticipação pecuniária, como a uma série de medidas de curto prazo, devido, essencialmente, à falta de visão prospectiva bem como de planeamento sistemático e a longo prazo. Ao mesmo tempo, o Governo foi marcando passo na resolução dos problemas de habitação que afligem a população. A reacção dos serviços competentes é lenta em relação a esta matéria, que é das mais importantes para a vida da população e que afecta a estabilidade e harmonia sociais. Porquê? O Governo tem alguma filosofia concreta para desenvolvimento da política de habitação pública? Ou será que actua sem planear?

2. Realizou-se há dias o acto público de abertura de propostas para a empreitada de construção de habitações públicas, 466 fracções T1 a T3, no Seac Pai Van, zona 2 do lote CN3. Os custos apresentados pelas 18 empresas concorrentes variam entre 180 e 230 milhões de Patacas. O custo médio por fracção varia entre as 390 e 500 mil Patacas, assim, efectuando uma estimativa média, cada fracção vai custar 400 mil Patacas. Assim sendo, o custo total para a construção de 19 mil fracções vai ascender a cerca de 8 mil milhões de Patacas. O saldo financeiro acumulado atinge os 140 mil milhões de Patacas, e o apoio financeiro dispensado aos residentes para fazer face à inflação foi de 8 mil milhões de Patacas, e a atribuição anual da comparticipação pecuniária atingiu as dezenas de milhões de Patacas. Acredita-se que a resolução da questão mais importante para os residentes, que é a habitação, será a melhor política. Em prol do bem-estar da população e da sociedade, pode então alterar-se o capítulo 36 da obra “Flowers in the Mirror” de Li Ruzhen, da Dinastia Qing, para o seguinte: “Macau depara-se há muito tempo com falta de habitações públicas, facto que tem vindo a prejudicar gravemente os residentes; sabe-se agora que o Governo vai construir mais habitações públicas, facto que mereceu o apoio de estudantes, empresários, etc.; as habitações vão ser vendidas a preço baixo, isto é, a preço de custo. Então, porque é que essa construção não se concretiza?” Porque é que o Governo não avança rapidamente com aquela construção? Isto é, fixa-se o preço dessas fracções num valor inferior a 200 mil patacas para vendê-las aos residentes que se julga terem necessidade. Porque é que o Governo não faz isso?

3. No passado mês de Janeiro, o Chefe do Executivo liderou uma comitiva da RAEM numa visita a Singapura, para tomar conhecimento da experiência daquela Cidade-Estado ao nível da política de habitação. Depois de ter tomado conhecimento das

diversas políticas de habitação pública, nomeadamente os modelos de habitação económica de Singapura, Hong Kong e Huai An, em Jiang Su, e a política de arrendamento de habitações públicas em Zhong Qing, qual vai ser a política de habitação pública que Macau vai adoptar para os próximos 5, 10 ou mais anos?

Assim sendo, sugerimos mais uma vez que o Governo deve ter uma política de habitação de longo prazo, para atenuar as dificuldades dos cidadãos nesta matéria. Estas fracções podem ser vendidas num valor inferior ao seu custo, ou seja, entre 200 mil e 250 mil patacas. Isto é, o valor de 200 ou 250 mil patacas multiplicado por 20 mil fracções totaliza várias dezenas mil milhões de patacas. Sr. Secretário, faça o favor de considerar isso. Esta é uma política que contribui para resolver o problema de habitação da população. Porque é que o Governo não faz isso? Acho que esta solução é melhor do que recorrer a outros meios para o efeito. O Governo pode ter então mais tempo para tratar de outros assuntos ligados ao quotidiano da população. Não é, Sr. Secretário?

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:
Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa.

Exmos. Srs. Deputados:

Relativamente à interpelação oral do Sr. Deputado Ung Choi Kun e do Sr. Deputado Chan Meng Kam, veio apresentar a seguinte resposta:

O Governo da RAEM, que sempre prestou atenção às necessidades da população de Macau em matéria de habitação, tem implementado medidas e políticas adequadas à situação da sociedade, com o objectivo de auxiliar os residentes com carências ao nível de habitação.

Actualmente, o Governo envida todos os esforços no sentido de alcançar o objectivo de disponibilização de 19 mil fracções de habitação pública, apesar de grandes dificuldades surgidas, que gastou bastante tempo no tratamento de desocupação de terrenos, permutação de terrenos, falta de recursos humanos e entre outros.

Neste momento, os projectos de habitação pública estão numa fase crítica, à excepção de alguns casos que envolvem direitos de propriedade privada, os outros planos de implementação estão ou em projecto ou em execução de obra. Portanto, iremos criar condições para acelerar o andamento de construção. O plano de construção de habitação pública nos lotes de Seac Pai Van, o maior das habitações públicas, está em execução gradual. Nesta obra, os serviços públicos adoptaram medidas de avaliação centralizada, definindo o procedimento e o modo de avaliação das propostas, de modo a encurtar o tempo necessário para a avaliação das propostas. Postas em prática, verificamos que a avaliação tornou-se mais eficiente que, com a possibilidade de execução de obras em laboração contínua, durante 24 horas, por turnos, temos confiança que possamos acelerar o ritmo da construção e elevar a sua eficiência.

Além disso, a proposta de lei sobre o “Regime de Construção e Venda de Habitação Económica” está em apreciação na comissão da Assembleia Legislativa. Ao mesmo tempo, o Governo está preparar-se para a venda prévia de Habitação Económica, para execução logo

após a conclusão do processo legislativo. Em princípio, prevê-se que a venda prévia das fracções a ter lugar no 4.º trimestre do corrente ano, sendo o primeiro projecto a ser lançado o do TN27, na Taipa, que fornecerá 2 703 fracções. Relativamente ao projecto Veng Neng, podemos dar seguimento à distribuição de fracções após da revisão da lei, para os agregados familiares que reúnam os requisitos.

Por outro lado, para que possa apoiar eficazmente os agregados familiares na resolução do problema de habitação e estar em conformidade com a filosofia de acção governativa de “Obter uma habitação e assegurar o bem-estar”, uma política para o desenvolvimento de habitação pública, que reúne o consenso social, com antevisão e científica, será essencial para o desenvolvimento geral das habitações. Para esse efeito, foi criado um grupo de trabalho interdepartamental para estudar as “Estratégias de Desenvolvimento de Habitação Pública (2010-2020)”, incluindo vários factores tais como, recursos de solos, cooperação regional, novos aterros e outros.

As “Estratégias de Desenvolvimento de Habitação Pública” será um documento fundamental para o futuro desenvolvimento da habitação pública de Macau, nomeadamente para a elaboração da política de habitação pública a longo prazo, e durante a sua elaboração serão tidos em conta os 3 princípios: “Distribuição racional dos recursos públicos”, “Cuidar das camadas mais carenciadas” e “Manutenção das boas tradições ético-moral”. Este estudo não só abordará as políticas de habitação económica, mas também analisará e avaliará o futuro desenvolvimento da habitação pública, de modo a condensar as medidas adequadas ao desenvolvimento de Macau. Envidamos esforços para concluir o estudo sobre as “Estratégias” dentro do ano corrente.

Muito obrigado, Sr. Presidente!

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Meng Kam.

Chan Meng Kam: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Na elaboração das políticas habitacionais, acho muito importantes vários factores, os quais são precisamente uma visão prospectiva, um planeamento sistemático e a longo prazo, e a garantia de uma operação sustentável. Apoio a construção, mediante a elaboração de um planeamento científico, da habitação pública pelo Governo, para a satisfação das necessidades habitacionais da população, necessidades essas que são de importância primordial para os residentes. Não concordo, porém, com a definição cega das políticas habitacionais. Queria evocar, nesta ocasião, a lição que aprendemos com a construção, no período compreendido entre 1985 e 1998, da habitação económica na zona dos aterros do Hipódromo e da Areia Preta, a qual não foi apreciada pelos cidadãos de Macau, e poucos residentes estavam interessados pela sua aquisição. O projecto de “imigração de investidores” representa outro fracasso da política habitacional adoptada, tendo sido necessário baixar a quantia de investimento de três milhões para um milhão de patacas para atrair os investidores de locais exteriores. O Sr. Secretário pode mencionar concretamente as políticas habitacionais globais elaboradas pelo Governo, as quais devem ser científicas e a longo prazo?

Sei que na definição das políticas habitacionais, designadamente na adopção das políticas referentes à habitação pública, o Governo da RAEM toma como referência os modelos da RAEHK e de

Singapura, cidades nas quais 69,75% e 70%, respectivamente, das famílias moram na habitação pública (parece que Hong Kong tem a tendência de ultrapassar Singapura neste aspecto). É de saber que as mencionadas duas cidades dispõem de diplomas legais e políticas articuladas entre si, que garantem o equilíbrio entre a habitação pública e a habitação privada. Em Janeiro do ano corrente, o Chefe do Executivo liderou uma comitiva da RAEM numa visita a Singapura, para tomar conhecimento da experiência daquela Cidade-Estado ao nível da política de habitação. Queria perguntar o que aprenderam com Singapura. O Sr. Secretário pode fornecer informações sobre este ponto?

Por fim, queria perguntar se o Governo vai fixar o preço das habitações económicas entre as 200 e 300 mil patacas, com vista a serem vendidas aos residentes que reúnam determinados requisitos?

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Obrigado pelas perguntas do Sr. Deputado Chan.

Concordo perfeitamente com a opinião do Sr. Deputado Chan de que temos que garantir o desenvolvimento sustentável da habitação pública. Como todos sabem, os projectos da construção da habitação pública são definidas em função das modificações do mercado imobiliário privado. Sendo assim, o desenvolvimento, no futuro, da habitação pública, deve acompanhar a evolução económica da sociedade, bem como a situação concreta da oferta da habitação privada, exercendo a sua função de satisfazer as necessidades habitacionais sentidas pela população de Macau. Tal como referi há pouco, na definição das estratégias de desenvolvimento da habitação pública, vamos fixar alguns princípios e grandes linhas, os quais serão discutidos pelas várias camadas da sociedade, de modo a recolher ideias do público e aceitar opiniões úteis. Tendo em conta o facto de o sistema habitacional da RAEM ser composto pela habitação social, habitação económica e habitação privada, as quais se influenciam reciprocamente, a definição das estratégias de desenvolvimento da habitação pública, será feita em função da situação concreta do mercado imobiliário privado.

O Sr. Deputado Chan prestou atenção às visitas que realizámos a diversos países e regiões do mundo, com o objectivo de tomar conhecimento dos diferentes regimes da habitação pública. O facto é, termos observado muito e ouvido muitas apresentações sobre as experiências alheias. No entanto, acho sempre que Macau tem as suas características que lhe permitem distinguir-se dos outros. Tomando como exemplo Singapura, cujo regime da habitação pública muitas pessoas querem imitar, o seu regime fiscal e as suas políticas dos recursos do solo são muito diferentes dos da RAEM. E portanto, as suas experiências no desenvolvimento da habitação pública só podem servir como referências, não podendo ser copiadas sem a adaptação às realidades de Macau. O regime de venda antecipada da habitação económica funciona muito bem em Singapura, portanto, vamos introduzir o mesmo regime no nosso regime da habitação económica, com a finalidade de aperfeiçoar o desenvolvimento da habitação pública da RAEM. É de saber que, na definição do regime da habitação económica, não adoptámos modelos inteiros de outros países e regiões, tais como de Suzhou, porque Macau tem as suas características próprias. Na aprendizagem das experiências alheias constatadas durante as visitas, prestamos muita atenção às realidades de Macau, nomeadamente aos seus

recursos do solo, às receitas dos residentes, aos desejos da população, aos factores históricos e à situação do mercado imobiliário privado, que está sempre em permutação. Foi depois de termos analisado todas estas variáveis, é que elaborámos o projecto sobre a habitação económica.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Ng Kuok Cheong: Na questão da habitação pública, insisto em reivindicar a justiça a favor dos cidadãos seniores que foram retirados das listas de espera na distribuição da habitação social. Na primeira pergunta da sua interpelação oral, o Sr. Deputado Ung Choi Kun criticou a lentidão do Governo na resolução dos problemas de habitação que afligem a população, e a sua actuação sem planeamento, que tem causado numerosos problemas. Chamo a atenção para a afirmação feita há pouco pelo próprio Sr. Secretário, sobre a prioridade dada às camadas desfavorecidas da sociedade, e a importância da ética tradicional de respeito pelos idosos. Estará em contradição com estes princípios, a decisão tomada de retirar das listas de espera na distribuição da habitação social, os cidadãos seniores com sessenta e tal ou setenta anos, que aguardam há muitos anos pela distribuição da habitação social, e que têm o rendimento mensal de seis mil e quatrocentas patacas, porque recebem o subsídio complementar aos rendimentos de trabalho e a pensão de velhice, tendo sido indeferidas as respectivas reclamações e manifestações de vontade. Há pouco, o Sr. Presidente do Instituto de Habitação disse que, tendo em conta o aumento da quantia da pensão de velhice para duas mil patacas, o Instituto de Habitação está a ponderar com cuidado a necessidade de alterar o limite superior colocado ao rendimento mensal, para a requisição da habitação social. Não sei quanto tempo é necessário para a realização do mencionado estudo. Tenho o receio de que, os cidadãos seniores, que totalizam mais de mil pessoas, e que foram retirados da respectiva lista, tendo perdido inclusivamente o subsídio à renda, não possam aguentar até a publicação de outra medida para a correcção do mesmo erro. Perante esta situação, apelo para o Governo acelerar as acções para remediar a situação, assumindo uma perspectiva macro e abandonando o hábito de actuar sem planear, dando prioridade às camadas desfavorecidas da sociedade, e tendo em consideração a importância da ética tradicional de respeito pelos idosos. Espero que as autoridades possam dar uma resposta clara sobre o mesmo assunto.

Obrigado.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Queria também exprimir a minha opinião no respeitante à interpelação oral apresentada pelo Sr. Deputado Ung Choi Kun e pelo Sr. Deputado Chan Meng Kam, na qual se enfatizou o facto de que o maior problema com que a população se depara é a habitação. Pese embora o facto apontado por um colega, de mais de setenta por cento dos residentes de Macau terem adquirido a sua habitação, os mesmos residentes estão muitíssimo preocupados com a necessidade da habitação, sentida pelos filhos, que, passados vinte anos a contar a partir da data da compra da habitação onde residem, já estão crescidos e vão casar-se. Sendo assim, o mencionado dado não serve para negar a necessidade da habitação sentida pelos residentes.

O facto é que os habitantes da RAEM estão a suportar o custo muito mais alto da habitação. Em 2003, podia-se alugar um apartamento na Zona Norte pagando mil patacas. Assim, um residente cujo rendimento mensal era de cinco mil patacas, tinha ainda quatro mil patacas para pagar outras despesas da vida. Actualmente, ainda que o ordenado possa ter aumentado até seis mil patacas, a renda subiu para três mil e tal patacas. Portanto, podemos afirmar que a qualidade de vida desceu em geral. Na impossibilidade de controlar a subida dos preços dos imóveis do mercado privado, que é um mercado livre, como afirmou o Sr. Secretário (pois as estratégias elaboradas pelo Sr. Secretário só serviram para elevar os mesmos preços), esperamos que o Governo possa construir mais habitação pública, resolvendo aos residentes o problema de habitação e melhorando as suas condições de vida. Foi isto que o Deputado Ung Choi Kun e o Sr. Deputado Chan Meng Kam pediram, ao apresentarem a interpelação oral em discussão. Na resposta atribuída há pouco, o Sr. Secretário limitou-se a falar da concretização dos planos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Ora, o problema tem a ver exactamente com a possível insuficiência do número de dezanove mil. Sublinho que o que disse é baseado nas realidades observáveis. Claro que há colegas que acham que em Macau não existem pessoas pobres, pois ninguém dorme na rua. Portanto, todos têm a sua habitação onde residem. Convido estes colegas para participar no trabalho realizado por nós, de atender a população no nosso escritório à segunda, quarta e sexta-feira, das dezoito às vinte e uma horas, de modo a perceberem melhor as tragédias existentes na sociedade de Macau.

Pelo exposto, queria pedir ao Sr. Secretário a explicação sobre os demais planeamentos, para além do projecto das dezanove mil fracções da habitação pública, que podem visar a construção de mais habitação pública, por forma a aliviar aos residentes as pressões de vida, derivadas do alto custo da habitação. Tal como afirmou o Primeiro-Ministro Wen Jiabao, o problema da habitação é o problema crucial que precisa de ser resolvido. Se este objectivo puder ser atingido, tanto o Chefe do Executivo, como o Sr. Secretário, vão deixar boa fama para a posterioridade e não o contrário. Espero que o Sr. Secretário possa procurar criar a boa imagem perante a população, governando com benevolência.

Presidente: Bom, Sr. Secretário, faça o favor de responder às perguntas.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Sr. Presidente, penso que o Sr. Presidente Tam já respondeu às perguntas sobre os cidadãos seniores que foram retirados da lista de espera pela habitação social. Posso prometer aqui, com clareza, que vamos analisar esta situação com muito cuidado e atenção, indo o resultado ser publicado mais tarde.

Em relação à questão da suficiência, ou não, da quantidade das fracções da habitação pública a construir, assim como à velocidade da realização dos respectivos trabalhos, volto a enfatizar que o Governo da RAEM já mobilizou todos os recursos do solo disponíveis e recuperados dos terrenos desocupados com o custo de grande quantidade de trabalhos administrativos, para a construção das dezanove mil fracções da habitação pública, assim como para a criação das reservas para a construção da habitação pública pós-dezanove mil. Queria chamar a atenção para o seguinte: os terrenos de Macau não só servem para satisfazer as necessidades habitacionais, eles são também importantes para a promoção dos trabalhos educativos e dos serviços sociais. Sendo assim, o Governo

da RAEM precisa de ponderar todos os aspectos no aproveitamento destes terrenos. Todavia, o que se tem registado nos últimos anos é a concentração de todos os recursos do solo, disponíveis ou recuperados envidando grandes esforços e mediante a cooperação entre a DSSOPT, o Instituto de Habitação e o CPSP, para a construção da habitação pública. Sendo assim, não podemos aceitar a acusação de demora intencional ou de pouca atenção atribuída aos respectivos trabalhos. Pelo contrário, com vista a promover uma articulação satisfatória entre a construção da habitação pública e o desenvolvimento da sociedade da RAEM, estamos a elaborar, com todo o cuidado, as estratégias para o desenvolvimento futuro da habitação pública. Espero que o grupo específico responsável possa concluir os respectivos trabalhos no ano corrente, pedindo, aqui e com antecipação, as opiniões preciosas dos Srs. Deputados sobre as mencionadas estratégias. As vossas opiniões podem contribuir, de certeza, para o aperfeiçoamento dos futuros trabalhos relativos ao desenvolvimento da habitação pública, que serão desencadeados depois da conclusão dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções planeadas.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Bom, terminamos aqui o tratamento de todas as interpelações orais que têm a ver com a área de Transportes e Obras Públicas. Na reunião de amanhã, vamos tratar das restantes duas interpelações orais, sendo que uma toca nos assuntos na área da Administração e Justiça, e a outra tem a ver com a área da Segurança. Amanhã às três horas da tarde vamos continuar a reunir-nos para o tratamento das referidas interpelações orais.

Declaro encerrada a sessão.

(Interrupção)

(Sessão de 3 de Junho)

Presidente: Srs. Deputados, Sra. Secretária, Srs. membros do Governo:

Vamos continuar o tratamento das interpelações orais que iniciámos na reunião de ontem. Primeiro vamos tratar da oitava interpelação oral. Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado Sr. Presidente.

Caros colegas:

Srs. Membros do Governo:

No passado dia 20 de Abril, durante a sessão de perguntas e respostas com a presença do Chefe do Executivo, este referiu, quando abordava a questão do desenvolvimento do sistema político, que, ao longo deste último ano, as autoridades têm vindo a receber opiniões de peritos, dos deputados, dos membros da Assembleia Popular Nacional e da Conferência Consultiva Política do Povo Chinês, dos residentes, etc., através da imprensa, seminários académicos, interpelações de deputados, associações e reuniões de trabalho, entre outros, ou seja, os canais de auscultação estiveram sempre abertos. Referiu ainda que tinham sido apresentadas 120 opiniões através de jornais, página electrónica do Governo e programas de difusão, das quais 24 do sector político, 23 de académicos, 48 de residentes, 17 de associações e 18 da imprensa, para além das 9 interpelações escritas e orais de deputados. Adiantou

ainda que as opiniões recolhidas estão a ser analisadas pelos serviços competentes, estando o Governo receptivo a que a população, os deputados, os empresários e as associações continuem a apresentar as suas opiniões, e acredita que, após uma discussão racional aprofundada e o intercâmbio de ideias, se conseguirá, no pressuposto do quadro desenhado pela Lei Básica, chegar a um consenso alargado, que contribuirá para impulsionar os trabalhos relacionados com a reforma do sistema político.

Se os resultados referidos são fruto do trabalho desenvolvido, ao longo destes anos, pela Secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan, e pela sua equipa, e se os métodos referidos são forma de proceder a uma ampla auscultação, que permitiu já recolher opiniões dos vários estratos sociais, e se essa forma de auscultação, do tipo aguardar que algo caia do céu, for aceitável, então, quando é que podemos avançar para uma fase de profunda e racional discussão e intercâmbio de ideias sobre o desenvolvimento do sistema político de Macau? Em que ano é que vamos conseguir reunir o consenso alargado acerca desse desenvolvimento, em conformidade com o quadro da Lei Básica?

Os dados provam tudo! Nas eleições de 2009, de entre as 16 listas candidatas ao sufrágio directo, 10 sublinharam nos seus programas políticos a promoção do desenvolvimento do sistema político, e os votos que essas listas obtiveram representam 70%, e conseguiram ocupar 9 das 12 vagas disponíveis. Se bem que possam existir divergências de opinião entre as 10 listas, no respeitante ao desenvolvimento do sistema político, creio que se este se processar de forma gradual, ninguém será contra. Mais ainda, no período de Antes da Ordem do Dia, do Plenário do passado dia 18 de Abril, 4 deputados, incluindo eleitos por sufrágio directo e indirecto e nomeados, manifestaram-se acerca dessa matéria, e apesar das divergências de opinião, todos concordaram, basicamente, com a forma gradual de desenvolvimento do nosso sistema político.

Como todos sabem, o processo de reforma do sistema político, consagrado na Lei Básica, deve seguir 5 passos. Primeiro: o Chefe do Executivo deve apresentar o devido relatório ao Governo Central, e o Comité Permanente da Assembleia Popular Nacional decide se há necessidade de rever o sistema; segundo: a decisão do referido Comité deve ser entregue à AL da RAEM, em proposta de lei, a fim de ser apreciada; terceiro: obter a concordância de dois terços do número total dos deputados à AL da RAEM; quarto: obter a concordância do Chefe do Executivo; quinto: o Chefe do Executivo entrega o programa de reforma do sistema político ao referido Comité para efeitos de aprovação.

Sendo assim, a reforma do sistema político deve ser mesmo efectuada de forma faseada, tal como o comer exige mastigar e o andar exige passos, e sem isto, sem comer e sem andar, fica-se sem energia ou chega-se atrasado. Estamos já no 11º ano do Retorno à Pátria, sendo por isso já altura de rever as situações de desequilíbrio do desenvolvimento social e económico, porque, obviamente, ninguém consegue ficar de pé com uma perna curta e outra comprida. E se o desenvolvimento do regime político de Macau ficar nessa situação, com uma perna curta e outra comprida, as consequências serão certamente de instabilidade.

Disse à Sra. Secretária Florinda Chan que o desenvolvimento do sistema político é como se fosse cozinhar arroz. Primeiro lava-se, e depois carregar-se no botão da panela eléctrica para cozê-lo. Fazendo uma retrospectiva do desenvolvimento do sistema político, agora, parece que estamos a esperar a chegada do arroz. Ou seja,

ainda não há qualquer organização para o efeito. Assim sendo, interpelo mais outra vez a Sra. Secretária Florinda Chan sobre a matéria referida.

Obrigado.

Presidente: Sra. Secretária, faça o favor de responder às perguntas.

Secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan: Obrigada, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa:

Srs. Deputados:

Sobre a questão do desenvolvimento do sistema político formulada pelo deputado Chan Wai Chi, gostaria de reiterar a posição básica do Governo da RAEM: “Continuando a cumprir a execução rigorosa das disposições da Lei Básica e auscultar a população e os diferentes sectores, o Governo, de acordo com os interesses gerais, o desenvolvimento de longo prazo da RAEM e com base no consenso social, irá tratar de forma empenhada e escrupulosa a questão do futuro desenvolvimento do sistema político da RAEM.”

No âmbito de um estudo aprofundado sobre as normas competentes da Lei Básica, temos de dominar bem o sentido orientador dos princípios “Um País, dois Sistemas”, Macau governada pelas suas gentes e “Alto grau de autonomia” na vertente do desenvolvimento do sistema político, nomeadamente um conhecimento profundo dos poderes públicos que o Governo Central confere à RAEM, sobretudo os poderes executivo, legislativo e judicial independente, incluindo o de julgamento em última instância. Ao mesmo tempo, devemos conhecer bem os princípios legislativos da Lei Básica no que respeita à estrutura política e o seu desenvolvimento, assim como as exigências concretas nela impostas, em especial, conhecer correctamente o modelo básico da estrutura política aí estabelecida, que consiste num sistema político com base na predominância administrativa em que os poderes executivo e legislativo se articulam e se vinculam, tendo um poder judiciário independente. Iremos aprofundar estudos sobre a optimização das funções inerentes à estrutura política, incluindo a forma de elevar a capacidade de administração do Governo, estreitar ainda mais o relacionamento mútuo entre o Governo e a Assembleia Legislativa e proceder a uma nova abordagem sobre a oportunidade, o condicionalismo, os princípios, os trâmites, os objectivos, entre outros, em termos do desenvolvimento do sistema político.

De acordo com o espírito consagrado na Lei Básica, o Governo da RAEM tem disponibilizado sempre meios alargados para auscultar opiniões da população e dos diversos sectores sociais, procedendo aos estudos e acompanhamento sobre as mesmas. De facto, das opiniões recolhidas por diversos meios, constata-se realmente uma diversidade de pontos de vista sobre o desenvolvimento do sistema político.

Relativamente à questão do desenvolvimento do sistema político da RAEM, as opiniões ora recolhidas são divergentes. A nosso ver, é natural a existência de opiniões e sugestões diferentes, dado que a formação de opiniões é determinada por diferentes factores. Portanto, para se chegar a um consenso, é necessário proceder, de forma racional e pacífica, discussões e troca de opiniões, através das quais

constituem uma forma de realização de consulta de opiniões na sociedade e fazem parte integrante do processo estabelecido para fortalecer a educação cívica e para incutir e intensificar os conceitos de democracia e de governação primados na lei.

Entretanto, tal como foi salientado na maioria das opiniões, o sistema político está ligado aos interesses globais e ao desenvolvimento a longo prazo da RAEM. Face às realidades gerais, devemos segurar bem as oportunidades e tratar adequadamente as questões relativas ao desenvolvimento do sistema político.

Recentemente, foi aprovado na 4.^a Sessão da 11.^a Legislatura da Assembleia Popular Nacional o “12.º Plano Quinquenal para o Desenvolvimento Económico e Social”, no qual, pela primeira vez, disponibilizou um capítulo específico para a RAEM e a RAEHK, tendo Macau sido reconhecida como “Centro de turismo e de lazer”. Além disso, o Governo de Guangdong e o Governo da RAEM assinaram o “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau” na presença dos altos dirigentes do País, obtendo assim uma oportunidade valiosa para o desenvolvimento da RAEM. Para ser capaz de atingir as expectativas traçadas e para assumir a nossa parte no desenvolvimento global do País, tanto o Governo da RAEM como os diversos sectores sociais devem ter um conhecimento sobre esta matéria, e com um elevado sentido de missão e de responsabilidade, devendo ainda cada parte ponderar com seriedade as formas de aproveitar esta oportunidade e esforçar-se no sentido de manter a estabilidade social, promover a diversificação adequada da economia, planear globalmente a prestação de serviços relacionados com a vida quotidiana da população em geral, tendo como objectivo tratar bem os assuntos da RAEM. Neste pano de fundo, as questões sobre o desenvolvimento do sistema político devem ser tratadas e ponderadas, em conjunto com a implementação do “12.º Plano Quinquenal”, tendo em conta o bom aproveitamento das oportunidades para impulsionar a economia da RAEM.

De acordo com os dados de que dispomos, existe um consenso geral na sociedade de que o regime democrático deve ser promovido progressivamente no estrito respeito pela Lei Básica, tratando-se de um aspecto em que não há controvérsia. Além disso, muitas dessas opiniões revelam que a promoção do desenvolvimento do sistema político deve corresponder às situações reais de Macau, opiniões essas que ganharam um maior destaque sobretudo nos períodos, antes e depois, da realização dos plenários da APN e da CCPPC. Cientes do “12.º Plano Quinquenal” e do “Plano de Desenvolvimento da Ilha de Montanha” que vão ter um impacto a longo prazo em Macau, diversos sectores sociais salientaram, através das opiniões apresentadas, que o Governo deve concentrar os seus esforços no desenvolvimento da economia e na melhoria da qualidade de vida da população, alertando-o ainda nalgumas delas que, antes de chegar a um consenso na sociedade, o Governo não se deve ter uma visão estreita no desenvolvimento do sistema político, pois a apresentação de qualquer plano de reforma poderá originar desarmonia social, o que prejudica o progresso económico.

O Governo tem-se dedicado com grande empenho e diligências à recolha de opiniões sobre o desenvolvimento do sistema político junto de todos os sectores sociais, e os meios de recolha de opiniões são bons. Relativamente às opiniões recolhidas e a melhoria do regime eleitoral, gostaria de convidar o Director do SAFP para fazer um esclarecimento.

Director dos Serviços de Administração e Função Pública,
José Chu: Segundo os dados estatísticos, desde o início do 3.º

Governo da RAEM até ao dia 20 de Abril, recebemos um total de 120 opiniões emitidas por especialistas, académicos, individualidades políticas e dirigentes das associações. Destas opiniões recolhidas, 33 consideram, de forma unânime, que o sistema político da RAEM deve ser desenvolvido gradualmente, após ter um consenso da sociedade; 27 acham que na fase actual, o governo deve desenvolver bem a economia e melhorar a vida da população de Macau; só 5 pretendem que o Governo deve desencadear, quanto mais rápido possível, os trabalhos de consulta pública sobre o desenvolvimento do sistema político; 11 propõem o aperfeiçoamento do regime eleitoral; 12 consideram que devem ser intensificadas a educação cívica e a consciência da incorruptibilidade das eleições. Das 120 opiniões recebidas, há 12 que exigem o aumento dos lugares de deputados por sufrágio directo da Assembleia Legislativa.

Nota-se que para todos os sectores sociais é indiscutível o cumprimento escrupuloso da Lei Básica no sentido de promover gradualmente o desenvolvimento do sistema político democrático de Macau. No entanto, existem opiniões diversificadas sobre a necessidade de aumentar os lugares de deputados por sufrágio directo da Assembleia Legislativa, a necessidade de aumentar o número de membros da Comissão Eleitoral do Chefe do Executivo, sendo poucos os que exigem o sufrágio universal para o cargo de Chefe do Executivo e o sufrágio universal directo para os lugares de deputados à Assembleia Legislativa. Pelo contrário, são muitas as opiniões que exigem expressamente ao Governo o aperfeiçoamento do regime eleitoral, o reforço da educação cívica e da consciência da incorruptibilidade das eleições.

Em relação ao desenvolvimento do sistema político, vamos continuar a ouvir atenciosamente as opiniões dos sectores sociais, avaliá-las de acordo com a situação real da RAEM, procedendo um balanço em tempo oportuno.

O regime eleitoral é um componente importante do sistema político e uma base importante para o desenvolvimento do sistema político. No passado, temos desenvolvido esforços para promover o desenvolvimento do sistema político da RAEM, nomeadamente nos âmbitos da optimização do processo das actividades eleitorais e da educação cívica. O nosso ponto de partida é fomentar a consciencialização sobre a democracia e a governação conforme a lei junto dos residentes de Macau e com o apoio da população temos elevado progressivamente a qualidade das eleições e desta forma impulsionar com firmeza o desenvolvimento do sistema político. E, no processo de desenvolvimento deste regime, temos insistido no princípio de governar conforme a lei e esse regime só será implementado mediante o consenso obtido na sociedade, e através do aperfeiçoamento de diplomas legais relativos às eleições.

Como por exemplo, em 2008, tendo em consideração a opinião pública que existia naquela altura, depois da realização de diversas consultas públicas sob o lema de “envidar esforços para elevar o nível das eleições e promover de forma estável o desenvolvimento do sistema político”, acrescido do apoio dado pela Assembleia Legislativa, foram concluídos os trabalhos de revisão dos três diplomas legais sobre eleições.

De facto, a revisão demonstrou, de certo modo, que já conseguiu impedir actos ilegais nas eleições e tem elevado de forma eficaz o nível das eleições, aspectos que bem contribuem para o desenvolvimento estável do sistema político do Governo da RAEM. Como nas quartas eleições legislativas de 2009, o Comissariado

contra a Corrupção recebeu 255 queixas e denúncias sobre as actividades eleitorais, mas, comparando com as terceiras eleições legislativas de 2005, foram recebidas 423 queixas e denúncias similares, houve uma redução de 40%. E das 255 queixas recebidas, um elevado número dizia respeito à propaganda ilegal.

Conforme o registo de queixas recebidas pela Comissão de Assuntos Eleitorais da Assembleia Legislativa, durante as terceiras eleições legislativas de 2005, houve um total de 126 queixas ligadas à suspeita de irregularidades. Nas quartas eleições legislativas de 2009, registaram-se apenas 89 queixas. O número de casos de corrupção detectados pelo Comissariado contra a Corrupção foi reduzido de 7 (nas eleições legislativas de 2005) para 2 (nas quartas eleições legislativas de 2009). Após uma análise concreta das referidas queixas, verificou-se que a maioria dessas queixas está relacionada com a propaganda eleitoral, tendo sido tratadas atempadamente todas as queixas relacionadas com a emissão de ruídos em actividades eleitorais e a afixação de objectos de propaganda eleitoral. Quanto à queixa sobre a realização de actividades de propaganda eventualmente antes do prazo estabelecido, a maioria desses actos não foram considerados como actos ilícitos, porque não obteve aceitação por parte da população em geral, pelo que esta matéria constituirá uma das considerações no aperfeiçoamento do regime eleitoral.

É inegável que foram reduzidos, quer o número de queixas do público sobre a suspeita de irregularidades, quer o número de casos de corrupção detectados pelo Comissariado contra a Corrupção. Isto significa, de certo modo, a elevação da qualidade das eleições e dos eleitorados, e a repressão de actos ilícitos eleitorais. Acreditamos que os referidos resultados não podem estar separados das acções de divulgação e da sensibilização desenvolvidas em diversas áreas pelas Comissões de Assuntos Eleitorais, pelo Comissariado contra a Corrupção e por serviços públicos competentes. Também não podem ser ignorados os esforços das associações não-governamentais e individualidades políticas para a incorruptibilidade das eleições. O mais importante é que, através de meios legislativos, iremos aperfeiçoar as normas que regulam as eleições, aumentar o resultado punitivo das infracções, tendo em conta suprimir com eficácia os actos ilícitos eleitorais.

No futuro, continuaremos a elevar, com base nos resultados adquiridos, a qualidade das eleições. Em relação ao aperfeiçoamento dos procedimentos e acções das duas eleições de 2009, a sociedade e as Comissões de Assuntos Eleitorais já apresentaram várias sugestões, e o Governo da RAEM também procedeu aos estudos sobre os procedimentos eleitorais. Após um tratamento e integração das opiniões recolhidas, o Governo da RAEM vai empenhar-se no acompanhamento e na realização de estudos sobre o melhoramento do regime eleitoral e a optimização do processo eleitoral. Obrigado Sr. Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

No Interior da China costuma-se ouvir a seguinte frase: “A tentativa da reforma equivale à procura da morte, ao passo que quem não quer a reforma está condenado ao fracasso”, frase essa que acho que pode revelar, de certa forma, a situação com que nos deparamos na RAEM. Se é mortal o ser humano, prefiro morrer aberto e sincero a viver escandalosamente. Há pouco, o Sr. Director forneceu resposta às três perguntas da minha interpelação oral, as quais não

cheguei a ler na sua totalidade na reunião de hoje, por causa da limitação do tempo. Porém, as minhas dúvidas não ficaram esclarecidas. Tenho que agradecer, de qualquer maneira, o esforço envidado pelo Sr. Director, que respondeu até às perguntas que não apresentei, o que provou a existência de problemas. As autoridades têm a obrigação de responder às perguntas, e responderam, mais do que deviam. A questão é a seguinte: o que disseram não serve, de modo algum, para a solução dos problemas existentes. Tenho que exprimir a minha atitude de discordância com o conteúdo da sua resposta, que o Sr. Director já repetiu mil vezes noutras ocasiões.

Insisto na promoção da reforma do sistema político por causa da minha crença, assim como do amor que tenho à Pátria e ao Território de Macau. Foram os dirigentes do Governo Central que afirmaram a importância de “andar com as duas pernas”. Penso que todas as pessoas com bom senso não negarão a indispensabilidade de articulação entre a política e a economia. No 12.º Plano Quinquenal Chinês, mencionam-se as necessidades da reforma do sistema político e da estrutura governamental, para além da atenção atribuída ao desenvolvimento económico, o que é claro para todos. É evidente que não devemos considerar a situação privilegiando apenas uma das vertentes, em detrimento das outras.

Penso que a Sra. Secretária e eu partilhámos a mesma crença, concordando ambos com o desenvolvimento, em Macau, de um sistema político democrático. Todavia, qual é a razão para a existência de uma diferença tão grande entre o meu comportamento e o da Sra. Secretária? Em seguida vou ler um excerto de um livro, tal como as autoridades leram o texto que prepararam. Depois da leitura, vou apresentar à Sra. Secretária algumas perguntas. O sistema político democrático é apreciado pela Igreja, porque permite a participação do povo no processo de opção política, garante a escolha, pela população, dos seus representantes, para que governem em seu nome, assim como a substituição destes representantes de forma pacífica. A Igreja nunca aceita a governação do povo por um grupo de pessoas de número delimitado, as quais usurparam o poder político em busca dos interesses pessoais ou para difundir uma determinada ideologia. A verdadeira democracia só se pode realizar nos países do estado de direito, com base nos conceitos correctos sobre a natureza humana. Para dizer com outras palavras, uma sociedade com democracia é uma sociedade em que se verificam condições indispensáveis para o crescimento saudável dos indivíduos, permitido pela educação e formação realizadas com base na verdade, e para o crescimento da própria sociedade como sujeito, decorrente da construção das diversas estruturas, nas quais o Homem participa e assume as respectivas responsabilidades.

Apresentei a presente interpelação oral sobre a reforma do sistema político de Macau, tendo por objectivo chamar a atenção às autoridades, para a necessidade de criação de plataformas, canais, programas e calendários para o desenvolvimento do sistema político do Território, assim como de realização activa dos respectivos trabalhos tendo noções e concepções clarificadas. A Sra. Secretária acha que são muitas as cento e vinte opiniões apresentadas? Se a resposta for negativa, as autoridades sabem onde reside o problema? Não acham que se regista uma grande passividade no tratamento deste assunto?

Presidente: Sra. Secretária, por favor.

Secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan: Obrigada, Sr. Presidente. Penso que todos os cidadãos de Macau conhecem muito bem a importância do desenvolvimento do sistema

político de Macau, assim como, a maioria da população do Território reconhece a necessidade de o mesmo processo ser gradualmente desencadeado, rigorosamente de acordo com as respectivas estipulações da Lei Básica. Há pouco, deixámos ficar muito clara a atitude do Governo da RAEM, que é precisamente o desenvolvimento do sistema político de Macau segundo uma determinada ordem, definida rigorosamente conforme a Lei Básica.

É de realçar que o Governo da RAEM assume uma atitude aberta para com opiniões diferentes. O facto é que, tal como referiu o Sr. Director Chu, temos recolhido muitas opiniões, as quais são divergentes, isto é, até agora, ainda não conseguimos o consenso da maioria da sociedade. Não aceito a crítica do Sr. Deputado Chan Wai Chi, que apontou para a existência de um fenómeno de “permanecer ao lado duma árvore esperando mais lebres a chocar contra o tronco”. Que continuamos a deixar os cidadãos exprimir a sua opinião, fomentando as respectivas discussões, não representa uma situação de não actuação. Na altura em que se consiga o consenso social sobre o assunto em destaque, o Governo da RAEM vai realizar, com uma atitude responsável, os trabalhos da seguinte etapa. No 12.º Plano Quinquenal Chinês há referências sobre as duas regiões administrativas especiais, o que demonstrou a grande consideração atribuída pelo Governo Central a Macau e a Hong Kong. Assim, temos que envidar o maior esforço, por forma a conseguir o consenso da sociedade quanto ao desenvolvimento do sistema político de Macau, de modo a não desmerecer a confiança depositada em nós pela Pátria.

Reitero que os residentes de Macau concordam com o desenvolvimento do sistema político de forma gradual, e que os cidadãos da RAEM acham muito bem que o Governo os lembre, em diferentes ocasiões, da realização dos respectivos trabalhos.

Obrigada.

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

Ng Kuok Cheong: Vou apresentar mais perguntas acerca do assunto abordado na interpelação oral em análise, pedindo a respectiva resposta. Segundo afirmou a Sra. Secretária, neste momento o Governo da RAEM já recolheu algumas opiniões sobre o desenvolvimento do sistema político de Macau, opiniões essas a que, porém, não tivemos acesso até agora. Sendo assim, queria pedir a ordenação das opiniões recolhidas, bem como a publicação das opiniões ordenadas, com o respectivo quadro elaborado pela Administração, de modo que os cidadãos possam desenvolver discussões com base nestas matérias. Fiz este pedido porque atribuo sempre grande importância à discussão racional e à formação do consenso social, considerando-as como meios efectivos para o desenvolvimento do sistema político democrático. Pela razão exposta, espero que o Governo possa realizar, o mais rapidamente possível, as mencionadas tarefas de forma satisfatória.

Para além disso, tendo em conta a realização, em 2013, da eleição da quinta Assembleia Legislativa, e a eleição, em 2014, do quarto mandato do Chefe do Executivo, queria pedir à Sra. Secretária para explicar, quais são os conteúdos que vão ser incluídos na proposta a elaborar, o mais tarde, em 2012, que visa a introdução de modificações na Lei Eleitoral para a Assembleia Legislativa da RAEM, e na Lei Eleitoral para o Chefe do Executivo, e que possa reflectir o consenso da sociedade de Macau de desenvolvimento gradual e segundo uma determinada ordem, do sistema político democrático de Macau, objectivo esse que, também é reconhecido

pelo Governo da RAEM.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Secretária:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Penso que a Sra. Secretária também reconhece a existência do consenso, na sociedade de Macau, de que o desenvolvimento do sistema político deve processar-se de forma gradual, consenso esse que corresponde igualmente ao respectivo modelo, definido na Lei Básica da RAEM. Porém, foi com grande pena que verificámos que, não existe, na realidade, o tal progresso gradual no desenvolvimento do sistema político. Sendo assim, podemos afirmar que o que se regista na realidade é contrário ao consenso comum da sociedade.

Como todos sabem, na realização das obras públicas que impliquem valor inferior a dois milhões e quinhentas mil patacas (não tenho a certeza da quantia definida), o Governo pode convidar, segundo entender, diferentes empreiteiros para colaborar no respectivo trabalho. No caso das obras públicas que impliquem valor superior a dois milhões e quinhentas mil patacas, é obrigatória a abertura do concurso público para a adjudicação das mesmas obras. Há esta diferença porque se entende que para as obras públicas grandes e importantes, temos de ter uma abertura suficientemente grande, de modo que mais companhias possam ter a oportunidade de participar na concorrência, ou seja, a participação não se deve limitar a um pequeno grupo de pessoas de número reduzido.

Talvez os Senhores não tenham compreendido a razão pela qual evoquei a respectiva regra nesta ocasião. Há pouco, o Sr. Director Chu analisou o conteúdo das cento e vinte opiniões recolhidas sobre o desenvolvimento do sistema político, base de dados essa que, como é evidente, é demasiado pequena para o tratamento de um assunto de importância tão grande. Penso que é incontestável que a discussão do desenvolvimento do sistema político é muito mais importante do que a realização de uma obra pública, por maior que seja o valor envolvido. É claro que é preciso criar um regime ou um mecanismo aberto para a recolha de mais opiniões. É neste sentido que falamos em criação da plataforma e dos canais, através dos quais os cidadãos possam exprimir as suas opiniões. Se a Administração soube até organizar uma eleição para decidir o nome atribuído aos pandas gigantes, não posso acreditar que na recolha das opiniões quanto ao desenvolvimento do sistema político, as autoridades tenham tanta passividade, registando simplesmente as opiniões que se exprimiram por vontade própria dos cidadãos através dos meios de comunicação social. Apelo para o Governo ser mais activo na realização dos respectivos trabalhos. Caso contrário, o consenso nunca surgirá, pois ele não cairá do céu, o que é impossível.

Tal como acabei de referir, o Governo da RAEM tem a responsabilidade de criar a respectiva plataforma para a recolha de mais opiniões sobre o desenvolvimento do sistema político, por forma a conseguir o desejado consenso. Não são aceitáveis os pretextos de concentrar a força para a realização dos trabalhos destinados ao melhoramento da qualidade de vida da população, e para a transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. O Governo de Macau tem tantos departamentos, os quais

podem realizar trabalhos de naturezas diferentes. Esta é exactamente a situação criticada pelo Primeiro-Ministro Wen Jiabao, que a equiparou à situação de “uma pessoa com uma perna comprida e uma perna curta”. Se não envidarmos esforços para o desenvolvimento do sistema político, concentrando a atenção apenas na promoção das actividades económicas, perder-se-á o equilíbrio tal como “uma pessoa com uma perna comprida e uma perna curta”. Reitero que não aceitamos os mencionados pretextos apresentados.

Obrigado.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Também queria exprimir a minha opinião sobre a apresentação feita pela Sra. Secretária há pouco. No que concerne ao desenvolvimento do sistema político de Macau, no Anexo I e no Anexo II da Lei Básica da RAEM, há referências claras sobre a possibilidade de introduzir, em 2009, alterações na Lei eleitoral para a Assembleia Legislativa, e na Lei Eleitoral para o Chefe do Executivo. De acordo com a análise do Sr. Director Chu, de entre as cento e vinte opiniões recolhidas, apenas cinco opiniões apontaram para a necessidade de aumento de assentos de deputados à Assembleia Legislativa (Não sei se ouvi mal), sendo que as restantes opiniões pediram a manutenção do conteúdo das referidas leis eleitorais.

A propósito disso, queria perguntar qual é o papel do Governo neste assunto. O Governo da RAEM limita-se a ouvir passivamente as opiniões expressas, ou toma activamente a iniciativa de pedir opiniões aos cidadãos? Acho muito importante o aumento da transparência neste assunto, deixando os residentes saber qual é a posição da Administração no assunto em análise. Com vista a atingir este objectivo, sugiro que o Governo elabore um programa de desenvolvimento do sistema político da RAEM, com a indicação das diferentes etapas, de modo que a população saiba o rumo de desenvolvimento do mesmo sistema, sugerido pelas autoridades. Por outro lado, queria pedir à Administração para ordenar as cento e vinte opiniões recolhidas, de modo que tenhamos conhecimento do nome e das instituições a que estão vinculados os indivíduos que exprimiram as respectivas opiniões. É também muito importante a criação de uma plataforma para a recolha das opiniões sobre o assunto em destaque, através da qual, podemos verificar o grau de entusiasmo da população de Macau pelo desenvolvimento do sistema político.

Ainda me lembro muito bem do facto de que, na última eleição da Assembleia Legislativa, a maioria absoluta dos candidatos da eleição directa, incluíram nas bases do respectivo programa político a promessa de procurar o aumento de assentos de deputados eleitos por sufrágio directo, o que é incontestável. No entanto, o Sr. Director disse há pouco que só cinco opiniões recolhidas pediram o aumento de assentos de deputados. Perante o grande contraste entre os dois tipos de situações, penso que só o Governo pode decidir se há necessidade de aumento de assentos de deputados eleitos por sufrágio directo.

Na última eleição da Assembleia Legislativa, foram recebidas duzentas e cinquenta e duas reclamações contra as irregularidades registadas na eleição. Acho que o referido número das reclamações não pode, de modo algum, reflectir a situação real, que é muito mais grave. O que foi visível foi que os restaurantes continuaram a

recolher grandes grupos de eleitores, e que alguns táxis fizeram propagandas em favor de determinados candidatos. Enfim, são aspectos que requerem melhoramento. Queria aproveitar esta oportunidade para chamar a atenção às autoridades para a persistência dos problemas, os quais se tornaram cada vez mais escondidas.

Obrigado, Sr. Presidente.

Tsui Wai Kwan: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Secretária:

Há pouco, houve deputados que criticaram a estagnação que se regista no desenvolvimento do sistema político de Macau. A propósito disso, queria exprimir a minha opinião. Para mim, acho que na realidade, depois da transferência da soberania de Macau, houve progressos no sistema político, com o aumento de assentos de deputados, o aumento do número dos membros da Comissão Eleitoral para a eleição do Chefe do Executivo, e o aperfeiçoamento das respectivas leis eleitorais. Os colegas dizem muito bem ao afirmar que temos que comer, senão, morreremos de fome. No entanto, também é verdade que vamos morrer engasgados, se comermos com demasiada pressa. Espero que a Sra. Secretária possa dar explicações sobre este aspecto. Na minha opinião, o que está em estagnação é a diversificação adequada da economia de Macau, pois até agora os impostos cobrados pelo Governo concentram-se ainda no sector do jogo, não se tendo verificado desenvolvimento noutros sectores. Espero que o Governo possa tomar medidas efectivas para inverter a tendência de que o sistema político está em evolução, mas a implementação da política de diversificação adequada da economia não tem produzido os efeitos desejados.

Obrigado.

Presidente: Sra. Secretária, por favor.

Secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan: Obrigada, Sr. Presidente. Obrigada pelas opiniões dos Srs. Deputados. Penso que tenho necessidade de voltar a afirmar a atitude assumida pelo Governo da RAEM, de ser aberto a todos os tipos de opiniões, e a opiniões expressas por vias diferenciadas. Para além disso, somos activos na realização dos respectivos trabalhos, assim como, vamos ordenar e analisar as opiniões recolhidas, o que precisa de tempo.

Vários deputados, nomeadamente o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, pediram a publicação das opiniões recolhidas. Penso que podemos publicar na nossa página electrónica as respectivas opiniões, depois de as mesmas terem sido ordenadas e analisadas, com a excepção dos casos em que o indivíduo que exprimiu a opinião pediu a sua não divulgação. Aliás, muitas opiniões foram expressas publicamente, tais como na Assembleia Legislativa. É de apontar que, a pedido de um grupo de deputados, designadamente do Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, o Chefe do Executivo e os respectivos órgãos governamentais atenderam os mesmos deputados, tendo trocado opiniões com eles, o que provou que temos muitos canais para a apresentação de opiniões e sugestões.

Queria também esclarecer o seguinte: quando falámos em cento e vinte opiniões recolhidas, referimo-nos sobretudo às opiniões recebidas até 20 de Abril. Penso que depois desta data, de certeza recolhemos mais opiniões referentes ao desenvolvimento do sistema

político, as quais vamos publicar na ocasião propícia, ou seja, depois de as termos ordenado. Tenho que enfatizar que dispomos da plataforma, necessária para a recolha de opiniões apresentadas pelas diversas camadas da sociedade. O facto é que na maioria das opiniões recolhidas, verificámos o desejo de que o Governo da RAEM concentre a atenção na vertente económica, procurando concretizar o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Também achamos muito importante, que, à luz do 12.º Plano Quinquenal Chinês, todos os serviços públicos do Governo da RAEM envidem grandes esforços para impulsionar o desenvolvimento económico do Território, concretizando o mencionado objectivo definido pelo Governo Central, com a colaboração da população de Macau.

Em resposta à pergunta do Sr. Deputado Tsui Wai Kwan sobre a diversificação adequada da economia de Macau, afirmo a necessidade de as diversas áreas do Governo da RAEM envidarem maiores esforços para levar a cabo, sob a orientação do Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau, a mencionada tarefa atribuída pelo Governo Central. Todavia, gostaria de apontar para o facto de que, para conquistar o sucesso na realização do referido trabalho, o Governo precisa da cooperação dos diversos sectores do Território, uma vez que sem o seu apoio não conseguiremos cumprir a tal missão que o País nos atribuiu.

Concordo perfeitamente com a afirmação do Sr. Deputado Tsui Wai Kwan sobre o progresso verificado no desenvolvimento do sistema político de Macau. O facto é que, desde a transferência da soberania de Macau, o número dos assentos de deputados tem aumentado constantemente, tendo passado de vinte e três para vinte e cinco, e de vinte e cinco para vinte e sete. Na presente legislatura, o número dos assentos de deputados totalizam vinte e nove. Nesta situação, como é que podemos negar o progresso gradual que se tem verificado no desenvolvimento do sistema político? Para além disso, também é evidente o aumento de assentos de deputados eleitos por sufrágio directo. Reitero que temos que actuar de acordo com a Lei Básica, nomeadamente com o Anexo I e o Anexo II da mesma Lei, tendo em consideração a situação concreta da RAEM. Em relação à composição da Assembleia Legislativa e da Comissão Eleitoral para a eleição do Chefe do Executivo, nomeadamente aos respectivos números, temos realmente necessidade de ser abertos, promovendo discussões aprofundadas, assim como a apresentação de opiniões e sugestões.

Tal como referiu o Sr. Director Chu, são escassas as opiniões que pediram o aumento de assentos de deputados, tendo a maioria das opiniões apontado para a necessidade de o Governo envidar maiores esforços para impulsionar o desenvolvimento económico, melhorando a qualidade de vida da população. Vamos prestar muita atenção às opiniões recolhidas, melhorando constantemente os nossos trabalhos, por forma a satisfazer os desejos dos cidadãos.

Obrigada, Sr. Presidente.

Presidente: Se os representantes do Governo não quiserem dar mais explicações, vamos terminar aqui o tratamento da oitava interpelação oral. Srs. Deputados, façam o favor de esperar um pouco no vosso lugar, vamos entrar na nona interpelação oral. Agradeço a presença da Sra. Secretária e dos seus colaboradores na reunião de hoje.

(Entraram no hemiciclo os representantes do Governo)

Presidente: Bom, vamos continuar a reunião, tratando da nona interpelação oral. Tem a palavra o Sr. Deputado Au Kam San.

Au Kam San: Obrigado Sr. Presidente.

Srs. Membros do Governo:

Este ano, foram promovidos cinco desfiles no 1.º de Maio, para manifestação de diferentes pedidos, tendo todo o processo decorrido de forma pacífica. No entanto, o veículo de um dos grupos manifestantes foi mandado embora quando se aproximava do seu destino, sob advertência de aplicação de multa, o que provocou um veemente protesto por parte dum representante duma associação que se encontrava nesse veículo. Este saltou então para cima do mesmo gritando ao auto-falante, ao mesmo tempo que exibia um documento sobre a legalidade do desfile, mas acabou por ser levado, à força, para uma viatura policial, tendo o veículo em causa também sido deslocado por um agente policial. Durante todo este processo de detenção e subtracção de viatura, a Polícia tratou os jornalistas com brutalidade, mandando-os embora com arbitrariedade e ordenando a “proibição de tirar fotografias”, recorrendo até mesmo à violência, com apertos corporais, estrangulamentos e cotoveladas. Tais actos selváticos levaram a ferimentos de vários jornalistas e foram fortemente censurados pelos órgãos de comunicação social.

Como é sabido, o poder policial foi sendo alargado ilimitadamente, depois do estabelecimento da RAEM, de maneira que muitas vezes têm ocorrido casos de violação de direitos. O embargo à liberdade de imprensa e a violação do direito de informar, que compete aos jornalistas, são encarados com toda a normalidade. O gelo não se forma num instante, por isso, quando o Comandante da PSP, Lei Sio Peng, afirmou, através duma nota de imprensa, que “a liberdade de imprensa foi sempre respeitada”, e que as medidas adoptadas (creio que incluem os tratos violentos aos jornalistas e manifestantes) se traduziram numa “responsabilidade na manutenção da ordem pública e na protecção da vida e dos bens dos residentes”, não foi mais do que tentar encobrir o mal com retórica, o que não passa dum grande ridículo.

Verificou-se que, no local, havia muitos agentes policiais à paisana a filmarem o desenrolar da manifestação e os confrontos que ocorreram. As câmaras foram até colocadas por forma a ficarem “extremamente próximas” dos jornalistas e registaram os momentos das entrevistas aos manifestantes e os indivíduos que tiveram contactos com os jornalistas, isto é, todas as entrevistas foram “monitorizadas”. Estes actos não só exerceram uma grande pressão, a nível psicológico, sobre os cidadãos que foram entrevistados, como também constituíram uma violação grave à liberdade de efectuar entrevistas por parte dos jornalistas, podendo suspeitar-se de que se pretendia criar um ambiente de intimidação.

Note-se que as actividades de grande dimensão da sociedade, isto é, as manifestações, contam com a presença de muitos fotógrafos *freelancers* que se deslocam “in loco” para registar, com as suas máquinas fotográficas ou câmaras de filmar, as referidas manifestações. Na realidade, face à generalização da Internet, os registos de imagem são materiais importantes para aqueles que pretendam desempenhar o papel de “jornalista cidadão”, facto que é benéfico para a sociedade poder compreender, através de diversas perspectivas, o decorrer das manifestações, bem como as respectivas solicitações. No entanto, na manifestação do 1.º de Maio, a Polícia controlou as filmagens a seu bel-prazer, tendo ainda limitado, à força e sem razão, as filmagens de alguns jornalistas *freelancers*,

afirmando, sem fundamento legal, o seguinte: “Quem não é jornalista, não pode tirar fotografias!”. No entanto, quem estava presente como jornalista também foi impedido de tirar fotografias, facto que não sabemos se é para rir ou chorar, tratando-se ainda dum acto que demonstra, evidentemente, a tirania do poder policial.

Assim sendo, interpelo as autoridades competentes sobre os seguintes três aspectos:

1. Desde o estabelecimento da RAEM até à presente data, já devem ter sido definidas “instruções” para que, em caso de ocorrência de incidentes sociais, os comandantes de operação e os polícias da linha de frente saibam como devem actuar tendo em conta as funções dos jornalistas, por forma a evitar que seja afectada a liberdade de imprensa. Afinal, existem ou não essas “instruções”? Podem estas ser divulgadas ao público?

2. É em representação do público que os jornalistas fazem reportagens, deslocando-se “in loco” para fazer a cobertura dos acontecimentos, assegurando assim o direito à informação do público. Nesta situação, qualquer entidade com poder público que impeça os jornalistas de entrevistar ou fotografar comete um acto de atropelamento do direito à informação do público, e uma ultrapassagem aos limites do poder público proporcionado. O uso de uma voz agressiva e ameaçadora, bem como de violência física, ofendendo os jornalistas para os impedir de entrevistar, constitui uma violação do direito à independência protegido por lei, de que os jornalistas gozam aquando do exercício das suas funções. Afinal, em relação aos incidentes em causa, quem deve ser responsabilizado pelo acontecido: o comandante da operação, o Comandante da PSP ou o Secretário para a Segurança? Vai a Administração instruir processo disciplinar para apurar responsabilidades?

3. No passado 1.º de Maio, a Polícia chegou mesmo a levantar dificuldades aos fotógrafos *freelancers*, alegando, sem qualquer fundamento legal, que “Quem não é jornalista, não pode tirar fotografias!”, o que constitui um grave impedimento ao desenvolvimento das actividades dos “jornalistas cidadãos”. Afinal, com base em que lei é que a Polícia lançou aquela proibição?

Presidente: Tem a palavra o Sr. Comandante Lei.

Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública, Lei Sio Peng: Exmo. Sr. Presidente, Exmo. Srs. Deputados:

Em 1.º de Maio, desfilaram 10 organizações por 6 itinerários diferentes, o que obrigou a Polícia à montagem de um grande dispositivo de pessoal para manter a ordem dos desfiles e orientar o tráfego, trabalhos esses que decorreram sem qualquer sobressalto. Porém, um dos elementos de um dos grupos de manifestantes, ao chegar ao seu destino estacionou a viatura numa das faixas de rodagem em frente à Sede do Governo, passando assim aquela via de duas faixas a via de faixa única. Para minimizar os impactos para peões e automobilistas, a referida via não estava vedada à circulação. Assim, como o tráfego estava a ser estorvado, a Polícia teve de intervir para evitar engarrafamentos, aconselhando primeiramente o condutor a retirar a viatura do local. Por infelicidade, foram em vão tais conselhos. Sem outro remédio, a Polícia teve de lhe passar uma multa por transgressão às normas da Lei do Trânsito Rodoviário e ordenar que retirasse a viatura do local. Porém, essa ordem não foi acatada, e como a viatura continuava a estorvar o trânsito, a Polícia teve de deter e acusar o condutor pelo crime de desobediência.

- No entanto, os planos da Polícia não foram, de facto, perfeitos, pois esta não previu que, aquando da remoção do veículo, aparecesse um grande número de jornalistas para fotografar a situação, dando origem a uma situação caótica temporária que obstruiu o tráfego rodoviário. Depois de vários aconselhamentos inúteis e a fim de restabelecer, o mais rápido possível, a ordem pública e garantir a segurança dos jornalistas e dos manifestantes, os agentes envidaram os seus maiores esforços para fazer voltar ao passeio as pessoas que entretanto tinham saído para a estrada, de forma a evitar acidentes. E nesta acção houve contacto físico entre os polícias e os jornalistas. Mas aquela acção teve por objectivo restabelecer a ordem pública, sem qualquer intenção de impedir os jornalistas de fazerem entrevistas, pois podiam continuar a fazer livremente as suas reportagens nas zonas de segurança.

- De facto, é verdade que alguns agentes policiais inexperientes usaram palavras inadequadas, devido à ânsia de recuperar a ordem no local, como por exemplo “quem não é jornalista está proibido de tirar fotografias!”. Vamos reforçar a capacidade de resposta do pessoal de primeira linha para responder a incidentes imprevistos, e foi ainda aberto o respectivo processo de investigação para averiguar eventuais irregularidades por parte do pessoal.

- E caso, no processo de investigação, seja detectado acto que envolva infracção penal, vamos proceder à abertura do respectivo processo de investigação criminal.

- Concordo plenamente com o ponto de vista do Deputado Au Kam San, quando este afirma que: “Note-se que as actividades de grande dimensão da sociedade, isto é, as manifestações, contam com a presença de muitos fotógrafos *freelances* que se deslocam ao local para registar, com as suas máquinas fotográficas ou câmaras de filmar, as referidas manifestações. Na realidade, face à generalização da Internet, os registos de imagem são materiais importantes para aqueles que pretendam desempenhar o papel de ‘jornalista cidadão’, facto que é benéfico para a sociedade poder compreender, através de diversas perspectivas, o decorrer das manifestações, bem como as respectivas solicitações.” Creio que os grandes apoios dados a um “jornalista cidadão” ou a um fotógrafo *freelance* permitem contribuir para atingir o objectivo de compreender, através de diversas perspectivas, o decorrer das manifestações, bem como as respectivas solicitações, para além de permitir ainda garantir a segurança dos manifestantes, evitar que alguém perturbe a manifestação e manter a ordem pública, portanto, são várias as razões para serem apoiados. E a Polícia tem esse poder! Assim sendo, peço que fiquem todos descansados, pois a Polícia vai cumprir as normas estipuladas na Lei de Protecção dos Dados Pessoais aquando do tratamento das filmagens. Podem ficar descansados!

- Neste caso, os agentes policiais actuaram absolutamente de acordo com a lei. Quando alguém viola as regras da Lei do Trânsito Rodoviário ou quaisquer outras leis e diplomas legais, os agentes têm toda a responsabilidade de proceder à devida correcção. E se o envolvido não ouvir as ordens e não parar com a prática de actos que violem a lei, ou até, tal como neste caso, continuar propositadamente com essa prática, então trata-se, claramente, de um crime de desobediência.

- Os agentes retiraram os devidos ensinamentos deste caso, e vão ainda proceder a análises e estudos com vista a colmatar as insuficiências e a encontrar melhores soluções para a resolução de incidentes imprevistos.

Obrigado.

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

Au Kam San: Sr. Presidente, Obrigado pela resposta do Sr. Comandante. Aprecio a atitude sincera do Sr. Comandante, que fez críticas sobre os próprios erros, tendo reconhecido que as acções da parte dos agentes eram desadequadas. No entanto, não concordo com a sua acusação sobre o veículo de um dos grupos manifestantes. Segundo o Sr. Comandante, o tal veículo parado na estrada causou o impedimento do trânsito da mesma estrada. Não sei se o Sr. Comandante estava no lugar do incidente. Eu é que estava ali, mesmo ao pé do veículo em destaque. Como era feriado, na referida estrada junto do Lago Nam Van não havia muito movimento. Portanto, o mencionado veículo, que parava à margem da estrada, não bloqueou a circulação de outras viaturas. Este é o primeiro ponto que queria esclarecer.

Em segundo lugar, queria esclarecer que o veículo em destaque não estava estacionado na estrada. O facto é que esse veículo circulava sempre à frente do respectivo desfile, guiando-o para a frente gritando palavras de ordem. Quando o desfile chegou à Sede do Governo, os manifestantes entraram na área indicada pela Polícia, e o veículo, que fazia parte do desfile, só podia ficar ali perto, próximo do desfile, continuando as pessoas dentro do veículo a gritar palavras de ordem. Nesse caso, acho que o respectivo veículo não pode ser considerado como um carro mal estacionado, uma vez que ele fazia parte de um desfile autorizado, sendo regulamentado, portanto, por outro tipo de regras. Acho defeituosa a intervenção da Polícia, que aplicou multa ao veículo em destaque. Não sei se o Sr. Comandante estava presente no lugar do incidente, e se ouviu os cidadãos dizer o seguinte: “Deixem-nos contribuir para o pagamento da multa!”. O que aconteceu foi que os manifestantes preferiam pagar a multa, a tirar o veículo do lugar, uma vez que o mesmo fazia parte do desfile e comandava as respectivas acções. Sendo assim, ele só se devia ir embora depois de terminar a manifestação. Contei o decorrer do incidente para o conhecimento do Sr. Comandante, esclarecendo que o condutor não saiu do veículo, permanecendo ali controlando a realização da manifestação.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Comandante Lei.

Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública, Lei Sio Peng: É um facto que o referido veículo estava parado na estrada, não andando para a frente. Como naquela estrada os carros circulam em duas faixas de rodagem, a paragem do mesmo veículo causava, inevitavelmente, o impedimento do trânsito, muito embora não houvesse muito movimento na estrada. Penso que na Lei do Trânsito Rodoviário não há nenhuma regra que permita o estacionamento dos carros nas estradas com duas faixas de rodagem e onde haja pouco movimento, o que é claro.

Na opinião do Sr. Deputado Au Kam San, é uma falha da Polícia, não ter preparado lugar para o estacionamento dos veículos que faziam parte do desfile. Vamos aprender com esta lição, considerando sempre este tipo de necessidade no caso de manifestação, trocando opiniões com os respectivos responsáveis, na reunião realizada na véspera do desfile. No futuro vamos procurar o melhoramento na ordenação dos mesmos assuntos, de modo que os cidadãos possam manifestar a sua vontade, e os desfiles se possam realizar com ordem, sem afectar terceiros, nem causar impedimento

ao trânsito.

Obrigado.

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

Ng Kuok Cheong: Queria pedir esclarecimentos sobre alguns aspectos relacionados com o incidente de confronto que envolve desfiles no dia 1 de Maio, mencionado na interpelação oral em destaque. O primeiro aspecto tem a ver com a necessidade de garantia da liberdade de recolha de informações. Antes do dia 1 de Maio, a Polícia anunciou que ia estabelecer uma área para a recolha de informações para os jornalistas. Não sei quais eram as normas concretas que orientavam o estabelecimento da mencionada área, e que podiam garantir a liberdade na recolha de informações. Mais tarde, o CPSP informou que no futuro não iria estabelecer mais áreas para a recolha de informações. Com vista a evitar as possíveis confusões, o Sr. Comandante pode fazer aqui o esclarecimento sobre a possibilidade de estabelecer, no futuro, áreas para a recolha de informações, assim como, sobre as normas concretas que orientam o estabelecimento da mencionada área, e que podem garantir a liberdade na recolha de informações? O Sr. Comandante pode fazer aqui o respectivo esclarecimento?

Em segundo lugar, manifesto o meu apoio à intenção da polícia de fazer autocritica e de definição de normas para regulamentar as mesmas actividades, tais como a ordenação de veículos que fazem parte dos desfiles, e a protecção dos jornalistas que querem recolher informações. É evidente que quando os agentes tomam acções, os jornalistas têm que tirar fotografias. Caso contrário, não cumpriam as suas responsabilidades. O que é muito importante é o fornecimento de instruções claras aos agentes e aos comandantes da linha de frente, de modo que estes saibam ajudar os jornalistas a exercer as suas funções, protegendo-os. As autoridades vão definir as respectivas normas? Se a resposta for positiva, queria pedir a publicação destas normas e instruções nos meios de comunicação social, assim como a entrega de uma cópia à Assembleia Legislativa, de modo que saibamos colaborar nas situações semelhantes, protegendo as acções da expressão das opiniões dos cidadãos, e garantindo a paz e a harmonia da sociedade, tendo conhecimento da forma de agir da Polícia.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Wai Chi.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente. É de saber que a maior virtude de uma pessoa é corrigir os seus erros cometidos. Espero que o Sr. Comandante aprenda com as experiências, sendo determinante na correcção das falhas registadas. Segundo o que se viu no lugar de conflito entre os jornalistas com a Polícia, os agentes, que formaram um cerco e fecharam as saídas, recorreram à violência dando estrangulamentos e cotoveladas.

Queria pedir esclarecimentos sobre dois aspectos, tendo um a ver com a falta de experiência dos agentes da linha de frente, que actuaram desadequadamente nos conflitos com os manifestantes, falta essa que, foi reconhecida pelo Sr. Comandante. Participei em muitos desfiles, ocorridos em ocasiões diferentes, e apreciei sempre a boa ordem dos manifestantes, assim como tenho grande admiração pelos agentes da linha de frente, que envidam grandes esforços para manter a ordem dos desfiles e do trânsito, o que é incontestável. O que não compreendo muito bem é a razão que levou o Sr. Comandante a mandar sempre agentes com falta de experiência para a linha de frente. Em 2007, um agente com falta de experiência

disparou na manutenção da ordem de um desfile; no dia 1 de Maio do ano passado, outro agente com falta de experiência feriu uma jornalista com jatos de água. Desta vez, os agentes com falta de experiência recorreram à violência dando estrangulamentos e cotoveladas no conflito com os jornalistas. Penso que não há, nas FSM, tantos agentes com falta de experiência. Queria saber por que é que o Sr. Comandante não mandou agentes experientes para a linha de frente, para realizar os mesmos trabalhos. Esta é a minha primeira pergunta.

Em segundo lugar, queria perguntar onde estava o Sr. Comandante, que é experiente, claro, quando ocorreu o mencionado incidente em que entrevistaram muitos agentes inexperientes da linha de frente. O Sr. Comandante chegou a dar, atempadamente, apoio aos seus colegas da linha de frente? Espero que o Sr. Comandante possa responder a esta pergunta, que também foi apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San.

Obrigado.

Presidente: Bom, Sr. Comandante, por favor... Tem a palavra o Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Comandante:

Srs. Membros do Governo:

Caros colegas:

Queria prestar atenção a dois aspectos relacionados com a interpelação oral do Sr. Deputado Au Kam San. O primeiro aspecto diz respeito às acções de recolha de informações, realizadas pelos meios de comunicação social. Trata-se de um trabalho muito importante que visa a garantia do direito à informação da população, e que consiste sobretudo na redacção e publicação de relatórios sobre os incidentes ocorridos. Segundo contou o Sr. Deputado Au Kam San, verificaram-se, no local, muitos agentes policiais à paisana a filmarem o desenrolar da manifestação e os confrontos que ocorreram. Chamo a atenção para a existência, na legislação da RAEM, da Lei da protecção dos dados pessoais. Queria pedir informações sobre a forma de tratamento das respectivas matérias. São criados processos e arquivos para guardar estas matérias? Espero que o Sr. Comandante possa fornecer a respectiva explicação.

O segundo assunto que queria abordar tem a ver com o funcionamento das FSM. Passados quase doze anos a contar a partir da data da transferência da soberania de Macau, devem-se verificar melhoramentos no tratamento dos assuntos referentes aos desfiles. Com efeito, há pouco, o Sr. Comandante também falou da realização de reuniões com os organizadores dos desfiles, assim como do respectivo planeamento e estudo. Se for possível, queria pedir ao Sr. Comandante dados sobre o número dos processos criados para a averiguação das acções realizadas pelos agentes da linha de frente. Queria saber se eles têm que assumir todas as responsabilidades pelas falhas cometidas. Para dizer com franqueza, sei que nas FSM, que funcionam como uma pirâmide, os agentes têm a obrigação de cumprir as ordens dos superiores. Portanto, não me quero deparar com a situação de que são os funcionários da camada inferior que assumem todas as responsabilidades. Já uma vez afirmei o seguinte: só quando o Chefe do Executivo e o Sr. Secretário tiverem um comportamento exemplar e derem ordens claras, é que os agentes da linha de frente podem realizar os trabalhos de forma satisfatória. Quando chamo a atenção para este aspecto, estou a tocar nos assuntos na vertente política. Estes são os dois aspectos sobre os quais queria pedir esclarecimentos. Se o Sr. Comandante não puder

fornecer explicações hoje, pode entregar à Assembleia Legislativa, mais tarde, as respectivas matérias por escrito. Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Muito bem, Sr. Comandante Lei, por favor.

Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública, Lei Sio Peng: Obrigado pelas perguntas dos Srs. Deputados. Em primeiro lugar, vou dar explicações sobre o estabelecimento da área para a recolha de informações. Com efeito, antes do dia 1 de Maio do ano corrente, revelámos a intenção de estabelecimento da mesma área, que visava a garantia da segurança física dos jornalistas. É de realçar que a adopção desta medida não tem o objectivo de delimitar o âmbito de movimento aos jornalistas. Sabe-se que nos desfiles do dia 1 de Maio do ano passado (em que foi estabelecida a mencionada área para a recolha de informações), vários agentes ficaram feridos atacados por alguns dos manifestantes, que atiraram objectos contra os polícias. É pena que os meios de comunicação social não compreendam a boa intenção das FSM, protestando contra o estabelecimento da mencionada área, e queixando-se da longa distância que os separam dos manifestantes, a qual não lhes permite tirar boas fotografias, pondo em causa o direito à informação da população. Perante a necessidade de protecção dos jornalistas, e o protesto apresentado pelo respectivo sector contra o estabelecimento da respectiva área, procedemos aos estudos cuidadosos, ponderando os prós e contras do estabelecimento da mesma área. No futuro, vamos continuar a negociar com os meios de comunicação social, reforçando a comunicação e ouvindo as respectivas opiniões.

O Sr. Deputado Chan Wai Chi apontou para as acções pouco adequadas, realizadas por alguns agentes, os quais deram estrangulamentos e cotoveladas aos manifestantes. Tal como referi, já abrimos processos para a averiguação do mesmo assunto. Quando se verificar a mesma necessidade, vamos levantar um processo penal de investigação.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho, por sua vez, prestou atenção ao facto de alguns agentes policiais à paisana terem filmado o desenrolar da manifestação. Tal como afirmei há pouco, não se regista diferença substancial, entre a acção praticada por estes agentes, e a acção praticada pelos jornalistas e pelos “jornalistas cidadãos”, pois o que foi filmado é idêntico em diferentes casos. Afirmo que vamos tratar das respectivas matérias com respeito pela Lei da protecção dos dados pessoais.

O mesmo deputado ainda pediu informação sobre o número dos processos a criar num ano para a averiguação das acções realizadas pelos agentes da linha de frente. Posso fornecer os respectivos dados estatísticos. É de sublinhar que nas FSM se dão prémios e castigos merecidos. Ao mesmo tempo que abrimos processos para a averiguação das possíveis falhas, atribuímos também louvores para encorajar os bons agentes. Sendo assim, vou mandar os dois tipos de dados para referência do Sr. Deputado José Pereira Coutinho.

Obrigado.

Presidente: Muito bem, terminámos aqui o tratamento das nove interpelações orais. Agradeço a presença do Sr. Comandante Lei e dos demais representantes do Governo na reunião de hoje. Declaro encerrada a sessão.

Encerramos a sessão.

Intérpretes-Tradutores: Gabinete de Tradução

Redactores: Gabinete de Registo e Redacção