



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-37 期
I Série N.º IV-37

Data: 6 de Dezembro de 2010
7 de Dezembro de 2010

(Início e termo da reunião do dia 6 de Dezembro)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 19 horas e 54 minutos

(Início e termo da reunião do dia 7 de Dezembro)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 19 horas e 59 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 do dia 6 de Dezembro)

Deputados presentes: Lau Cheok Va, Ho Iat Seng, Chui Sai Cheong, Kou Hoi In, Fong Chi Keong, Kwan Tsui Hang, Ng Kuok Cheong, Vitor Cheung Lup Kwan, Tsui Wai Kwan, Chan Chak Mo, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Wong 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, Sio Chi Wai, Ho Ion Sang, Chan Mei Yi e Tong Io Cheng.

Deputados ausentes: Leonel Alberto Alves.

(Deputados presentes e ausentes na reunião do dia 7 de Dezembro)

Deputados presentes: Lau Cheok Va, Ho Iat Seng, Kou Hoi In,

Fong Chi Keong, Kwan Tsui Hang, Leonel Alberto Alves, Ng Kuok Cheong, Tsui Wai Kwan, Chan Chak Mo, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Wong 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, Sio Chi Wai, Ho Ion Sang, Chan Mei Yi e Tong Io Cheng.

Deputados ausentes: Chui Sai Cheong e Vitor Cheung Lup Kwan.

(Convidados presentes na reunião dos dias 6 e 7 de Dezembro)

Convidados:

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 dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes;
Joaquim Francisco de Campos Adelino, Assessor do Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas;
Wong Wan, Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego;
Francisca Vong Iok Ip, Assessora do Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas;
Chan Hon Kit, Coordenador do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas;
Tam Kuong Man, Presidente do Instituto de Habitação;
Lei Chan Tong, Coordenador do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes;
Gary Cheong Sio Kei, Director dos Serviços de Protecção Ambiental;
Wong Soi Man, Directora da Capitania dos Portos;
Tou Veng Keong, Director dos Serviços de Regulação de Telecomunicações;
Simon Chan Weng Hong, Presidente da Autoridade de Aviação Civil;
Arnaldo Ernesto dos Santos, Coordenador do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético;
Fong Soi Kun, Director dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos;
Chan Hon Peng, Director dos Serviços de Cartografia e Cadastro;
Derby Lau Wai Meng, Directora da Direcção dos Serviços de Correios;
Kong Kam Seng, Presidente da Comissão de Segurança dos Combustíveis;
Leong Pou Fong, Pauline, Secretária-Geral do Conselho de Ciência e Tecnologia.

Ordem do Dia: Debate das Linhas de Acção Governativa para 2011 - área dos Transportes e Obras Públicas.

Sumário: Debate das Linhas de Acção Governativa para 2011 - área dos Transportes e Obras Públicas.

Acta:

Presidente: Srs. Deputados, vamos iniciar a reunião de hoje.

A matéria agendada para hoje é a discussão das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2011, na área dos Transportes e Obras Públicas.

Primeiro, vou pedir ao Sr. Secretário para fazer a respectiva apresentação. 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

Boa tarde!

Em primeiro lugar, permitam-me fazer, nesta Assembleia, um breve balanço dos principais trabalhos da tutela dos Transportes e Obras Públicas levados a cabo no decurso do corrente ano. A tutela dos Transportes e Obras Públicas continuou a concretizar, em 2010, com um espírito prático e firme, a acção governativa, tendo por base as tradições e ideias inovadoras, de modo a executar de forma dinâmica as tarefas definidas e a participar activamente na cooperação regional. Verificou-se a obtenção de bons progressos na construção de infra-estruturas de grande envergadura quer de serviços transfronteiriços quer de trânsito. A implementação do novo *campus* da Universidade de Macau, na ilha da Montanha, está a decorrer a bom ritmo, sendo que, os principais edifícios estão em construção desde 5 de Novembro. Iniciou-se o estudo aprofundado sobre a concepção preliminar do posto fronteiriço de Macau na ilha artificial da Ponte Hong Kong – Zhuhai – Macau, e realizou-se, de forma dinâmica, o estudo sobre a ligação da inspecção alfandegária entre todos os territórios. Em articulação com o desenvolvimento regional, executaram-se os trabalhos em diversas vertentes do Sistema de Metro Ligeiro de Macau.

Em articulação com a elaboração do planeamento urbanístico geral, foram concluídos o estudo do sistema de elaboração do planeamento urbanístico de Macau e a 1.^a fase da auscultação pública sobre o planeamento urbano dos novos aterros. Concomitantemente, foi realizada a recolha de opiniões públicas sobre o planeamento das Zonas C e D do Lago de Nam Van.

No âmbito do Reordenamento dos Bairros Antigos, concluiu-se a discussão dos projectos dos três regulamentos administrativos complementares do Regime Jurídico do Reordenamento dos Bairros Antigos e procedeu-se ao levantamento da situação actual dos moradores das zonas da Praça de Ponte e Horta e da Barra, com vista a obter os respectivos dados sobre esses bairros antigos.

Com vista a melhorar a gestão dos recursos de solos, iniciámos, no princípio deste ano, o tratamento de aproximadamente 30 casos

de terrenos devolutos. Entre esses casos, por despacho do Chefe do Executivo, houve 5 situações em que foi aberto o processo de declaração da caducidade da concessão e 2 que estão em fase de emissão de parecer pelo Ministério Público. Por outro lado, foi aplicado o mecanismo de indexação do valor da multa ao valor do prémio devido pela concessão. Em simultâneo, foram realizadas actividades conjuntas de combate à ocupação ilegal de terrenos, tendo sido conseguida a reversão para a Administração de um total de 16 terrenos com uma área aproximada de 75 mil metros quadrados.

Iniciámos os trabalhos de análise e revisão da “Lei de Terras” e dos respectivos diplomas legais complementares. O Grupo Consultivo de Especialistas já apresentou a versão revista do referido projecto de proposta de lei. Iremos tentar concluir a última versão do projecto no corrente ano, para posterior realização de uma consulta pública em meados do mês corrente.

No âmbito das obras ilegais, o Grupo Permanente de Trabalho Interdepartamental para Demolição e Desocupação de Obras Ilegais, criado no corrente ano, já promoveu dezenas de acções de demolição desse tipo de obras e tratou mais de uma centena de casos. Foi também concluído o texto de auscultação do Regime Jurídico da Construção Urbana e das Normas de Natureza Administrativa e levada a cabo a segunda auscultação pública.

No âmbito da habitação, continuámos a envidar esforços para concretizar a construção de edifícios destinados a habitação pública. Ainda este ano, serão concluídas as obras dos edifícios de habitação pública de Veng Neng do lote HR/HS, de Cheng Choi (Ilha Verde) e de Mong Sin (em Mong Há), num total de 2 140 fracções. Ao mesmo tempo, iniciar-se-á o projecto de reconstrução dos edifícios de habitação social existentes, em especial os edifícios com maior vetustez e com baixa taxa de aproveitamento do solo.

O Conselho para os Assuntos de Habitação Pública, criado no corrente ano, é uma plataforma que permite a discussão pela população. Por outro lado, foi criado o Grupo de Trabalho para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável do Mercado Imobiliário, visando garantir o desenvolvimento saudável do sector, que desenvolveu os 6 principais sentidos e as 10 medidas concretas sobre o mercado imobiliário.

Foi prorrogada a atribuição do abono provisório de residência a agregados familiares da lista de candidatos a habitação social, com vista a atenuar os encargos suportados por estes agregados familiares com as rendas das habitações, tendo sido alargada a aplicabilidade do plano e elevado o montante do abono, por forma a serem abrangidos os novos agregados familiares incluídos na referida lista. Além disso, o “Regime de Bonificação de Juros de Crédito Concedido para Aquisição de Habitação Própria” e o “Plano de Garantia de Créditos para Aquisição de Habitação Própria” caducaram no final de Junho do corrente ano, tendo sido aprovados 7 183 pedidos. Após análise e estudo sobre esta matéria, foi decidido que aqueles planos não seriam renovados.

Entraram em processo legislativo os diplomas legais sobre a habitação económica, a “Lei da Actividade de Mediação Imobiliária” e o “Regime Jurídico do Exercício da Actividade de Administração de Condomínios e da Profissão de Porteiro”. Foi concluído o projecto do “Regulamento do Centro de Arbitragem de Administração Predial”, estando prevista a sua publicação ainda no decurso do corrente ano.

No âmbito do trânsito, foi finalizada a 1.ª fase da auscultação pública sobre o “Quadro Geral da Política de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2010-2020)”, elaborado em 2009, estando a ser preparado o texto para a realização de nova auscultação pública de modo a obter um consenso mais alargado e a sua aplicação o mais breve possível.

Para reforçar a estratégia da “primazia dos transportes públicos”, foi implementado, a título experimental, o “corredor exclusivo para transportes públicos” na Avenida de Almeida Ribeiro e o sistema de informação de localização dos autocarros. Em simultâneo, prosseguimos activamente os trabalhos de reforma dos serviços de transportes públicos.

No âmbito da implementação do Metro Ligeiro, concretizámos, sucessivamente, os trabalhos da fase preliminar de implementação, tendo sido concluída a avaliação das propostas do Concurso Público Internacional do “Fornecimento do Sistema e Material Circulante da 1.ª fase do Sistema de Metro Ligeiro de Macau”, cuja adjudicação será comunicada a curto prazo. Concluiremos neste ano o estudo sobre o planeamento dos centros intermodais de transportes da Estrada Governador Albano de Oliveira, na Taipa, e da Barra.

No âmbito do transporte aéreo, continuámos a incentivar as companhias aéreas locais a operarem novas rotas, tendo sido iniciados os trabalhos de Estudo do Mercado da Aviação Civil de Macau e o Relatório de Consulta de Estratégias da Aviação Civil. No aspecto da articulação dos transportes aéreo e marítimo, foram promovidos os serviços “*Express Link*”. Por outro lado, no âmbito do transporte marítimo foram criadas mais 11 rotas, permitindo alargar os locais de origem dos passageiros por via marítima e a rede de transporte marítimo da região do Delta do Rio das Pérolas.

Nas acções de protecção ambiental, observando as três vias de “Planeamento Geral e Cooperação Regional”, “Controlo de Poluição” e “Sensibilização e Educação”, foi lançado, no corrente ano, o texto de recolha de opiniões sobre o Quadro Geral do Planeamento Conceptual da Protecção Ambiental, e iniciou-se a 2.ª fase referente ao estudo sobre o planeamento geral e os projectos específicos da protecção do ambiente.

Além disso, foram iniciados os estudos de “Demonstração de prevenção da emissão de gases poluentes por veículos motorizados” e de “Demonstração sobre prevenção da poluição, gestão e tratamento de resíduos electrónicos”. Mediante o mecanismo de prevenção conjunta, criado no âmbito da cooperação Zhuhai – Macau, está a elaborar o plano de tratamento da poluição hídrica no Canal dos Patos.

De modo a serem cumpridas as obrigações decorrentes das Convenções Internacionais aplicadas em Macau, foi efectuada, no corrente ano, a recolha preliminar de dados sobre as emissões de carbono. Por outro lado, concluiu-se a auscultação pública sobre o projecto de diploma legal relativo à “Prevenção e Controlo do Ruído Ambiental”, tendo o mesmo entrado em processo legislativo. Este diploma inclui disposições sobre a regulamentação e controlo do ruído social e dos equipamentos de bate-estacas.

Está concluída a elaboração das legislações de criação do Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética (FPACE). A implementação destas medidas está prevista para o próximo ano. Por outro lado, serão estabelecidos incentivos tributários para utilização

de eco-veículos e aprofundado a divulgação do conceito de protecção ambiental, através de vários meios.

No intuito de construir uma sociedade economizadora de água, foi publicado o “Programa de Poupança de Água de Macau”, onde se definiu o rumo a ser seguido nos próximos 15 anos. Para incentivar a poupança de água, foi eliminada, em Julho, a tarifa mínima do serviço de abastecimento de água, beneficiando de imediato 40 mil utentes.

No âmbito do fornecimento de energia eléctrica, foi assinado o contrato de prorrogação do prazo do contrato de concessão do serviço público de fornecimento de electricidade, que permitirá uma diminuição da taxa de retorno sob o investimento, de 12% para 9,5%. Além disso, foi iniciado o estudo sobre o enquadramento das redes de fornecimento de gás natural e continuamos a realizar estudos sobre a utilização das energias renováveis.

Em articulação com o plano de desenvolvimento da Ilha Verde, será alterada a localização do armazém provisório ali existente para um local mais afastado das habitações, e a respectiva obra de construção vai concluir-se no início do próximo ano. Depois da obra, os cinco depósitos que se encontram dispersos vão ficar juntos no mesmo local, para efeitos de controlo centralizado.

Com a assinatura da “Revisão Intercalar do Contrato de Concessão do Serviço Público de Telecomunicações”, foi claramente definida a liberalização do mercado de telecomunicações e o respectivo calendário. Reduziu-se, a partir do 2.º semestre, a tarifa dos serviços de circuitos alugados locais e internacionais. Além disso, iniciou-se a liberalização do mercado da rede pública de telecomunicações fixa.

O sistema de banda larga sem fios (WiFi Go), cuja operação foi lançada formalmente em Setembro deste ano, é financiado pelo Governo, para que os residentes e turistas possam utilizar livremente o respectivo serviço.

Na vertente do desenvolvimento científico e tecnológico, foi iniciado o “Inquérito sobre a situação actual do desenvolvimento científico e tecnológico em Macau”. Foi proposta, ao Ministério da Ciência e Tecnologia do Estado, a qualificação de duas unidades laboratoriais de Macau, concedendo-lhes o estatuto de parceiras dos laboratórios principais a nível do Estado, assim como promover o estabelecimento em Macau de laboratórios principais a nível do Estado e o centro de inspecção e controlo dos medicamentos da medicina tradicional chinesa.

Sr. Presidente

Srs. Deputados

No limiar do ano 2011, pautaremos a nossa actuação de modo a posicionar Macau como Centro Internacional de Turismo e de Lazer, tal como consagrado nas “Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas”, aproveitando esta oportunidade, sem precedentes, para realizar uma maior integração das infra-estruturas e acelerar o ritmo da ligação de infra-estruturas a nível regional.

Iremos concretizar o espírito da acção governativa com base no princípio de “melhor servir a população”, tendo em consideração o bem-estar da população, tomando decisões com base científica na

implementação cuidadosa do planeamento urbano dos novos aterros, no sentido de promover a complementaridade entre as novas zonas e os bairros antigos.

Em simultâneo, aprofundaremos, em conjunto com os governos de Guangdong e de Hong Kong, o “Plano Específico para a Criação Conjunta da Esfera de Vida de Alta Qualidade” e o “Plano Específico referente à Cooperação Regional das Infra-estruturas de Guangdong, Hong Kong e Macau”, assim como a viabilidade dos resultados do estudo do “Plano de Acção de Construção de Áreas Habitáveis da Zona do Estuário do Rio das Pérolas”.

Além disso, continuaremos a promover a implementação de importantes infra-estruturas, instalações e medidas de trânsito transfronteiriço, com vista a constituir uma rede de trânsito e de infra-estruturas ferroviárias interligadas com as regiões vizinhas. Ao mesmo tempo, desenvolveremos a calendarização para a execução dos projectos de obras de infra-estruturas transfronteiriças, tendo em vista os objectivos para 2012 e 2015. Tendo por base o “Protocolo Quadro de Cooperação entre Guangdong e Macau”, vão ser concretizados os trabalhos relacionados com o estudo do “Planeamento de Desenvolvimento Sinérgico de Macau e Zhuhai”, reforçando prioritariamente a promoção do desenvolvimento da Ilha da Montanha.

A construção da Ponte Hong Kong – Zhuhai – Macau simboliza uma nova fase de desenvolvimento do transporte transfronteiriço terrestre das três regiões. Em articulação com a estratégia estatal de desenvolvimento urbano e de integração regional, empenhar-nos-emos em fortalecer os transportes terrestres e em otimizar os equipamentos dos postos fronteiriços, estabelecendo o transporte ferroviário como o futuro principal “meio de transporte verde” de mobilidade nas regiões. Por outro lado, iremos reiniciar os trabalhos de reconhecimento recíproco da carta de condução de automóveis ligeiros entre Guangdong e Macau, assim como o estudo da viabilidade da entrada de automóveis ligeiros de Macau na Ilha da Montanha.

Fruto da progressiva cooperação Guangdong, Hong Kong e Macau e do início dos trabalhos de planeamento dos novos aterros, está basicamente definida a configuração urbana geral de Macau.

No mês passado, na visita que efectuou a Macau, S. Exa. o Primeiro-Ministro do Conselho do Estado, Wen Jiabao, quando da sua observação da vista panorâmica de Macau, manifestou duas propostas quanto ao planeamento urbano de Macau, indicando que é preciso implementar um sistema de gestão ambiental e ecológica e realizar um planeamento com base científica, a fim de melhorar a qualidade de vida da população.

O planeamento geral está realmente associado com a qualidade de vida da população, sendo indispensável a auscultação da opinião da população. A curto prazo, tentaremos compilar e sintetizar as opiniões recolhidas durante a 1.ª fase da auscultação, de modo a iniciar os trabalhos de preparação do plano, envidando esforços para podermos apresentar um plano preliminar em meados de 2011, com vista a preparar a 2.ª fase de auscultação.

A fim de assegurar uma melhor execução dos trabalhos relativos ao planeamento urbanístico dos novos aterros, iremos realizar um estudo preliminar do desenho urbanístico e criar um espaço público multifuncional, junto às margens do rio, aproveitando o subsolo para implementar instalações subterrâneas, tais como uma rede rodoviária

subterrânea e tubagens, construção da rede rodoviária rápida de “duplo círculo e duplo eixo”, no intuito de aliviar a pressão de trânsito e proceder à interligação com as infra-estruturas de trânsito de Zhuhai e da Ponte Hong Kong – Zhuhai – Macau.

Em 2011, daremos primazia à elaboração dos planos urbanísticos das Zonas A e E1, preparando os trabalhos da fase inicial para a articulação do trânsito transfronteiriço e com isto modelar os espaços verdes e de lazer no litoral da Península de Macau e da Taipa, e através da ligação com a faixa costeira de Zhuhai, construir em conjunto um passeio marginal a nível mundial. Em simultâneo, iniciaremos a elaboração do projecto da Lei de Bases do Planeamento Urbanístico e dos diplomas complementares e o estudo da criação duma comissão de planeamento urbanístico.

O Reordenamento dos Bairros Antigos tem sido um dos temas fulcrais da sociedade nos últimos anos. Um sistema jurídico bem elaborado não só constituirá fundamento importante para o desenvolvimento dos futuros trabalhos do reordenamento dos bairros antigos, como também reflectirá o espírito da lei, a que o Governo tem sempre prestado atenção. No sentido de avaliar as reais necessidades dos cidadãos, no ano de 2011, continuaremos a realizar os trabalhos de auscultação pública de “ponto a ponto e frente a frente” por vários meios, canais e formas. Serão desenvolvido, em geral, os trabalhos de reordenamento a partir do método de “ponto – linha – plano” (*reordenar a partir de prédio singular, constituindo a rua, e ao fim e ao cabo formar uma zona toda reordenada*).

Após a devida ponderação, decidimos lançar em primeiro lugar a obra de reconstrução do Edifício Son Lei. O edifício reconstruído irá servir de habitação provisória para os moradores afectados pelas obras de reordenamento a levar a cabo naquele bairro. Cumprida esta missão, o edifício será aproveitado para habitação pública. Os trabalhos de reconstrução serão iniciados após a publicação da respectiva legislação, de modo a responder atempadamente às necessidades dos moradores.

Além disso, será iniciada a classificação das finalidades de aproveitamento dos terrenos, com vista a melhor regulamentar o planeamento urbanístico e o aproveitamento dos terrenos, e continuaremos a combater os actos de ocupação ilegal dos terrenos.

Através do aperfeiçoamento dos diplomas legais, serão geridos sistematicamente os terrenos. Assim, tentaremos concluir a revisão da Lei de Terras e os respectivos diplomas legais complementares, para que possam entrar em processo legislativo no 3.º trimestre de 2011.

Na vertente da implementação das infra-estruturas de grande envergadura, as obras do novo *campus* da Universidade de Macau vão ser implementadas faseadamente em 2011 e 2012, com o objectivo de conclusão da obra no prazo de 3 anos. As obras do Novo Terminal Marítimo da Taipa e do parque central junto da Rua de Seng Tou estão a decorrer de acordo com os prazos calendarizados aquando do seu lançamento.

A integração regional acarretará novas exigências ao nível das infra-estruturas urbanas de Macau. Conforme a situação geral do desenvolvimento da sociedade, bem como as solicitações da população, iremos promover atempadamente a execução de obras públicas, nomeadamente as relacionadas com o bem-estar da população e que possam ajudar na melhoria das construções urbanas, bem como elevar a qualidade de vida da população.

Em articulação com o rápido desenvolvimento da zona do COTAI e tendo em vista a intensificação da rede viária da respectiva zona, será lançado o concurso para construção do túnel que ligará a Estrada da Barragem de Ká Hó e a Estrada de Nossa Sra. de Ká Hó e será lançado o concurso para construção da obra de acesso subterrâneo da Rotunda do Istmo. Está planeada a abertura do túnel da Taipa Grande. Quanto à viabilidade de construção de um túnel subaquático de ligação pedonal com a Ilha da Lapa (Wanchai), iremos reforçar a comunicação com Zhuhai, para que a respectiva construção seja concretizada com a maior brevidade possível.

Será criado um arquivo de informações relativas à avaliação da qualidade das obras concluídas, servindo este arquivo como informação básica para a futura realização de concursos de empreitadas e para elevar a eficiência de apreciação das obras de construção particulares. Além disso, promover a implementação do Regime Jurídico da Acreditação, Registo, Inscrição e Qualificação Profissional de Técnicos no Âmbito da Edificação e do Urbanismo.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados,

Em simultâneo com o crescimento económico, nos últimos anos, a questão habitacional tem-se tornado um dos temas mais discutidos da sociedade. “Obter uma habitação e assegurar o bem-estar” é o objectivo básico da política de habitação do Governo e o desejo comum da sociedade.

A política de habitação segue três principais objectivos:

-Primeiro, continuar a seguir o princípio de “melhor servir a população”, aproveitar adequadamente os recursos públicos, assegurar o direito habitacional dos residentes de Macau;

-Segundo, considerando a situação do mercado imobiliário privado e à luz do princípio de capacidade e conforme a sua importância e urgência, ajudar as famílias de médio e baixo rendimento e os residentes com insuficiente capacidade financeira para adquirir uma casa no mercado imobiliário, resolvendo, passo a passo, o problema da habitação;

-Terceiro, criar condições para um funcionamento do mercado imobiliário mais aberto, transparente e regular, de modo a garantir os legítimos direitos e interesses de todos os participantes e promover o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário.

O Governo e a maioria da população têm o mesmo desejo de prosseguir com um desenvolvimento saudável do mercado imobiliário. Apesar das questões do mercado imobiliário serem complexas, com um Governo responsável, é preciso por vários meios ajudar a camada básica da sociedade a resolver o problema da habitação. Tendo em consideração a necessidade de habitação pública, iremos, com base na previsão e análise científica, desenvolver programas e planos de construção e de oferta de habitação pública.

Está em fase de processo legislativo a revisão dos diplomas reguladores da habitação económica. Através do Conselho para os Assuntos de Habitação Pública, recolhemos as opiniões da sociedade, tendo sido inseridas disposições sobre o limite dos rendimentos de acesso à compra de habitação económica, a prorrogação do prazo de

inalienabilidade, o regime de pagamento do valor de diferença na alienação da fracção, etc. Considerando que os existentes candidatos a habitação económica aguardam há muito tempo, iremos adoptar medidas e tratar de forma transitória e separada os agregados familiares em lista de espera, seguindo o princípio de “liberalizar a aquisição mas restringir a venda”, para o adequado aproveitamento dos recursos públicos.

Em relação à habitação social, o Governo sempre atribuiu grande importância ao apropriado aproveitamento dos recursos de habitação social. Relativamente ao período de espera de habitação social, o Governo já realizou uma análise preliminar, que será discutida pelo Conselho para os Assuntos de Habitação Pública.

Quanto ao mercado privado, de acordo com as estatísticas dos últimos anos, a oferta de habitação privada é relativamente menor, especialmente de fracções de pequena e média dimensão. De 2005 a Agosto do ano corrente, foram construídas 12 800 fracções. Em resposta à necessidade de fracções de pequena e média dimensão, iremos introduzir medidas destinadas à construção de fracções de pequena dimensão, promovendo o equilíbrio da oferta.

Relativamente à quantidade de oferta de fracções habitacionais no futuro, numa perspectiva mais conservadora, segundo os dados estatísticos, contando as mais de 8600 fracções em construção, as 17 000 fracções de habitação pública em projecto ou em construção, as cerca de 10 000 fracções oriundas da alteração da finalidade dos edifícios industriais da Ilha Verde, do Pac On (Taipa) e do Vale das Borboletas (Coloane), as cerca de 40 000 fracções previstas para construção nos novos aterros, mais as fracções desocupadas e os projectos em apreciação, Macau pode disponibilizar 100 mil fracções habitacionais, a longo prazo.

Por outro lado, o Grupo de Trabalho para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável do Mercado Imobiliário continua a monitorizar as mudanças no mercado, a acompanhar os resultados das medidas aplicadas e a introduzir atempadamente as medidas e políticas.

Quanto à construção de habitação pública, temos enfrentado várias dificuldades no decurso da concretização do objectivo de construção de 19 000 fracções, nomeadamente na procura de terrenos, recursos humanos e outros factores. Esperamos que a sociedade compreenda a situação e a dificuldade encontrada. Contudo, temos confiança em assegurar a construção e oferta de pelo menos 19 000 fracções de habitação pública. A concepção e execução dos restantes planos de habitação pública estão previstas para o próximo ano. Está concluída a concepção da habitação pública de Seac Pai Van, onde o número de fracções passa a ser de 8700 fracções, em vez das 6800 iniciais. Entretanto, envidaremos esforços em acelerar a execução e em assegurar a qualidade da obra.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados,

Para o futuro, o aumento do número de visitantes e o crescimento demográfico, exigindo maior conveniência nas deslocações, trazem maiores desafios aos transportes terrestres. Enfrentando as dificuldades geradas pelo fluxo de pessoas, de veículos, poucas estradas e congestionamento de trânsito, um número de trabalhos urgentes precisa do apoio e cooperação da população em geral.

Desde 2007, o Governo propôs a estratégia de “primazia dos transportes públicos” e foi concretizando-a gradualmente. No intuito de resolver os problemas existentes e enfrentar os desafios do futuro e, na sequência do Quadro Geral da Política de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau, publicado em 2009, foram desenvolvidos cinco princípios: primazia dos transportes públicos, deslocação verde, protecção do património cultural, integração regional e harmonia com o planeamento urbanístico.

Em 2011, empenhar-nos-emos em finalizar o texto do Quadro Geral da Política de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau e em estudar a definição de medidas concretas, a executar de forma ordenada consoante os objectivos e metas anuais, para melhorar o ambiente de trânsito em Macau.

Em simultâneo, reforçaremos o investimento na melhoria da rede de transportes públicos, com alargamento da área de cobertura dos serviços de transportes públicos, bem como o aprofundamento da aplicação do sistema inteligente de gestão de trânsito nos transportes públicos, a criação de mais “corredores exclusivos para transportes públicos”, melhorando sob diversas vertentes o desenvolvimento geral dos transportes públicos, e iremos preparar a entrada em funcionamento do novo modelo de serviços de autocarros e uma boa articulação na mudança do modelo.

Quanto ao futuro desenvolvimento do tráfego, os princípios fundamentais seguirão o modelo de “um núcleo, duas vertentes e três esferas”. O núcleo será a “primazia dos transportes públicos”, as “duas vertentes” são o aumento do investimento na construção e o fortalecimento dos serviços, e as “três esferas” os novos aterros, os bairros antigos e o centro nuclear do património histórico. Esperamos, através deste modelo “1,2,3”, obter um equilíbrio físico e funcional no ambiente de tráfego e atingir o objectivo de constituição duma cidade de transporte verde, agradável na deslocação dos residentes e turistas.

Na área dos Transportes marítimo e aéreo, na política de diversificação de turistas, iremos acelerar a ligação do Aeroporto Internacional de Macau com o eixo de trânsito de Pac On, para promover a interligação do transporte aéreo e marítimo. Além disso, para acompanhar o desenvolvimento contínuo de Macau, o Aeroporto Internacional de Macau terá como rumo de desenvolvimento transformar-se num aeroporto internacional multi-funcional de pequena e média dimensão, definindo-se o ano 2030 como o ano objectivo do “Plano de Desenvolvimento Global do Aeroporto Internacional de Macau”.

Em articulação com o objectivo de exploração de origens de turistas com elevado poder de compra, no próximo ano iremos encetar negociações com a Autoridade de Aviação Civil do Estado, a fim de aumentar os locais de destino para helicópteros no Interior da China e os limites à respectiva capacidade. Iremos estudar a melhoria de distribuição das rotas marítimas, para promover a integração regional e a ligação das infra-estruturas marítimas do Delta do Rio das Pérolas, aperfeiçoar as medidas marítimas complementares e elevar a qualidade de transporte marítimo.

A protecção do ambiente é uma tarefa essencial do desenvolvimento contínuo da humanidade. Muitos países do Mundo estão a adoptar medidas, em diferentes níveis, para reduzir as emissões e a libertação de carbono, com o fim de proteger o ambiente. Com o rápido desenvolvimento da sociedade de Macau, as acções de protecção ambiental têm de ser acompanhadas com a

evolução do tempo, e deve-se intensificar a cooperação com as regiões vizinhas, introduzindo, em conjunto, medidas de combate, com vista a constituir um ambiente com qualidade.

O ano de 2011 será um ano de desafios na área de protecção do ambiente, continuaremos a observar as três vias (“Planeamento Geral e Cooperação Regional”, “Controlo de Poluição” e “Sensibilização e Educação”), em que serão estudadas medidas de monitorização sobre o ruído, a poluição atmosférica, a qualidade da água e a poluição luminosa, com aperfeiçoamento das infra-estruturas ambientais, e iremos elevar a consciência da população sobre a importância da protecção do ambiente, combinando com a divulgação e a sensibilização para “transformar Macau num centro urbano de baixo teor de carbono e partilhar uma vida ecológica”.

Para que seja cumprido o objectivo estatal de reduzir, até 2020, entre 40-45%, a intensidade das emissões de carbono, relativamente a 2005 e às convenções internacionais aplicadas em Macau, estabelecemos metas para a redução de emissões. Portanto, será desenvolvida no próximo ano uma série de estudos e investigações para, de forma científica, determinar a situação de emissão de carbono em Macau e far-se-á uma abordagem ao desenvolvimento de baixo carbono.

Com a conclusão da 1.^a fase da auscultação pública do Quadro Geral do Planeamento Conceptual da Protecção Ambiental de Macau, realizar-se-á em 2011 o estudo sobre o planeamento ambiental geral, com vista a concluir o primeiro texto do Planeamento da Protecção Ambiental de Macau.

No controlo das fontes poluidoras, iremos focar-nos na poluição dos veículos e na emissão dos fumos oleosos e cheiros provenientes dos estabelecimentos de restauração e bebidas, e abordar a política de eliminação de veículos velhos, entre outras. Através das medidas de incentivos tributários incentivaremos a utilização de eco-veículos, a isenção tributária pode ir até ao limite de 60 mil patacas por veículo, bem como estudaremos a concessão de apoio financeiro, através do Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética (FPACE), aos pequenos e médios estabelecimentos de restauração e bebidas, para minorarem a poluição por fumos oleosos e cheiros. Além disso, proceder-se-á à indagação das outras fontes de poluição sonora. Quanto à poluição luminosa, continuam a implementar-se, a título experimental, os critérios de controlo da intensidade luminosa proveniente das placas publicitárias, das iluminações decorativas e dos painéis com iluminação LED no exterior dos edifícios.

A criação do Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética vai ter lugar no próximo ano, o respectivo capital inicial terá 100 milhões de patacas, que visa conceder apoio financeiro às pequenas e médias empresas, associações e instituições, na melhoria da qualidade do ar e na promoção da conservação de energia e de poupança de água. Desejamos que, com esta medida, se alargue o espaço de desenvolvimento da indústria verde.

Serão gradualmente optimizadas as infra-estruturas ambientais, que inclui a modernização e expansão das Estações de Tratamento de Águas Residuais da Península de Macau e da Taipa, e a modernização do sistema de purificação de gases na Central de Incineração de Resíduos Sólidos (Central Inicial).

Em articulação com o “Programa de Poupança de Água de

Macau”, procederemos à escolha dum local adequado para a construção duma estação de reutilização de água. Esta estação visará o tratamento de parte das águas recuperadas pela Estação de Tratamento de Águas Residuais de Coloane, para serem transformadas em águas com qualidade adequada de reutilização. Além disso, no próximo ano, aplicaremos o novo mecanismo regulador de tarifas de água, introduzindo o conceito de tarifas de água por categoria e tarifas de água progressivas, com o objectivo de promover a poupança de água através dos meios económicos.

No tratamento de resíduos sólidos, continuamos a adoptar o conceito de “Partir do planeamento, gerir as fontes”, promovendo a reutilização de materiais de construção inertes e não nocivos, e efectuando a abordagem às formas de tratamento desses materiais de longo prazo, mediante cooperação regional.

No âmbito das políticas de energia, em 2011 vai dar-se início à reforma do mercado de electricidade que, com a entrada em vigor do novo contrato de concessão de electricidade, com sucesso concretizou a liberalização parcial do mercado de electricidade. Correspondendo à liberalização do segmento de transmissão e produção de electricidade, estão a ser realizados diversos estudos e trabalhos complementares, incluindo a elaboração da “Lei de Bases da Electricidade”, do “Regulamento da Rede Eléctrica” e de outra legislação, bem como a ser dado início à auscultação pública sobre a reestruturação e actualização do mecanismo das tarifas energéticas. Em simultâneo, iniciar-se-á o estudo sobre o regime de preços do gás natural, esperando conclui-lo dentro do corrente ano, para logo ser submetido a consulta pública.

No âmbito das telecomunicações e na sequência da definição do calendário da liberalização do mercado de telecomunicações, em 2011 iniciaremos os respectivos licenciamentos. A construção da nova rede é um passo importante para a liberalização do mercado e a introdução de serviços, pelo que iremos acompanhar a implementação dos trabalhos em articulação com o desenvolvimento das telecomunicações.

Vai ser ampliada a cobertura da rede de banda larga sem fios, cuja construção é financiada pelo Governo. Na resolução da questão das antenas comuns, foi criado um Grupo de Trabalho para a regulação dos serviços de antenas comuns, que vai rever, analisar e estudar o regime jurídico sobre a regulação dos serviços de antenas comuns e o regime de transmissão.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados,

No ano de 2011, vários planos de infra-estruturas de grande escala estão em fase de desenvolvimento crucial. Em consonância com a posição de “Centro Internacional de Turismo e de Lazer”, constante das “Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma do Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas”, continuaremos o rumo estabelecido e executaremos os planos concebidos, nomeadamente, elevar a capacidade de resposta às novas situações, acelerar a integração e a cooperação regional, aprofundar a cooperação na área de planeamento regional, concretizar a ligação das infra-estruturas transfronteiriças, definir as estratégias de desenvolvimento no âmbito do tráfego, protecção do ambiente e habitação, desenvolver e complementar as novas zonas e os bairros antigos de modo a elevar a competitividade geral de Macau.

Actualmente, as missões que a Área dos Transportes e Obras Públicas enfrenta são difíceis, mas mesmo assim temos confiança e objectivos claros sobre como concretizar as decisões numa base científica, ouvir a população e aproveitar os novos aterros, autorizados pelo Governo Central, e a situação de Macau no âmbito da cooperação regional. Assim sendo, intensificaremos gradual e pragmaticamente a cooperação regional e planearemos, em conjunto com a população de Macau, o desenvolvimento da cidade, conquistando novos progressos na integração regional, com o objectivo de construir uma área com elevada qualidade de vida.

Muito obrigado!

Presidente: Há vinte Deputados que pediram para pronunciar-se. Primeiro, vou pedir a cinco Deputados para usarem da palavra antes do intervalo. E depois vou pedir ao Sr. Secretário para dar a resposta. Agora vou passar a palavra ao Sr. Deputado Lau Veng Seng.

Lau Veng Seng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes,

Caros colegas,

Hoje queria expressar as minhas opiniões em relação às políticas de habitação pública, nomeadamente sobre o seu planeamento, os apartamentos fornecidos e as condições gerais de construção. Espero que o Sr. Secretário possa dar as respectivas respostas. Ultimamente, temos ouvido muitas queixas sobre a falta de instalações para a implementação de serviços sociais, tais como serviços de creche, de asilo e lares para as pessoas com deficiências.

A propósito disso, sugiro ao Sr. Secretário que estabeleça a ligação entre a construção da habitação pública e a construção de instalações para os serviços sociais, reforçando a comunicação com os Srs. Secretários das outras áreas, de modo a satisfazer as necessidades, nomeadamente das instituições de serviço social, contribuindo para a criação de uma sociedade mais harmoniosa e para ajudar os cidadãos que necessitam dos respectivos serviços. Penso que todos vão apoiar a realização destes projectos.

Espero igualmente que o Governo possa organizar bem os trabalhos de distribuição dos apartamentos de habitação pública, definindo com prudência as condições de requisição e encurtando o tempo de espera, de modo a ajudar os cidadãos que têm realmente necessidades. Por outro lado, espero que o Sr. Secretário possa ouvir mais as vozes dos cidadãos, percebendo porque é que há tanta procura de habitação pública. É da responsabilidade da Administração Pública negociar com o respectivo sector, de modo a conseguir um ponto de equilíbrio, satisfazendo as diferentes necessidades dos agregados familiares da RAEM.

Que eu saiba, na aquisição de imóveis há múltiplos factores que trouxeram dificuldades aos jovens e à classe média, os quais têm necessidades diferentes. Um dos factores é a quantidade insuficiente de apartamentos pequenos, construídos nos últimos dez anos, de modo que existem escolhas relativamente poucas para os respectivos compradores. Com vista a conseguir o equilíbrio entre a oferta e a procura dos referidos apartamentos, sugiro que, ao vender terrenos, o Governo imponha a condição referente ao tipo de apartamentos construídos, para além de definir o prazo do seu desenvolvimento e as instalações públicas incluídas.

Tal como referi, é preciso elaborar constantemente políticas para a construção de habitação pública, assim como aperfeiçoar o regime de requisição dessa habitação, de modo a ajudar os cidadãos a satisfazer as necessidades básicas da vida, mantendo a estabilidade e a harmonia da sociedade de Macau.

Perante a dificuldade sentida pelos cidadãos na compra de casa e a insuficiência de apartamentos de dimensões pequenas, oferecidos pelo mercado, devemos proceder a estudos racionais a partir de perspectivas diferentes, de modo a encontrar estratégias adequadas para a solução do problema. A habitação pública e os imóveis construídos pelos construtores privados são dois tipos de produtos completamente diferentes, oferecidos para satisfazer necessidades de grupos sociais de características diferentes. A habitação económica tem como objectivo proporcionar habitação com condições mais básicas à camada social que reúna os requisitos estabelecidos, possuindo este tipo de habitação um nível mais básico de construção, tanto no que diz respeito ao material de construção, como em relação à disposição do apartamento.

A meu ver, as habitações económicas devem ser construídas numa zona com infra-estruturas desenvolvidas e convenientes em termos de trânsito. Tomando como exemplo o projecto de construção de habitação pública em Seac Pai Van, os seus residentes precisarão de gastar, todos os dias, muito tempo no trânsito, especialmente no caso de trabalharem na Península de Macau.

É muito importante definir adequadamente as condições gerais das habitações públicas, senão muitos cidadãos, com vista a obter uma habitação pública, vão tentar procurar os meios viáveis para a satisfação das condições exigidas para a requisição de habitação pública. É preciso controlar a qualidade da referida habitação num nível adequado, de modo que os cidadãos com necessidades verdadeiras não precisem de esperar demasiado tempo para conseguir um apartamento e que os recursos públicos sejam gastos adequadamente.

Impulsionados pela inflação que apareceu outra vez, assim como pelo baixo juro bancário, estão em constante crescimento os preços dos imóveis em sessenta por cento dos países e regiões no mundo, dentre os quais está a RAEM. Nesta situação, os cidadãos sentem maior necessidade de habitação pública, a qual pode atenuar a insuficiência, no mercado imobiliário, de apartamentos de preços mais baratos.

Nos últimos anos, o preço dos imóveis tem subido muito, tendo alguns cidadãos vendido os apartamentos de habitação económica que adquiriram por preço muito baixo (o que é possível depois do período de proibição da venda) e obtido lucros. Sendo assim, muitos cidadãos, e sobretudo a geração nova, consideram a compra de habitação económica como uma forma de investimento que pode dar grandes lucros.

Segundo os dados estatísticos, na maior parte dos países e regiões do mundo, a idade média para a compra da primeira casa é aos trinta e tal anos, razão pela qual questiono se é mesmo indispensável que os nossos jovens comprem muito cedo a primeira casa. Penso que é preciso fazer uma avaliação e realizar estudos para chegar à referida conclusão. Não sei se o Sr. Secretário e as autoridades já ponderaram esta questão.

Com vista a baixar o preço dos imóveis, que tem estado em

constante crescimento, o Governo adoptou, há algum tempo, políticas e estratégias diversificadas. Penso que a Administração Pública deve analisar profundamente as necessidades da população, elaborando políticas habitacionais a longo prazo. Espero que se possa realizar a respectiva avaliação, e não se considere como natural a compra de casa por todos os indivíduos. Senão a pressão vai-se tornar cada vez maior.

Queria pedir ao Sr. Secretário para expor o seu ponto de vista em relação à intervenção do Governo no mercado imobiliário, assim como mencionar a planificação das políticas habitacionais a longo prazo. A leitura das Linhas de Acção Governativa para o ano de 2011 permite-nos constatar que o Governo continuará a tomar medidas para aliviar a pressão da renda aos indivíduos ou agregados familiares que estão à espera de distribuição de habitação social. Com efeito, desde 2008, a Administração Pública começou a atribuir subsídios aos respectivos agregados familiares, perfazendo dois mil quinhentos e tal os agregados familiares que beneficiaram da mesma medida.

Analisando o número acima referido, queria perguntar se o Governo realizou trabalhos estatísticos quando planeou construir dezanove mil apartamentos de habitação pública. Segundo os dados publicados pela Administração Pública, há cinco mil agregados familiares que figuram na primeira lista de espera, dentre os quais, no entanto, só cerca de metade é que requisitou o mencionado subsídio. Queria pedir ao Sr. Secretário para explicar a razão que levou ao aparecimento deste fenómeno. Parece-nos que nem todos os agregados familiares em lista de espera têm verdadeiras necessidades.

Diz-se na sociedade que há bastantes cidadãos que não declaram a receita para poder requisitar habitação pública. A par disso, há um grupo de indivíduos que ganha muito menos do que estes primeiros, mas que não reúne condições para pedir habitação pública porque o seu salário ultrapassa o limite máximo do rendimento permitido para o gozo do referido benefício social. Portanto, diz-se que a habitação pública não ajuda cidadãos com verdadeiras necessidades.

Não sei se os respectivos serviços públicos têm conhecimento desta situação, assim como se há mecanismos que possam impedir as falsas declarações. Espero que as autoridades adoptem estratégias para ajudar os cidadãos verdadeiramente necessitados.

Queria perguntar ao Sr. Secretário se o Governo realizou uma avaliação referente ao tempo de espera para habitação pública, e qual é a evolução das obras de construção dos respectivos edifícios.

Queria igualmente pedir para examinar as razões que levaram à fraca eficiência dos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de obras de construção, assim como de acompanhamento das reclamações apresentadas pelos cidadãos. A meu ver, há necessidade de modificar as formalidades exigidas pelo processo administrativo, de certo modo antiquado e desactualizado.

Desenvolvemos discussões sobre este aspecto nas reuniões realizadas no âmbito da Assembleia Legislativa, e constatámos que o problema reside na coordenação e simplificação dos trabalhos transdepartamentais. Assim, mesmo que a digitalização dos processos possa ajudar a tornar os respectivos serviços mais eficientes, os resultados estão aquém daquilo que é desejado. Vou continuar a acompanhar esta questão, até que o problema fique resolvido.

Todos os anos na discussão das Linhas de Acção Governativa na área dos Transportes e Obras Públicas são apresentados pedidos para a aceleração dos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de obras de construção privados. Muito embora o Governo anuncie sempre o ajustamento realizado para a optimização dos processos administrativos, o que se regista na realidade é lentidão na concretização da respectiva tarefa. Há pedidos que demoram muito tempo para obter resposta, sendo outros como pedras que caíram no mar, isto é, nunca houve respostas. O sector atribuiu a fraca eficiência dos respectivos processos administrativos como uma das causas da subida do preço dos imóveis.

Queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer dados sobre o número de projectos de obras de construção privados cuja apreciação esteja suspensa. O facto inegável é que o Governo prestou muito esforço para simplificar o processo da avaliação das plantas dos referidos projectos, fornecendo instruções sobre a apresentação do pedido de apreciação, revelando os critérios utilizados, durante muitos anos, para a avaliação das respectivas plantas, e tendo elaborado impressos para o requerimento dos respectivos serviços.

Não é menos verdade, porém, que muitas vezes os trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção não se podem concluir dentro do prazo previsto, o que tem trazido grandes problemas ao respectivo sector. Será que os funcionários responsáveis estão a actuar com demasiada prudência, demorando muito tempo para a atribuição da conclusão?

Segundo as informações fornecidas nas reuniões em que participei, e em que se desenvolveram discussões sobre a simplificação do processo de avaliação dos projectos de construção civil, é possível a simplificação desejada dentro da área dos Transportes e Obras Públicas. Todavia, se os projectos implicarem a emissão dos pareceres pelos serviços públicos de outras secretarias, não há garantia do tempo necessário para a obtenção da respectiva resposta, de modo que não se pode atribuir a autorização dentro do prazo definido.

Sendo assim, espero que o Sr. Secretário possa reforçar a comunicação com outras secretarias, pedindo a optimização substancial quanto ao referido processo. Faço este pedido porque não vemos melhoramentos nítidos, embora tenhamos conversado muitas vezes com os respectivos órgãos governamentais.

Não me sobra muito tempo... queria aproveitá-lo para abordar a questão da carência de mão-de-obra. Na discussão das LAG, na área da Economia e Finanças, aponte para a existência deste problema, decorrente da realização de obras públicas gigantescas.

Espero que o Sr. Secretário possa efectuar estudos que visem a avaliação científica das necessidades dos recursos humanos para trabalharem no sector da construção civil, tendo em consideração as obras que serão realizadas, e entregando a respectiva conclusão a outras secretarias, nomeadamente à Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, de modo que estes serviços possam fazer a respectiva ordenação para garantir a suficiência da mão-de-obra.

Presidente: Sr. Deputado Au Kam San.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Em primeiro lugar queria abordar as políticas habitacionais, definidas pela secretaria para os Transportes e Obras Públicas. Perante a subida constante dos preços dos imóveis, o Sr. Secretário tomou dez medidas para lhes fazer frente, as quais, porém, não produziram os efeitos desejados. Isto é porque o Sr. Secretário não percebe quais são as causas verdadeiras para o aumento dos preços dos bens imobiliários.

É evidente que a razão principal do crescimento constante do preço dos móveis é o desequilíbrio entre o número de edifícios de luxo e o número de apartamentos pequenos, construídos nos últimos dez anos, sendo a especulação uma causa de importância relativamente reduzida para a subida dos respectivos preços.

Pode-se afirmar que, mesmo que não houvesse acções de especulação, o preço dos imóveis seria alto na mesma, porque o próprio mercado está doente, não proporcionando prédios de preços diferentes para a escolha por agregados familiares de capacidades económicas diferentes. Examinando as dez medidas adoptadas pelo Sr. Secretário, constatar-se-á que só é eficaz a política de aproveitamento de terrenos para a construção de apartamentos de pequena dimensão.

À luz da mencionada política, o Governo abrirá um concurso público para a adjudicação de um terreno com a condição de construção de edifícios com apartamentos pequenos. Acho que ao tomar esta decisão, as autoridades se enganaram outra vez. Por um lado, a companhia de construção civil, adjudicatária do referido terreno, precisa de obter lucros, o que contribuirá para elevar o preço dos apartamentos de pequena dimensão construídos. Por outro lado, os apartamentos pequenos construídos pelas companhias privadas, cuja quantidade não é grande, podem ficar na mão dos especuladores, os quais fazem com que o preço por metro quadrado destes apartamentos equivalha ao preço dos prédios de luxo. Pelo exposto, verificamos que até a única política que se considera correcta não consegue produzir os efeitos desejados.

Para uma sociedade em que predomina a economia de mercado, deve-se evitar, na medida do possível, a intervenção directa do Governo nos preços dos imóveis, especialmente quando o respectivo mercado funciona normalmente. Perante a falha verificada no mercado imobiliário que prejudica a vida da população, a Administração Pública deve intervir, construindo habitação pública para fornecer aos residentes apartamentos de preços baixo ou médio, de modo a preencher a lacuna verificada no referido mercado.

Defendo sempre a distinção entre a habitação social e a habitação económica, as quais representam habitações destinadas a camadas sociais diferenciadas, sendo a primeira oferecida aos agregados familiares de rendimento extremamente baixo, servindo como uma rede de protecção social e benefício social; tendo a última como compradores potenciais famílias com algumas capacidades económicas, incluindo as famílias de classe média. Portanto, no caso da habitação económica, esta deve-se vender a todos os cidadãos sem casa por preço definido, calculando os custos do terreno e de construção, não havendo limite superior quanto à receita dos seus compradores.

Na actualidade, o Governo da RAEM dispõe de condições financeiras suficientes para construir habitação pública. O que falta é a determinação de deixar de lado os interesses dos grupos comerciais intimamente ligados à eleição do Chefe do Executivo dentro de um pequeno círculo. Na adopção da estratégia sugerida, o Governo deve

avaliar as necessidades de habitação económica, segundo os dois indicadores disponíveis para referência.

Em primeiro lugar, deve-se realizar o novo registo de candidatos que requeiram habitação económica, registo esse que o Governo prometeu realizar em 2009, mas que não foi realizado até agora. Com a suspensão do mesmo registo durante muitos anos, é importante proceder-se a novo registo, de modo a permitir a actualização do número de agregados familiares com a referida necessidade. Acreditamos que as doze mil famílias registadas não correspondam ao número verdadeiro de famílias que querem comprar a habitação em referência. Pelo exposto, apelo ao Governo para concluir, o mais rapidamente possível, os trabalhos de elaboração das disposições que visem a regulamentação da habitação económica, de modo que se possa reabrir o registo de candidatos que requeiram a mencionada habitação, proporcionando dados para a definição de planos de construção deste tipo de habitação pública.

Em segundo lugar, na planificação da habitação económica, a Administração Pública deve considerar a percentagem que este tipo de habitação ocupa em relação ao total de habitação existente no Território. Sabe-se que, em Singapura, oitenta por cento da habitação é habitação pública. Em Hong Kong, cuja estrutura urbana... cujos costumes e usos, assim como o modelo de consumo, são parecidos com os de Macau, a habitação pública ocupa uma percentagem de mais de cinquenta por cento. Na RAEM, é menos de um a cinco a proporção entre a habitação pública e a totalidade de habitação. Mesmo depois da conclusão da construção de dezanove mil apartamentos em 2012, a habitação pública ocupará uma percentagem de vinte e três por cento relativamente à totalidade da habitação de Macau. Sugerimos a construção, em cinco anos, de quarenta mil apartamentos de habitação pública, para recompensar a falha cometida, durante dez anos, nas políticas habitacionais. Com a conclusão da construção destes apartamentos, a habitação pública ocupará uma percentagem de cerca de trinta por cento, muito mais baixa do que o caso de Hong Kong, estando longe do caso de Singapura. Portanto, trata-se de uma sugestão adequada e até conservadora.

Para já, não vamos falar dos quarenta mil apartamentos de habitação pública... vamos concentrar primeiro a atenção nos dezanove mil apartamentos da mesma habitação. No período de visita a Macau, o primeiro-ministro Wen Jiabao deu uma série de instruções, duas das quais foram citadas há pouco pelo Sr. Secretário, que não mencionou, porém, as três exigências que o primeiro-ministro apresentou às autoridades do Governo da RAEM.

A primazia do povo, a integridade e a fidelidade em cumprimento das funções são precisamente as três exigências apresentadas pelo primeiro-ministro, exigências essas que demonstraram que o primeiro-ministro conhece muito bem as falhas das autoridades locais. Muito embora os governantes da RAEM falem sempre da primazia dos residentes, a primazia que atribuem é dirigida aos residentes que detenham o poder público.

Quanto à fidelidade em cumprimento das funções, penso que poucos dirigentes governamentais satisfazem a exigência. Tomando como exemplo a secretaria para os Transportes e Obras Públicas, o dinheiro que se planeia investir em 2011 para a construção de habitação pública diminuiu em comparação com o ano corrente. Na reunião para a discussão do orçamento para o próximo ano, questionei porque é que há esta diminuição no próximo ano, se o Governo prometeu construir, antes do fim do ano de 2012, dezanove

mil apartamentos de habitação pública.

Com efeito, no próximo ano, vão estar em execução obras de construção em mais de dez estaleiros. Nesta situação, porque é que o orçamento diminuiu em vez de subir? Em resposta à minha pergunta, o Secretário para a Economia e Finanças Tam Pak Yun disse que a mesma decisão foi tomada tendo em consideração a baixa taxa de execução, nos últimos dois anos, incluindo neste ano, do orçamento atribuído para a construção de habitação pública. A propósito disso, houve colegas que criticaram o não cumprimento de funções pelos dirigentes governamentais, os quais não utilizaram os recursos atribuídos para construir habitação necessária para a população, de modo que a grande quantidade de habitantes esperaram, em vão, a oportunidade de aquisição dos respectivos apartamentos. Como consequência da incompetência destes dirigentes, é preciso gastar mais recursos públicos para atribuir subsídios aos agregados familiares que estão na respectiva lista de espera, subsídio esse que não se deve considerar como benefício social, sendo ele utilizado para tapar a boca da população, e para abafar a insatisfação e inquietação do povo.

Sendo titular do principal cargo do Governo, o Sr. Secretário cumpriu com fidelidade as suas funções, se nem sequer conseguiu utilizar os recursos atribuídos para realizar trabalhos planeados? Quando acorda durante a noite, o Sr. Secretário sente-se envergonhado perante a sua incompetência? Estou preocupado com a conclusão, em 2012, da construção de dezanove mil apartamentos de habitação pública, visto que neste momento foram construídos apenas dois mil e dezoito apartamentos, estando cinco mil em construção, e faltando ainda onze mil apartamentos por construir.

De acordo com o Sr. Presidente do Instituto de Habitação, são precisos três anos para a construção dos três mil e quinhentos apartamentos de habitação pública, localizados no Lote 123 da Ilha Verde, o qual tem ainda o problema de desocupação. Assim, se as respectivas obras se iniciarem no próximo ano, concluir-se-ão no ano de 2014, o que quer dizer que em 2012 os dezanove mil apartamentos de habitação pública podem não ficar construídos. Ainda bem que o Sr. Secretário garantiu com firmeza que o respectivo plano podia ser levado a cabo no ano previsto.

Acredito no Sr. Secretário, que é licenciado em engenharia civil, enquanto o Sr. Presidente do Instituto de Habitação não o é. Penso que o Sr. Secretário tem cuidado com a sua credibilidade pessoal. Em Maio de 2007, o Sr. Secretário fez a promessa aqui, na Assembleia Legislativa, de contruir, dentro de cinco anos, dezanove mil apartamentos de habitação pública. Acredito na promessa do Sr. Secretário, que é titular do principal cargo do Governo, e de certeza não vai engolir as suas palavras.

Tal como disseram alguns cidadãos, se os dezanove mil apartamentos de habitação pública não conseguirem ficar construídos em 2012, de certeza que o Sr. Secretário não terá cara para continuar a ocupar o seu cargo. O que passou, passou. Acredito que, nos próximos dois anos, o Sr. Secretário vai fazer todo o esforço, de modo a recuperar o atraso na construção da habitação pública, procurando corresponder às exigências do povo. Espero que o Sr. Secretário seja avaliado, por fim, como dirigente governamental que cumpriu as suas funções com fidelidade.

Talvez por causa da generosidade do Sr. Secretário, que quer fornecer maior confiança aos agregados familiares que estão à espera da distribuição dos apartamentos de habitação económica, elaborou-

se o plano de compra, pelos referidos agregados familiares, de fracções autónomas da habitação económica em construção. Acho muito má esta ideia, uma vez que vai sobrecarregar estes indivíduos que não têm a sua casa e precisam de pagar renda todos os meses. Julgo que o Governo deve vender ao público a habitação económica construída, o que é melhor para eles.

A segunda questão que queria abordar tem a ver com as políticas da terra e as políticas do planeamento urbano. Neste plano, queria evocar a segunda exigência que fez aos dirigentes governamentais da RAEM, a qual é precisamente a integridade. Há que existir uma razão para o primeiro-ministro sinalizar a respectiva exigência. Penso que poucos cidadãos estão satisfeitos com o grau de integridade dos dirigentes governamentais. Nos finais do ano de 2006, quando o caso de corrupção de Ao Man Long foi revelado ao público, o respectivo problema foi reconhecido oficialmente.

O Sr. Secretário ficou beneficiado com o caso de Ao Man Long e subiu ao cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas. O que devia fazer era limpar os fenómenos corruptivos e criar o seu prestígio, o que, infelizmente, não aconteceu. Depois do caso de Ao Man Long, o Governo da RAEM não aprendeu verdadeiramente com as respectivas experiências, assim como não fez uma revisão aprofundada ao regime, de modo a corrigir as falhas existentes.

A corrupção tem grande história no Território. Antes da transferência da soberania de Macau, a economia estava em declínio, estando vazio o cofre do Governo. Nessa situação, mesmo que o regime fosse imperfeito, não era grande a quantidade de dinheiro envolvida na corrupção. Depois da implementação da Região Administrativa Especial, a economia de Macau desenvolveu-se muito e o Governo tem grandes receitas. A continuação do antigo regime deixou criar grandes corrupções, sendo o caso de Ao Man Long a ponta do icebergue.

Tendo os problemas revelados, o Governo deve fazer uma reflexão profunda, procedendo à revisão do regime, aperfeiçoando os respectivos mecanismos, e bloqueando as vias de corrupção e de articulação entre os dirigentes governamentais e os empresários, com o objectivo de absorver os recursos públicos. A revisão e modificação da Lei de Terras, o aperfeiçoamento do regime de concessão de terrenos, a elaboração do planeamento urbano e a restrição ao poder discricionário, que agora é ilimitado, são fundamentais para a prevenção de concessão de terrenos por preços muito baixos. É igualmente urgente reprimir os actos de adjudicação de terrenos segundo a insinuação dos chefes.

Porém, depois da subida ao poder do Sr. Secretário, a modificação da Lei de Terras está em constante adiamento, tendo sido concedidos grandes pedaços de terrenos por preços baixíssimos. Um terreno que custava mais de cem biliões de patacas foi vendido por menos de três biliões de patacas, casos esses que estão em constante repetição, sem receio nenhum das possíveis conseqüências, talvez por saberem que não vai haver conseqüências. Houve dois terrenos adjudicados segundo processos normais, os quais, porém, nunca foram aproveitados. Os seus concessionários pagaram uma quantia equivalente a dez por cento do preço para a sua aquisição e ocuparam-nos durante vários anos. Para além destes dois terrenos, há ainda muitos outros terrenos que não foram aproveitados durante longo espaço de tempo. As autoridades têm todo o direito a decidir se há razão para o respectivo não aproveitamento, não tendo o público conhecimento nenhum da verdade.

Para além disso, os cidadãos não sabem quantos terrenos é que o Governo deve às empresas privadas. Quando lhe fazemos a respectiva pergunta, o Sr. Secretário costuma dizer que não convém revelar. Também já colocámos a mesma questão junto do Chefe do Executivo... o Chefe do Executivo respondeu que não sabia. Queria saber se os senhores estão a fazer teatro, ou se o Sr. Secretário está a enganar todo o mundo.

Com a referida falta de transparência, não se sabe qual é a dimensão dos terrenos conquistados dos aterros que será oferecida a essas empresas para pagar a dívida. Este é um assunto cuja verdade ninguém consegue verificar. Sem a modificação da Lei de Terras, não é possível regulamentar os respectivos assuntos. A elaboração do planeamento urbano também é adiada repetidamente. Em 2006, o sr. Deputado Ng Kuok e eu elaborámos, segundo a Lei Básica, a Proposta de Lei sobre o planeamento urbano, tendo-a entregue ao Chefe do Executivo, não tendo obtido a autorização por escrito até à mudança do governo. Por isso, a referida Proposta de Lei não conseguiu, até agora, entrar em processo legislativo.

A ausência da Lei do Planeamento Urbano facilita imenso as acções de construção que prejudicam o ambiente onde os residentes de Macau vivem, construindo, nomeadamente, edifícios muito altos que obstruem a circulação do ar na cidade, procedendo à exploração de terras e estragando as montanhas, acções de construção essas que são realizadas mediante o conluio entre os construtores e promotores de imóveis e os dirigentes governamentais. As autoridades querem adiar a publicação da Lei do Planeamento Urbano, fazendo inúmeras consultas públicas. No entanto, no caso de quererem realizar projectos com o objectivo de obter lucros próprios, a eficiência é surpreendente, com decisões tomadas em silêncio.

Um exemplo típico da situação acima referida é a escolha do local para a construção do Hospital das Ilhas. Segundo anunciou a Administração Pública, o referido hospital será construído num lugar que agora é um lago. Quando questionámos porque é que o Governo não utilizava os terrenos existentes para a realização do respectivo projecto, o Sr. Secretário informou, depois da apresentação de muitos outros pretextos, que, segundo o planeamento urbano, que nunca foi revelado ao público, os terrenos a norte da Estrada Flor de Lótus do COTAI vão servir para a construção de instalações de turismo e diversões, sendo os terrenos a sul da mesma estrada para o uso do desenvolvimento de instalações públicas.

Tal como podemos observar, foi decidido pelas autoridades, escondidamente e sem consulta pública, um projecto de construção de uma instalação pública que implica a utilização de um terreno com a dimensão de mais de um milhão de metros quadrados. Questionamos se este é um comportamento que um governo transparente deve ter. No final das contas, isto é permitido pela inexistência da Lei do Planeamento Urbano. Claro que os dirigentes governamentais acham que um jogo sem regras é muito mais divertido.

O caso de Ao Man Long demonstrou que há muitas lacunas no regime de adjudicação de terrenos, o que todos os cidadãos puderam verificar nos respectivos julgamentos. Surpreende o mundo o poder ilimitado dos respectivos dirigentes governamentais no controlo e manejo dos assuntos na área dos Transportes e Obras Públicas. No respeitante ao caso de Vu Ka Vai, o Comissariado contra a Corrupção apontou, em 2008, grande quantidade de lacunas existentes na adjudicação das obras públicas. No entanto, de 2008 até agora, nada se modificou. O mesmo regime continua a ser

utilizado, facilitando a ocorrência dos fenómenos de corrupção. Esta é a razão pela qual o primeiro-ministro Wen Jiabao pediu aos dirigentes da RAEM para serem íntegros. Todo o mundo está a observar o que está a acontecer. Não continuem a enganar-se a si próprios, pensando que ninguém sabe da ocorrência dos seus actos corruptivos. Tem que se proceder à revisão e modificação da Lei de Terras, à elaboração da Lei do Planeamento Urbano e ao aperfeiçoamento do regime de adjudicação de obras públicas, projectos esses que não podem ser adiados ano após ano.

Peço ao Sr. Secretário e aos seus colaboradores para agirem segundo as três instruções do primeiro-ministro, olhando para o espelho para verificar se correspondem às exigências.

Há pouco, o meu colega mencionou os processos administrativos criticando que são pouco eficientes. Tenho a mesma sensação, não percebendo porque é que os respectivos processos são tão lentos. As obras de construção da Habitação Económica do Edifício da Tranquilidade iniciaram-se em 2007 e terminaram nos finais de 2008. Agora estamos nos finais de 2010 e ainda não foi emitida a autorização para a sua utilização. Não sei se o problema tem a ver com o Instituto de Habitação ou com a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes. De qualquer maneira, estes dois órgãos governamentais estão subordinados ao Sr. Secretário.

No que diz respeito à Habitação Social de Mong Há, o respectivo edifício deve ficar construído em Julho do ano corrente, segundo o que está planeado. Depois da distribuição dos seus apartamentos antes de Setembro, poder-se-ão iniciar as obras da segunda fase, as quais não podem arrancar por causa da demora na emissão da autorização para a utilização. O novo Edifício da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego está construído há muito tempo, contudo, até agora ainda não está a ser aproveitado. Isto é por causa de problemas na construção, do problema da emissão da autorização para a utilização, ou de outros processos administrativos? Espero que o Sr. Secretário possa explicar afinal o que está a acontecer com os referidos três edifícios. Agradeço antecipadamente a atenção e a resposta do Sr. Secretário. Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Ho Sio Kam, por favor.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Hoje queria abordar duas questões, trocando opiniões com o Sr. Secretário. A primeira questão tem a ver com as políticas definidas para a gestão de terras, às quais os meus colegas prestam muita atenção, o que é natural, pois os terrenos são a base do desenvolvimento da sociedade e são recursos que garantem a qualidade de vida da população. É no pressuposto de planeamentos científicos que o aproveitamento dos terrenos pode estar articulado com o desenvolvimento da cidade a curto, médio e longo prazo.

Depois do caso de Ao Man Long, o Governo da RAEM tem-se esforçado, nos últimos anos, por aperfeiçoar os trabalhos de gestão de terras, de modo a preservar os recursos preciosos de terras e otimizar o seu aproveitamento. Podemos ver que o Sr. Secretário está carregado de uma carga pesada formada ao longo da história do Território, tendo trabalhado bastante para os melhoramentos, nomeadamente, tendo proporcionado mais oportunidades de

participação pública, aumentado a transparência das mensagens e criado o regime de audiência pública nos actos de adjudicação de terrenos.

Iniciaram-se igualmente os trabalhos de revisão e modificação da Lei de Terras, cujo conteúdo é antiquado e ultrapassado. Tem-se conseguido bastante sucesso no combate a acções ilegais de ocupação dos terrenos públicos. No período de tempo de mais de um ano, foram desocupados e retirados dezasseis pedaços de terrenos ilegalmente ocupados pelas entidades privadas, cuja dimensão total é de setenta e cinco mil metros quadrados. Os terrenos retirados começaram a ser aproveitados sucessivamente pela Administração Pública segundo o planeamento urbano, nomeadamente para a construção de habitação pública e de vias públicas, assim como para a arborização e as obras de embelezamento da cidade.

Contudo, as referidas medidas não são suficientes para conseguir a gestão eficaz e o aproveitamento razoável dos terrenos limitados do Território, produzindo estas medidas poucos efeitos na optimização da gestão de terras, designadamente no que diz respeito ao processo de concessão de terrenos, ao tratamento dos terrenos não aproveitados e à forma de cálculo do montante do prémio de concessão de terras.

Com a confluência de gigantesca quantidade de capitais em Macau e o desenvolvimento do Território a grande velocidade, é evidente que o actual modelo de gestão de terras já não pode acompanhar o desenvolvimento global da Região Administrativa, sendo frequentes as críticas dirigidas ao Governo sobre a concessão de terrenos por preços muito baratos, a articulação entre os dirigentes governamentais e os empresários, assim como o baixo custo de terrenos e os altos preços de apartamentos prediais.

Parece pouco tolerante a crítica dura apresentada ao Sr. Secretário, que trabalha aplicadamente, tendo realizado uma série de projectos. Todavia, é um facto a insuficiência dos trabalhos relativos à gestão de terras. Há ainda o problema do não aproveitamento de terrenos concedidos pelos concessionários. Queria saber quais são as medidas que o Governo vai tomar para promover o aproveitamento efectivo dos terrenos adjudicados, e se existem mecanismos de fiscalização e sistema de penalização para castigar os promotores da construção de imóveis que açambarcam para especular.

A limitação dos recursos de terras é um problema intrínseco da RAEM, o qual existe objectivamente, é de difícil solução e delimita inevitavelmente o desenvolvimento a longo prazo do Território. Os novos aterros autorizados pelo Governo Central podem vir a atenuar as pressões da falta de terrenos, sentidas pela RAEM. No entanto, se o Governo não os puder gerir bem, não há possibilidade de estes novos recursos de terrenos garantirem o desenvolvimento sustentável do Território de Macau.

É de saber que depois da realização dos planos sobre os novos aterros, num período bastante longo, não vai haver mais possibilidades de criar novos recursos de terras. Ao contrário, com o desenvolvimento incessante da sociedade de Macau, o aumento da população e o aceleração da cooperação regional, a procura de terrenos vai estar em constante ascensão, fazendo diminuir a reserva de terras do Território. Sendo assim, são de importância primordial os trabalhos de planeamento científico das terras obtidas dos aterros, de modo a ampliar ao máximo o benefício conseguido no aproveitamento dos mesmos terrenos.

Para isso, um sistema jurídico rigoroso e um regime de gestão científica são indispensáveis, os quais, contudo, não se verificam no actual modelo de gestão de terras, sendo constatada a falta, durante longo espaço de tempo, de políticas sistemáticas de gestão de terras, rigorosas e prospectivas, com o grave atraso da respectiva legislação. É patente o problema de mau aproveitamento dos recursos de terras do Território.

Queria perguntar ao Sr. Secretário se a Administração Pública dispõe de algumas políticas de gestão de terras. O Governo tem dito... desde há muitos anos, que ia reforçar activamente os trabalhos de gestão de terras. No entanto, nunca verificámos conteúdos concretos que apoiem esta determinação da Administração Pública. Por isso, queria pedir ao Sr. Secretário para explicar o que o Governo fez concretamente para melhorar a gestão de terras do Território, quais são os efeitos obtidos, qual é a evolução dos respectivos trabalhos e quais são as respectivas medidas concretas que serão tomadas no próximo ano. Esta é a minha primeira pergunta.

Em segundo lugar, queria chamar a atenção para a questão da transformação da RAEM num centro mundial de turismo e de lazer, objectivo definido com clareza no 12.º Plano Quinquenal Chinês. Segundo se menciona nas Linhas de Acção Governativa na área dos Transportes e Obras Públicas, existem muitas dificuldades na criação de uma atmosfera de lazer num território com grande falta de recursos de terras e que se desenvolve com uma intensidade notável.

Para a concretização do objectivo mencionado de transformar Macau num centro mundial de turismo e lazer, é indispensável a construção de *hardware* de alta qualidade. Macau tem a vantagem de possuir uma série de recursos turísticos, caracterizados pela fusão da cultura chinesa com a cultura ocidental. Depois do sucesso conseguido no requerimento da afirmação do estatuto de Macau como cidade figurada na lista do património mundial, o sector turístico da RAEM conseguiu grande desenvolvimento.

Nos últimos anos, o Governo tem concentrado a atenção e o esforço na preservação e divulgação dos monumentos do património cultural, negligenciando o aperfeiçoamento das instalações turísticas, nomeadamente, não tendo elaborado um planeamento estratégico de arborização de toda a cidade, de modo a otimizar o ambiente turístico. A par disso, não se verifica uma definição clara do desenvolvimento da RAEM como cidade turística, nem há diplomas legais suficientes para apoiar o desenvolvimento dos respectivos trabalhos.

Segundo o relatório de auditoria ambiental, publicado pelo Comissário da Auditoria no início de Novembro do ano corrente, a RAEM não dispõe de um diploma legal próprio para a regulamentação dos trabalhos de arborização, nem há medidas definidas para a protecção de árvores. O que se realiza é apenas planos para a arborização em determinadas zonas ou projectos individuais, sendo insuficiente a comunicação entre departamentos governamentais diferentes.

Com efeito, no período compreendido entre 1983 e 2010, registou-se, todos os anos, a diminuição da taxa da arborização, sendo registada a recessão tanto na dimensão da arborização, como na proporção entre a zona de arborização e a dimensão total do Território, na dimensão das zonas verdes *per capita* e no número de árvores verdes *per capita*. O Sr. Secretário anuncia nas LAG que o Governo elaborará projectos para transformar Macau numa cidade

turística ecológica e de lazer, de baixo carbono, de paisagens bonitas, e de elementos culturais característicos. Sugiro que a Administração Pública aumente a dimensão das zonas verdes da RAEM, a par da promoção da economia de energias e da redução da emissão de substâncias poluentes, de modo a criar um ambiente mais confortável que atraia os turistas.

Singapura é um país famoso no mundo que conseguiu muito sucesso na arborização da cidade, com cuja experiência podemos aprender para o melhoramento do ambiente de Macau. Na década de setenta do Século XX, o Governo de Singapura publicou uma série de diplomas legais, nomeadamente o Decreto-Lei da protecção de parques e árvores. Foram reforçadas acções de sensibilização junto da população da protecção das zonas verdes, tendo-se definido sanções rígidas para o castigo de actos que prejudiquem a arborização.

É muito concreto o planeamento de arborização de Singapura na construção da cidade. Desde os jardins regionais, a faixas de arborização, aos jardins entre as faixas rodoviárias, até à arborização de silos de estacionamento, de auto-estradas, de passeios, de viadutos, e das fachadas dos prédios, há definições muito concretas da localização, dimensão, e exigências das obras de arborização, assim como unidades responsáveis pela sua realização. Isto quer dizer que tanto na construção de vias públicas, de edifícios, como na exploração de terrenos desocupados, a arborização é sempre parte integrante das plantas de construção, cujo desenho respeita o planeamento geral de arborização, elaborado pelo país. Depois da avaliação da qualidade das zonas verdes construídas, estas zonas são tratadas pelas entidades próprias.

Normalmente, o tratamento das zonas verdes de grande dimensão, dos parques, dos cinturões verdes, assim como das árvores e plantas, é assegurado através do regime de empreitada ou de arrendamento, abrindo-se concursos públicos para a selecção de entidades adequadas. Tanto os funcionários públicos, como os cidadãos, assistem à festa de plantação de árvores que se realiza uma vez por ano. Nas zonas comunitárias que habitam, bem como nas escolas ou nas empresas onde estudam ou trabalham, os cidadãos têm o seu cinturão verde de que tomam conta.

As opiniões e sugestões dos residentes são importantes na planificação e gestão das zonas de arborização, sendo promovida a participação de todo o povo nos trabalhos de tratamento destas zonas, através do regime de empreitada ou de arrendamento. As experiências de Singapura revelam que, para a arborização com sucesso de toda a cidade de Macau, o Governo da RAEM tem que prestar atenção aos seguintes aspectos: em primeiro lugar, é preciso elaborar medidas estratégicas para a arborização da cidade; em segundo lugar, deve-se elaborar, o mais depressa possível, o planeamento global da arborização, aperfeiçoando os respectivos diplomas legais; em terceiro lugar, atribua-se responsabilidades concretas ao Governo, às associações sociais e a cada um dos cidadãos; em quarto lugar, desenvolvam-se campanhas de sensibilização, chamando a atenção da população para a importância da arborização.

Na fase actual, a escola deve ser o lugar ideal para a promoção da arborização, podendo-se plantar árvores no *campus*, de modo a tornar as escolas nos pontos pilotos dos projectos de arborização. O desencadeamento do Plano de Parceria “Eco-Escolas” permitiu a concretização da mencionada ideia.

Por outro lado, podem-se desencadear nas escolas acções de divulgação de mensagens sobre a importância da arborização, introduzindo os respectivos conteúdos nos materiais de ensino, assim como realizando actividades que visem a mesma finalidade, de modo a sensibilizar os alunos para a importância da arborização. Para isso, são indispensáveis as instruções e os apoios financeiros fornecidos pelo Governo. Espero que no futuro a Administração Pública possa assumir esta responsabilidade, apoiando as escolas particulares na realização dos referidos trabalhos, escolas essas que agora só podem proceder à respectiva educação, segundo a sua capacidade e vontade.

De facto, o Governo deve desempenhar, na promoção da arborização nas escolas locais, um papel de coordenação e orientação, fornecendo apoios financeiros e técnicos, de modo a ajudar as escolas a desenvolver os respectivos trabalhos. A propósito disso, queria fazer ao Sr. Secretário as seguintes três perguntas.

No plano de arborização, quais são os projectos que o Governo da RAEM elaborou, e que possam contribuir para a concretização do objectivo, definido no 12.º Plano Quinquenal Chinês, de transformação de Macau num centro mundial de turismo e de lazer?

Quais são as ideias do Governo da RAEM no que diz respeito ao planeamento global da arborização da cidade de Macau, assim como à elaboração dos diplomas legais, próprios para a regulamentação dos assuntos de arborização? Há um calendário para a concretização dos respectivos planos? Quais são as estratégias que o Governo vai adoptar para melhorar a comunicação e cooperação entre o órgão governamental responsável pelo planeamento urbano e o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, no que diz respeito ao planeamento global da arborização, comunicação e cooperação essas que, neste momento, são claramente insuficientes?

O Plano de Parceria “Eco-Escolas” foi desenvolvido durante um período não muito curto. Queria perguntar quais são os trabalhos realizados no âmbito do referido plano, e se o Governo vai investir com mais recursos financeiros, de modo a ajudar as escolas a criar um *campus verde*.

Estas são perguntas que queria apresentar. Obrigada, Sr. Secretário.

Presidente: Sr. Deputado Mak Soi Kun, por favor.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Sendo os Deputados a ponte entre o Governo e os cidadãos, queria expressar aqui algumas opiniões e sugestões, tendo o mesmo objectivo que têm as autoridades, que é precisamente melhor servir o povo. Sr. Secretário, desculpe o meu atrevimento, não leve a mal, mas eu gostava de lhe dizer o que penso, que é sempre um alerta para si, quer tenha cometido a mencionada falha, quer não.

A minha primeira sugestão tem a ver com os projectos da habitação pública. Queria aconselhar ao Sr. Secretário que seja franco, baseando-se na realidade objectiva. Caso não haja possibilidade de concretizar os projectos de construção da habitação pública, faça o favor de anunciar a verdade, de modo que fiquemos preparados.

Em segundo lugar, queria pedir ao Sr. Secretário para adoptar medidas que visem o aceleramento do procedimento administrativo para a emissão da autorização para o início das obras de construção civil, da certidão de conclusão da obra, assim como da autorização para o início da utilização do prédio construído.

Em terceiro lugar, queria chamar a atenção para a importância do entusiasmo dos funcionários públicos. É preciso incutir ânimo nos trabalhadores da Administração Pública, para se conseguir a maior eficiência na prestação dos serviços. O caso de Ao Man Long tem grande impacto sobre o estado psicológico dos funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas. Portanto, muitos membros do sector de construção civil e cidadãos pediram-me para lhe agradecer por ter a coragem de aceitar o cargo de secretário para os Transportes e Obras Públicas. Segundo os académicos, devemos aprender com o ex-presidente de Cantão, Li Ziliu, que tratou muito bem o caso de contrabando de Zhanjiang.

Queríamos agradecer também aos funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas, graças a cujos esforços é mais rápida a atribuição da aprovação dos projectos de obras de decoração e de obras de construção de prédios com poucos andares. Está a ser elaborado o Regulamento Administrativo que aprova o Procedimento para a emissão de licença de exploração de instalações eléctricas, cuja publicação vai resolver muitos problemas existentes em benefício do respectivo sector. O Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas também já começou a assumir uma atitude mais aberta para com a opinião pública, procedendo à avaliação do ambiente. Agora já não precisamos de beber água salgada. A Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental trabalha activamente e o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes está igualmente a prestar bons serviços. O que é necessário é ser corajoso e fazer das tripas coração, procurando acelerar o respectivo trabalho, porque o Renminbi vai subir.

Tenho que elogiar aqui o entusiasmo do Sr. Director da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes que foi até à linha da frente chefiar os trabalhos de demolição das obras de construção civil ilegais, nomeadamente, no terraço dos edifícios, comportamento esse que, desde o retorno de Macau à Pátria, raramente se pode verificar noutros dirigentes governamentais, especialmente se se trata da execução de um acto que não agrada a determinados cidadãos.

Também queríamos elogiar o Sr. Secretário e outros funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas, os quais fazem muitas horas extraordinárias, trabalhando mesmo aos fins-de-semana. Alguns deles trabalharam tanto que até desmaiaram, o que é verdade e não estou a exagerar. Não o tomem os colegas como um gracejo, porque os residentes locais podem testemunhar. Mesmo assim, continua a haver muitas reclamações contra a mesma secretaria. Tenho muita pena do Sr. Secretário, porque, no fundo, na questão da habitação pública, o Sr. Secretário está simplesmente a tentar levar a cabo um trabalho que devia ter sido realizado pelos outros.

Com efeito, o ex-secretário para os Transportes e Obras Públicas, Ao Man Long, gastou todo o tempo a praticar actos de corrupção, não tendo prestado atenção às necessidades dos cidadãos. Os dados publicados nos jornais e na internet permitiram-nos saber que, durante o período em que Ao Man Long esteve no cargo, não foi construída nenhuma habitação pública... portanto, a situação que o grande corruptor deixou é uma situação péssima. Acho que precisamos de ser compreensivos, percebendo que foi com grande

coragem que o Sr. Secretário aceitou o cargo de secretário para os Transportes e Obras Públicas. Exprimo aqui a minha atitude de apoio para com o Sr. Secretário.

Mesmo assim, peço ao Sr. Secretário para dizer a verdade em relação à evolução das obras de construção da habitação pública. Em Maio do ano corrente, apresentei uma interpelação, em que prestei atenção à questão da insuficiência dos recursos humanos, bem como aos trabalhos de desocupação do terreno na Ilha Verde. Em resposta às minhas perguntas, o Sr. Secretário disse que não havia problemas. No entanto, aconteceu que, até agora, a desocupação do referido terreno ainda não foi levada a cabo e, portanto, não é possível iniciar as obras de construção da habitação pública, o que nos deixou ficar numa situação inesperada.

Para justificar a lentidão na emissão da aprovação de projectos de obra, a DSSOPT apresenta a razão da modificação frequente das plantas, requisitada pelos respectivos promotores imobiliários, o que se deve, por sua parte, à falta de experiência de arquitectos. A propósito disso, queria perguntar ao Sr. Secretário sobre a criação da comissão de credenciação e consultiva, que começou a ser preparada já no tempo de Ao Man Long. Queria pedir ao Sr. Secretário para mencionar a evolução dos respectivos trabalhos.

Peço ao Sr. Secretário que implemente, o mais rapidamente possível, o regime de credenciação, garantindo a qualidade dos respectivos profissionais, de modo a acelerar os trabalhos de atribuição da aprovação de projectos de obra, evitando a insatisfação dos promotores imobiliários e dos cidadãos, os quais se queixam imenso contra a DSSOPT, reclamando, os primeiros, contra a eficiência fraca na emissão da certidão de conclusão da obra, queixando-se, os últimos, contra a demora na atribuição da licença de ocupação, tendo alguns cidadãos dito que a sua namorada estava grávida e precisavam de casar, mas a DSSOPT demorava muito na emissão da necessária autorização, de modo que eles não podiam viver no apartamento comprado, gerando-se assim grandes problemas.

Portanto, o problema não só reside na construção da habitação pública, mas também tem a ver com a construção de prédios privados. Sei que às vezes a demora na aprovação de projectos de obra tem a ver com os pareceres pouco favoráveis do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais em termos de esgotos, ou porque algumas disposições contra incêndio ou normas sanitárias são violadas. Espero que se possa criar um grupo de trabalho transdepartamental, realizando semanalmente reuniões para o esclarecimento de problemas verificados nos projectos de obra, não sendo, pois, boa solução a mera circulação de documentos.

Sabe-se que há casos em que não se atribui licença de ocupação, mesmo meio ano após a emissão da certidão de conclusão da obra. Nesses casos, sugiro que a DSSOPT revele à população a razão que leva à respectiva demora, realizando reuniões com o respectivo órgão governamental, com a transmissão na televisão. Os senhores têm a responsabilidade de fazer este esclarecimento. Reitero a criação de um grupo de trabalho transdepartamental para a coordenação do respectivo trabalho.

É conhecida a fraca eficiência dos serviços públicos na adjudicação de obras públicas, defeito esse que deixa ficar as empresas privadas de construção civil numa situação difícil. Por causa disso, procurei conversar com vários órgãos governamentais, cujos funcionários também se queixam da lentidão na realização dos

respectivos trabalhos, lentidão essa que levou à situação de os orçamentos terem sido atribuídos, sem que as instalações públicas tivessem sido construídas, nem sequer tendo o concurso público aberto. Acho que este aspecto precisa de ser melhorado.

Foi anunciado, há pouco tempo e na Assembleia Legislativa, um plano de obras públicas que implica dez milhões de patacas, não tendo definido, porém, o calendário para a sua realização, o que cria dificuldade para a ordenação dos recursos humanos pelos promotores imobiliários, os quais precisam de preparar mão-de-obra para a realização destas obras. Nos últimos três ou quatro anos consecutivos, estes empresários ficaram prejudicados por causa da grande demora na adjudicação das obras públicas. Estas falhas também causam prejuízo aos operários, os quais ficam preparados para a realização de determinada obra, a qual, contudo, acaba por demorar muito para a sua iniciação.

Nos estudos económicos, fala-se da relação entre a procura e a oferta. Se fosse rápida a emissão da aprovação de projectos de obras, e se os prédios se construíssem com rapidez, as acções de especulação teriam menos espaço de desenvolvimento. Peço, portanto, ao Sr. Secretário, para coordenar os trabalhos dos diversos serviços públicos, melhorando a eficiência na emissão da aprovação de projectos de obras e da certidão de conclusão das obras, o que contribuirá para baixar os preços dos imóveis.

O Governo da RAEM deve ser um Governo responsável que não intervenha muito no mercado imobiliário, não devendo condicionar os cidadãos na aquisição de imóveis, devendo antes criar condições para a operação normalizada do mesmo mercado. Se o Sr. Secretário conseguir coordenar os trabalhos dos vários órgãos governamentais, otimizando a eficiência na emissão da aprovação de projectos de obras e da certidão de conclusão das obras, assim como na atribuição da licença de ocupação, não vai haver tantas acções de especulação.

Quando os cidadãos tiverem concluído as formalidades referentes à aquisição de imóveis, perderão a qualidade de requerer habitação pública, e atenuar-se-á a pressão sentida na construção da mesma habitação. Não queremos que os dirigentes governamentais fiquem embaraçados, o que pretendemos é resolver o problema existente.

Ainda queria chamar a atenção para a importância de dar ânimo aos respectivos funcionários públicos, os quais precisam de ir, de vez em quando, a tribunal prestar testemunho. É evidente que o caso de Ao Man Long deixou grandes sombras no estado psicológico dos referidos funcionários, o que influencia negativamente a eficiência do trabalho.

O mais grave é a não conclusão do processo de julgamento de Ao Man Long servir como pretexto utilizado pelas autoridades para a demora na tomada de decisões e na atribuição de respostas a uma série de requerimentos, nomeadamente à requisição da aprovação de projectos de obras, o que afecta a vida da população, fazendo com que nos estaleiros cresçam ervas e os operários de construção civil fiquem todos os dias em casa à espera de trabalho.

Na área dos Transportes e Obras Públicas, é também importante definir, em termos da Lei e com clareza, a responsabilidade dos funcionários de diferentes categorias, não se podendo continuar o antigo modelo de que os chefes detêm todo o poder e assumem todas as responsabilidades. Actualmente, na atribuição da resposta aos requerimentos, alguns funcionários copiam as respectivas normas legislativas e põem-nas em baixo, pedindo a decisão final do chefe.

Tem que se acabar com esta situação deixada por Ao Man Long, aprendendo com a experiência e as ideias do ex-presidente de Cantão Li Ziliu, no tratamento do caso de contrabando de Zhanjiang, tal como recomendaram os académicos.

Em várias reuniões, Li Ziliu apontou para a necessidade de colocar um ponto final no assunto, o que era considerado por ele como estratégia adequada para tratar este tipo de casos. Depois da investigação e atribuição da penalização, o caso acabou, não devendo os cidadãos e os dirigentes exercer constantemente pressões sobre os respectivos funcionários. Senão, Macau não terá bom futuro. Li Ziliu não disse exactamente estas frases, tendo sugerido apenas uma ideia geral para o tratamento do caso.

O que é preciso fazer, em seguida, é uma revisão geral do regime, aprendendo com as experiências anteriores. Sugiro a modificação dos respectivos diplomas legais, a definição de novas orientações de trabalho, criando o regime de responsabilização, de modo a definir, com clareza, responsabilidades dos funcionários de diferentes categorias, castigando as futuras falhas no cumprimento das funções. Só assim é que os respectivos funcionários podem recuperar o prestígio e a confiança perante o trabalho, de modo a servir a população com entusiasmo.

Li Ziliu disse muito bem ao afirmar que, em contrapartida do gozo de muitas regalias especiais, os dirigentes têm a obrigação de resolver os problemas existentes com coragem, acabando com os fenómenos de corrupção com determinação e garantindo a realização dos trabalhos regulares, nomeadamente a emissão da aprovação de projectos de obra e a autorização da requisição da troca de terrenos. Acho pouco correcta a paragem das obras em curso, legalmente adjudicadas, porque prejudica os interesses dos cidadãos que respeitam a lei, bloqueando o desenvolvimento da sociedade.

Sendo um dirigente responsável, o Sr. Secretário deve ter a coragem de enfrentar a situação e assumir a responsabilidade, atribuindo autorização, segundo a lei, aos pedidos novos e antigos, de modo que os respectivos trabalhos possam continuar a ser realizados normalmente.

Há pouco houve um colega que fez a afirmação de que Deus está a observar o nosso comportamento. Acredito que o Sr. Secretário é boa pessoa. O que é necessário é olhar para a frente. Sabemos distinguir os corruptos dos íntegros. Não demore mais tempo a tomar decisões, despachando os assuntos antigos que não têm a ver com o caso de Ao Man Long. Tem aqui o nosso apoio e confiança.

Queria transmitir aqui alguns comentários dos cidadãos, os quais representam parte da opinião pública, ainda que, pessoalmente, não concorde com os mesmos pontos de vista. Sendo reacções contra a não actuação dos dirigentes governamentais, alguns residentes disseram que talvez fosse preferível a dirigência de Ao Man Long, o qual, pelo menos, tinha promovido a construção da Ponte de Sai Van e do Cotai Strip, assim como muitos hotéis e centros comerciais, que, no período de Ao Man Long, a economia de Macau melhorou e muitas pessoas conseguiram encontrar melhores condições de vida, tendo dinheiro para comprar casa, e que em comparação com o grande aumento do PIB do Território, era pouco o dinheiro que Ao Man Long tinha roubado através da corrupção.

Claro que não concordo com estas opiniões. O facto é que Ao Man Long trouxe grande prejuízo a Macau, destruindo a credibilidade do Governo perante a população, e fazendo subir os

preços dos imóveis, de modo que os cidadãos precisam de fazer grandes sacrifícios, juntando dinheiro para comprar a casa cara e pagar a renda cara. O caso dele produziu grande impacto sobre a sociedade de Macau, que até agora ainda não está completamente recuperada.

Ainda que não pense que estes cidadãos tenham razão, as referidas opiniões são vozes do povo, reflectindo de certo modo um grau saturado de insatisfação com a não actuação dos actuais dirigentes governamentais. Chamo a atenção para a atribuição da importância ao mencionado fenómeno, de modo a evitar possíveis conflitos sociais.

Queria pedir ao Sr. Secretário para reflectir, arranjando estratégias para conseguir o equilíbrio entre a prevenção da corrupção e o melhoramento da eficiência dos respectivos serviços.

Ainda me sobra um pouco de tempo, o qual aproveito para abordar uma questão para a qual chamei várias vezes a atenção, das instalações de segurança na realização de obras de construção civil. Sugiro que as autoridades determinem, na adjudicação das obras públicas, as instalações de segurança necessárias para a concretização das respectivas obras, pedindo a declaração da despesa implicada, de modo a assegurar a segurança na realização de obras, prevenindo a omissão das medidas de segurança com o objectivo de diminuição do custo e obtenção do maior lucro económico possível. Espero que o Governo seja responsável quanto a este aspecto. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ho Ion Sang, por favor.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Na reunião de hoje, destinada à discussão das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2011, na área dos Transportes e Obras Públicas, queria apresentar algumas sugestões e fazer algumas perguntas, na expectativa de obter a máxima atenção do Sr. Secretário, assim como ouvir a sua resposta directa. O primeiro assunto que queria abordar tem a ver com a concessão de terrenos, em que se registam, desde sempre, formas de tratamento legítimas mas pouco razoáveis.

São numerosos os exemplos verificados na realidade, como, por exemplo, a troca de terrenos no caso da Companhia de Construção Kali, o alargamento da dimensão total do terreno concedido pelo Governo aos promotores imobiliários e da dimensão total para a construção de edifícios na Colina da Taipa Pequena, assim como a construção da Urbanização Jardim Nova Taipa, num terreno concedido para a construção de um hotel de três estrelas.

A população da RAEM tem muitas dúvidas em relação ao comportamento do Governo, que age em função dos interesses dos promotores imobiliários, satisfazendo-lhes os diversos pedidos e permitindo-lhes a prática de uma série de irregularidades, tais como a alteração dos planos de construção, a grande demora no desenvolvimento dos terrenos concedidos, açambarcando para especular, a mudança do titular dos terrenos, a cedência do poder de utilização dos terrenos e a modificação da utilidade dos mesmos.

Não sei quando é que o Governo vai acordar, parando com as acções de concessão de terrenos que prejudicam os interesses públicos do Território de Macau. O grande mal existente no regime de concessão de terrenos é o poder discricionário ilimitado das autoridades. Sendo outro problema a existência ou não de actos ilícitos corruptivos e transferências de benefícios, a realidade verificada é o estrago das montanhas preciosas e da paisagem natural da cidade de Macau.

Tomando como exemplo a Colina da Taipa Pequena, esta foi cavada em grande dimensão para a construção de blocos gigantescos de arranha-céus, tendo sido negligenciadas, pela Administração Pública, as regras estabelecidas sobre o aproveitamento dos terrenos da referida colina, e tendo-se alargado várias vezes a dimensão total do terreno concedido e a dimensão total autorizada para a realização das obras de construção civil.

Queria pedir ao Sr. Secretário para explicar qual é o fundamento que o Governo pode apresentar para justificar a tomada da decisão para conceder um terreno de dimensão alargada para a construção de blocos gigantescos de arranha-céus em prejuízo da Colina da Taipa Pequena e da paisagem natural da cidade. Qual é a vantagem que o referido projecto pode trazer à sociedade de Macau e quais são os planeamentos concretos elaborados com conhecimentos profissionais, que visem a melhor protecção das montanhas de Macau como recursos naturais preciosos?

Queria perguntar igualmente ao Sr. Secretário quais são os obstáculos existentes que estão a impedir os trabalhos de revisão e modificação da Lei de Terras, pois, segundo as LAG da área dos Transportes e Obras Públicas, só no terceiro trimestre do ano de 2011 é que se pode concluir a modificação da respectiva lei, modificação essa considerada como meios que possam garantir o preenchimento de lacunas existentes no regime de concessão de terrenos. A demora na promulgação da nova Lei de Terras, agravará a suspeita dos residentes em relação à articulação dos empresários e dirigentes governamentais e à transferência de benefícios.

Em segundo lugar, queria prestar atenção à adopção de políticas habitacionais a longo prazo, à lenta evolução da construção da habitação pública de Macau e à fraca intervenção do Governo no combate a acções de especulação no mercado imobiliário, contribuindo os últimos factores para o agravamento da insatisfação da população.

É já um facto indiscutível o fracasso das políticas de habitação do Governo da RAEM. Queria chamar a atenção da Administração Pública para a importância da garantia da habitação a que os cidadãos de Macau têm direito, pois o que está em causa é o prestígio e a credibilidade do Governo que definiu o princípio de primazia do povo, sendo a liberdade do mercado um objectivo situado num plano de importância secundária.

No que diz respeito à elaboração de políticas de habitação pública, não percebo porque é que não chegaram a ser realizadas, em Setembro do ano corrente, as reuniões no âmbito do Conselho para os Assuntos de Habitação Pública, nem há notícias sobre os trabalhos de modificação dos diplomas legais sobre a habitação económica, que demoraram já vários anos, situação essa que preocupa os agregados familiares com as respectivas necessidades, não sabendo que estratégias devem adoptar.

É notável a lentidão na concretização do plano de construção de

dezanove mil apartamentos de habitação pública. Por um lado, nunca mais acabam as formalidades para a emissão da certidão de conclusão da obra da Habitação Económica do Edifício de Tranquilidade. Por outro lado, estão ainda a realizar-se obras de nivelamento do terreno no projecto de Seac Pai Van, e está em constante adiamento o prazo para a desocupação do terreno do Bairro da Ilha Verde. O mais grave é a demora na elaboração da Estratégia do Desenvolvimento para a Habitação Pública nos próximos dez anos, de modo que não se sabe nada sobre a habitação pública após o plano da construção de dezanove mil apartamentos de habitação pública. Estou com o receio de que os residentes das várias camadas da RAEM precisem de pagar um preço muito elevado pela falta de políticas habitacionais a longo prazo, falta essa que prejudicará a harmonia da sociedade de Macau.

Contrariamente aos governos das regiões vizinhas, que adoptaram estratégias eficazes para abafar as acções de especulação no mercado de imóveis, o Governo da RAEM assumiu uma atitude de não intervenção perante as mesmas actividades.

Com efeito, são pouco eficazes as medidas tomadas pelas autoridades para controlar a subida dos preços dos imóveis, de modo que Macau se transformará num paraíso dos especuladores. A Administração Pública fez grande divulgação da mensagem de que vão ser aplicadas as respectivas medidas segundo o calendário definido. A minha dúvida é a seguinte: como é que o Governo pode garantir a produção dos efeitos desejados através da aplicação destas medidas?

Segundo o que está previsto, só no quarto trimestre do próximo ano é que o Regime Jurídico da Promessa de Transmissão de Edifícios em Construção pode ser entregue à AL para discussão e aprovação. E o Código do Notariado e o Código do Registo Predial, por sua vez, ainda se situam na fase de revisão e modificação infinitas. Sendo assim, como se pode garantir que os cem mil apartamentos residenciais a ficarem construídos no futuro próximo não caem nas mãos dos especuladores?

Pelo exposto, podemos prever que a falta de controlo do mercado imobiliário do Território ainda vai perdurar durante um período de tempo bastante longo. É patente a fraca determinação do Governo da RAEM em manter o desenvolvimento saudável do mencionado mercado. Talvez as autoridades estejam à espera da descida automática dos preços dos imóveis e da falência das actividades especuladoras, para a dispensa de elaboração de medidas de intervenção.

Há cidadãos que mencionam o perigo do património líquido negativo, causado pela intervenção da Administração Pública no mercado imobiliário. Acho que esta não pode constituir uma razão para a não intervenção do Governo, tal como desejam os especuladores. As autoridades devem analisar objectivamente a situação concreta, ajudando os habitantes a resolver os problemas da habitação, não colocando nos cidadãos toda a responsabilidade de avaliar a situação e de tomar a respectiva decisão.

Queria transmitir ao Sr. Secretário o desejo de um grupo de jovens de Macau, que representam a esperança do Território, os quais estão preocupados com a possibilidade de Macau se transformar num paraíso de especuladores. Para encorajar o Sr. Secretário a tomar estratégias fortes e eficazes, de modo a combater as actividades especuladoras, estes jovens tiveram um gesto cheio de criatividade de lhe oferecer uma prendinha, feita por eles com as suas próprias

mãos, e que não se pode encontrar no mercado.

No intervalo vou entregar ao Sr. Secretário este presente, que é uma malagueta - *lak jiu* em cantonense, o qual é o homófono do sintagma “estratégias fortes”. Sr. Secretário, é altura de adoptar medidas que possam produzir grande impacto no referido mercado, reprimindo as actividades especuladoras.

Queria também chamar a atenção para o estado actual da administração dos prédios do Território. Nos últimos anos, tem-se registado o problema da existência de duas associações de condomínios num prédio, assim como de duas companhias de administração predial para a gestão do mesmo edifício. Nas Linhas de Acção Governativa para os Anos Financeiros de 2010 e 2011, anuncia-se o plano de elaboração do Regime Jurídico do Exercício da Actividade de Administração de Condomínios e da Profissão de Porteiro, o qual permitirá regular o funcionamento da actividade das empresas de administração de edifícios, assim como garantir o nível profissional dos respectivos empregados. A implementação do Centro de Arbitragem de Administração Predial, por sua vez, visará promover a resolução de conflitos na área da administração de edifícios, proporcionando à população um meio de resolução fácil e mais acessível.

A par disso, a Administração Pública ainda prometeu reforçar as atribuições de apoio e coordenação do Instituto de Habitação, de modo a assegurar a realização dos trabalhos referidos. Mesmo assim, os residentes guardam ainda a preocupação de que as medidas mencionadas não produzam efeitos substanciais sobre os problemas existentes, receando pela ocorrência de conflitos de grande escala, relacionados com a administração de edifícios, os quais acabarão com a harmonia e tranquilidade das zonas comunitárias.

Com efeito, segundo o Regulamento Administrativo n.º 24/2005, são limitadas as competências do Instituto de Habitação como entidade responsável pela regulamentação dos assuntos relacionados com a habitação. No que diz respeito à administração dos edifícios, o Instituto de Habitação tem apenas as atribuições de apoiar, estudar, propor, coordenar e conciliar. Como tal, na ocorrência de conflitos referentes à administração dos edifícios, sente-se a falta de intervenção efectiva, exercida pelo órgão governamental com poder público suficiente, de modo que os respectivos problemas não podem ser devidamente acompanhados e resolvidos. Sendo assim, queria perguntar ao Sr. Secretário que medidas é que o Governo vai tomar para diminuir os problemas mencionados, tais como a existência de duas associações de condomínios num prédio, e de duas companhias de administração predial para a gestão do mesmo edifício, promovendo a harmonia e tranquilidade das zonas comunitárias, e se o Governo vai proceder à revisão e modificação dos diplomas legais existentes, no sentido de atribuir maiores competências à entidade responsável pela regulamentação dos assuntos relacionados com a habitação, permitindo a sua intervenção efectiva na ocorrência dos grandes conflitos relacionados com a administração dos edifícios, bem como a resolução dos respectivos problemas, de modo a evitar as perturbações dos residentes locais, protegendo os direitos e interesses dos pequenos proprietários. Queria também perguntar ao Sr. Secretário se os trabalhos de elaboração do Regime Jurídico do Exercício da Actividade de Administração de Condomínios e da Profissão de Porteiro, e de implementação do Centro de Arbitragem de Administração Predial, podem ser levados a cabo segundo está previsto.

Por fim, queria perguntar ao Sr. Secretário como é que a

Administração Pública planeia aperfeiçoar os trabalhos referentes à administração dos prédios do Território, nomeadamente através do alargamento das atribuições do Instituto de Habitação. Espero que o Sr. Secretário possa responder às minhas perguntas. Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário,

Cinco Deputados pronunciaram-se, sendo a maioria das perguntas sobre os mesmos assuntos. Peço agora ao Sr. Secretário para dar a respectiva resposta. Trinta minutos depois vamos fazer um intervalo. Se naquele momento o Sr. Secretário ainda não tiver terminado o fornecimento de respostas, pode continuá-lo após o intervalo.

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

Muito obrigado pela intervenção dos cinco Deputados. Também notei que os temas abordados há pouco pelos Srs. Deputados têm a ver sobretudo com as políticas habitacionais, para além dos temas referentes ao planeamento urbanístico e à concessão de terrenos. Como tal, primeiro vou concentrar a atenção no fornecimento de explicações sobre as políticas de habitação, respondendo às outras perguntas mais tarde, quando os outros Deputados abordarem assuntos semelhantes.

Há pouco, houve Deputados que disseram que as políticas habitacionais da RAEM são pouco claras, assim como Deputados que apresentaram a opinião de que o Governo da RAEM não definiu políticas de habitação, nem rumo de desenvolvimento futuro da habitação pública. Penso que esta é a ocasião indicada para o fornecimento de uma explicação clara e detalhada sobre o mencionado assunto.

Para a explicação das políticas habitacionais, é preciso mencionar três tipos de relações. No primeiro tipo de relações, distinguem-se três tipos de habitações: habitação social, habitação económica e habitação do mercado imobiliário privado. No segundo tipo de relações, são consideradas as características do público-alvo da habitação social, do público-alvo da habitação económica e do público-alvo da habitação privada. O terceiro tipo de relações tem a ver com as relações com base nas quais se constrói o sistema da habitação pública que tem funcionado nos últimos anos. Nesta área, destacam-se a relação entre o limite máximo do rendimento de habitação social e o índice de risco social, e a relação entre o limite superior da receita de habitação económica e o preço médio dos prédios do mercado privado, sendo a primeira relação definida no sistema da habitação social, aprovado no ano passado, e a segunda relação prevista no regime de distribuição da habitação económica, que foi entregue ao Conselho Executivo para apreciação.

O preço da habitação económica é um assunto em que se focaliza a atenção da população. Já foram realizados os trabalhos referentes à fixação do preço desta habitação, tendo em consideração o preço médio dos prédios do mercado privado e a capacidade económica dos respectivos requerentes.

Acabei de explicar a estrutura do sistema de habitação. Queria gastar um pouco mais de tempo para explicar o seu funcionamento. Há pouco, houve Deputados que perguntaram se o mercado da habitação social, o mercado da habitação económica e o mercado imobiliário privado são três mercados separados. Em seguida, vou fornecer explicações sobre este assunto.

Na criação do sistema de habitação da RAEM, considerámos cidadãos com rendimento de três níveis, os quais são os potenciais compradores ou utentes da habitação social, da habitação económica e da habitação do mercado imobiliário privado. Por causa do desenvolvimento económico a grande velocidade, é possível que haja residentes cuja receita se situe numa zona cinzenta, isto é, não satisfaz os requisitos para a requisição da habitação social, mas não é suficiente para a aquisição da habitação económica; ou então, não satisfaz os requisitos para a requisição da habitação económica, mas não dá para a compra da habitação do mercado imobiliário privado. É neste aspecto que se concentra a nossa maior atenção.

Quando considerámos os três níveis de rendimento dos cidadãos, relacionados com o sistema de habitação, prestámos também atenção à mobilidade social. Embora esta matéria não seja propriamente da área dos Transportes e Obras Públicas, tem importância especial para os trabalhos a desenvolver no âmbito de habitação pública.

Assim, elevámos um pouco o limite máximo do rendimento de habitação social, que no início era igual ao índice de risco social, constituindo uma zona tampão, permitindo a candidatura a habitação social aos cidadãos que não têm, segundo a decisão inicial, a mesma oportunidade, e resolvendo o problema acima referido da existência de zonas cinzentas, isto é, existência de indivíduos que não satisfazem os requisitos para a candidatura a habitação social, mas não têm capacidade económica para a aquisição de habitação económica.

Tal como referi, temos também em consideração a existência de residentes que não reúnem condições para o requerimento a habitação económica, mas que não têm igualmente dinheiro para a aquisição de habitação no mercado privado. Para a resolução deste problema, na proposta sobre o regime de distribuição da habitação económica supramencionada, prevemos a articulação entre o limite máximo de habitação económica e o preço médio da habitação privada.

Foi assim que definimos o limite máximo de receita mensal de vinte e cinco mil patacas, perdão, vinte e seis mil patacas, para um agregado familiar composto por dois membros.

Pode haver cidadãos que questionem a possibilidade de aquisição de habitação privada pelas famílias com o referido rendimento. No respeitante a esta questão, o Sr. Chefe do Executivo pediu, na apresentação que fez das Linhas de Acção Governativa para o próximo ano, o ajustamento do limite máximo do rendimento de habitação económica segundo situações concretas. Portanto, vamos realizar discussões aprofundadas sobre este assunto no âmbito do Conselho Executivo, elevando o limite máximo segundo o pedido do Sr. Chefe do Executivo, tendo em consideração vários aspectos.

Isto quer dizer que há ou vai haver uma determinada tolerância em relação ao limite máximo do rendimento de habitação social e económica, estabelecido segundo os critérios que mencionámos.

Com efeito, nos últimos anos temos prestado grande esforço na definição das políticas habitacionais, nomeadamente através do Conselho para os Assuntos de Habitação Pública, recolhendo e analisando opiniões dos cidadãos. No início do ano corrente, criámos também o Grupo de Trabalho para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável do Mercado Imobiliário, de modo a reforçar a regulamentação dos assuntos relacionados com a habitação pública e privada. Não tendo sido elaborados diplomas legais específicos para

a supervisão e o controlo do mercado imobiliário privado, não é pouca a atenção atribuída pelo Governo ao desenvolvimento do mesmo mercado.

O referido grupo de trabalho, criado neste ano, é responsável inclusivamente pelo estudo de questões referentes à construção e venda de habitação privada, designadamente a suficiência ou não da quantidade de apartamentos de dimensão pequena, a quantidade de prédios a construir, e a questão da venda de fracções autónomas de edifícios em construção, questões essas que foram abordadas há pouco por vários Deputados.

Nos finais de Setembro, anunciámos a adopção de dez medidas, autorizadas pelo Sr. Chefe do Executivo, e que visam a prestação de atenção a seis aspectos, nomeadamente o rácio entre o valor do empréstimo e o valor de avaliação (*loan-to-value/LTV*), a publicação da área vendável das fracções autónomas pelos construtores, a compra e a venda de fracções autónomas dos edifícios em construção. Estas medidas estão a ser implementadas com ordem, estando em curso o processo de modificação dos respectivos diplomas legais.

Procuramos sempre a concretização dos planos elaborados antes da data prevista no calendário, o que também foi conseguido na implementação das mencionadas medidas. De facto, os respectivos trabalhos foram levados a cabo nos finais de Novembro, ou seja, apenas dois meses depois da sua publicação.

Penso que precisamos de esperar algum tempo para poder ver o resultado destas medidas que acabaram de ser implementadas há pouco. Por outro lado, não se pode pensar que estas sejam as únicas medidas que podem ser tomadas pelo Governo da RAEM. Pelo contrário, o mencionado grupo de trabalho está constantemente a prestar atenção ao desenvolvimento do mercado imobiliário do Território e da cidade vizinha.

É de saber que o mercado imobiliário de Macau é influenciado por uma série de factores externos, nomeadamente, pelo dinheiro quente que aqui se acumula para fazer especulação. De qualquer maneira, vamos fazer a avaliação e análise suficiente para perceber muito bem a situação.

Na cidade vizinha já se publicou o plano preparatório, o qual pode servir como referência para o caso de Macau. Vamos observar os efeitos que se conseguem em Hong Kong, e depois planeamos projectos para o nosso caso.

Vamos também elaborar planos preparatórios, cuja publicação depende das situações concretas. Caso necessário, vamos activar urgentemente o respectivo procedimento para a sua implementação.

Acabei de mencionar a determinação que o Governo tem em controlar a loucura da especulação do mercado imobiliário no Território. Já tomámos uma série de medidas, estando a elaborar outras estratégias a utilizar na situação necessária. A Administração Pública vai assumir a responsabilidade de garantir o desenvolvimento sustentável e saudável do mercado imobiliário. Penso que as informações que forneci podem servir como referência útil para a sociedade e a população em geral, assim como para o sector imobiliário em especial. Comprar casa é uma decisão muito importante para um indivíduo, tendo cada um a sua situação concreta. O Governo não tem possibilidade de tomar esta decisão pelos cidadãos, podendo é expor o seu ponto de vista e anunciar as suas

políticas em relação ao mesmo assunto.

Ainda que sejam observáveis os efeitos conseguidos no combate às acções de especulação nos mercados imobiliários das cidades vizinhas, através da adopção das respectivas medidas, a situação de Macau é um pouco diferente. Penso que agora estamos a passar por um período difícil, decorrente da rápida evolução económica e do aparecimento de grandes necessidades. Todos sabem que demora tempo a construção de prédios, a qual implica terrenos, desenho, construção e recursos humanos, que são insuficientes.

Com efeito, é grave a falta de profissionais do sector da construção civil, o que se reflecte não só na insuficiência de operários de construção, mas também na carência de engenheiros, arquitectos, supervisores e materiais de construção. Estas são dificuldades encaradas tanto pela construção da habitação pública, como pela construção da habitação privada.

A propósito disso, posso-lhes fornecer a informação de que, segundo os recursos de terras que temos, podemos prever a construção de mais de cem mil apartamentos. Alguns dos projectos de construção estão a ser realizados. Aliás, foram publicados, em tempo anterior, alguns dados sobre este aspecto.

Segundo os dados estatísticos sobre o número de população global e o número de agregados familiares, em 2015 serão necessários trinta mil apartamentos, ao passo que em 2020 a mesma necessidade crescerá até seis mil.

Sabemos todos que os preços dos imóveis dependem da relação entre a oferta e a procura, o que foi mencionado há pouco por alguns Deputados, e que há flutuação dos preços de curto, médio e longo prazo. Há pouco forneci dados, para o conhecimento dos Srs. Deputados, sobre o número de apartamentos necessários e o número de apartamentos que podem ser construídos. Com vista a satisfazer as necessidades dos residentes e do desenvolvimento da sociedade, o Governo vai construir mais apartamentos de pequena dimensão.

Para além do terreno mencionado, há ainda mais terrenos a adjudicar, os quais podem servir para satisfazer as necessidades dos cidadãos. No que diz respeito à utilização dos terrenos, na concessão de terrenos e na definição do prémio, podemos pedir a construção de apartamentos de pequena dimensão, tal como estimular o aproveitamento dos terrenos destinados ao uso industrial, assim como dos edifícios industriais, para a construção de apartamentos residenciais. Estão a ser elaborados os respectivos projectos, os quais vão ser anunciados mais tarde.

Aqui utilizei vinte minutos para mencionar as políticas habitacionais da RAEM e os projectos de construção de habitação pública, aos quais todos prestam muita atenção. Pretendo, com isto, mostrar aos senhores uma cena clara do respectivo desenvolvimento. Tal como referi, o Governo tem planos para intervir, com eficácia, no mercado imobiliário local.

Houve também alguns Deputados que prestaram atenção à situação da construção e tempo de espera da distribuição da habitação pública, assim como ao funcionamento do Conselho para os Assuntos de Habitação Pública. Assim, em seguida, vou fornecer as respectivas informações para conhecimento dos senhores.

É de saber que o Conselho para os Assuntos de Habitação Pública realizou grande quantidade de trabalho, tendo visitado muitos

lugares, com vista a aprender com as experiências dos outros. Depois da discussão sobre os assuntos referentes à habitação económica, o próximo tema a tratar pelo mesmo Conselho será sobre o tempo de espera da distribuição da habitação pública.

Os Senhores têm a ideia de que poucas actividades sobre a habitação pública foram realizadas, talvez porque não tenhamos feito divulgação das respectivas notícias. Na realidade, os nossos colegas fizeram estudos e análises aprofundados, nomeadamente sobre o período de espera da habitação social, elaborando os respectivos projectos, designadamente de acordo com as exigências do Conselho para os Assuntos da Habitação Pública.

Queria também apontar para as dificuldades existentes na resolução dos problemas de ocupação ilegal dos terrenos públicos, assim como de desocupação dos terrenos destinados à construção da habitação pública. Com efeito, para a construção das dezanove mil fracções autónomas de habitação pública, tivemos de enfrentar os problemas de desocupação nos grandes terrenos de Seak Pai Van, do TN 27 e da Zona da Ilha Verde, problemas esses que, como se sabe, são os problemas de solução mais difícil e mais demorada, na construção de prédios.

Não é justo, para mim e para os meus colegas, a não consideração das mencionadas dificuldades da desocupação dos terrenos ocupados ilegalmente, trabalho esse que nunca foi realizado antes de eu assumir o cargo de secretário para os Transportes e Obras Públicas, e, portanto, não tínhamos experiência para a realização deste trabalho. De facto, foi com grande esforço que conseguimos levar esta tarefa a bom termo.

Tal como referiu o Sr. Deputado Mak Soi Kun, sem a dedicação dos dirigentes e funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas, seria impossível concretizar o objectivo da construção da habitação pública. Nas obras de desocupação, aconteceu que houve operários do sector que fugiram dos postos, no momento de execução dos respectivos trabalhos, tendo entregado a chave dos veículos para a desocupação. Tivemos de arranjar estratégias para a solução destes problemas. Não é fácil transmitir-lhes as sensações provocadas. Tenho ainda no meu gabinete uma fotografia em que o Sr. Director da DSSOPT, o Engenheiro Jaime Roberto Carion e o Sr. Director Chan tiveram de almoçar nos estaleiros com “ta pao”, de cócoras, na altura em que dirigiram pessoalmente os respectivos trabalhos nos próprios estaleiros, vestidos com colete de protecção e com capacete na cabeça. Um dia vou mostrar-lhes esta fotografia.

Para dirigir os trabalhos de desocupação dos terrenos, os referidos Srs. Directores trabalharam durante todo o dia sem descanso, tomando o almoço no estaleiro. A respectiva cena é, sem dúvida, impressionante.

Ainda me lembro muito bem daquela cena da desocupação dos terrenos, em que se reuniram centenas de ocupantes que recorreram a todas as maneiras para impedir as respectivas obras, nomeadamente através de advogados. Os operários do sector de construção civil recusaram, no próprio lugar, a execução do trabalho combinado. Perante as câmaras dos *media*, que estratégia é que podíamos adoptar? Como é que podíamos assegurar o poder e as autoridades da Administração Pública? Não é nada fácil enfrentar estes problemas, para além de todos sermos torrados pelo sol durante todo o dia.

Sendo o poder da disposição das terras o poder mais solene

exercido pelo Governo da RAEM, tem grande significado o sucesso conseguido nos trabalhos de desocupação dos terrenos ocupados por meios ilegais, com a prestação dos grandes esforços desempenhados pelos dirigentes e funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas. Depois da instituição do respectivo regime, agora já é relativamente fácil o processo de desocupação de terrenos. No entanto, existem ainda casos complicados de solução difícil, legados pela história.

Graças à dedicação dos nossos funcionários, acumulámos experiências para a realização do mencionado trabalho. Estamos confiantes na nossa capacidade de resolução de problemas de ocupação ilegal de terrenos, e na concretização atempada do projecto de construção da habitação pública.

Queria também aproveitar esta oportunidade para explicar a razão que levou à demora na distribuição das fracções construídas de habitação pública, nomeadamente da habitação económica. O problema é que, antes da aprovação do respectivo regime de distribuição, nada pode ser adiantado.

Pode haver Deputados que perguntam porque é que o Regime de Distribuição da Habitação Económica, elaborado no ano passado, demora tanto tempo para aprovação. Para responder a esta pergunta, tenho que apontar para o facto de que a criação, com a finalidade de “garantir o reconhecimento do futuro regime pela população de Macau, do Conselho para os Assuntos de Habitação Pública com a participação do público, contribuiu para a demora da aprovação do mesmo regime”.

A habitação social de Mong Há já está construída há algum tempo. No entanto, tal como notaram os senhores, ainda não pode ser utilizada. O problema não tem a ver com a emissão, pela DSSOT, da certidão de conclusão da obra, sendo eu a pessoa que precisa de assumir a responsabilidade. Como assumi o cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, tenho a responsabilidade de resolver os problemas que existiam antes de eu assumir o mesmo cargo.

É de saber que o terreno em que está a actual habitação social de Mong Há foi um terreno de uso industrial adjudicado. Foi depois de negociação com o concessionário que se realizou a troca de terrenos, e foi construída a mencionada habitação social.

Como os processos de troca de terrenos costumam demorar muito tempo, e como há urgência de construção de mais habitações públicas, as respectivas obras de construção iniciaram-se antes da conclusão da negociação e das respectivas formalidades.

Segundo o acordo preliminar, a Administração Pública vai fornecer ao adjudicatário do referido terreno outro terreno com dimensão igual como recompensa. Contudo, na última fase da construção da habitação social de Mong Há, o mesmo concessionário fez alguns pedidos sobre a altura do edifício a construir no terreno fornecido pelo Governo como compensação.

Reunimo-nos muitas vezes com este concessionário, insistindo nas condições iniciais da troca, e recusando a introdução de outras condições, o que achamos que é razoável e de acordo com a Lei de Terras.

Pela razão acima exposta, o referido problema demorou até hoje sem ter sido resolvido. O Governo já mandou à parte um ultimato,

em que declarou a atitude de insistência das condições previstas no acordo inicial. Se a parte não atribuir a resposta necessária ao Governo no prazo estabelecido, a Administração Pública vai activar o respectivo processo segundo a lei, retirando o mencionado terreno por meio de requisição, como, por exemplo, por utilidade pública.

Referi atrás as dificuldades que precisamos de enfrentar durante o processo de construção da habitação pública. Espero que os problemas possam ser resolvidos pacificamente, e a habitação pública construída possa ser aproveitada o mais rapidamente possível.

Sr. Presidente, dei explicações sobre a questão da habitação. Já não tenho tempo para responder a outras perguntas...

Presidente: Talvez o Sr. Secretário possa continuar a sua explicação depois do intervalo. Agora vamos fazer um intervalo de trinta minutos.

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

(Intervalo)

Presidente: Srs. Deputados, vamos continuar a reunião. Sr. Secretário, faça o favor de continuar a sua explicação.

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

Em seguida vou fornecer explicações sobre assuntos abordados por vários Deputados, tais como a concessão de terrenos, a Lei de Terras, e a eficiência da DSSOPT na apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil. Às restantes perguntas vou fornecer resposta mais tarde, quando os mesmos assuntos forem mencionados pelos outros Deputados.

A modificação da Lei de Terras foi mencionada pela primeira vez nas Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2008, em que se define o calendário para a realização dos respectivos trabalhos. Temos cumprido este calendário, tendo publicado, em Dezembro de 2010, a versão modificada de consulta pública da referida Lei. Espero que se possa esperar mais um pouco pela conclusão final deste trabalho.

O actual texto de consulta pública da Lei de Terras foi conseguido com grande esforço dos respectivos funcionários, nomeadamente do grupo de especialistas, durante vários anos, através de desenvolvimento de trabalhos em várias etapas. Em primeiro lugar, foi realizada a consulta pública junto da população, de modo a detectar as lacunas e problemas existentes na referida Lei. Depois, o grupo de especialistas elaborou um texto actualizado de acordo com as opiniões recolhidas e tomando em consideração os respectivos diplomas legais das cidades vizinhas. Este texto actualizado esteve sujeito à análise dos órgãos responsáveis pelos trabalhos a nível de execução. E só depois da discussão aprofundada entre os funcionários destes órgãos e os membros do grupo de especialistas é que se elaborou a presente versão da Lei de Terras.

Espero que os Srs. Deputados possam expressar as suas opiniões referentes à versão mais actualizada da Lei de Terras, para cuja elaboração foram tomados em consideração os pareceres emitidos pelo respectivo grupo de trabalho da Assembleia Legislativa.

Chamo a atenção para o facto de se ter realizado grande quantidade de trabalho em relação à revisão e modificação da Lei de Terras. Na realidade, as modificações introduzidas não são apenas melhoramentos a nível escrito, mas sim alterações substanciais baseadas nas opiniões recolhidas da consulta pública e fornecidas pelo mencionado grupo de trabalho da Assembleia Legislativa.

Em seguida, vou apresentar vários exemplos das modificações introduzidas na mencionada lei. O primeiro exemplo é o conteúdo sobre os prémios, o qual foi modificado várias vezes, tendo sido feita a última alteração no ano corrente. Está prevista a implementação deste novo conteúdo no próximo ano, sugestão essa que vai ser apresentada no respectivo grupo de trabalho da Assembleia Legislativa.

O segundo exemplo é sobre o tratamento dos terrenos desocupados, mencionado, aliás, na apresentação que fiz há pouco, sobre as Linhas de Acção Governativa para o próximo ano. Fizemos uma análise geral sobre todos os terrenos desocupados existentes na RAEM, trinta dos quais foram separados para análise mais aprofundada. No ano corrente, de entre os referidos trinta terrenos desocupados, realizámos a análise detalhada de dez casos, sete dos quais foram enviados ao Chefe do Executivo, o qual emitiu o respectivo despacho. No futuro, vamos continuar a analisar os restantes vinte casos, fazendo o tratamento necessário.

Na análise dos diferentes casos de terrenos desocupados, não só procuramos encontrar soluções para o tratamento destes terrenos, mas também tentamos elaborar estratégias para a prevenção do aparecimento de mais terrenos destes, nomeadamente por causa do incumprimento dos contratos de concessão de terras. Assim, aumentámos as sanções atribuídas aos concessionários que tenham adiado o aproveitamento dos terrenos concedidos, estabelecendo articulação entre os prémios e a penalização atribuída. Segundo prevemos, estas novas medidas produzirão grandes efeitos no que diz respeito ao cumprimento rigoroso do conteúdo dos contratos de concessão de terrenos.

Também reforçámos, na mencionada Lei, os mecanismos para a consulta e a participação pública, tendo criado o Grupo Consultivo para o Desenvolvimento de Terrenos, que permite a participação dos membros do respectivo sector na discussão dos assuntos considerados essenciais da Lei de Terras, tais como a troca de terrenos e a renovação de contratos. Foi aperfeiçoado igualmente o sistema de audiência, de modo a aumentar o grau de transparência dos respectivos trabalhos.

Há pouco, os Srs. Deputados também fizeram perguntas sobre a apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil, trabalho esse que, no fundo, está em estreita articulação com os terrenos e os planeamentos de aproveitamento de terrenos. Depois de ter abordado a questão dos terrenos, seguidamente vou fornecer explicações sobre a apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil.

Como membro do sector da construção civil, o Sr. Deputado Mak Soi Kun conhece muito bem o funcionamento dos nossos trabalhos, tendo mencionado alguns problemas existentes, para os quais vamos arranjar soluções. O mesmo Deputado também referiu alguns melhoramentos feitos na área dos Transportes e Obras Públicas, com os quais não estamos satisfeitos, pois vamos continuar a fazer a revisão do regime actual, procurando a optimização, nomeadamente

da eficiência dos trabalhos referentes à apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil.

Com vista a concretizar este objectivo, prestámos atenção aos seguintes três aspectos: 1) Simplificação do processo de requerimento da realização de obras pequenas, tais como as obras de decoração, designadamente dos estabelecimentos de comidas; 2) Optimização dos processos internos; 3) Unificação dos modelos de trabalhos técnicos.

Para além destes três aspectos, também vamos reforçar a comunicação e coordenação interdepartamental, abordadas pelo Sr. Deputado Mak Soi Kun. As experiências acumuladas nos últimos anos podem permitir a criação, com eficiência, de um mecanismo que vise a articulação aprofundada dos diversos órgãos governamentais e o fornecimento de serviços mais eficientes aos cidadãos de Macau.

Na realidade, há sempre comunicação e cooperação entre diversos departamentos governamentais. Tomando como exemplo a elaboração do Plano Director das Novas Zonas Urbanas, a construir nos terrenos conquistados através dos aterros, este trabalho envolve quase todos os órgãos governamentais da RAEM. O trabalho realizado pela entidade responsável pela elaboração do mesmo plano é sobretudo a junção e a articulação dos planos preparados pelos diferentes serviços públicos, pertencentes às diversas áreas da Administração Pública.

Foram apresentadas, há pouco, e nomeadamente pelo Sr. Deputado Lau Veng Seng, perguntas sobre a existência ou não dos projectos de construção, nas Novas Zonas Urbanas, de instalações de serviços sociais. A minha resposta é afirmativa. Neste aspecto realmente pode-se verificar a cooperação entre os órgãos governamentais, que permitiu a elaboração, num período de tempo relativamente curto, de uma série de planos relacionados com o aproveitamento das Novas Zonas Urbanas.

Relativamente aos trabalhos de embelezamento das vias públicas, também se têm verificado a coordenação e cooperação transdepartamental entre o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, o Instituto Cultural, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes e a Direcção dos Serviços para os assuntos de Tráfego, os quais têm prestado grandes esforços nos últimos anos, designadamente através da plataforma dos grupos de trabalho transdepartamentais.

Espero que no futuro se concretize a elevação para outro nível dos trabalhos de apreciação e autorização de projectos de obras de construção que impliquem a emissão de pareceres por diferentes órgãos governamentais.

No que diz respeito aos trabalhos de apreciação e autorização de projectos de obras de construção civil, o respectivo sector apresentou muitas opiniões, tendo manifestado a sua insatisfação com a fraca eficiência da DSSOPT na realização dos mesmos trabalhos. Gostaria de aproveitar esta ocasião para analisar os factores que levam à demora da evolução dos trabalhos de apreciação e autorização de projectos de obras de construção de prédios privados.

É de saber que o maior problema existente nos respectivos trabalhos de apreciação e autorização tem a ver com a altura dos prédios que se pretendem construir. Devido à necessidade de protecção do património mundial, são lentas a apreciação e

autorização dos projectos de obras de construção de prédios nas zonas C e D da Baía da Praia Grande, na zona perto do Monte da Guia e na zona atrás das Ruínas de S. Paulo, ou seja, na zona designada por “Zona Branca”, perto da Rua da Erva e da Avenida do Almirante Lacerda. Tal como explicámos noutras ocasiões, precisamos de prestar atenção não só aos monumentos do património mundial, mas também ao ambiente, sobretudo à altura dos edifícios a construir nas zonas tampão, que podem tapar a vista sobre o mesmo património. Portanto, ao fazer a apreciação e autorização dos respectivos projectos de construção, precisamos de analisar este aspecto com cautela. Não se pode esquecer que, no próximo ano, temos de entregar um relatório aos especialistas da UNESCO sobre a situação da protecção do património mundial da RAEM.

No próximo ano, depois da entrega e apreciação do referido relatório, podemos saber se os cuidados que temos agora podem satisfazer as exigências da UNESCO. Por outro lado, ainda pedimos aos especialistas da mesma instituição para fornecerem indicações mais claras sobre o modelo aceitável pela UNESCO do desenvolvimento das mencionadas três zonas, que vise uma combinação harmoniosa destas zonas com o património mundial. Para já, temos já projectos preliminares sobre este aspecto. Peço a compreensão e colaboração do sector da construção civil. Sublinho que este é o momento importante para a RAEM quanto à manutenção de Macau na lista do património mundial da UNESCO, razão pela qual temos que ter o maior cuidado na apreciação e autorização de projectos de obras de construção de prédios nas zonas adjacentes aos monumentos do património mundial, sobretudo no que diz respeito à altura destes prédios. Mais tarde, quando já tivermos maior segurança no planeamento do desenvolvimento das respectivas zonas, vamos acelerar os trabalhos de destaque.

Queria apontar para o facto de que são rápidas a apreciação e autorização dos projectos de obras de construção de prédios noutras zonas, o que se pode verificar examinando os dados estatísticos. É preciso, portanto, distinguir dois tipos de situação, assim como compreender as razões que existem objectivamente, e que impedem a realização rápida dos mencionados trabalhos. Sr. Presidente, termino aqui as minhas explicações. Tal como já disse, darei, logo, explicações sobre os outros assuntos também mencionados há pouco pelos Srs. Deputados de uma maneira integrada. Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Vou continuar a pedir aos Deputados para fazerem perguntas. Sr. Deputado Lee Chong Cheng, por favor.

Lee Chong Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Sr. Secretário, de certeza que apoiamos a Administração segundo a lei e compreendemos as dificuldades existentes. No entanto, queria exprimir os meus pontos de vista relativos às Linhas de Acção Governativa na área dos Transportes e Obras Públicas, trocando opiniões com o Sr. Secretário sobre algumas políticas e estratégias adoptadas pela Administração Pública.

Na reunião para a discussão das Linhas de Acção Governativa na área de Economia e Finanças, o Sr. Secretário Tam Pak Yun expôs o seu ponto de vista, afirmando a pequena influência do dinheiro quente sobre a economia de Macau, decorrente da ausência da bolsa de valores e do mercado financeiro de grande mobilidade. Não concordo com esta opinião do Sr. Secretário Tam Pak Yun, uma vez

que, não obstante a ausência dos referidos mercados, o dinheiro quente pode entrar indirectamente em Macau através das acções e fundos de Hong Kong ou de outras regiões, fundando companhias e comprando grande quantidade de imóveis, nomeadamente lojas e terrenos.

Segundo os dados estatísticos do terceiro trimestre do ano corrente, foi registada, na RAEM, a fundação de 782 companhias novas, as quais representam um crescimento de 20% em comparação com o período homólogo do ano passado, assim como o capital registado de duzentos e seis milhões de patacas, que constitui um aumento de 1,8 vezes relativamente ao mesmo período do ano imediatamente anterior. Grande parte das companhias novas é proveniente de Hong Kong, totalizando o capital registado cento e cinco milhões de patacas. Dentre as 782 companhias novas, vinte e cinco são companhias do sector financeiro. Este não é um número muito grande, mas implica cento e dois milhões de patacas de capital registado.

A fundação de companhias novas em Macau é uma estratégia muito expedita, utilizada para a transferência do dinheiro quente, pois, para além de se poder gozar dos benefícios fiscais fornecidos pelo Governo, pode-se proceder à especulação de terras e prédios através da transferência das acções da companhia, de modo a elevar os preços dos imóveis da RAEM. A notícia do indeferimento da requisição dos terrenos no Cotai para a implementação dos projectos de desenvolvimento da sétima e da oitava fase, levou à grande descida das acções da *Sands China Limited*, que estavam a subir, o que demonstrou que as actividades económicas de Macau estão estreitamente relacionadas com a bolsa de valores de Hong Kong.

Sendo o ambiente externo influenciado pela política monetária de afrouxamento quantitativo, tem-se registado a invasão de grande quantidade de dinheiro sobre o mercado da Região Ásia-Pacífico e dos países em ascensão. Perante esta situação, diferentes países e regiões adoptaram estratégias proteccionistas, de modo a evitar o mesmo ataque. Em 19 do mês passado, o Governo da RAEHK publicou, de repente, medidas que visavam o combate a acções de especulação a curto prazo, desenvolvidas no mercado de imóveis. O encolhimento abrupto do número de transacções no referido mercado, verificado nas últimas duas semanas, mostrou que as respectivas medidas impediram, com sucesso, a expansão irracional das mesmas acções de especulação.

O Fundo Monetário Internacional publicou, há poucos dias, o respectivo relatório de avaliação, em que se reconhece a eficácia das referidas medidas, tomadas pelo Governo da RAEHK, para o combate a acções de especulação e para a estabilização dos preços de imóveis de Hong Kong. O Governo da RAEHK sublinhou que ia adoptar mais medidas quando fosse necessário. Porém, no caso de Macau, não foi adoptada nenhuma estratégia, deixando, tal como mencionei várias vezes nas ocasiões públicas, a RAEM transformar-se num paraíso dos especuladores e o preço dos imóveis subir de um modo espectacular. E, mesmo assim, a Administração Pública continua a assumir uma atitude passiva perante a invasão do dinheiro quente sobre o mercado imobiliário.

Há dias, o Sr. Secretário afirmou que o Governo tinha determinação na tomada de medidas, na ocasião adequada, para a repressão das actividades de especulação de imóveis. Espero que as autoridades possam cumprir, o mais rapidamente possível, as suas promessas, de modo a combater a especulação e impedir a subida demasiada do preço dos imóveis da RAEM.

Na reunião do Conselho Executivo, realizada em 3 de Dezembro, discutiu-se a proposta de lei sobre a Alteração ao Regulamento da Contribuição Predial Urbana, na qual se sugere o ajustamento da taxa da contribuição predial urbana, baixando a taxa sobre o rendimento colectável dos prédios não arrendados de 10% para 6%, e a taxa sobre o rendimento colectável dos prédios arrendados de 16% para 10%.

Esta seria uma boa notícia para os cidadãos que tenham entre mãos vários apartamentos valiosos, não beneficiando, no entanto, a maioria dos residentes que não possuem apartamentos caros. Segundo revelam os dados estatísticos, em 2009, na RAEM havia 189 800 apartamentos ocupados pelos próprios proprietários, 1,5% dos quais, ou seja, menos de 2100 apartamentos, precisavam de pagar contribuições, tendo-se registado outros 32 400 apartamentos arrendados, cerca de 33% dos quais, isto é, mais de 10 700 apartamentos, precisavam de pagar contribuições. Estes números mostram que a maioria da população não beneficia da referida alteração, a qual favorece sobretudo o dinheiro quente e os fundos vindos do exterior, que compram grande quantidade de apartamentos caros. É de saber que as rendas não descem automaticamente por causa da descida da taxa sobre o rendimento colectável dos prédios arrendados.

Como se prevê que vai haver grande desenvolvimento económico no próximo ano, a quantidade de trabalhadores não residentes vai subir outra vez, assim como se vai registar aumento das rendas das lojas e dos apartamentos. A subida do preço dos imóveis no mercado da RAEM ainda pode permitir aos fundos obter rendimentos na bolsa de valores, isto é, permitir matar dois coelhos de uma cajadada só.

Pedi muitas vezes ao Governo da RAEM para tomar medidas efectivas para combater as actividades de especulação, de modo a estabilizar os preços dos prédios. É verdade que foi adoptada a medida de bonificação de 4%, a vivificação dos edifícios industriais, as dez estratégias recentes. No entanto, em vez de descerem, os preços dos prédios continuam a subir e os especuladores continuam a ser activos. Espero que a Administração Pública possa analisar os problemas existentes, e ter em consideração a situação em geral, procurando elaborar estratégias mais inteligentes.

Acho que devemos aprender com Hong Kong, que tomou, sem ter anunciado com antecedência, a medida de cobrança do imposto de selo especial, com o objectivo de combater os especuladores e diminuir a perturbação do mercado imobiliário pelo dinheiro quente. O Governo da RAEHK ainda mostrou a determinação no combate a actividades de especulação, afirmando que vai tomar mais medidas quando for necessário. De facto, para a retirada dos especuladores do mercado imobiliário e a descida do preço dos prédios, não se deve deixar os mesmos especuladores ter oportunidade de arranjar soluções para fazer frente às medidas tomadas.

Contudo, no caso de Macau, na publicação e implementação de políticas que visam a repressão das actividades especuladoras referentes a imóveis, não se verifica a mesma subitaneidade. Por outro lado, demoraram imenso tempo os trabalhos de elaboração da Lei da Actividade de Mediação Imobiliária e do Regime Jurídico para a Regulamentação da compra e venda de fracções autónomas de edifícios em construção, importantes para o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário. Só no próximo ano é que se vão desencadear os respectivos processos de legislar, dando tempo

suficiente ao desenvolvimento das acções de especulação, e contribuindo para a subida do preço dos imóveis. Por fim, quem sofre é a população em geral, que tem de se sujeitar às rendas e preços de prédios caros.

Percebemos que o Governo tem o objectivo de estabilizar o ambiente de investimento e proteger os interesses dos investidores. No entanto, isto não pode servir como razão para assumir a atitude de não intervenção perante a invasão do dinheiro quente e a subida espectacular do preço dos imóveis. É de importância primordial a solução dos problemas de habitação, especialmente num território como Macau, com grande densidade habitacional. A aceitação da solução de construção de apartamentos com dimensão extremamente pequena é já a cedência que fizemos para remediar a falha existente no respectivo regime.

Não percebo porque é que chama tanta atenção o facto de alguns residentes terem obtido pequenos lucros vendendo a habitação económica que tinham comprado, ao passo que são negligenciadas as actividades desenvolvidas pelos fundos e dinheiro quente, de especulação de imóveis e terrenos, os quais são os únicos recursos naturais da RAEM. Na realidade, estas actividades especuladoras estão a roubar o dinheiro dos habitantes, obtido com muito custo. O primeiro-ministro Wen Jiabao chamou a atenção para o perigo da grande distância entre os ricos e os pobres, como problema que surge com maior frequência no desenvolvimento económico, a grande velocidade, sendo os problemas actuais a que prestamos maior atenção os do grande aumento do preço dos imóveis e de géneros necessários para a vida quotidiana.

As riquezas da sociedade devem ser partilhadas pela população de Macau, dando atenção especial às camadas economicamente vulneráveis, de modo a criar uma sociedade com igualdade, justiça, harmonia e tolerância, uma vez que só assim é que se pode garantir a estabilidade, o desenvolvimento sustentável e a prosperidade de longo prazo da RAEM.

Espero que na elaboração de políticas e medidas relacionadas directamente com a vida da população, o Sr. Secretário e as demais autoridades possam prestar uma atenção especial às actividades de especulação registadas no mercado imobiliário, tal como afirmou há pouco o Sr. Secretário. Penso que o Sr. Secretário tem já conhecimento de que no sector imobiliário os comerciantes que vivem do arrendamento de apartamentos estão a comprar grande quantidade de imóveis, vendidos pelos especuladores que receberam a notícia de que o Governo vai tomar medidas de combate duas semanas depois.

O outro tema que queria abordar tem a ver com a questão da primazia do transporte público. O corredor exclusivo para transportes públicos da Avenida de Almeida Ribeiro durante os feriados e domingos foi criado há algum tempo, tendo sido registados bastantes problemas de trânsito decorrentes do impedimento de circulação de veículos na referida avenida, que é exclusiva para a circulação de viaturas de transporte público, ao domingo e nos feriados públicos. Nos dias da execução da mencionada medida, passa a haver mais engarrafamentos nas ruas adjacentes à Avenida de Almeida Ribeiro, as quais são estreitas.

Com o bloqueamento da referida avenida, que é a via pública principal da zona central, e com a falta de medidas de apoio, os residentes precisam de gastar mais tempo nas deslocações. Na zona em referência, sacrifica-se o bom funcionamento do trânsito nas

outras vias públicas, para a diminuição do fluxo de veículos na Avenida de Almeida Ribeiro. O efeito conseguido não se pode considerar como positivo, uma vez que o que o implementou não é uma medida de verdadeira primazia do transporte público. Sendo assim, há necessidade de revisão atempada da referida medida, fazendo estudos científicos sobre a viabilidade da implementação geral, em todo o território de Macau, de corredores exclusivos para transportes públicos. Acho que antes de a Administração Pública conseguir controlar efectivamente o crescimento do número de veículos, assim como assumir um papel de diligência na elaboração de projectos de funcionamento dos transportes públicos, nomeadamente de autocarros, não se pode concretizar uma verdadeira primazia do transporte público, e no sentido lato, através da criação de corredores exclusivos para transportes públicos.

Segundo os dados estatísticos, nos últimos dez anos, o número de automóveis tem crescido a um ritmo de aumento anual de três mil e cem viaturas, enquanto o crescimento anual de motos é de quatro mil e quinhentas em média. Assim, durante um período de dez anos e num território tão pequeno como Macau, surgiram mais de setenta e sete mil veículos motorizados. Grande quantidade de viaturas ocupa as vias públicas, prejudicando o respectivo direito dos transeuntes, trazendo inconveniência e problemas de segurança aos residentes os veículos estacionados na entrada dos edifícios.

O crescimento descontrolado de veículos motorizados é a fonte dos actuais problemas de trânsito de difícil solução, sendo a base deste crescimento as dificuldades sentidas pelos residentes nas deslocações diárias. Durante longo espaço de tempo, não houve um bom planeamento integrado de trajectos de autocarros, desenhado pela Administração Pública, nem se registou a articulação entre os serviços de transportes públicos e o desenvolvimento económico do Território.

Quando a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego se fundou em 2007, estava consciente dos problemas existentes no trânsito de Macau. No entanto, a mesma Direcção não elaborou estratégias eficazes para o controlo do número de veículos motorizados, tendo tomado apenas medidas para o melhoramento temporário do trânsito, aumentando os parques de estacionamento para automóveis e estabelecendo parques de estacionamento para motos, deixando, assim, a respectiva situação ficar num ciclo vicioso sem saída.

Para a implementação efectiva da política de primazia do transporte colectivo, a Administração Pública precisa de ser determinante, prestando grande esforço ao controlo do crescimento de veículos motorizados, assim como impulsionando a implementação do novo modelo de funcionamento de autocarros, introduzindo ajustamentos aos respectivos trajectos e à frequência de viagens, de modo a fornecer aos cidadãos de Macau serviços de autocarro adequados e convenientes, pois só assim é que se pode promover, junto da população da RAEM, a primazia do transporte colectivo, concretizando a ideia de deslocações ecológicas.

No que diz respeito à promoção das deslocações ecológicas, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas concretas que o Governo vai tomar, nomeadamente quanto à utilização de veículos que visem a economia de energias e a protecção do ambiente, assim como à definição dos critérios para o alcance do mesmo objectivo.

O último assunto ao qual queria dar atenção é o planeamento

urbanístico do Território. Espero que neste planeamento o Governo não repita as falhas cometidas na criação do projecto do corredor exclusivo para transportes públicos da Avenida de Almeida Ribeiro, orientada pela ideia de primazia de transporte colectivo no sentido demasiadamente estrito. A cooperação entre a entidade governamental responsável e o Instituto de Planeamento Urbanístico da China na elaboração dos respectivos projectos dá alguma confiança aos cidadãos de Macau, querendo chamar a atenção, porém, para os seguintes aspectos.

Em primeiro lugar, queria chamar a atenção para a necessidade de articulação do planeamento das Novas Zonas Urbanas, elaborado pelo Instituto de Planeamento Urbanístico da China, com o planeamento urbanístico do Território como um todo. Espero que as insuficiências surgidas no desenvolvimento da RAEM e verificadas no porto Exterior e nos Novos Aterros da Areia Preta, quanto às infra-estruturas, tais como a falta de mercados, de bibliotecas, de terrenos para a construção de escolas e de outras instalações relacionadas com a vida diária da população, possam ser remediadas no planeamento das Novas Zonas Urbanas, resolvendo, assim, os problemas provocados pelas falhas cometidas no planeamento da utilização dos respectivos terrenos.

Em segundo lugar, espero que se possa controlar bem a qualidade das companhias de consultadoria, responsáveis pelos estudos e fornecimento de apoios técnicos relacionados com o planeamento urbanístico.

Em terceiro lugar, no planeamento é preciso definir critérios unificados, aplicáveis à realidade de Macau.

Em quarto lugar, tem que se ponderar bem a implementação dos projectos definidos, nomeadamente através do reforço da cooperação com o Instituto de Planeamento Urbanístico da China, com as universidades estrangeiras famosas e os institutos de planeamento urbanístico do exterior, convidando os especialistas para vir a Macau conhecer a situação concreta do Território, e fundando na RAEM um instituto de *design*. Não me parece muito bem o actual modelo de adjudicação de serviços de consultadoria.

Tal como referi, é preciso definir critérios unificados no *design* realizado por companhias de consultadoria diferentes, especialmente no respeitante às obras de construção civil e ao estabelecimento de instalações públicas, evitando as possíveis desarticulações entre projectos diferentes, assim como o desperdício dos recursos públicos.

É importante a criação de um instituto de *design* para o acompanhamento dos trabalhos de concretização dos projectos de planeamento urbanístico, assim como para a restrição à discricionariedade dos órgãos da área dos Transportes e Obras Públicas, os quais detêm entre mãos o poder de decisão desde o planeamento dos projectos até à sua execução. O mesmo instituto ainda pode fornecer apoios técnicos e aconselhamentos orientadores aos serviços governamentais responsáveis pelo planeamento microcósmico, de modo a permitir a concretização dos objectivos definidos nas Linhas de Acção Governativa e a implementação do princípio de primazia do povo, designadamente através do planeamento de desenvolvimento urbanístico no sentido lato. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chan Wai Chi, por favor.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário

Caros colegas

Em seguida, gostaria de comentar as Linhas de Acção Governativa na área dos Transportes e Obras Públicas, baseando as minhas análises no princípio de “servir o povo”, preconizado pelo Governo da RAEM.

Na quinta-feira passada, à noite, logo depois de terminarmos as discussões das Linhas de Acção Governativa, começou a tocar o alarme do segundo andar da Assembleia Legislativa. Afinal, os técnicos estavam a consertar uma porta de emergência que estava avariada. Soubemos que não se tratava de nenhuma situação urgente e, portanto, não ligámos ao caso.

Se a mesma situação se repetisse todas as noites na Assembleia Legislativa, ninguém reagiria de um modo especial. Assim, quando um dia ocorrer um acidente, o alarme não produzirá o efeito de alertar as pessoas, o que pode ter consequências muito graves. Penso que todos conhecem a história de “O João mentiroso”. No entanto, a mesma história repete-se com a Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos que, ao primeiro e ao quinto dia de todos os meses do calendário lunar, emite uma mensagem para os telemóveis dos cidadãos, a anunciar o potencial perigo de intrusão de água salgada, a ocorrer provavelmente das vinte às vinte e duas horas, na zona do Porto Interior.

Trata-se de uma atitude de “não pretender conquistar méritos, procurando apenas não cometer falhas”. A referida Direcção dos Serviços alerta sempre os cidadãos para a possibilidade de intrusão de água salgada, livrando-se, desta maneira, da responsabilidade que precisa de assumir na ocorrência do referido fenómeno. No entanto, desde a grande intrusão de água salgada acontecida na altura da invasão do tufão Hagupit sobre Macau, até agora, o mesmo problema ainda não foi resolvido.

Não se sabe que efeitos serão produzidos pelas obras de drenagem que se realizarão nos finais do ano corrente. O que se pode afirmar é o seguinte: com vista a resolver o problema existente, é indispensável a determinação do Governo, sendo menos importante a beleza do estilo da redacção das Linhas de Acção Governativa. Até hoje, não foram entregues à Assembleia Legislativa os trabalhos de alteração à Lei da poluição sonora, iniciados em 2008, de modo que não se dispõe de medidas eficazes para o controlo e a supervisão da poluição sonora.

Parece-me que os construtores podem ocupar as vias públicas à vontade, mudando a localização das passadeiras como querem, desde que tenham na mão a licença de obras, emitida pela DSSOPT, e a autorização de obstrução, atribuída pelo IACM. O exemplo das obras realizadas na Rua do Padre António, à frente da Escola Estrela do Mar, diz-nos que a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental e a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, habituadas à grande quantidade de queixas, costumam cumprir superficialmente o seu dever, apresentando apenas advertências nos casos em que se verificam irregularidades.

No entanto, quando o referido assunto chamou a atenção da sociedade, tendo sido revelado pelos *media*, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental e a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego agiram logo activa e eficientemente, tendo melhorado a

mesma situação rapidamente. Assim, foi recuperada a localização inicial da mencionada passadeira deslocada, garantindo aos estudantes e transeuntes o direito à utilização das vias públicas. Queria também dar atenção à demora dos trabalhos de preparação da Base de Educação de Protecção Ambiental, localizada na Zona Ecológica, no COTAI, desenvolvidos desde o tempo do Conselho de Ambiente até à actual Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. A evolução mais notável destes trabalhos é apenas a substituição da vedação de rede metálica pelo cerco que permitiu a transformação da referida zona numa área fechada.

Ultimamente, a reestruturação relacionada com a Central de Incineração de Resíduos Sólidos tem chamado muita atenção da sociedade, tendo sido verificado o alargamento do espaço dos escritórios, o qual, porém, não é acompanhado pelo melhoramento da eficiência do trabalho e dos efeitos conseguidos. Sendo assim, o Governo da RAEM, que defende o princípio de servir o povo, não pode cumprir o objectivo de protecção ambiental com sucesso.

Não se pode deixar de considerar a publicação da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2011 a 2020) como uma boa notícia, uma vez que é sempre melhor ter um planeamento para a realização de qualquer trabalho. Na minha opinião, no entanto, o referido projecto de longo prazo não dá para satisfazer a necessidade urgente de controlo do número de veículos motorizados importados. Sendo Macau um território com pequena dimensão, grande quantidade de viaturas trouxe grandes problemas de engarrafamento e de estacionamento, perturbando a vida diária dos residentes. Nas Linhas de Acção Governativa na área dos Transportes e Obras Públicas, é atribuída a maior importância à construção do metro ligeiro e à reforma dos transportes públicos, não se apresentando medidas concretas para o controlo imediato do crescimento do número de automóveis.

Como consequência disso, no período de sete meses a contar a partir de Março, depois da discussão das Linhas de Acção Governativa, até aos finais de Outubro do ano corrente, foi registado o aumento de 2247 automóveis e de 2662 motos, totalizando, no Território, 89 378 automóveis e 105 288 motos. Queria perguntar qual é o aumento do número de lugares de estacionamento nos referidos sete meses.

A Administração Pública anunciou que se iam iniciar, depois de amanhã, as obras de reordenamento do sistema de drenagem da Avenida de Horta e Costa, o que significa que vão passar por um período doloroso os cidadãos que conduzem automóvel para as suas deslocações. Aliás, este período doloroso já se iniciou desde há muito tempo.

Ultimamente, devido à realização das obras nas vias públicas perto do Edifício Fortune Tower, foram cancelados todos os parques de estacionamento na respectiva estrada. Para satisfazer as necessidades dos órgãos governamentais, oito lugares de estacionamento públicos, situados na Rua do Padre António Roliz, passam a estar reservados para a utilização exclusiva pelos serviços públicos: quatro para o IACM, dois para o IAS e dois para a DSAJ. Isto quer dizer que há pelo menos oito cidadãos que estão perante grandes dificuldades de estacionamento do seu veículo, ao passo que as autoridades não ficam afectadas com as referidas obras.

Questiono se este é um comportamento correcto de um governo que preconiza os princípios de “servir o povo” e “primazia do povo”, defendendo a ideia de a administração facilitar a vida dos cidadãos e

servir os residentes, procurando o desenvolvimento do Território baseando-se no objectivo de salvaguardar os interesses da população. O que se verifica no referido exemplo é, pois, a primazia das autoridades e a procura das facilidades próprias, ignorando as dificuldades dos habitantes.

Se os governantes pudessem partilhar as mesmas inconveniências com a população em geral, os cidadãos compreenderiam muito bem as perturbações provocadas pelas obras da Avenida de Horta e Costa e não se queixariam. Queria pedir que se devolvam os referidos parques de estacionamento à população de Macau, e que os serviços públicos não ocupem os lugares de estacionamento nas vias públicas, para além dos casos de necessidade indispensável, tais como para o estacionamento dos carros de patrulha do CPSP e dos carros de cidadãos deficientes.

De facto, os funcionários públicos devem gozar dos mesmos direitos que a população em geral, no que diz respeito ao estacionamento do seu veículo. Apelo para a saída dos automóveis privados dos funcionários públicos dos lugares de estacionamento, localizados dentro dos respectivos silos e reservados pelos serviços públicos, de modo a ceder lugares para o estacionamento de veículos da Administração Pública, concretizando o princípio de primazia dos cidadãos, os quais são os verdadeiros donos da sociedade.

O Governo pede sempre aos residentes para pensarem se têm parque de estacionamento para o estacionar antes de comprarem automóveis. Penso que o próprio Governo também tem que ter cuidado com este aspecto. No que diz respeito ao projecto de reordenação das zonas antigas, mencionado pelo Sr. Edmund Ho, na altura em que procurou ser reeleito, o mesmo projecto situa-se ainda na fase de legislar, de acordo com as LAG para o próximo ano. Passaram-se seis anos e são poucos os trabalhos realizados. Queria perguntar quanto tempo foi perdido em vão, quantas oportunidades não foram aproveitadas, e quantos recursos financeiros públicos foram desperdiçados.

O Sr. Secretário apresentou, na discussão sobre as LAG realizada em Março do ano corrente, as ideias e concepções sobre a vivificação da Zona antiga da Praia do Manduco. Há dois dias, dei uma volta na referida zona, seguindo o trajecto de vivificação desenhado pelo Sr. Secretário, passeando desde a Travessa de António da Silva e o Pátio do Bonzo até à Rua da Praia do Manduco, descendo a Escada Quebra-Costas com vinte e tal degraus, por onde escorria água suja junto à parede. A Rua da Praia do Manduco está cheia de poeira por causa das obras que estão em curso, tendo a tendinha de sopa doce que se situava perto da Escada Quebra-Costas mudado para o Centro de Comidas do Mercado Municipal de S. Lourenço. Muito embora não seja preciso pagar rendas, são poucos os clientes do mesmo Centro de Comidas. Fui lá e verifiquei que o negócio da loja de sopa doce é muito pior do que quando a tendinha estava localizada na margem do passeio. Uma vez que o Sr. Secretário não levou o Sr. Chefe do Executivo ao mencionado Centro, talvez o Sr. Chefe do Executivo não conheça bem a situação.

A vivificação das zonas antigas tem que ser feita de acordo com a realidade. Se as Linhas de Acção Governativa não são elaboradas tendo em consideração a situação concreta, não se conseguem efeitos desejados. O grou tem pernas compridas e o pato tem patas curtas. Estas são as suas características. Não se deve prolongar as patas do pato e partir as pernas do grou, para ajudar o pato a nadar mais depressa e o grou a comer com o bico com mais facilidade. Pois, se se fizesse isto, nem o pato era um pato, nem o grou poderia

continuar a ser um grou.

Vou continuar a mencionar a situação da Zona da Praia do Manduco. Subi da Rua da Praia do Manduco ao Pátio do Sal, que é um beco sem saída não habitado, onde existe apenas um montão de lixo por ser removido. Em relação ao Pátio das Seis Casas, há apenas vários prédios podres que precisam de ser derrubados. De entre as dez casas no Pátio da Ilusão, duas já se deitaram abaixo, passando a ser uma memória; uma foi classificada, no relatório da respectiva avaliação emitido em 12 de Agosto deste ano, como construção com perigo de ruína, estando cercada com fitas de plástico e indo ser reparada mais tarde; duas estão meio desabitadas. Se o Sr. Secretário continuar as estratégias de fazer consulta pública em grande escala e de tomar decisões baseando-se nos estudos científicos, antes de serem vivificadas, as mesmas construções transformar-se-ão de certeza em verdadeiras ruínas.

Na vivificação das zonas antigas, o Governo deve ter em consideração as necessidades da população. Nos últimos anos, com a subida das rendas da Zona de S. Domingos, muitas lojas mudaram para a Rua de Francisco Xavier e para a Avenida do Ouvidor Arriaga. No entanto, a iluminação nestas ruas é claramente insuficiente. Segundo contaram os donos das respectivas lojas, à noite precisam de acender mais luzes, iluminando o espaço fora da loja, de modo a poderem continuar a fazer negócio.

Fui examinar a situação concreta e constatei que a iluminação instalada na Rua de Francisco Xavier e na Avenida do Ouvidor Arriaga são do modelo antigo, portanto, impedida pela copa das árvores, a luz emitida é insuficiente para iluminar as vias públicas. Se o Governo quer realmente apoiar a sobrevivência e o desenvolvimento das pequenas e médias empresas, o que deve fazer é substituir os candeeiros antigos na referida Rua e Avenida pelos candeeiros novos, tal como os que estão instalados na Rotunda de Carlos da Maia, com poste em forma curvada e que iluminam muito melhor. Assim, poupam-se muitos recursos humanos e financeiros, gastos em fazer estudos e nas consultas públicas, permitindo, porém, obter efeitos muito bons na vivificação das zonas antigas.

Na minha opinião, o Governo tem que alterar o modelo de consulta pública e a forma adoptada para a selecção dos representantes da consulta. Podem ser boas opções para Macau o antigo senado ou a forma utilizada pela RAEHK, de senados de zonas diferentes. Caso contrário, vai haver muitas disputas, tal como aconteceu recentemente. A Administração Pública tem que ter cuidado na definição das políticas habitacionais, as quais devem estar em harmonia com os interesses dos cidadãos, senão, prejudica-se a paz e a tranquilidade da sociedade.

No que diz respeito à habitação pública, tenho uma grande admiração pela coragem do Sr. Secretário, que prometeu na Assembleia Legislativa a construção, antes dos finais de 2012, de dezanove mil fracções de habitação pública. Guardarei o jornal com esta notícia até ao dia 31 de Dezembro de 2012, para não me esquecer de aplaudir o sucesso do Sr. Secretário.

Segundo os dados fornecidos pelo Sr. Deputado Au Kam San, para cumprir a mencionada promessa feita pelo Sr. Secretário, ainda faltam 11 608 fracções (61,1%) por construir, para não falar das 5374 fracções (28,3%) que estão em construção, pois o número das fracções construídas é de apenas 2018 (10,6%). Peço aos funcionários para entregar ao Sr. Secretário esta lista elaborada pelo Sr. Deputado Au Kam San, e em que estão registados alguns

números referentes à evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções de habitação pública.

Examinando o relatório das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2011, constata-se a definição de dois projectos de construção de habitação pública, sendo um sobre a construção da habitação económica no Terreno TN27, na Taipa, e o outro sobre a construção, na zona da Ilha Verde, do Edifício “A” do complexo de habitação social. Faltam setecentos e cinquenta e cinco dias até chegar à data definida para a conclusão da construção das dezanove mil fracções de habitação pública. Observando a evolução actual, muitos colegas têm dúvidas de que o mencionado projecto possa ser concretizado dentro do prazo estabelecido. Sendo assim, queria pedir ao Sr. Secretário para dar explicações mais claras relativas à evolução dos referidos trabalhos, assim como para fazer novas promessas, de modo a reforçar a confiança dos cidadãos na capacidade da Administração Pública de levar esta tarefa a bom termo.

Se, infelizmente, as dezanove mil fracções de habitação pública não ficarem construídas antes dos finais do ano de 2012, quem ficará mais desapontado será o Sr. Chefe do Executivo, pois, caso o Governo não consiga resolver o problema de habitação da população de Macau, ao qual o presidente da RPC Wu Jintao e o primeiro-ministro Wen Jiabao prestam grande atenção, o Sr. Chefe do Executivo ficará envergonhado em pedir a reeleição, pois, sob a sua direcção, a Administração Pública falhou na promessa perante a população da RAEM, por ter encarregado pessoas incompetentes da realização do respectivo projecto.

Na sei qual será a reacção do Sr. Secretário se o que acabei de imaginar vier a tornar-se uma realidade. O conteúdo das LAG não me permite fazer esta previsão. Espero que, logo, o Sr. Secretário possa esclarecer esta dúvida relativa à construção da habitação pública, fazendo outra vez promessas. Na qualidade de coordenador do grupo de trabalho para a promoção do desenvolvimento sustentável do mercado imobiliário, o Sr. Secretário publicou dez medidas para a repressão das actividades de especulação. Como reacção à adopção destas medidas, os preços dos apartamentos de pequena dimensão, que rondavam à volta das três milhões e trezentas mil patacas, continuam a subir em vez de descer, deixando ficar os cidadãos muito desapontados.

Nas Linhas de Acção Governativa não se prevê a necessidade futura de habitação pública, a qual, porém, não deixa de ser um assunto importante que merece a nossa atenção, tal como reconheceu o Sr. Secretário na explicação que forneceu há pouco. Neste momento, o número dos agregados familiares que figuram nas listas de espera é de 9881 (para a habitação social) e de 12 000 (para a habitação económica). Há ainda necessidade de colocação dos residentes que moravam nos terrenos desocupados, assim como de registo de novos requerentes. Assim, parece evidente a insuficiência das dezanove mil fracções para satisfazer todas estas necessidades.

Se isso for verdade, o Governo tem a responsabilidade de estabelecer um prazo de espera, de modo que os cidadãos necessitados saibam quando é que será a distribuição da habitação económica ou social. O povo tem o poder de avaliar os serviços proporcionados pelo Governo, podendo igualmente fazer a responsabilização na detecção das falhas ou das acções de transgressão da lei, cometidas e realizadas pela Administração Pública durante a prestação de serviços.

Há pouco, o Sr. Secretário fez a previsão da necessidade de trinta mil apartamentos em 2015 e de seis mil apartamentos em 2020. Seja como for, o mais importante é o fornecimento de fracções de habitação pública suficientes, de modo a garantir o desenvolvimento saudável e estável do mercado imobiliário, evitando que os cidadãos se transformem nuns escravos da casa, trabalhando duramente durante toda a vida em troca da aquisição do apartamento onde residem.

Desejo que, nos finais de 2012, a população vá agradecer ao Sr. Secretário com aplausos e não lhe apresente queixas e censuras. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, por favor.

Ng Kuok Cheong: Exmo. Sr. Secretário.

Penso que o Sr. Secretário já recebeu, no intervalo em que tomámos o lanche, a malagueta que alguns cidadãos lhe ofereceram, a qual, na pronúncia do cantonense - *lak jiu* -, é o homófono do sintagma “estratégias fortes”. Como o Sr. Deputado Ho Ion Sang não explicitou, na sua intervenção, qual é o conteúdo das “estratégias fortes”, pedidas pelos respectivos residentes locais, aproveitei o intervalo para lhe pedir o respectivo esclarecimento. Segundo o mesmo Deputado, o que os cidadãos de Macau pedem é estratégias fortes para o combate a actividades de especulação de imóveis, tal como as estratégias tomadas pelo Governo da RAEHK, o qual cobra um imposto de selo muito pesado aos proprietários de imóveis que vendam os seus bens imóveis em tempo inferior a dois anos depois da sua aquisição.

Os frutos dos estudos científicos da Economia como uma disciplina permitem-nos perceber que os intermediários imobiliários arranjam sempre estratégias para fazer frente às medidas tomadas pelo governo para o combate a actividades de especulação de imóveis, praticadas pelo dinheiro quente proveniente do exterior. Isto não quer dizer que as respectivas medidas são completamente inúteis, as quais, pelo contrário, conseguem muitas vezes produzir efeitos durante um determinado espaço de tempo. O que é preciso é agarrar nas ocasiões e conseguir a subitaneidade na tomada de decisões. Por causa disso, o Governo da RAEM tem que ser decisivo na adopção de estratégias adequadas para a manutenção da estabilidade do mercado imobiliário, se quiser aprender com as experiências de Hong Kong, uma vez que, com o passar do tempo, os especuladores podem conseguir arranjar maneiras para lhes fazer frente. O Sr. Secretário é ex-colega do Sr. Deputado Chan Wai Chi, portanto, acho que tenho a obrigação de lhe chamar a atenção, aconselhando que tome, ainda no ano corrente, as mesmas medidas que as de Hong Kong, ou medidas mais rígidas, de modo a resolver o problema em destaque com seriedade.

Após o estabelecimento da RAEM, tem-se registado grande falta de transparência na concessão de terrenos, assim como grande tolerância do Governo para com as acções de acumulação de terras concedidas, praticadas pelos promotores imobiliários e intermediários imobiliários, com vista a procurar grandes lucros. Perante o protesto dos cidadãos contra a transferência de interesses entre os comerciantes e os governantes, as autoridades organizaram, de propósito, uma sessão pública de adjudicação de terrenos para mostrar a existência da transparência no respectivo processo, sessão pública essa que, no entanto, correu muito mal, produzindo efeitos muito aquém daqueles que foram desejados.

No relatório da DSSOPT que resume as opiniões recolhidas aquando da consulta sobre a Lei de Terras e diplomas complementares, distribuído pela Secretaria para os Transportes e Obras Públicas, e mostrado há pouco pelo Sr. Secretário (o Sr. Secretário trouxe à Assembleia Legislativa, há dois anos, outro documento sobre a Lei de Terras), há a salientar as seguintes posições: Com referência ao modelo de funcionamento em Hong Kong, o Governo assume a posição determinante de recuperar os terrenos cujos projectos não terminaram; a falta de aproveitamento do terreno, passados dois anos após a sua arrematação em hasta pública, permite que o Governo recupere o terreno, sem direito a indemnização, o qual será novamente colocado em hasta pública; independentemente do motivo alegado, o Governo reserva-se o direito de recuperar os terrenos não aproveitados dentro do prazo de três anos.

Sob a orientação do Sr. Secretário, em Janeiro de 2008 foi realizada a segunda hasta pública de terrenos, a contar a partir do retorno de Macau à Pátria, em que dois terrenos contíguos localizados no Fai Chi Kei foram concedidos a um promotor imobiliário local pelo preço de oitocentos e sessenta e tal milhões de patacas e quinhentos e cinquenta e tal milhões de patacas, respectivamente. O respectivo promotor imobiliário pagou apenas 10% das quantias referidas, não tendo aproveitado os mesmos terrenos durante quase três anos. Se nos casos de terrenos adjudicados publicamente a situação de acumulação é já tão grave, pode-se imaginar como são os casos em que os terrenos foram concedidos por preços baratos com isenção de hasta pública. Os concessionários não aproveitam os terrenos concedidos com o intuito de fazer subir os preços dos imóveis, ou à espera das oportunidades de troca de terrenos para obterem maiores lucros. É de saber que quase todos estes terrenos são adequados para a construção de habitação pública ou privada. Portanto, peço à Administração Pública para recuperar os terrenos que não foram aproveitados dentro do prazo estabelecido, aproveitando-os para a construção de habitação pública. Na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário mencionou a realização de estudos a mais de trinta pedaços de terrenos acumulados sem terem sido aproveitados. Queria pedir ao Sr. Secretário para referir, logo, quais são estes trinta e tal terrenos, e que decisões foram tomadas para os tratar. Penso que o Sr. Secretário vai fornecer as respectivas informações, pois o nosso Governo preconiza o princípio de “Administração com transparência”.

Vinte mil e tal agregados familiares estão à espera da distribuição da habitação económica e da habitação social, fazendo muitas queixas do longo tempo de espera. Sendo assim, não posso deixar de pedir ao Sr. Secretário para implementar a política de “Administrar com transparência”, dizendo qual é o número de agregados familiares que figuram na lista de espera há sete, oito e dez anos, respectivamente. Chamo a atenção para a insuficiência das dezanove mil fracções, pois, juntamente com os agregados familiares que fizeram registo no ano passado para a requisição de habitação social, o número dos cidadãos necessitados ultrapassa os dezanove mil.

Qualquer indivíduo que estuda economia sabe que, no investimento e planeamento relacionados com os imóveis, é preciso ter estratégias prospectivas, prestando atenção ao factor de intervalo temporal, pois a construção de prédios demora tempo e a população de uma cidade está em constante evolução. Segundo a previsão que fizemos há quatro anos, neste momento haverá necessidade de quarenta mil fracções de habitação pública. As vozes registadas na sociedade de pedido de habitação pública provam que a referida

previsão é próxima da realidade. Espero que o Governo possa ajustar o seu planeamento habitacional, de modo a reforçar a confiança dos cidadãos na Administração Pública, uma vez que, depois da aprovação dos respectivos diplomas legais e da reabertura dos respectivos registos, revela-se a grande diferença entre o número de fracções a construir e a necessidade verdadeira de habitação pública.

No período de espera de dez anos pela habitação económica e social, muitos agregados familiares vêm-se excluídos da lista de espera por causa da subida do rendimento familiar. Há também grupos sociais que ficaram em situação económica vulnerável por várias razões, ansiosos pela reabertura do registo de habitação social. Perante a necessidade fundamental de garantir a quantidade de habitação pública e encurtar o período de espera, o Governo da RAEM tem que mobilizar os recursos de terrenos, de modo a construir quarenta mil fracções de habitação pública, esclarecendo igualmente aos agregados familiares a data prevista em que podem receber a fracção requisitada. As autoridades devem recuperar rapidamente os terrenos concedidos, nos casos em que se registam o adiamento do pagamento do montante necessário para a adjudicação, a falta de projectos de desenvolvimento e o não cumprimento dos projectos de desenvolvimento, aproveitando os terrenos localizados na zona residencial de Seac Pai Van, os terrenos desocupados no Parque Industrial da Concórdia, e os terrenos destinados à construção de apartamentos de pequena dimensão, para a construção da habitação pública de desenhos diferentes que se adaptem à necessidade de diversos tipos de agregados familiares, tais como de famílias recentemente constituídas através do casamento.

Sendo Macau a cidade asiática com o valor do PIB *per capita* mais elevado, a mesma superioridade não é, porém, registada no que diz respeito à habitação pública, o que foi referido há pouco por alguns colegas. As autoridades fizeram grande divulgação das notícias sobre a ida a Singapura para aprender com as suas experiências, nomeadamente no planeamento da habitação pública. No entanto, actualmente, na RAEM, é menos de 20%... a percentagem ocupada pelas fracções de habitação pública, em relação à totalidade das fracções habitacionais, enquanto que em Singapura se regista a percentagem de quase 90%, e em Hong Kong, 50%. Mesmo que se construíssem mais quarenta mil fracções de habitação pública, tal como sugerimos, a respectiva percentagem seria apenas de 30%. Na minha opinião, o Governo da RAEM tem que enfrentar a situação real, dando aos cidadãos de Macau a oportunidade de requisição de habitação pública, assim como definindo a duração do período de espera. Sabe-se que alguns jovens de Macau criaram uma página electrónica em que se mostra a evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções de habitação pública, tendo os outros dado atenção à oportunidade de requisição e à duração do tempo de espera pela distribuição da habitação pública. Queria saber se o Governo ainda vai abrir novos registos para os requerentes de habitação social, depois do registo realizado no ano passado. Sugiro que se forneça a oportunidade de registo todos os anos, no mínimo, de modo a apoiar as famílias que caem, por razões várias, em situação economicamente carenciada.

É ainda mais grave a escassez das oportunidades de registo para a requisição de habitação económica. Segundo prometeu o Sr. Secretário, nas LAG para o ano de 2009, vai-se reabrir o novo registo para a habitação económica após a publicação do respectivo diploma legal. Todavia, até hoje, o respectivo projecto não pôde ser levado a cabo. Espero que no próximo ano possamos ver a reabertura do referido registo. Queria perguntar quem deve assumir a responsabilidade pela demora registada no respectivo processo,

assim como, qual é a atitude assumida pelo Sr. Secretário perante o regime de responsabilização dos funcionários que ocupam cargos principais. Agora tenho na mão um cartão amarelo e um cartão vermelho, preparados por um grupo de jovens locais. Antes de fazer a atribuição destes cartões, o Sr. Secretário jogou, na primeira parte da sessão, a cartada de pedir a compreensão da população, dizendo como é duro o seu trabalho. Sendo assim, pensei mostrar apenas o cartão amarelo, pedindo ao Sr. Secretário para fornecer informações sobre o tempo de espera para a distribuição da habitação social e económica. Todavia, como o Sr. Secretário disse que depois de ter respondido, na primeira parte, às perguntas sobre a habitação pública, abordaria exclusivamente outros assuntos na segunda parte da sessão, entrego aqui os dois cartões ao Sr. Secretário, ainda que guarde sempre o desejo de que, nesta parte da sessão, o Sr. Secretário também forneça informações sobre a habitação pública, nomeadamente, sobre as oportunidades de requisição e o tempo de espera da distribuição da habitação social e da habitação económica, de modo a mostrar uma atitude responsável perante a população da RAEM.

Queria aproveitar o tempo que restou para focar vários assuntos, sendo o primeiro sobre o processo de adjudicação das obras públicas. Conversei com o Sr. Deputado Mak Soi Kun no intervalo e soube que, em comparação com outros países e regiões do mundo, é pouco rigoroso o processo para a adjudicação das obras públicas da RAEM, em que não se exige a declaração de despesas para a garantia de segurança e de protecção ambiental na execução das obras adjudicadas. Sendo assim, há companhias que ignoram as referidas necessidades, declarando um preço mais baixo, de modo a conseguirem vencer o respectivo concurso público.

Na adjudicação das obras públicas, é prestada atenção à qualidade das companhias que participam nos respectivos concursos públicos, verificando a qualidade dos trabalhos por elas realizados, a conformidade ou não das obras com as exigências previstas no contrato, a existência ou não de acidentes que tenham causado mortos ou feridos, assim como a existência de outras irregularidades. Algumas companhias privadas observaram estes critérios e arranjaram a estratégia de fundação de novas companhias para participar nos concursos públicos, esquivando-se, desta forma, da constatação de histórias negativas que conduziriam ao desconto de pontos. Espero que o Sr. Secretário possa coordenar os respectivos trabalhos, de forma a definir critérios mais inteligentes para a adjudicação das obras públicas.

Ultimamente tem havido, nos jornais, notícias sobre o Edifício *Nova City*, cujos pequenos proprietários se queixaram dos serviços fornecidos pela respectiva companhia de administração predial, não podendo, no entanto, organizar a associação de condomínios para a resolução do problema, por causa da demora na celebração da escritura, provocada pelos grandes proprietários, os quais também não ajudam a convocar a mesma reunião. Assim, o Instituto de Habitação não pode intervir no assunto relativo à existência, no mesmo prédio, de duas companhias de administração predial, pois os pequenos proprietários ainda não conseguiram realizar o acto da escritura do apartamento que possuem. Para além da criação do Centro de Arbitragem de Administração Predial, ainda há necessidade de revisão e modificação dos respectivos diplomas legais, devendo o Instituto de Habitação apresentar ao respectivo órgão responsável opiniões e experiências referentes à administração de prédios. Caso contrário, o referido Centro de Arbitragem não pode fazer nada, uma vez que, antes da realização do acto da escritura dos apartamentos possuídos pelos pequenos proprietários, o

Instituto de Habitação não tem competências para a intervenção nos conflitos.

Em último lugar queria dar atenção aos trabalhos de preparação da Lei do Planeamento Urbano, os quais demoraram já muito tempo. Nas Linhas de Acção Governativa para o próximo ano, o Sr. Secretário prometeu a conclusão dos trabalhos de legislar quinze diplomas legais, dentre os quais não se encontra a Lei do Planeamento Urbano. Apelo para a elaboração da Lei-quadro do Planeamento Urbano, de modo a fornecer, antes da definição dos planeamentos urbanísticos para zonas diferentes, orientações gerais para a prevenção da ocorrência dos actos de transgressão.

A existência da Lei do Planeamento Urbano também é importante para a credenciação dos respectivos profissionais. Actualmente é mencionada a elaboração da Lei de credenciação de arquitectos e engenheiros electrotécnicos, não se falando da credenciação de engenheiros para o planeamento urbanístico e para o planeamento do trânsito. Nos países estrangeiros, na credenciação de engenheiros para o planeamento urbanístico, fazem-se perguntas sobre a Lei do Planeamento Urbano. Se na RAEM não existe sequer a Lei-quadro do Planeamento Urbano, como se pode proceder à credenciação de engenheiros para o planeamento urbanístico? Baseando-me nesta razão, reivindico a elaboração e promulgação da Lei do Planeamento Urbano o mais rapidamente possível, de modo a impedir os possíveis prejuízos. Obrigado.

Chan Meng Kam: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário

A promoção e materialização de medidas e estratégias científicas são o princípio preconizado pelo Governo no terceiro mandato, sendo as Linhas de Acção Governativa um documento com reunião de medidas e estratégias científicas. Como um dos funcionários que desempenham os principais cargos do Governo da RAEM, o Sr. Secretário tem que saber, em primeiro lugar, como definir medidas e estratégias científicas. Caso contrário, por mais bonita que seja a redacção das LAG, não serve para coisa nenhuma. Em seguida, vou concentrar a minha atenção na questão da adopção de medidas e estratégias científicas.

Ainda me lembro de que, numa interpelação oral realizada na Assembleia Legislativa em Maio do ano corrente, o Sr. Secretário disse que era uma pessoa honesta, mas tinha caído na armadilha montada pelos Deputados. Penso que muitos colegas e cidadãos reconhecem a honestidade do Sr. Secretário, considerando-o também um indivíduo muito poupado que até pode apanhar do caixote de lixo uma cabeça de lápis e continuar a usá-la. Quando foi presidente do IACM, ia para casa conduzindo o seu próprio carro, para não pedir ao condutor para fazer horas extraordinárias. Disseram que o Sr. Secretário ainda era uma pessoa bondosa, que, com vista a impedir a poluição do ar dos espaços públicos com o cheiro da comida através do sistema central de climatização, proibiu os funcionários de tomar refeições dentro dos gabinetes.

No entanto, as referidas qualidades não são suficientes para o Sr. Secretário poder cumprir, de um modo satisfatório, as suas funções como Secretário para os Transportes e Obras Públicas, nomeadamente através da adopção de medidas e estratégias científicas de acordo com as realidades que estão em constante mutação, assim como com as necessidades da população. Se não forem bem utilizadas, as mesmas qualidades até podem bloquear o

raciocínio correcto e conduzir aos erros na tomada de decisões, poupando-se pouco, mas desperdiçando-se muito. Na sua área, predomina o pensamento de que quanto menos se agir, menos erros são cometidos, havendo muita gente para pouco trabalho, e registando-se fraca eficiência administrativa.

Perante a adopção de dez medidas pelo Sr. Secretário para a estabilização do mercado imobiliário, na sociedade foram registadas reacções sobretudo negativas, designadamente dos *media*, que as consideram como estratégias inúteis. Na internet os cidadãos apresentaram ao Sr. Secretário o pedido de não elaborar mais estratégias, as quais poderão fazer subir outra vez os preços dos imóveis de pequena ou média dimensão. Contra todas as expectativas, os seus subordinados disseram até mentiras, como ter sido registada a descida do preço dos imóveis no terceiro trimestre deste ano. O facto é exactamente o contrário: a medida que considera os três milhões e trezentas mil patacas como o indício para a autorização da hipoteca de percentagens diferentes causou subida dos apartamentos de preços baixos ou de nível intermédio. Queria saber como é que as respectivas medidas foram elaboradas, quais são as recomendações que foram tomadas como referência, e se se fez avaliação dos possíveis efeitos produzidos. Muitos cidadãos acham inúteis as medidas que consistem na exigência de publicação da área vendável das fracções autónomas pelos construtores, e na regulamentação da compra e venda de fracções autónomas dos edifícios em construção. Com efeito, na existência de falhas nos respectivos diplomas legais, é impossível concretizar os objectivos que se pretendem atingir com a tomada das respectivas medidas. Talvez a única saída para os cidadãos da RAEM seja comprar imóveis no Interior da China, assim como passar a viver na China Continental. Para o ajustamento do preço dos imóveis, o Governo da RAEHK também adoptou algumas medidas, as quais obtiveram efeitos muito diferentes. Sendo assim, queria pedir ao Sr. Secretário para fazer comentários sobre os efeitos conseguidos pelas medidas tomadas em Macau e em Hong Kong.

Após a transferência da soberania de Macau, o IACM instalou, nas suas centenas de veículos motorizados, o sistema de posicionamento global, proporcionado pelo Instituto para o Desenvolvimento e Qualidade da Universidade de Macau. Contudo, na prática, estes sistemas não costumam produzir o efeito desejado, não se consegue saber onde se localizam os veículos que se encontram nas estradas. Queria perguntar ao Sr. Secretário se sabe como funciona o mencionado sistema, e qual foi a quantia que se pagou para a instalação do mesmo sistema.

A propósito do sistema de posicionamento global, em seguida passarei a mencionar os serviços de autocarros. Após a criação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, esta pôs-se a instalar o referido sistema nos autocarros. No entanto, com os grandes engarrafamentos que ocorrem com frequência no Território, os passageiros que esperam nas paragens não podem fazer nada, mesmo que saibam onde estão os autocarros. Nalguns lugares, a distância entre duas paragens é apenas cem metros e os autocarros são poucos. É evidente que as dificuldades sentidas pelos cidadãos nas deslocações não podem ser resolvidas através da instalação do sistema GPS. As autoridades ainda instalaram, num silo de estacionamento público, um sistema para orientar o estacionamento de automóveis. Contudo, segundo a opinião de alguns cidadãos, é melhor criar mais parques de estacionamento do que gastar recursos públicos para a instalação do referido sistema. Queria perguntar ao Sr. Secretário qual é a sua opinião em relação a esta sugestão dos residentes e, para si, quais são os efeitos produzidos pelo sistema de

posicionamento global para o melhoramento dos serviços de autocarro.

Hoje em dia, a protecção ambiental é um assunto de importância primordial para os países e regiões do mundo. Para demonstrar a grande atenção atribuída a esta questão, o Governo da RAEM lançou cem milhões de patacas para a criação do Fundo de Protecção Ambiental, fornecendo benefícios fiscais para a compra de veículos ecológicos, reduzindo sessenta mil patacas de imposto. O Sr. Secretário apoia sempre estudos sobre os mesmos veículos. Há seis ou sete anos, quando o Sr. Secretário ainda trabalhava no IACM, cooperou com os especialistas canadianos no desenvolvimento de veículos movidos a petróleo e a electricidade, tendo gastado bastante dinheiro, nomeadamente nas viagens entre Macau e Canadá. Mais tarde, o Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético começou a fazer estudos sobre veículos movidos a gás natural, tendo as autoridades visitado as respectivas cidades do Interior da China onde estes veículos são bastante utilizados. Actualmente, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego está a estudar a possibilidade da utilização de veículos movidos a electricidade. Embora fossem realizados muitos estudos, até agora não se conseguiram resultados evidentes.

Os mencionados três estudos demoraram seis ou sete anos, tendo-se gastado muitos recursos públicos. É ainda uma questão por esclarecer a existência ou não de desperdício de dinheiro. É certo que os mesmos estudos não trouxeram benefícios aos residentes da RAEM. Há cidadãos que acham que a tomada de decisão pelas autoridades de estudos de veículos ecológicos é um “Impulso Súbito” - nome do filme de Ellen Chan. Queria perguntar ao Sr. Secretário o que aprendeu com as possíveis falhas existentes na tomada das referidas decisões, e qual é relação entre a sua característica de ser honesto e a adopção de políticas e estratégias de administração.

Durante o espaço de tempo de mais de três anos, em que o Sr. Secretário desempenha o presente cargo, é constante a atitude de não actuar dos serviços públicos a si subordinados. Nestes três anos, antes da discussão das LAG, o Sr. Secretário criou sempre muitas notícias sobre a elaboração de novos projectos ou a adopção de novas medidas, tendo causado forte ressentimento nos cidadãos, os quais acham que, ao fazer isto, o Sr. Secretário tem outras intenções. Há ainda cidadãos que comparam os serviços prestados pelos órgãos da área dos Transportes e Obras Públicas no tempo de Ao Man Long e os serviços sob direcção do Sr. Secretário, manifestando certo sentimento de saudade. Segundo a opinião destes cidadãos, no tempo de Ao Man Long, os funcionários da mencionada área recebiam e trabalhavam eficientemente. Se o Ao estivesse ainda no cargo, teria construído o túnel submarino. E se ele tivesse sido apanhado mais cedo, em Macau não existiria, neste momento, a Ponte de Sai Van. Estas opiniões dos cidadãos, que talvez não tenham grandes capacidades de análise, reflectem a realidade existente que merece a nossa atenção.

Com efeito, nos últimos anos e na RAEM, as pequenas e médias empresas de construção civil têm estado sujeitas a grandes dificuldades de operação, nomeadamente por causa da grande demora na apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil, quer nos casos em que as empresas precisam de fazer muitas vezes alteração de plantas, quer nos casos que não implicam alterações. Costumam demorar vários anos os trabalhos de cálculo da diferença existente quanto ao prémio de terra, o que não se vê em nenhum país e regiões do mundo. Mesmo no Interior da

China, os mesmos serviços só demoram vários meses. A razão que levou a este fenómeno, que surgiu depois do escândalo de corrupção de Ao Man Long, é sobretudo a atitude de errar menos quando actuar menos, comum entre os funcionários da área de destaque. Sem dúvida, esta situação que já permanece há mais de três anos, desde a tomada do presente cargo do Sr. Secretário, é prejudicial para o desenvolvimento de longo prazo da RAEM.

Acreditamos que o Sr. Secretário é uma pessoa honesta, sendo a nossa vontade o desenvolvimento de Macau. Sabemos que os órgãos na área dos Transportes e Obras Públicas são serviços de importância crucial para o desenvolvimento urbanístico da RAEM. Penso que o Sr. Secretário não quer bloquear a construção de mais edifícios no Território. Sendo assim, tem que se mudar a situação de estagnação dos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil. Pessoas honestas não devem ter medo de suspeitas. Não sei se existe o problema de os funcionários antigos não obedecerem às ordens de um chefe novo. De qualquer maneira, espero que o Sr. Secretário possa fornecer explicações referentes a esta questão designadamente às empresas que não cometem corrupção, que respeitam as regras de construção civil, mas que esperam vários anos, em vão, a respectiva autorização, pois não queremos que os comerciantes também vão para a rua fazer manifestações.

As questões da habitação pública e da administração dos prédios residenciais privados implicam o bem-estar de milhares de famílias, tendo chamado grande atenção por parte dos cidadãos em geral. Há residentes que criaram uma página electrónica em que se mostra a evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções de habitação pública. Esta situação não é favorável para o Governo. Há ainda a sugestão de se utilizar os dois biliões e seiscentos milhões de patacas do orçamento para a área dos Transportes e Obras Públicas, inclusivamente para a implementação de projectos de investimento, para a construção de habitação pública, resolvendo, num ano, todos os problemas existentes na habitação, uma vez que, de qualquer maneira, os órgãos desta área não trabalham.

Nos últimos anos, o Sr. Secretário tem feito grande esforço para satisfazer as respectivas necessidades da população de Macau. Não sei qual é a sua opinião relativa à referida sugestão dos cidadãos, sobre a construção da habitação pública. Exigem solução rápida os problemas existentes sobre a criação de corporações de proprietários, a definição do regime de credenciação de mediadores imobiliários, e a administração dos prédios privados, dos quais fazem grandes queixas os cidadãos que aguardaram a intervenção do Governo durante muitos anos. Talvez o Sr. Secretário não tenha competências suficientes para tratar de todos estes assuntos, o que não significa que o Sr. Secretário não possa impulsionar a cooperação interdisciplinar, de modo a resolver os problemas existentes.

Os grandes proprietários aproveitam as lacunas existentes na legislação para tomar a decisão de escolha de companhias de administração predial, enquanto se pode fundar associações de condomínios do prédio com a assinatura de 20% dos pequenos proprietários, as quais organizam projectos como querem, gerando assim grandes confusões referentes à administração predial. O Instituto de Habitação, por sua vez, não tem competências nem prestígio suficiente para a resolução dos conflitos. Desde os casos do Edifício Hoi Pan Garden, do Edifício Son Tok Garden, e do Edifício Jardim Kong Fok On, surgidos há vários anos, até ao caso do Edifício La Baie du Noble de hoje, os mencionados conflitos transformaram-se já em conflitos sociais que prejudicam a harmonia

da sociedade. Não sei se o Sr. Secretário tem conhecimento desta situação. Queria perguntar ao Sr. Secretário quando se publicarão os respectivos diplomas legais cuja preparação já demorou vários anos, e como vai ser a execução destas novas leis.

Nos últimos anos, não chegou a atingir 50% a taxa de execução dos projectos de investimento da Administração Pública, o que é criticado por grande parte da população da RAEM. Examinando as razões que levaram à baixa taxa de execução, constatou-se que cerca de 80% dos projectos de investimento pertencem à área dos Transportes e Obras Públicas. A baixa taxa de execução destes projectos prejudicou a imagem do Governo da RAEM perante os cidadãos. No próximo ano, na área em discussão há quatro projectos de subscrição que implicam mais de dez milhões de patacas, totalizando as despesas gerais mais de cento e cinquenta milhões de patacas, dentre as quais, quase cinquenta e dois milhões são para os estudos sobre o ordenamento urbano do Território, quase cinquenta e um milhões são para os estudos desenvolvidos pela Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, mais de trinta e dois milhões são para os estudos realizados pelo Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas, e mais de dezoito milhões para a concretização dos estudos e projectos do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético. Segundo as experiências anteriores, é alto o grau de execução dos projectos de estudos. Penso que muitos cidadãos têm interesse em saber quais são os efeitos produzidos pelos respectivos estudos, se os mesmos contribuíram para a elaboração de estratégias e medidas científicas pelo Governo, e se a Administração Pública beneficiou destes estudos em termos, nomeadamente, de crescimento de inteligência, depois de terem sido gastos muitos recursos financeiros. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer as respectivas respostas, apresentando exemplos concretos.

Queria também perguntar ao Sr. Secretário como se pode melhorar a execução do investimento público, a qual, neste momento, se encontra numa situação de alimentar-se de ilusões.

Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Leong On Kei, por favor.

Leong On Kei: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Em primeiro lugar queria chamar a atenção para a necessidade de apoiar o desenvolvimento do sector de transporte de mercadorias no âmbito da cooperação regional. Nas Linhas de Acção Governativa para o próximo ano, há referências sobre os sectores importantes para a diversificação adequada da economia de Macau, os quais são os sectores do turismo, de convenções e exposições, das indústrias culturais e criativas, de transporte de mercadorias, etc. A RAEM goza de uma série de vantagens que podem beneficiar o desenvolvimento do sector de transporte de mercadorias, tais como o apoio fornecido pela RPC, as ligações estreitas com a União Europeia, com os países de língua portuguesa, e com a Associação Internacional dos Empresários Chineses, o estatuto de Macau de porto franco, com zona aduaneira independente, a entrada e saída livres de capitais, e um sistema tributário simples com carga fiscal reduzida. No entanto, devido à deficiência existente no sistema de transportes colectivos, o desenvolvimento do referido sector está sujeito a grande limitação. Sendo assim, o Governo da RAEM tem a responsabilidade de criar mais vias para alargar o espaço de desenvolvimento do mesmo sector. Queria perguntar ao Sr.

Secretário quais são as medidas que a Administração Pública vai tomar para garantir a capacidade de ligação de Macau com o exterior, através do fornecimento de serviços relativos ao transporte terrestre, marítimo e aéreo, proporcionando, assim, apoio indispensável, em termos de *hardware*, ao desenvolvimento do sector de transporte de mercadorias.

No âmbito do desenvolvimento do sector de transporte de mercadorias através da cooperação regional, queria também pedir explicação ao Sr. Secretário sobre as políticas a adoptar, que visem a promoção e apoio da cooperação entre o sector de transporte de mercadorias da RAEM e o respectivo sector dos países de língua portuguesa e da União Europeia, para além de reforçar a ligação do trânsito com Hong Kong e com a Província de Guangdong.

Em segundo lugar, queria pedir informações sobre a construção da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, iniciada formalmente em Dezembro do ano passado, a qual tem também a ver com a cooperação regional. A existência desta ponte facilitará o movimento de passageiros, mercadoria e capitais dos diferentes lugares da Região do Delta do Rio das Pérolas, impulsionando directamente o processo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Foram criadas a Direcção de Administração da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau e a Comissão de Trabalho Conjunto das Três Regiões, de modo a assegurar os futuros trabalhos de gestão da Ponte, e a acompanhar a evolução dos diferentes projectos de construção, respectivamente. No entanto, na plena execução das obras de construção civil da Ponte, é registada, tanto em Zhuhai, como em Macau, uma fraca transparência das notícias sobre a ponte, sendo escassas as informações, nomeadamente, sobre a avaliação sintética do ambiente da ponte, a supervisão da introdução de capitais, assim como a evolução dos trabalhos de construção da própria ponte. Pergunto, portanto, qual é a entidade responsável pela divulgação das respectivas notícias. Para além disso, perante a necessidade de ligação de infra-estruturas importantes entre Macau, Hong Kong e Guangdong, queria saber quais são os cuidados e projectos que a RAEM tem na realização do planeamento urbanístico.

Em terceiro lugar, queria dar atenção à grande demora na definição do projecto para a construção da passagem sub-fluvial para peões entre Wanzai, em Zhuhai, e o Porto Interior, na RAEM. Com o estreitamento da cooperação regional entre Zhuhai e Macau, tem-se registado o aceleramento do desenvolvimento de uma série de projectos no domínio de trânsito, que visam a ligação das referidas cidades, tais como a construção da mencionada Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, a Linha de Caminho-de-Ferro entre Cantão e Zhuhai, e o metro ligeiro da cidade de Macau.

Há vários anos, o Governo da RAEM anunciou a realização de um estudo sobre a viabilidade da construção da passagem sub-fluvial para peões entre Wanzai, em Zhuhai, e o Porto Interior, na RAEM, assim como os projectos de embelezamento da paisagem da margem do rio, e de vivificação da economia dos dois lados do rio. Contudo, temos ouvido muito poucas notícias sobre a possibilidade de desenvolvimento do referido projecto. Fiquei contente ao verificar, nas LAG para o próximo ano, que depois das várias negociações entre o Governo da RAEM e o Governo de Zhuhai, foi decidido que em 2011 vão continuar os estudos e as negociações sobre o projecto de construção do referido túnel, procurando a definição do respectivo projecto o mais rapidamente possível. Por causa do espaço limitado, nas LAG não há possibilidade de mencionar a evolução concreta do mesmo projecto. Por isso, queria pedir ao Sr.

Secretário para fornecer informações pormenorizadas, designadamente sobre as principais dificuldades surgidas nas negociações que impedem a evolução dos trabalhos ligados à definição do projecto. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que os Governos da RAEM e de Zhuhai vão tomar para ultrapassar as dificuldades existentes, e qual é o calendário, se ele existir, da implementação do mesmo projecto.

Nos finais do ano passado, o Governo Central autorizou o pedido apresentado pelo Governo da RAEM sobre novos aterros, os quais implicam a obtenção de trezentos e cinquenta hectares de terrenos, cujo planeamento chama a atenção da sociedade de Macau. Nas Linhas de Acção Governativa em análise, anuncia-se que, em 2011, seguindo rigorosamente a orientação do Governo Central registada na respectiva resposta atribuída, se vão desenvolver seriamente os estudos sobre o planeamento das Novas Zonas Urbanas, baseando-se nos princípios de planeamento científico, de disposição razoável e de utilização intensiva do solo.

Com efeito, actualmente o Governo da RAEM gasta, todos os anos, muito dinheiro para o arrendamento dos apartamentos nos edifícios comerciais para a instalação de escritórios dos serviços governamentais. Tomando como exemplo os órgãos judiciais, para além do Tribunal de Última Instância e do Tribunal de Segunda Instância, os outros serviços públicos tais como o Tribunal de Primeira Instância, o Tribunal Administrativo, o Ministério Público, e o Comissariado contra a Corrupção, estão todos instalados em edifícios comerciais privados, o que não é conveniente para a manutenção do segredo de justiça, prejudicando igualmente a imagem solene dos referidos órgãos. Por outro lado, com a excepção do Tribunal Administrativo, nos mencionados órgãos há celas de detenção. Sendo assim, nos casos de escapar à detenção, ameaça-se a segurança dos utentes dos respectivos edifícios comerciais. Queria perguntar ao Sr. Secretário se o Governo planeia aproveitar os terrenos conquistados dos aterros, situados na zona B e em frente do edifício onde se localiza o actual Tribunal de Última Instância, para construir edifícios destinados à instalação dos órgãos judiciais?

Para além dos órgãos judiciais, há ainda outros serviços governamentais, que não são poucos em termos de quantidade, que estão instalados em edifícios comerciais. A subida das rendas e a limitação do número de anos de arrendamento são factores negativos que trazem despesas extras à Administração Pública. Perante esta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário se também serão reservados terrenos, no planeamento da zona B, para a construção de prédios para a instalação de outros serviços públicos para além dos órgãos judiciais, de modo a poupar recursos públicos.

Nas LAG em discussão há ainda referências sobre a realização, no próximo ano, de estudos das políticas e do rumo de desenvolvimento no que diz respeito ao aproveitamento de espaços subterrâneos, nomeadamente para a construção de uma subestação transformadora e de centros comerciais subterrâneos, estudos esses que proporcionarão fundos importantes para a criação do respectivo enquadramento de gestão do mencionado espaço. Aproveito esta oportunidade para exprimir a minha atitude de apoio para com estas ideias. O Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético foi, recentemente, a Xangai fazer intercâmbio sobre a construção de subestações transformadoras subterrâneas, tendo visitado as respectivas entidades, e exprimido a vontade de cooperação com as instituições de investigação científica do Interior da China, no desenvolvimento dos estudos de viabilidade da construção de subestações transformadoras subterrâneas no Território de Macau. É

de saber que o referido projecto tem a vantagem de aproveitamento suficiente dos recursos de terra através da poupança dos espaços superficiais, existindo, nos países estrangeiros desenvolvidos, exemplos de sucesso da criação das mesmas instalações. Queria perguntar ao Sr. Secretário quando é que se iniciarão os estudos de viabilidade de aplicação das respectivas técnicas. Queria saber também se a RAEM vai imitar os países vizinhos no aproveitamento de espaços subterrâneos, construindo centros comerciais subterrâneos, de modo a conseguir o aproveitamento efectivo dos recursos de terrenos.

Sendo o maior projecto da área dos transportes públicos desenvolvido actualmente na RAEM, a construção do metro ligeiro está intimamente relacionada com o desenvolvimento da cidade de Macau, com a vida da população, e com a concretização do objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Portanto, desde a decisão da realização do respectivo projecto de construção, a população da RAEM tem prestado grande atenção à evolução do mesmo assunto. Na realidade, os cidadãos de Macau serão os principais utentes deste meio de transporte público, sendo eles as entidades que têm participado muito nas respectivas consultas públicas. Na minha opinião, durante o processo de planeamento e construção do metro ligeiro, as autoridades devem proteger muito bem o direito à informação dos cidadãos, garantindo a comunicação com a população da melhor forma possível. Desde a divulgação da “Solução de Implementação da 1.^a fase do Sistema de Metro Ligeiro”, muitos residentes da Rua de Londres e da Rua Cidade do Porto têm vindo a manifestar os seus protestos e dúvidas quanto ao itinerário do metro ligeiro, exprimindo as suas preocupações com os problemas referentes à segurança contra incêndios, à redução da luminosidade e à poluição sonora, que poderão surgir com a passagem do metro ligeiro pela rua onde residem.

Em Julho do ano corrente, apresentei uma interpelação escrita ao Governo, pedindo as respectivas explicações. Em resposta à minha interpelação, foram fornecidas explicações técnicas relativas aos problemas de segurança contra incêndios, de redução da luminosidade e de poluição sonora que poderão surgir na mencionada zona por causa da passagem do metro ligeiro. O problema é que os residentes insatisfeitos não percebem bem as explicações técnicas. Os mesmos criticam as actividades de auscultação pública para determinação do itinerário do metro ligeiro, que, na sua opinião, não foram realizadas de forma ampla e generalizada, isto é, não foram realizadas actividades de auscultação de opiniões, nomeadamente junto dos residentes que serão directamente afectados pelo referido itinerário. Sendo assim, estes residentes entendem que o Governo não foi sincero na realização de consultas públicas. A existência destas opiniões dos cidadãos demonstra que a Administração Pública não comunicou suficientemente com os residentes afectados, nem tendo os respectivos serviços públicos fornecido explicações satisfatórias para aliviar as respectivas preocupações. É registada, portanto, uma falta total de interacção entre as autoridades e os residentes locais.

Pode-se prever que com o desencadeamento do projecto de construção do metro ligeiro, surgirão cada vez mais problemas, aos quais os residentes prestarão muita atenção. Sugiro que a Administração Pública reforce as actividades de divulgação, fornecendo informações de acordo com a evolução dos respectivos trabalhos, melhorando a comunicação com a população, e optimizando as actividades de auscultação de opiniões, de modo a eliminar as dúvidas e preocupações dos residentes, garantindo a

realização normal das obras de construção, assim como o melhoramento das condições de vida dos habitantes e a implementação do planeamento urbanístico. Espero que o Sr. Secretário e as demais autoridades possam perceber a importância dos mencionados trabalhos. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as actividades de divulgação que o Governo vai realizar, e que permitam a expressão de opiniões pelos cidadãos.

Em último lugar, queria prestar atenção às políticas habitacionais e às dificuldades sentidas pela classe social intermediária na aquisição da habitação privada. Como se sabe, a questão da habitação é uma questão de importância crucial para a população em geral. Com o crescimento económico a grande velocidade, os preços dos imóveis sobem constantemente. Muito embora o Governo tenha elaborado o projecto de construção de dezanove mil fracções de habitação pública, essas beneficiam apenas as camadas sociais com baixos rendimentos, estando a classe social intermediária sujeita às rendas caras e aos preços altos da habitação privada. Mesmos os funcionários públicos e os empregados das empresas do jogo, os quais são considerados como indivíduos com bons ordenados, não têm capacidade económica para comprar apartamentos da habitação privada. Os mesmos só podem resolver o problema de habitação alugando casas e pagando rendas caras.

Com vista a satisfazer as necessidades dos respectivos residentes, o Governo anunciou, no tempo anterior, a ideia de promoção da construção de apartamentos de pequena dimensão. Nas LAG para o próximo ano, também se prevê a adopção de uma série de medidas para estimular a construção de apartamentos com a referida característica, sendo estas medidas a hasta pública de terrenos, a vivificação de edifícios industriais, e a modificação do uso dos terrenos destinados inicialmente à construção de edifícios industriais. Não obstante a boa intenção do Governo, os membros do respectivo sector prevêem que, devido à grande procura dos apartamentos de pequena dimensão pela classe social intermediária e pelos jovens, os preços destes apartamentos vão subir muito, não podendo, portanto, as referidas medidas ajudar a resolver os problemas de habitação da referida classe social.

Perante esta situação, os cidadãos de Macau reivindicam a adopção da estratégia de construção de habitação privada com fracções de pequena dimensão e de preços limitados, não tendo obtido, até agora, a resposta do Governo. Nas Linhas de Acção Governativa em discussão, também não se menciona a tomada da respectiva medida. Queria pedir um esclarecimento ao Sr. Secretário: afinal, qual é a atitude do Governo relativamente à sugestão de construção e venda, a preço limitado, de fracções de pequena dimensão, e se as autoridades tencionam elaborar projectos com este conteúdo. Penso que podemos tomar como referência as experiências de outros países ou regiões, ajudando a referida camada social a resolver o problema da habitação. No início dos anos noventa do século passado, incumbida pelo Governo de Hong Kong, a Associação de Habitação de Hong Kong (*Hong Kong Housing Society*) elaborou um projecto especial de habitação em benefício da classe social intermédia, devendo os compradores satisfazer as condições exigidas, bem como estar sujeitos à limitação em termo de venda do apartamento adquirido. Na minha opinião, o Governo deve aproveitar bem os terrenos desocupados, recuperando os terrenos não aproveitados, ou reservando terrenos adquiridos dos novos aterros, de modo a construir habitação a preço limitado, de modo a aliviar a pressão habitacional à mencionada camada social. No caso dos funcionários públicos, as dificuldades relativas à habitação podem ser reduzidas...

Presidente: Bom, mais cinco Deputados pronunciaram-se. Peço ao Sr. Secretário para dar a respectiva resposta.

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

Muito obrigado pelas preciosas opiniões exprimidas há pouco pelos cinco Deputados. Em seguida vou dar as respectivas respostas, resumindo as questões por eles abordadas. Como estes Deputados voltaram a mencionar assuntos referentes à habitação, primeiro vou fornecer mais explicações sobre este aspecto.

Em relação à medida tomada pelo Governo de Hong Kong, da cobrança de um imposto do selo especial, assim como às outras medidas adoptadas para o combate a actividades de especulação, já estamos a fazer os respectivos estudos, tendo já na mão alguns projectos elaborados, os quais serão implementados nomeadamente através dos processos urgentes, de acordo com a realidade verificada, designadamente segundo a situação da entrada do dinheiro quente e do preço dos imóveis.

No que diz respeito à habitação pública, a nossa ênfase é colocada na habitação social, sendo a construção da habitação económica projectos de importância secundária. Isto é porque a habitação social serve para ajudar os grupos sociais economicamente mais carenciados, os quais não têm outras escolhas na questão da habitação. Portanto, o Governo tem que assumir a responsabilidade de proteger o seu direito à habitação. Os Srs. Deputados mencionaram o número de agregados familiares que figuram na lista de espera da habitação social. Reconheço que este número está correcto. Ainda que seja registado determinado atraso na atribuição de fracções da habitação social, fornecemos aos requerentes o subsídio de renda, de modo a ajudar a resolver os seus problemas ligados à habitação.

Nas Linhas de Acção Governativa de destaque há referências sobre o projecto de habitação pública de Seac Pai Van. Informo que já terminaram os trabalhos de desenho desta habitação, que permite o fornecimento de mais mil e novecentas fracções do que planeámos antes, isto é, dezanove mil fracções. No ano corrente ou no próximo ano pode-se abrir concurso público para a adjudicação de parte das obras de construção.

Há pouco, alguns Deputados pediram a definição do prazo de espera, a qual é uma questão a que prestamos muita atenção. Vamos tratá-la com seriedade na etapa seguinte. Tenho aqui alguns dados actualizados e vou transmiti-los. Juntando os dois grupos de requerentes (um grupo fez a inscrição antes de 2009, e o outro grupo nos finais de 2009, tendo-se concluído, nos meados do ano corrente, os trabalhos de apreciação e análise das respectivas requisições), obteve-se o número de dez mil e quinhentas pessoas. Adoptámos recentemente a medida de atribuição do subsídio de renda aos requerentes que estão na lista de espera pela habitação social, tendo terminado o prazo do requerimento. As requisições recolhidas ocupam apenas uma percentagem de 61% em relação à totalidade dos requerentes que figuram na lista de espera. Vamos realizar estudos pormenorizados, com vista a encontrar as razões que levaram ao aparecimento desta percentagem baixa.

A administração predial é outra questão abordada por vários Deputados. Para a resolução do respectivo problema, é preciso proceder à revisão e modificação da Lei do Regime Jurídico da

Propriedade Horizontal, sobretudo à forma da convocação da reunião da assembleia de condóminos. É realmente difícil reunir, conforme as estipulações do Código Civil, todos os proprietários de um edifício ou de um conjunto de construções, cujo número é de centenas ou de milhares de pessoas. Há, de facto, necessidade de alteração da referida Lei, modificando nomeadamente a forma da eleição da comissão de administração, assim como as responsabilidades da mesma e da companhia da administração predial, simplificando os respectivos processos. Neste momento, o órgão governamental responsável pela modificação dos diplomas legais está a realizar os respectivos trabalhos. Quando se verificar a necessidade, vamos atribuir novas competências ao Instituto de Habitação segundo a Lei modificada, de modo a que o mesmo possa intervir nos assuntos relativos à administração predial.

No que diz respeito a veículos ecológicos, os quais foram mencionados há pouco por vários Deputados, vou fornecer as seguintes explicações. Nos últimos oito ou dez anos, com a atribuição, pelo Homem, de atenção cada vez maior às Mudanças Climáticas e à protecção ambiental, estão em constante renovação as técnicas relativas à produção de veículos motorizados. Também são várias as energias utilizadas, sendo as mais vulgares o gás natural, o gás liquefeito de petróleo, a energia mista e a energia eléctrica.

Na selecção do tipo de veículos ecológicos, temos que ter precauções suficientes, realizando estudos aprofundados, uma vez que implica a fonte de energia, o sistema de abastecimento de energia e as técnicas de conservação dos veículos introduzidos. Como tal, é indispensável a consideração das condições gerais verificadas no Território de Macau, elaborando um planeamento sintético. É de saber que agora não se trata da importação de um ou dois veículos ecológicos, o que ia ser relativamente fácil. Não podemos ser precipitados, uma vez que se toca no assunto da substituição de todo o sistema de veículos motorizados.

Devido à razão acima exposta, nos últimos anos, realizámos estudos aprofundados, fazendo constantemente experimentações, com o intuito de encontrar soluções mais adequadas para o Território. Sublinho que os mesmos esforços não só se prestam em Macau, mas também nas regiões vizinhas, inclusivamente no Interior da China. Durante este período de realização de pesquisas, foi registada mudança quanto à extracção e aos preços do gás natural. Assim, a nossa atenção passou a centrar-se nos veículos movidos a electricidade, os quais também têm sido adoptados pela China Continental, tendo a Província de Guangdong promulgado a política de que, na substituição de velhos autocarros e na aquisição de novos autocarros, é obrigatória a compra de veículos eléctricos. Podem pensar que as políticas adoptadas nas regiões vizinhas não têm que ser adequadas às realidades de Macau. No entanto, sendo Macau um mercado muitíssimo pequeno, mesmo em comparação com o de Hong Kong e com o do Interior da China, os produtores de veículos motorizados não vão produzir, de propósito, um tipo de veículos ecológicos só para satisfazer as necessidades da RAEM, mesmo que se trate de um modelo considerado, pelo resultado dos estudos, como o mais conveniente para a situação de Macau.

O que podemos fazer é acompanhar a moda mundial, escolhendo e promovendo veículos ecológicos adequados a Macau, de entre aqueles existentes e com base no relatório dos estudos realizados. Mais tarde podemos definir, assim, políticas mais claras sobre a utilização de veículos ecológicos.

A propósito dos estudos científicos, esclareço que publicamos

sempre o resultado das pesquisas realizadas, as quais não são poucas. Como, por exemplo, os textos de consulta pública são muitas vezes resultado de investigações científicas, que servem também como base para a elaboração de políticas de longo prazo pelo Governo da RAEM.

Na elaboração do planeamento urbanístico, vamos prestar atenção à articulação entre os projectos para as zonas novas e os projectos para as zonas antigas. Sabemos que os dois tipos de zonas com características diferentes precisam de complementar-se, evitando os possíveis conflitos. Embora tenhamos encarregado companhias famosas estrangeiras ou da China Continental de realizar os respectivos projectos, é registada, nos mesmos trabalhos, grande participação dos profissionais locais, os quais conhecem muito bem as realidades de Macau. Esperamos que, na cooperação com as companhias dos lugares do exterior, os planeadores locais possam tornar-se mais maduros, aprendendo com as experiências exteriores e podendo desempenhar cargos mais importantes no futuro. Hoje em dia, o planeamento urbanístico é uma disciplina muito importante em toda a parte do mundo. Os dirigentes do Governo Central também nos pediram para fazer planeamentos científicos com cuidado antes das acções concretas, isto é, primeiro pensar muito bem, e depois agir com esforço. Vamos seguir a mencionada orientação na realização dos trabalhos.

Não concordo com a crítica dos senhores Deputados de que só realizamos planeamentos, mas não os concretizamos. Tomando como exemplo a Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres e o Planeamento da Protecção Ambiental, nos quais há medidas de curto, médio e longo prazo, pode-se verificar que as medidas de curto prazo estão a ser implementadas neste momento, enquanto os colegas continuam a fazer estudos aprofundados sobre as medidas de médio e longo prazo. Para além do planeamento geral, ainda vamos elaborar projectos específicos. Antes disso, temos de resolver primeiro os problemas existentes neste momento. Examinando os textos da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres e do Planeamento da Protecção Ambiental, publicados no ano passado, pode-se constatar que as medidas de curto prazo estão a ser implementadas segundo o calendário estabelecido.

Sr. Presidente, já respondi às perguntas mais importantes. Logo, depois da intervenção de outros Deputados, vou dar mais explicações sobre a cooperação regional e o trânsito.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Deputado Sio Chi Wai, por favor.

Sio Chi Wai: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Colegas

Os dirigentes da área dos Transportes e Obras Públicas precisam de coordenar assuntos nas vertentes de solos, habitação, trânsito, vias públicas, obras públicas, protecção ambiental e construção das infra-estruturas, nomeadamente no âmbito da cooperação regional, tendo, portanto, grandes responsabilidades perante a população de Macau. Os diversos problemas surgidos nesta área só podem ser resolvidos fazendo um bom planeamento urbanístico a partir de uma perspectiva globalizante e prospectiva, que implica o desenvolvimento da cidade de Macau nas próximas dezenas de anos.

A mencionada necessidade salienta-se no momento em que a RAEM experimentou um desenvolvimento espectacular durante os dez anos a contar da transferência de soberania. Actualmente, é urgente e indispensável preparar um planeamento urbanístico para dar conta, de uma forma coordenada e razoável, de vários aspectos importantes para o desenvolvimento do Território, de modo a reordenar as zonas antigas da cidade, fazendo nova distribuição dos recursos de terrenos, e conquistando novos espaços para o desenvolvimento sustentável do Território como uma cidade com dimensão reduzida.

No passado, devido à carência de um plano abrangente, a cidade desenvolveu-se de certo modo espontaneamente, formando-se ruas estreitas que são causas directas para o constrangimento de trânsito. Nas Linhas de Acção Governativa para o Ano de 2011, na área dos Transportes e Obras Públicas, há referências bastante detalhadas sobre os trabalhos de planeamento urbanístico, o que demonstrou que o Governo da RAEM atribui grande importância ao mesmo tema. Chamo a atenção para a necessidade de elaboração e modificação dos respectivos diplomas legais, sobretudo da publicação, o mais cedo possível, da Lei do Planeamento Urbanístico, de modo a apoiar o desencadeamento dos respectivos trabalhos, assim como a promoção e materialização de medidas e estratégias científicas.

É também importante a articulação do Planeamento Urbanístico com a cooperação regional. De facto, só através do reforço de comunicação e cooperação sobretudo com Zhuhai, é que se torna possível a concretização de muitos planos atraentes, tais como a construção do corredor verde costeiro, a ligação à rede verde rodoviária em Guangdong, a construção em conjunto das cidades costeiras de escala mundial, e a criação do Círculo Ecológico e de Qualidade de Vida do Grande Delta do Rio das Pérolas. Deve-se procurar o consenso entre várias partes quanto ao desenvolvimento coordenado no início da elaboração dos projectos. De acordo com o sistema referido no Relatório do Estudo do Sistema de Elaboração do Planeamento Urbanístico de Macau, e composto por três fases e seis tipos de planeamento, neste momento estão-se a desenvolver os trabalhos da primeira fase, ou seja, da fase de planeamento estratégico. Este é, tal como referi, o momento indicado para o estabelecimento do consenso com a parte de Zhuhai, baseando o planeamento urbanístico na coordenação mútua, de modo a garantir a qualidade da cooperação na implementação futura dos planos concretos.

A criação, no âmbito da Reunião Conjunta de Cooperação entre os Governos de Guangdong e Macau, do Grupo Específico de Cooperação Zhuhai-Macau, significa o estabelecimento de uma plataforma para o intercâmbio entre os Governos de Zhuhai e de Macau, a qual deve ser muito bem aproveitada para o reforço da cooperação regional, que não só diz respeito ao planeamento urbanístico, mas também à construção de infra-estruturas, à ligação dos portos, e à protecção do ambiente. É uma tendência inevitável a cooperação regional, assim como é o aparecimento, no processo de internacionalização de Macau, de novas concorrências provenientes do Interior da China, e de âmbito mundial.

Nas LAG em discussão também se refere a promoção do desenvolvimento regional integrado e da formação de ligações ferroviárias directas, assim como a construção da passagem sub-fluvial para peões entre Wanzai, em Zhuhai, e o Porto Interior, na RAEM. Apoio as mencionadas ideias e o referido rumo do desenvolvimento, desejando ver a ousadia na realização de acções pioneiras e a alta eficiência na implementação dos mesmos projectos, sendo muito bom se se puder obter bons efeitos no desenvolvimento

dos respectivos trabalhos no próximo ano.

Em relação à articulação do planeamento urbanístico com o 12.º Plano Quinquenal Chinês, reconhecemos que o Governo da RAEM conseguiu aproveitar as oportunidades surgidas com a publicação, em 2008, das Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas, em que se definiu o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, tendo participado activamente nos projectos transregionais, tais como a construção da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, a promoção do desenvolvimento regional integrado e das ligações directas entre os sistemas de transporte, a criação do novo *campus* da Universidade de Macau e do Parque Científico e Industrial de Medicina Tradicional Chinesa da Ilha da Montanha, estreitando a cooperação com a província de Guangdong, nomeadamente com Zhuhai.

Apelo para a intensificação, pelo Governo da RAEM, das acções de promoção da realização, pelas empresas privadas locais, de actividades comerciais na China Continental, reforçando as respectivas capacidades de competição, de modo que as empresas da RAEM possam enfrentar os futuros desafios e agarrar nas oportunidades que surgirão constantemente.

Sem dúvida, o Governo prestou já muito esforço para a promoção do desenvolvimento regional integrado, nomeadamente no melhoramento das instalações dos postos fronteiriços, no planeamento do sistema de transportes, e na ligação das infra-estruturas e do trânsito. Queria perguntar ao Sr. Secretário como garante a articulação eficiente entre o planeamento urbanístico geral de Macau e o 12.º Plano Quinquenal Chinês, no âmbito da cooperação regional.

Queria também aproveitar esta oportunidade para chamar a atenção do Sr. Secretário para a questão do trânsito, a qual é importante para as deslocações e a segurança física dos cidadãos de Macau. Pode-se prever que os problemas de trânsito, provocados por diferentes obras nas vias públicas, vão ficar mais frequentes com o arranque das obras públicas do metro ligeiro e da habitação pública.

Durante os dois anos a contar a partir da criação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, foi registado grande esforço prestado pela mesma Direcção dos Serviços, no sentido de melhoramento do trânsito do Território, nomeadamente através da promulgação de numerosas medidas, o que merece a nossa confirmação. Não se verificou, no entanto, o desaparecimento dos problemas referentes ao trânsito, e que têm perturbado a população da RAEM durante longo espaço de tempo. Com efeito, os residentes locais prestam muita atenção e reivindicam a solução dos problemas de constrangimento de trânsito, modelos pouco modernos de meios de transporte público, infracções das regras de estacionamento, falhas no planeamento rodoviário e poluição do ar e poluição sonora causadas pela circulação de grande quantidade de veículos motorizados.

Com efeito, há cidadãos que acham que as políticas e medidas adoptadas pelo Governo para a resolução dos problemas do trânsito de uma zona, acabam muitas vezes por piorar o trânsito das outras zonas. E da mesma maneira, o crescimento do número de parques de estacionamento nunca pode acompanhar a velocidade do aumento do número de automóveis importados, provocando a insuficiência dos parques de estacionamento e a subida constante dos preços dos respectivos imóveis. Depois da implementação, no ano passado, do

projecto-piloto de instalação dos parquímetros para as motas, até agora não se publicou um relatório sobre os efeitos produzidos, de modo que não temos conhecimento do desenvolvimento do respectivo projecto. Fiquei contente ao saber, recentemente, que as autoridades tencionam melhorar o trânsito da zona das Portas do Cerco, através da criação, naquela zona, de centros de transportes e de demais instalações que permitam a ligação entre o metro ligeiro e outros meios de transporte. Por outro lado, porém, não se registou avanço na tentativa de melhoramento da qualidade do ar da estação de autocarros nas Portas do Cerco.

Os problemas acima mencionados têm a sua origem na falta de planeamento geral do trânsito de longo prazo. Sendo assim, queria perguntar ao Sr. Secretário que projecto é que o Governo tem para o reforço da capacidade de resolver os referidos problemas. É de saber que já entrou na segunda fase a elaboração da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, anunciada nos finais do ano passado. Queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações concretas sobre a evolução do respectivo projecto, referindo quais são as políticas e o rumo de desenvolvimento definidos, e como é que a capacidade do Governo pode ficar melhorada, de modo a resolver os problemas de trânsito existentes.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chui Sai Peng, por favor.

Chui Sai Peng: Obrigado, Sr. Presidente.

Queria aproveitar esta ocasião para trocar opiniões com o Sr. Secretário no que diz respeito aos seguintes assuntos.

Em primeiro lugar, exprimo aqui o meu desejo de que o planeamento urbanístico das novas zonas urbanas possa trazer à sociedade da RAEM novas oportunidades de desenvolvimento. Com vista a aperfeiçoar os trabalhos de planeamento geral e o nível dos trabalhos de gestão, assim como a criar um sistema jurídico de planeamento urbanístico modernizado, o Governo da RAEM encarregou o Centro de Pesquisa do Desenvolvimento Urbano da Província de Guangdong de estudar o sistema de planeamento urbanístico de Macau, tendo realizado três sessões de *workshop* junto das associações privadas. Para além disso, a Administração Pública ainda incumbiu os especialistas do Interior da China de realizar trabalhos de desenho geral da cidade de Macau. Foi publicado o resultado destes dois projectos, em que há descrição de uma cena bonita do futuro de Macau. Queria perguntar, no entanto, quais são os efeitos produzidos pelos trabalhos supramencionados, no que diz respeito à função de regulação relativa aos trabalhos de planeamento urbanístico. Queria pedir ao Governo para publicar os problemas detectados pelos referidos estudos, de modo que a população de Macau perceba quais são os desafios que a RAEM enfrenta na elaboração e implementação dos respectivos projectos, exercendo o direito de supervisão, próprio dos cidadãos de Macau, exprimindo igualmente as suas expectativas com os trabalhos de planeamento urbanístico.

É importante que o Governo da RAEM impulse activamente os trabalhos de planeamento urbanístico. O facto é que há já bastantes cidadãos que acham que existe atraso no desenvolvimento dos respectivos trabalhos, pelo qual a sociedade de Macau precisa de pagar um alto preço. A mesma demora também se verifica na elaboração e promulgação da Lei do planeamento urbanístico, trabalho esse que a Administração Pública prometeu acelerar. Com

efeito, passaram-se vários anos, mas não se vê evolução nítida do mesmo assunto, tendo os cidadãos começado a manifestar as suas insatisfações. Queria perguntar ao Sr. Secretário quando é que se vai publicar a referida Lei do planeamento urbanístico, se existe o respectivo calendário, e se a mencionada Lei pode ser promulgada antes do início das obras dos novos aterros, de modo que os respectivos trabalhos se possam desenvolver segundo a Lei.

Depois de ter conseguido a autorização do Governo Central para a realização de novos aterros, o Governo da RAEM desencadeou logo os trabalhos de planeamento das novas zonas urbanas, tendo realizado auscultações públicas de grande escala, assim como várias palestras, de modo a recolher opiniões dos especialistas. Em Outubro do ano corrente, a Administração Pública assinou contratos com o Instituto de Planeamento Urbano da China e com a Academia de Planeamento Urbano e Concepção da China para o Estudo do Planeamento Geral das Novas Zonas Urbanas de Macau. Como o Governo incumbiu, em tempo anterior, companhias de Hong Kong e companhias transnacionais de realizar trabalhos de planeamento de algumas zonas urbanas novas, queria saber como se pode garantir a combinação harmoniosa dos resultados obtidos com projectos diferentes, e qual será o tratamento efectuado, caso existam conflitos nos respectivos resultados.

Ainda no que diz respeito ao Planeamento urbanístico, chamo a atenção para a importância das opiniões dos serviços públicos nas vertentes de acção social, de cultura e de turismo, de modo que os planeadores possam elaborar projectos que satisfaçam as necessidades da população, que estimulem o desenvolvimento da sociedade, que promovam a indústria cultural, e que permitam a concretização do objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Na qualidade de membro do sector de planeamento urbano, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as preparações feitas em termos de coordenação entre diferentes órgãos governamentais.

A Lei de Terras é um diploma legal intimamente ligado à Lei do Planeamento Urbanístico, sendo urgente, portanto, a sua revisão, modificação e publicação simultânea com a promulgação da outra Lei. Examinando o prefácio, publicado nos anos oitenta, da Lei de Terras como lei fundamental, que visa a gestão e a distribuição das terras da RAEM, percebe-se que muitos dos princípios nela preconizados são ainda adequados às realidades de Macau, embora muitos cidadãos achem que o conteúdo desta Lei já está desactualizado. As autoridades disseram que era possível que se concluíssem os estudos sobre a Lei de Terras no ano corrente, realizando em seguida a consulta pública. Tal como referi, acho que é melhor publicar as referidas Leis simultaneamente, de modo a evitar possíveis problemas, uma vez que existem muitas conexões entre os dois diplomas legais.

Queria ainda dar atenção à necessidade de actualização do diploma legal em que se define os prémios de concessão de terras. Na altura da elaboração deste diploma legal, ou seja, em 1993, o mercado imobiliário estava em alvoroço. A respectiva norma jurídica foi modificada em 2004, ano em que o mercado imobiliário estava em declínio. Passados seis anos, regista-se actualmente o melhoramento da economia mundial e da RAEM, tendo os preços dos imóveis subido espectacularmente. Queria perguntar ao Sr. Secretário que ideias novas tem em relação aos prémios de concessão de terras, que têm chamado muito a atenção da população. Queria saber se o Governo vai adoptar uma estratégia de “tamanho único”, mantendo a regra invariável perante a mudança da situação.

O outro assunto que queria abordar tem a ver com a reordenação das zonas antigas. Para a implementação dos respectivos trabalhos, o Governo tem realizado muitos estudos no âmbito jurídico, tendo promovido modificações nas leis existentes, para além de ter promulgado três Regulamentos Administrativos. Sendo membro do Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos, fiquei contente ao constatar o avanço dos trabalhos de legislar. Para além disso, a Administração Pública também está a realizar investigações sobre dados básicos, nomeadamente da zona da Barra e da Praça de Ponte e Horta, sem os quais é difícil elaborar projectos adequados. Queria perguntar se já são suficientes os dados recolhidos, ou ainda é necessário fazer mais investigações. Ainda me lembro das ideias e concepções sobre a vivificação dos bairros antigos, apresentadas pelo Sr. Secretário em Março do ano corrente, quando visitou as respectivas zonas. Passados vários meses não ouvimos mais notícias. Estamos ansiosos por saber quando é que se vai iniciar, nas zonas antigas, os respectivos trabalhos de vivificação.

Neste momento em que ainda não se iniciou o reordenamento dos bairros antigos, chamo a atenção para a necessidade de tratamento de edifícios antigos que possam ameaçar a segurança física dos residentes. Peço ao Sr. Secretário para fazer o exame e o tratamento dos referidos prédios, deixando os cidadãos saber, pelo menos, que precisam de ter cuidado com estas construções. Sei que não é fácil resolver este problema. Porém, deve-se criar um regime eficaz, de modo a proteger a segurança dos habitantes.

Em Abril do ano corrente, na reunião da discussão das Linhas de Acção Governativa, o Sr. Secretário mencionou a adjudicação, no ano de 2009, de três biliões e trezentos milhões de patacas de obras públicas, as quais representam a maior quantidade de obras públicas adjudicadas num ano, a contar a partir da transferência da soberania de Macau. Dentre as referidas obras, um décimo são obras pequenas ou médias que implicam um valor inferior a dez milhões de patacas (envolvendo a maioria delas obras de valores inferiores a novecentas mil patacas). Estas obras são adequadas para serem realizadas pelas pequenas e médias empresas locais, que empregam operários de construção locais. Com vista a garantir as oportunidades de emprego dos trabalhadores residentes, o Governo tomou, recentemente, algumas medidas proteccionistas, exigindo o emprego prioritário dos operários locais para a execução das obras públicas. No caso das obras que impliquem valores inferiores a dez milhões de patacas, estipula-se que seja proibido o emprego de trabalhadores não residentes. Para além disso, foi criado o mecanismo transdepartamental “one stop”, para a apreciação e autorização das plantas de pequenas e médias obras públicas de construção civil, tendo sido implementado o regime sistematizado de adjudicação de obras públicas, de modo a beneficiar as pequenas e médias empresas.

Percebo a intenção e a sinceridade que o Governo tem, ao tomar as referidas medidas que visam o apoio às pequenas e médias empresas e o fornecimento de mais oportunidades de emprego aos trabalhadores locais, através da adjudicação de obras públicas. Para além disso, os funcionários do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas e da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais deslocaram-se, no ano corrente, ao estaleiro do Novo Terminal Marítimo da Ilha da Taipa, com vista a vigiar os trabalhos de recrutamento das obras principais da construção do mesmo terminal, garantindo as oportunidades de trabalho aos trabalhadores locais. Existe, porém, um problema estrutural na questão de emprego dos operários de construção locais, que é de difícil solução.

Segundo os dados estatísticos publicados recentemente pela *Macau Social Enterprise Company Limited*, no ano corrente, o número de desempregados diminuiu de trezentas e oitenta e sete pessoas, registadas no primeiro trimestre, para cento e noventa pessoas, registadas no segundo trimestre, tendo sido apenas de oitenta e uma pessoas o respectivo número registado no terceiro trimestre. Dentre os desempregados registados, mais de metade são indivíduos com idade superior a cinquenta anos, havendo cento e setenta e uma pessoas com idade superior a sessenta anos. Os desempregados com experiência e técnicas específicas conseguem normalmente arranjar emprego dentro de pouco tempo. No entanto, queria perguntar se é realmente conveniente os operários com cinquenta e tal ou sessenta e tal anos continuarem a trabalhar no sector da construção civil. É neste sentido que apelo a um regime de segurança social que forneça pensão de velhice aos residentes com sessenta ou até cinquenta e cinco anos. Penso que o Sr. Secretário deve ter pena destes operários de construção com idade já avançada, deixando-os descansar. Espero que o Governo possa analisar esta questão com uma atitude científica, examinando os respectivos dados. Acho que o mais importante é estimular mais jovens a ingressar nas carreiras deste sector, resolvendo o problema na sua origem. Caso contrário, as empresas de construção locais não podem realizar as respectivas obras, deixando perder as oportunidades de desenvolvimento.

É evidente que o Governo tem a responsabilidade de fornecer oportunidades de emprego aos trabalhadores de Macau, nomeadamente através da adjudicação de obras públicas. Queria perguntar ao Sr. Secretário qual é a quantidade de obras públicas que se adjudicou neste ano para o benefício dos operários locais de construção civil. Queria saber qual é a razão que levou à não adjudicação, até agora, de obras de construção civil de grande escala e que estão relacionadas com a vida da população. Queria pedir igualmente ao Sr. Secretário para mencionar qual é a quantidade das obras públicas que vão ser adjudicadas no próximo ano, e quantas oportunidades de emprego vão ser fornecidas, no mesmo período, aos operários da RAEM.

O Governo realça sempre que, na execução das obras públicas, os operários locais têm prioridade em ser contratados. Portanto, quase se pode entender que a adjudicação das obras públicas é uma medida adoptada pelo Governo da RAEM para o apoio ao respectivo sector e ao emprego dos operários da construção civil. Queria saber quais são os critérios adoptados pelo Governo na definição da quantidade das obras públicas a realizar, e se a respectiva decisão é tomada de acordo com a situação concreta do desenvolvimento do sector da construção civil. A Administração Pública tem ainda sublinhado que há funcionários públicos específicos e companhias consultivas de construção civil, contratadas do exterior, instaladas nos próprios estaleiros e responsáveis pela supervisão das várias etapas de execução das obras públicas. No Regime para a Sistematização do Processo de Consulta das Empreitadas de Obras Públicas, é definida a exclusão, dos concursos públicos, das companhias que tenham historial de demora no pagamento de ordenados aos operários ou que tenham contratado, dentro do período de cinco anos, trabalhadores ilegais. No entanto, tal como mencionaram alguns colegas há pouco, estas companhias arranjaram estratégias, nomeadamente a de fundar novas empresas, de modo a livrar-se da limitação colocada pelo Governo na participação do concurso público. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que a Administração Pública vai tomar para resolver o respectivo problema, e como é que se pode controlar a situação de emprego de trabalhadores ilegais que se regista no sector da construção civil.

Queria apontar para os problemas existentes na supervisão da execução das obras públicas adjudicadas. Embora exista um mecanismo de fiscalização, ocorreram casos em que as respectivas obras não foram executadas pelos profissionais experientes, tal como era referido na proposta de candidatura. Por outro lado, na classificação das companhias de construção civil, são considerados iguais os profissionais com cinco ou com dez anos de experiência. Acho que se deve marcar diferenças, na contagem de pontos, entre os referidos dois tipos de profissionais, de modo a promover a contratação de profissionais mais experientes. Caso contrário, para diminuir os custos, as companhias de construção civil vão contratar cada vez mais profissionais jovens pouco experientes, cujos ordenados são mais baixos, diminuindo as oportunidades de emprego aos profissionais experientes. Este é um problema grave que afecta a qualidade dos trabalhos de execução das obras públicas, para o qual espero que as autoridades possam prestar atenção.

Em último lugar, queria abordar a questão da habitação. Na elaboração das políticas habitacionais, acho que o Governo deve satisfazer a necessidade de três tipos de cidadãos, por um lado, os cidadãos que não tenham capacidade nenhuma para a aquisição da habitação e os cidadãos economicamente frágeis, mas que tenham alguma capacidade para comprar casa e, por outro lado, os cidadãos de classe social intermédia, os quais não estão satisfeitos com os apartamentos miseráveis, mas que não têm dinheiro para comprar casas relativamente boas. Neste momento, enquanto os primeiros dois tipos de cidadãos têm a oportunidade de requisitar habitação pública, a classe social intermédia não beneficia de nenhum apoio fornecido pela Administração Pública. Acho que este é um problema estrutural que requer solução. Queria pedir ao Sr. Secretário para expor as suas ideias referentes a esta questão.

Em Abril, o Presidente do Instituto de Habitação, Tam Kuong Man, informou que a proposta de Lei da habitação económica ia entrar na fase de auscultação pública junto das associações privadas, e que seria rápida a sua submissão ao processo legislativo. Queria saber qual é a evolução dos trabalhos relativos à referida proposta de Lei.

Para além disso, em Julho, o Conselho para os Assuntos de Habitação Pública publicou o regime de venda antecipada de habitação económica, enfatizando que não se tratava de venda de fracções autónomas do edifício em construção. Passado meio ano, não sei se o Sr. Secretário nos pode explicar qual é o conteúdo concreto deste regime, pedindo igualmente ao Sr. Secretário para mencionar qual é o efeito concreto que o Governo pretende produzir com a criação do mesmo regime.

Presidente: Bom, Srs. Deputados, é pouco o tempo que sobra, portanto não vou pedir a mais Deputados para se pronunciarem. Vamos continuar a reunião amanhã.

(Interrupção)

(Sessão de 7 de Dezembro)

Presidente: Sr. Secretário e demais autoridades.

Srs. Deputados

Vamos continuar a discussão das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2011, na área dos Transportes e Obras

Públicas. Ontem o Sr. Deputado Sio Chi Wai e o Sr. Deputado Chui Sai Peng exprimiram as suas opiniões e apresentaram algumas perguntas, não tendo obtido ainda a resposta do Sr. Secretário. Hoje vou pedir a mais três Deputados para se pronunciarem. Depois vou pedir ao Sr. Secretário para dar a respectiva explicação. Em seguida vou passar a palavra ao Sr. Deputado Tong Io Cheng.

Tong Io Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Sendo membro da área do direito, devia prestar atenção aos diplomas legais da área dos Transportes e Obras Públicas, que é previsto serem promulgados nesta altura. Porém, como o Sr. Secretário já mencionou o calendário da promulgação das respectivas propostas de Lei na apresentação e nas explicações dadas na reunião de ontem, não vou voltar a abordar os mesmos assuntos.

Queria aproveitar a oportunidade de hoje para abordar vários aspectos, sobre os quais, talvez, não tenha conhecimento específico, mas aos quais, porém, costumo prestar muita atenção. O primeiro assunto tem a ver com a protecção ambiental. Todos os dias, quando atravesso a ponte de carro para ir para a Universidade de Macau, vejo sempre aves brancas com pescoço comprido a voar, as quais não sei se são garças ou pelicanos. Estas aves costumam juntar-se nos baixios do lado da Taipa, constituindo uma paisagem muito bonita. Penso que estes recursos naturais são preciosos para o Território e, portanto, queria perguntar ao Sr. Director dos Serviços de Protecção Ambiental se os serviços públicos realizam qualquer trabalho para a protecção do ambiente ecológico onde vivem estas aves bonitas, de modo que possamos continuar a ver as mesmas aves, que são muito bonitas. Penso que todos os cidadãos que passam por ali podem ver a referida paisagem, e apoiam, de certeza, a sua preservação sem prejuízo do desenvolvimento do Território.

No mato de arbustos perto do *Venetian* também se vêem muitas garças, as quais têm diminuído ultimamente, o que pode ter origem na mudança do ambiente ecológico. Queria saber se há estudos sobre este aspecto e se há dados esclarecedores da situação. Espero que as autoridades possam tomar medidas para resolver os possíveis problemas, pois é sempre positivo para o desenvolvimento do Território e para o bem-estar da população.

O segundo assunto diz respeito ao Aeroporto Internacional de Macau. Depois da transferência da soberania, graças à liberalização da indústria do jogo e à construção de instalações turísticas de grande escala, a economia de Macau tem evoluído rapidamente, tendo-se transformado Macau num centro mundial de turismo e de lazer, estatuto esse que está a ser consolidado constantemente. Numa cidade turística como Macau, onde se reúnem numerosos turistas provenientes do Interior da China, de Taiwan e de outras regiões vizinhas, deve-se registar também grande desenvolvimento do sector de transporte aéreo, o que, porém, não se verifica na realidade. O incidente da Companhia Aérea VIVA Macau tem chamado a atenção dos cidadãos sobre o apoio e a supervisão prestados pelo Governo ao referido sector. Queria aproveitar esta ocasião em que o Sr. Director Chan também está presente, para perguntar se há necessidade de revisão e modificação dos respectivos diplomas legais, e se a Administração Pública tem recursos humanos indicados para a detecção das possíveis lacunas, existentes nas respectivas normas jurídicas.

O melhoramento da economia mundial e o aumento de turistas internacionais têm estimulado o desenvolvimento do sector de transporte de passageiros. Tomando como exemplo a região da Ásia, a partir de 2006, no Aeroporto Internacional de Macau começaram-se a criar novas rotas entre Macau e as diversas cidades asiáticas. Com a promulgação das Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas, tem havido estreitamento da relação e intensificação dos convívios entre Macau, Taiwan e as cidades vizinhas da China Continental. Queria perguntar o seguinte: no aprofundamento do desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas, quais são as medidas tomadas pelo Governo para o impulsionamento do sector de transporte (nomeadamente do sector de transporte aéreo) de passageiros e de mercadorias, assim como para a promoção da integração e do desenvolvimento regional? Queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer as respectivas informações.

O terceiro assunto é sobre o reordenamento dos bairros antigos, mencionado ontem por alguns colegas. Tal como aconteceu noutros países e regiões do mundo, há sempre dificuldades nos trabalhos de legislar, que dizem respeito à protecção do direito à propriedade e à definição dos respectivos interesses públicos. Mesmo assim, o mencionado projecto já demorou oito ou dez anos, e agora é claramente altura para a conclusão dos trabalhos de elaboração e de publicação da Lei do regime jurídico do reordenamento dos bairros antigos, regime esse que pode impulsionar o desenvolvimento da cidade de Macau, encurtando a distância entre as novas zonas urbanas e os bairros antigos, os quais são caracterizados pela limitação do espaço nomeadamente das construções antigas. Acredito que existam muitos problemas neste assunto e portanto, queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer as respectivas informações, nomeadamente sobre a elaboração da referida Lei, de modo a podermos apresentar a nossa opinião e sugestões. É de saber que só através da discussão desenvolvida junto das várias camadas da sociedade é que se consegue chegar ao consenso relativo à questão em referência.

Estas são as três perguntas que queria apresentar. Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Deputado Fong Chi Keong, por favor.

Fong Chi Keong: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Muitos colegas já exprimiram a sua opinião em relação aos trabalhos desenvolvidos na área dos Transportes e Obras Públicas, sendo mais as críticas do que os elogios e tendo sido registada uma certa contradição e tensão entre as duas partes, isto é, a parte das autoridades e a parte dos Deputados. Na minha opinião, as insatisfações verificadas nos Deputados têm a sua origem nos governantes. Há dois dias, o Sr. Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Cheong U, veio cá assistir à reunião da discussão das LAG, tendo manifestado pena de que os cidadãos de Macau não saibam apreciar a generosidade do Governo e ter o sentimento de gratidão, considerando naturais os benefícios gozados. Penso que todos sabem muito bem, se corresponde, ou não, à verdade, o comentário feito pelo Sr. Secretário.

O facto é que não é nada fácil serem titulares dos cargos principais do Governo da RAEM, porque precisam de aguentar as ironias dos

Deputados, ser fortes perante as provas, e ser resistentes às atracções. Devem ser sensatos politicamente, íntegros economicamente, e sóbrios na vida quotidiana. Para além disso, ainda devem ser competentes e talentosos, possuindo inteligência, capacidade de observação, ousadia e persistência, para além da aptidão de conciliar os conflitos, talento de resolver os problemas e conhecimentos necessários para a tomada de decisões adequadas. Não sei se, nos actuais titulares dos cargos principais, se reúnem todas estas qualidades.

Os titulares dos cargos principais de um governo têm oportunidade de aplicar os seus talentos e concretizar as suas ambições. No entanto, eles também estão sujeitos a grandes pressões. De facto, quanto mais importante for o cargo que desempenham, tanto maior é a responsabilidade que precisam de assumir. O que é fundamental é o cumprimento das promessas, sendo diferente esta situação da dos políticos, os quais, com vista a atingir objectivos políticos, costumam mencionar grandes projectos, aos quais não precisamos de ligar muito. O senhor é Secretário para os Transportes e Obras Públicas e deve saber que é pouco provável conseguir a união dos seguintes quatro factores: a quantidade, a qualidade, a velocidade e a economia. Portanto, para a construção de grande quantidade de obras de construção civil, é indispensável tempo suficiente.

Para dizer com franqueza, estou preocupado com o Sr. Secretário, porque o Senhor prometeu terminar as obras de construção de dezanove mil fracções de habitação pública nos finais de 2012, isto é, daqui a setecentos e cinquenta e quatro dias. Dentre as cinquenta e duas semanas de um ano, aos domingos é proibida a realização das obras de construção civil por causa do problema da poluição sonora. Os feriados públicos são especialmente numerosos na RAEM, como, por exemplo, amanhã é feriado da Imaculada Conceição. No Ano Novo Chinês, os operários de construção civil gozam de férias que começam no dia 25 de Dezembro do calendário lunar e acabam no dia 7 de Janeiro do ano seguinte. Há ainda a Festa dos Dragões, o Dia de Finados Chinês, o Ano Novo, a Páscoa e o Natal, totalizando cem dias os fins-de-semana e os feriados públicos, o que não só causa dificuldade à realização das obras de construção civil, mas também à operação das empresas, já que os trabalhadores prestam 60% do trabalho, mas recebem 100% do ordenado. Pelo exposto, estou preocupado com o Sr. Secretário que fez a referida promessa, uma vez que está tudo registado, e não se pode negligenciar o poder das críticas de alguns Deputados.

Neste momento queria mencionar os ditados chineses de “Não ir aos extremos” e de “Devagar se vai ao longe”, assim como o justo meio, os quais representam a cristalização da inteligência do povo chinês. As coisas que se fazem depressa não podem ter boa qualidade. Mesmo que seja um super-homem, também pode encontrar frustrações. Nem todos os génios têm grandeza de espírito, sendo muitas vezes vaidosas as pessoas competentes. As autoridades, sobretudo os titulares dos cargos principais, têm que ser cautelosos no discurso e na tomada de decisões. Os governantes não devem fazer grandes promessas e depois não poder cumpri-las. De qualquer maneira, talvez seja bom que o Sr. Secretário tenha feito a referida promessa. Assim, pelo menos temos uma esperança. Caso contrário, ficaríamos desesperados. Fique descansado, Sr. Secretário, no máximo ficamos desapontados. Tal como disse alguém há pouco, já não é mau se se conseguir ter as estacas fundadas. Podemos esperar ainda um ou dois anos para as dezanove mil fracções de habitação pública.

Apesar de tudo, devemos reconhecer que o Sr. Secretário realizou trabalhos que merecem elogios e que podem servir como modelo para outros dirigentes governamentais, tendo procedido à recuperação dos terrenos ilegalmente ocupados e à demolição de construções ilegais, como nunca vi durante meio século em que vivi em Macau. Acho que precisamos de aprender com a ousadia e a coragem do Sr. Secretário na implementação do respectivo projecto-piloto. Penso que todos os cidadãos da RAEM apoiam esta decisão do Sr. Secretário. Espero que o Sr. Secretário possa continuar a trabalhar bem, e que o espírito de altruísmo e de ousadia, patente no Sr. Secretário, se possa tornar o espírito predominante na sociedade de Macau.

Na página n.º 290 das LAG para o próximo ano, refere-se o seguinte: Devido à limitação de Macau no desenvolvimento urbanístico, a concretização do objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer deve ser efectuada, de certo modo, através da cooperação regional. É preciso definir políticas macroeconómicas, procurando a complementaridade e a coordenação das cidades que integram a mesma Região, de modo a criar maiores espaços físicos, e ultrapassando a limitação de Macau quanto à dimensão territorial. Queria perguntar ao Sr. Secretário se o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer está obrigatoriamente relacionado com a cooperação regional. Esta questão tem a ver com a definição do modelo do desenvolvimento económico da RAEM e com a implementação do 12.º Plano Quinquenal Chinês, elaborado pelo Governo Central, portanto, queria pedir uma explicação aprofundada ao Sr. Secretário.

A outra questão que queria mencionar tem a ver com o planeamento urbanístico. Fiquei muito contente ao ver o desencadeamento, com ordem, dos trabalhos referentes ao planeamento urbanístico que demoraram muitos anos, tendo sido definida, pelas instituições de planeamento urbano do Interior da China, a disposição geral da cidade de Macau. Queria apresentar algumas opiniões sobre a consideração dos factores de segurança no planeamento urbanístico. Como se sabe, Macau é uma península que tem sofrido do problema de inundações. Sendo assim, tanto na construção das novas zonas urbanas, como no reordenamento dos bairros antigos, o Governo tem que investir com recursos suficientes para a instalação dos respectivos equipamentos subterrâneos.

Ultimamente, têm sido realizadas, na Avenida do Coronel Mesquita, obras de embelezamento, que consistem na substituição do pavimento em cimento com tijolos vermelhos, com tampas dos canais de granito. Não sei se vale a pena gastar tanto dinheiro só para ter um aspecto novo. Não acho mau o pavimento de cimento, que, pelo menos, não é escorregadio. Considero um desperdício as referidas obras, uma vez que o dinheiro poupado dá para gerar juros, ou para conseguir lucros através do investimento, nomeadamente no mercado de bolsas.

Chamo a atenção para a necessidade de prestar atenção à segurança da cidade e não apenas ao seu aspecto. Em tempo anterior, houve, em Cantão e em Nanchang, tempestades que provocaram grandes inundações, desastres esses que demonstram a importância dos trabalhos preventivos que garantem a segurança de uma cidade. A par disso, em Ganjiang, na província de Jiangxi, não houve inundações, muito embora este lugar também tenha estado sujeito às tempestades. Isto é porque foram construídos, em Ganjiang e na Dinastia Song do Norte, cinco sistemas de drenagem subterrâneos, assim como grande quantidade de buracos no chão para a saída da água da chuva, a qual é conduzida para os Rios Gong e Zhang.

Novecentos anos depois, a população de Ganjiang ainda beneficia das obras realizadas há nove séculos. O outro exemplo é Qingdao em que os alemães instalaram muitas tubagens de drenagem, de modo a prevenir a ocorrência de inundações. Estas tubagens ainda estão a produzir efeitos hoje em dia. Devemos aprender com estas experiências positivas. Espero que o Sr. Secretário possa prestar atenção à questão da segurança da cidade, tanto no planeamento das novas zonas urbanas e no reordenamento dos bairros antigos, como na mudança dos armazéns e depósitos da Ilha Verde. Para além da necessidade de análise das opiniões públicas, ainda se deve garantir a cientificidade e a prospectividade na tomada de decisões.

Na época da Primavera e Outono Chinês, Guanzi disse o seguinte: “Não se deve criar cidades no sopé das grandes montanhas, nem na margem dos profundos rios. As cidades fundadas nas terras altas não devem estar próximas das zonas secas, mas sim perto das fontes, de modo a usufruir de água suficiente. As cidades fundadas nas terras com baixa altitude não devem estar contíguas aos terrenos inundados para poupar nas despesas para a construção do sistema para drenagem. No planeamento urbanístico, deve-se tomar em consideração a disposição geográfica e os recursos naturais, não se impondo um modelo pré-determinado não adequado às condições concretas”. No planeamento e construção da cidade de Macau, devemos ter em conta os princípios celebrados por Guanzi, que realça a importância de segurança, conveniência, proporcionalidade, e a adequação às realidades. É preciso prestar uma atenção especial à razoabilidade da disposição, ao fornecimento de conveniência aos trabalhos de produção e à vida quotidiana, à optimização da organização dos espaços citadinos, ao melhoramento do ambiente de habitação e dos efeitos alcançados no aproveitamento dos espaços, para além da combinação orgânica da firmeza na elaboração das estratégias com a flexibilidade na implementação dos projectos definidos.

A outra questão que queria abordar tem a ver com as políticas habitacionais, a qual só posso mencionar noutra ocasião, uma vez que não tenho tempo para o fazer hoje. Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, por favor.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Ontem o Sr. Secretário forneceu explicações sobre um conjunto de assuntos. Portanto, hoje vou apresentar opiniões sobretudo sobre as políticas habitacionais, que acho que são problemáticas.

Nas LAG, na área dos Transportes e Obras Públicas, há referência ao alvo básico da política habitacional: “Obter uma habitação e assegurar o bem-estar”. Se o mesmo objectivo puder vir a transformar-se numa realidade, penso que toda a população vai agradecer imenso ao Sr. Secretário. Com vista a resolver os problemas habitacionais, o Governo tomou três medidas e uma das quais é a construção de dezanove mil fracções de habitação pública. Acredito que o Sr. Secretário vai fazer tudo o que é possível para cumprir a referida promessa, de modo a satisfazer as necessidades dos residentes que estão nas listas de espera.

Tal como indicaram muitos colegas, neste momento, já não são suficientes as dezanove mil fracções de habitação pública. No entanto, na dúvida da possibilidade de cumprimento da promessa de construção desta quantidade de apartamentos, expressa nomeadamente pelo Sr. Deputado Fong Chi Keong, para já só podemos aceitar este projecto, esperando que o Governo possa levar

a cabo os respectivos trabalhos prometidos.

Assim, vou prestar atenção à segunda medida tomada pelo Governo para a resolução dos problemas referentes à habitação, que consiste na reforma do regime de espera da habitação económica. Tenho sempre a dúvida sobre a necessidade da modificação do referido regime, pois não percebo quais são os problemas existentes. É verdade que, durante longo período de tempo, a habitação económica não foi considerada como um tipo de benefício social, tal como é a habitação social. Portanto, não está estabelecido o limite máximo do rendimento para os requerentes de habitação económica. Por outro lado, depois de um número definido de anos, os proprietários dos apartamentos de habitação económica têm o direito de revender a fracção por eles possuída. Acho estranha a crítica sobre a obtenção de lucros através da revenda dos apartamentos de habitação económica. Em seguida, vou apresentar argumentos para a defesa da realização destas acções de revenda da habitação económica.

Se o Governo acha que existem falhas no regime antigo, pode criar novas regras, restringindo a revenda dos apartamentos de habitação económica. No entanto, espero que se possa manter os mesmos critérios na admissão de requerentes, não estabelecendo o limite máximo do rendimento. Tenho ainda um comentário a fazer relativamente à necessidade da distribuição razoável dos recursos públicos, como razão apresentada pelo Governo para a modificação do regime de habitação económica. À primeira vista, esta parece uma razão fundamentada. Todavia, depois de reflexão, acho que é problemático este argumento adoptado. Queria verificar que tipo de recursos públicos é lançado pelo Governo na construção da habitação económica. Tenho razão para acreditar que o dinheiro que os cidadãos pagam para a aquisição dos respectivos apartamentos é suficiente para pagar as obras de construção. Resta esclarecer se o recurso de terras, que se considera extremamente precioso, deve ser utilizado para construir a habitação económica.

Concordo perfeitamente com a política definida pelo Governo de resolver, com prioridade, os problemas de habitação aos requerentes da habitação social, os quais são indivíduos com baixo rendimento. Contudo, acho que também não se deve negligenciar as necessidades dos cidadãos que querem comprar habitação económica. Ontem, o Sr. Secretário disse que se ia definir o limite máximo do rendimento de vinte e cinco ou vinte e seis mil patacas para a requisição de habitação económica, de modo a estabelecer a articulação com o actual mercado imobiliário. Em comparação com o regime antigo em que não há limite máximo do rendimento, trata-se de uma recessão em termos de apoio fornecido à respectiva camada social. Peço às autoridades para apresentar razões fundamentadas para a introdução desta modificação, especialmente numa altura em que a Administração Pública dispõe de recursos financeiros abundantes, ainda que o limite máximo do rendimento seja considerado, pelo Governo, como bastante tolerante.

Desde sempre, os cidadãos da RAEM têm a liberdade de fazer opção entre a compra de habitação privada ou de habitação económica. Nunca houve ninguém que apresentasse protestos. Questiono qual é a razão que levou ao estabelecimento da limitação pelo Governo, na altura em que os prédios, que custavam, há vários anos, centenas de milhares de patacas, passam agora a custar vários milhões de patacas. Por que é que é exactamente neste momento que os respectivos cidadãos são excluídos da lista do requerimento de habitação económica?

A razão apresentada pelo Governo para a introdução do limite tem a ver com o fenómeno da revenda da habitação económica, que é considerada pela Administração Pública como um acto de obter lucros com sacrifício dos recursos públicos, apesar de se tratar de um comportamento permitido pelo antigo regime. Não percebo porque é que o Governo não coloca limites aos promotores imobiliários e intermediários imobiliários, os quais vendem os imóveis por preços cada dia mais altos. O que se verifica é que o Governo não tomou medidas eficazes para combater as acções de especulação dos mencionados comerciantes, focando apenas a atenção nos cidadãos com poucos recursos económicos. Verificando os dados sobre a habitação económica, pode-se verificar que durante toda a história da habitação económica, um quarto dos apartamentos passou a ter novos proprietários, o que é natural, já que durante o período de trinta anos, houve pessoas que morreram e famílias reestruturadas. Não acho justo a exclusão, por causa disso, dos cidadãos que nunca compraram habitação económica da lista de requisição da mesma habitação.

Tal como referi, a construção da habitação económica não implica o lançamento de muitos recursos públicos. Tomando como exemplo a construção de uma habitação pública na Rua de Francisco Xavier Pereira com trezentas e tal fracções autónomas, os preços registados nas propostas, das 80% das trinta e cinco companhias que participaram no respectivo concurso público, são cerca de duzentos e tal milhões de patacas, tendo as mesmas obras sido adjudicadas a uma companhia de construção pelo preço acima indicado. Não contando com as instalações públicas, tais como os parques de estacionamento, cada apartamento custa seiscentas mil patacas, as quais incluem o custo das obras de construção e o lucro para a companhia de construção que realiza as respectivas obras. Acrescentando o prémio do terreno, é fácil saber qual é preço razoável para um apartamento deste tamanho.

Logo percebemos como são exagerados os preços dos imóveis no actual mercado imobiliário. Pergunto porque é que as autoridades não adoptam rapidamente medidas para controlar os respectivos preços, tal como foram eficientes na elaboração da nova regra para a restrição à requisição da habitação económica. Ainda me lembro de que o ex-Chefe do Executivo disse que o Governo adoptava uma política de baixos preços de terrenos, sendo os terrenos concedidos mediante o pagamento de um prémio não muito caro. Assim, com a excepção de um terreno que foi concedido por um preço muitíssimo alto, não é grande o custo do terreno destinado à construção de prédios. A subida incontrolável do preço dos imóveis é também o resultado da pouca intervenção por parte da Administração Pública. Reitero que o Governo tem a responsabilidade de manter o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário. Não acredito que o Governo não tenha terrenos para a construção de habitação económica. Se a RAEM não dispusesse de terrenos, como podia adjudicar terras para a construção de edifícios com apartamentos de dimensão pequena?

Vamos analisar, agora, qual é a consequência da modificação do regime da habitação económica. Os cidadãos excluídos da lista de requisição desta habitação passarão a ser os potenciais compradores da habitação privada. Eis o resultado directo da política adoptada pelas autoridades, que defendem claramente os interesses dos comerciantes, deixando de lado o princípio de primazia do povo. Ontem houve colegas que disseram que a política habitacional se transformou numa polémica política. Acredito que o Sr. Secretário não tenha a intenção de arranjar clientes para os promotores imobiliários e intermediários imobiliários. No entanto, este é

exactamente o efeito produzido pela medida tomada. Questiono porque é que o Governo escolheu esta ocasião para proceder à mencionada alteração ao antigo regime da habitação económica.

Dentre vários instrumentos possuídos pelo Governo para o ajustamento dos preços dos imóveis no mercado imobiliário privado, o instrumento mais importante é a habitação pública. O estabelecimento do limite máximo do rendimento de habitação económica fará subir ainda mais os preços da habitação privada, porque garante ao respectivo mercado a existência de um grupo de compradores potenciais, pois excluídos da lista da requisição da habitação económica, os cidadãos que podem passar a comprar habitação privada, ainda que sejam frágeis economicamente, visto que têm receio das novas subidas dos respectivos preços. A promessa de construção de mais habitação económica não resolve o problema deste grupo de cidadãos. Este é um exemplo que demonstra porque é que os cidadãos têm receio da tomada das medidas pelo Governo, as quais produzem muitas vezes efeitos contrários. Acredito que a Administração Pública não tinha más intenções ao adoptar esta medida, não tendo conseguido, porém, prever as consequências provocadas.

Na adopção de uma política que anula aos cidadãos um direito que possuem, o Governo precisa de apresentar argumentos suficientemente fundamentados. A razão apresentada pelo Governo para a introdução do limite máximo do rendimento tem a ver com o fenómeno da revenda da habitação económica. Lembro a Administração Pública que, no caso dos funcionários públicos, estes também têm o direito de revender o apartamento que compraram ao Governo num período de tempo após a sua aquisição. Quanto muito, a Administração Pública pode definir regras para a restrição da revenda da habitação económica. Não concordo com a privação dos cidadãos do seu direito à requisição de habitação económica, medida essa que desrespeita os princípios fundamentais da Administração da primazia do povo, da distribuição razoável dos recursos públicos, e da garantia do direito à habitação dos residentes. Para garantir este direito, o Governo deve permitir aos cidadãos fazer a opção livre entre a aquisição da habitação económica e da habitação privada, não os obrigando a trabalhar durante toda a vida para pagar as despesas de um apartamento. As experiências passadas provaram que os residentes com capacidades não escolhem comprar habitação económica. Não percebo porque é que o Governo não intervém no mercado imobiliário privado, que é a sua responsabilidade, accionando, pelo contrário, a privação dos direitos dos cidadãos. Se o mesmo regime funcionava no tempo da Administração Portuguesa, porque é que não é adequado à sociedade de hoje, em que o Governo lança muito mais recursos para o benefício da população?

Chamo a atenção para a diferença existente entre a habitação económica e a habitação social, sendo que a última são instalações sociais. Para a aquisição de habitação económica, os cidadãos precisam de pagar uma quantia bastante grande. Portanto, o Governo tem que apresentar argumentos razoáveis para poder convencer a população para a aceitação da nova política. Ao invés, questiono se o Governo está a cumprir o princípio da primazia do povo.

Ainda tenho um pouco de tempo e vou aproveitá-lo para dar atenção à questão da protecção ambiental, cuja importância todos reconhecem. Tal como mencionou o Sr. Secretário, o Governo tem prestado grandes esforços para a economia de energias e a diminuição de fumos poluentes. Chamo a atenção para a necessidade de reforçar a consciência dos dirigentes governantes para a sua responsabilidade pela protecção ambiental, demonstrando os factos

que as campanhas da divulgação das mensagens da protecção do ambiente não são importantes apenas para os cidadãos em geral.

Antes de vir assistir à reunião de hoje, houve cidadãos que me lembraram de mencionar a questão da poluição das cinzas volantes no Aterro de Cinzas Volantes de Ká-Hó, poluição essa que ameaça gravemente a saúde dos habitantes de Macau. Não pretendo culpabilizar apenas a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, cuja criação é para garantir o desenvolvimento sustentável, a qualidade do ambiente habitacional e a saúde dos residentes. Queria antes chamar a atenção de todos os órgãos governamentais, especialmente aqueles que são responsáveis pelos trabalhos de supervisão. Sr. Secretário, espero que possa reflectir sobre a necessidade de educação dos seus subordinados, sobretudo dos que se responsabilizam pela supervisão do funcionamento das instalações públicas, de modo que eles possam cumprir as suas funções de fiscalização. Obrigada.

Presidente: Bom, Sr. Secretário, contando com o Sr. Deputado Sio Chi Wai e o Sr. Deputado Chui Sai Peng, que se pronunciaram na reunião de ontem, já cinco Deputados fizeram a intervenção. Queria pedir ao Sr. Secretário para dar as respectivas respostas.

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

São bastantes os assuntos mencionados pelos respectivos Deputados. Em seguida, vou dar respostas relacionadas sobretudo com a cooperação regional, o trânsito e também com o planeamento urbanístico, se tiver tempo. Vou aproveitar igualmente esta ocasião para fornecer informações relativas às questões abordadas ontem pelos primeiros cinco Deputados que se pronunciaram. Não posso deixar de dar a conhecer a atitude do Governo em relação a alguns assuntos referentes às políticas habitacionais.

Ontem, o Sr. Deputado Lau Veng Seng mencionou as dificuldades que os jovens têm na aquisição de habitação, perguntando se há estudos e avaliações próprios para a percepção da referida situação. Na elaboração das políticas habitacionais temos em consideração as necessidades de toda a população de que os jovens fazem parte. Portanto, eles têm também direito de requisitar habitação social e habitação económica. Se o aumento do preço dos imóveis afectar apenas os jovens, o problema deve ter também a ver com a existência de poucas oportunidades de emprego e com o baixo nível de ordenados, registados na sociedade em análise.

A Sra. Deputada Leong On Kei perguntou qual é a atitude do Governo relativamente à sugestão da concessão de terrenos para a construção de edifícios com fracções de preço limitado, assim como se o Governo vai elaborar uma proposta de Lei que vise a concretização desta ideia. Muitos Deputados apresentaram a mesma sugestão, tendo eu fornecido respostas em várias ocasiões. Estudei o referido assunto juntamente com os colegas do Instituto de Habitação e temos já algumas ideias sobre a posição que vamos tomar quanto ao mencionado assunto, ideias essas que precisam de ser reforçadas com análises mais aprofundadas. Como resultado dos estudos preliminares, chegámos à primeira conclusão de que é necessário esclarecer as seguintes três questões: vamos estabelecer limite máximo do rendimento para a requisição das fracções de preço limitado? É preciso definir um prazo de proibição da transferência da posse destes apartamentos? Quando se registar uma diferença entre os preços de compra e os preços de venda das mesmas fracções a favor dos compradores, os mesmos devem pagar

ao Governo uma quantia determinada?

Primeiro vamos analisar a primeira questão. Se a resposta para a primeira pergunta for negativa, posso garantir que todos os cidadãos, desde que tenham bilhete de identidade de residente, vão correr para fazer a requisição, claro que só na altura em que os imóveis estão a subir. Nessa altura, qual será o critério que vamos adoptar para fazer a selecção dos candidatos? É de saber que o método de sorteio não pode garantir a obtenção das oportunidades pelos residentes mais necessitados. Portanto, este é um problema para o qual ainda não temos solução.

Em seguida, passemos à análise da segunda questão. Se não se estabelecer o prazo de proibição da venda das referidas fracções, no dia seguinte à obtenção da licença de ocupação pode haver transferência de posse dos mesmos apartamentos. Pergunto se assim se pode alcançar o objectivo da construção de fracções de preço limitado ajudar os cidadãos com verdadeiras necessidades.

Em relação à terceira questão, se a resposta também for negativa, tenho muitas dúvidas de que o objectivo da construção de fracções de preço limitado possa ser concretizado, projecto esse que passará a ser um benefício social a que todas as camadas sociais têm direito. Trata-se de uma questão que requer a discussão da sociedade. Se for afirmativa a resposta para as três perguntas expostas, o que temos em frente é o regime da habitação económica com limite máximo do rendimento, prazo de proibição da transferência da posse e pagamento da diferença entre os preços de compra e os preços de venda, sendo as fracções da habitação económica fracções de preço limitado. Tal como afirmei, os preços das fracções da habitação económica estão articulados com a capacidade de compra dos requerentes, isto é, todos os requerentes têm capacidade de comprar os respectivos apartamentos.

Para resolver as dificuldades sentidas por determinados grupos sociais, podem-se adoptar vários modelos de habitação económica, contemplando, por exemplo, as necessidades das famílias recém-constituídas, e dos solteiros ou solteiras com quarenta e tal ou cinquenta anos, e que tem baixo nível de rendimento. É de saber, normalmente os cidadãos solteiros não têm prioridade nenhuma na atribuição de habitação económica.

Tal como acabei de referir, no futuro, podemos introduzir no regime da habitação económica novos modelos, de modo a satisfazer as necessidades específicas surgidas durante o processo de desenvolvimento da sociedade. Estamos abertos às sugestões apresentadas pelas várias camadas sociais. Assumimos igualmente uma atitude aberta em relação às fracções de preço limitado, e temos muito prazer em ouvir, analisar e estudar as opiniões apresentadas pelos cidadãos, de modo a otimizar as políticas habitacionais, ajudando grupos sociais com necessidades diferentes a ultrapassar as dificuldades referentes à habitação. Vamos continuar a realizar estudos aprofundados sobre a sugestão em destaque, esperando ouvir mais opiniões, sobretudo sobre as três questões acima colocadas.

A evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções de habitação pública é outro assunto que chama muito a atenção dos Srs. Deputados, os quais manifestaram as suas preocupações ontem ou hoje. Sendo assim, vou fornecer mais informações sobre este aspecto, muito embora ontem já tenha dado a respectiva resposta.

O planeamento de terrenos pode garantir a construção de dezanove mil, ou até mais, fracções de habitação pública, o que não

temos dúvida. A dificuldade reside principalmente na questão da velocidade. De facto, temos bastantes problemas por resolver para conseguir finalizar os trabalhos de construção das dezanove mil fracções de habitação pública antes dos finais do ano de 2012. Neste momento, não temos tempo para ficar preocupados, vamos antes utilizar todo o tempo para realizar os respectivos trabalhos, de modo a concluir os projectos de construção o mais rapidamente possível. Por outro lado, temos prazer em verificar que o ritmo da evolução das obras de construção está a acelerar, e temos a determinação de lutar até ao último momento do prazo. Agradeço sinceramente a atenção prestada pelos Srs. Deputados com boa intenção. Porém, neste momento, a nossa única preocupação é aproveitar, da melhor forma possível, o tempo que sobra para a concretização dos projectos.

Ontem, houve Deputados que perguntaram se o Governo ia aproveitar os terrenos desocupados recuperados para a construção de habitação pública. Estamos a debruçar-nos sobre os respectivos estudos e não excluimos esta possibilidade.

Na intervenção feita ontem, a Sra. Deputada Ho Sio Kam prestou muita atenção aos projectos de arborização integrados no planeamento urbanístico. Posso responder à mesma Deputada que o planeamento de zonas verdes é a parte crucial do planeamento urbanístico, sendo a arborização uma das estratégias principais, adoptadas no desenho da disposição da cidade como um todo. Na elaboração do sistema de planeamento urbanístico, é dada grande importância ao planeamento dos trabalhos de arborização em termos de quantificação e padronização, trabalhos esses que, como se sabe, são realizados pelo Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais. Portanto, durante o processo de planeamento, a DSSOPT vai colaborar com o IACM, de modo a elaborar projectos adequados referentes à execução dos trabalhos de arborização e à preservação das zonas verdes.

Nisto não posso deixar de elogiar os trabalhos de arborização, realizados pelo IACM. Com efeito, nos passeios, largos e praças, podem-se ver espaços verdes multidimensionais. No planeamento das novas zonas urbanas, pelo menos 50% dos espaços vão ser utilizados para a construção de praças e espaços públicos, e para a criação de zonas verdes. Em resumo, a arborização é um elemento indispensável no planeamento urbanístico de Macau.

Ontem, o Sr. Deputado Ho Ion Sang chamou a atenção para a necessidade de protecção das montanhas e das paisagens naturais. Após o estabelecimento da RAEM, procedeu-se ao planeamento dos trabalhos referentes à protecção das montanhas e dos espaços verdes, os quais estão a ser preservados da melhor forma possível. No planeamento das novas zonas urbanas, vamos procurar fornecer mais espaços verdes aos habitantes, aumentando a dimensão das zonas verdes. Tal como referimos noutras ocasiões, os projectos de construção civil realizados nas montanhas da Taipa e de Coloane, designadamente nas Montanhas da Taipa Grande e da Taipa pequena, foram autorizados no tempo da administração portuguesa. O que podemos fazer agora é supervisionar a realização das respectivas obras de construção civil, de acordo com os diplomas legais referentes à protecção das montanhas e à preservação das zonas verdes, de modo a diminuir, na medida em que for possível, a influência negativa exercida sobre as montanhas. Vamos prestar também muita atenção à necessidade de revisão e modificação dos diplomas legais sobre a protecção do ambiente natural da RAEM. Logo que tenha tempo, vou fornecer mais informações sobre este aspecto.

Ontem, a Sra. Deputada Leong On Kei pediu informações sobre a possibilidade de construção de edifícios de órgãos judiciais nas novas zonas urbanas. Concordo com esta sugestão da Sra. Deputada Leong On Kei, achando que o respectivo projecto pode contribuir para o melhoramento geral do ambiente de trabalho, a optimização da qualidade dos serviços e a criação de uma paisagem urbana harmoniosa. Na definição dos respectivos projectos, vamos ter em consideração a situação geral do planeamento, assim como a opinião da população recolhida nas diversas fase de acordo com o aprofundamento dos estudos e com a evolução dos trabalhos concretos.

Ontem houve alguns Deputados que prestaram atenção aos edifícios velhos, tendo o Sr. Deputado Chan Wai Chi mencionado a situação da vivificação dos bairros antigos, e o Sr. Deputado Chui Sai Peng apontado para o potencial perigo dos prédios antigos para os residentes que passam perto, assim como para a necessidade de o Governo colocar anúncios para alertar os habitantes.

No que diz respeito à vivificação dos bairros antigos, agradeço o entusiasmo do Sr. Deputado Chan Wai Chi, que foi pessoalmente à zona da Praia do Manduco verificar o conjunto de construções antigas, as quais são consideradas como marca da evolução da cidade de Macau. Na apresentação que fiz há algum tempo, não mencionei filas de casas antigas e com características específicas na Travessa da Assunção e no Pátio de Hong Fat, as quais descobri na última visita que fiz ao mencionado Bairro. Talvez o Sr. Deputado Chan Wai Chi possa ir lá verificar quando tiver tempo. No mencionado lugar, as casas em frente têm dois andares e servem para o comércio, as que ficam atrás têm só um piso, destinando-se à habitação. Estas casas são mais numerosas, menos velhas e em melhor estado do que as casas do Pátio da Ilusão e do Pátio das Seis Casas. Construídas nos anos cinquenta ou sessenta, estas casas reflectem o modelo de vida da população e de desenvolvimento da cidade de então. A vivificação das referidas construções antigas vai ser estudada no reordenamento das zonas antigas, o qual vou mencionar logo, fornecendo informações mais pormenorizadas.

Em relação aos prédios antigos com potencial perigo de desmoronamento, mencionados pelo Sr. Deputado Chui Sai Peng, informo que foi criado um mecanismo próprio para o tratamento de edifícios em avançado estado de degradação, os quais são classificados em casos de mau estado de conservação, de perigo de ruína, ou de perigo eminente de ruína, sendo os edifícios do último caso demolidos imediatamente, pedindo posteriormente as despesas aos respectivos proprietários, garantindo, deste modo, a segurança física da população de Macau. Nos primeiros dois casos, é exigida ao seu proprietário a realização de reparações urgentes, obras essas que serão supervisionadas pelos funcionários da DSSOPT.

Ontem também houve Deputados que perguntaram sobre a realização das obras públicas. Em 2010, os serviços públicos da área dos Transportes e Obras Públicas abriram concursos públicos para a adjudicação de mais de cento e trinta obras, tendo sido criadas mais oito mil oportunidades de emprego. Dentre as obras mencionadas, noventa e tal concluíram-se e quarenta e tal estão a ser realizadas. As noventa e tal obras concluídas são todas pequenas e médias obras, tais como obras de embelezamento da parede exterior dos edifícios. Estas obras são ideais para serem realizadas pelos operários de construção civil locais, assim como para serem adjudicadas às pequenas companhias de construção civil. Queria aproveitar esta oportunidade para mencionar as razões que levaram à baixa taxa de

execução do Plano de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração (PIDDA), mencionada ontem por vários Deputados.

Chamo primeiro a atenção para o erro frequentemente cometido na consideração da taxa de execução do PIDDA, de prestar atenção somente à quantidade de dinheiro envolvido. É de saber que independentemente do montante envolvido, cada um dos concursos públicos implica sempre os mesmos trabalhos, nomeadamente, de desenho, de medição, de elaboração do programa de concurso e do caderno de encargos, e de recolha e avaliação de propostas, exigindo o mesmo espaço de tempo e os mesmos recursos humanos. Sendo assim, o número de projectos realizados também serve como um indício importante para o cálculo da taxa de execução do PIDDA, o que os Deputados do sector da construção civil sabem muito bem.

Por outro lado, depois de avaliação das propostas e de publicação do respectivo resultado, pode haver recursos administrativos ou judiciais, os quais se têm tornado mais frequentes nos últimos anos, sobretudo nos grandes projectos. Os referidos recursos impedem o avanço do processo de adjudicação, pois trata-se de uma causa de força maior. Pelo exposto, é impossível planear, com precisão, a quantidade dos planos de investimentos e despesas de desenvolvimento da administração para o ano seguinte. Da mesma maneira, é injusto avaliar a quantidade dos trabalhos realizados e a eficiência dos respectivos órgãos governamentais, observando apenas a quantidade de dinheiro envolvida nos projectos desencadeados.

Na impossibilidade de prever a quantidade de projectos que envolvem recursos administrativos ou judiciais, ao fazer a planificação só podemos assumir, por boa intenção de melhoramento das instalações e dos serviços, uma atitude optimista, imaginando a não ocorrência dos mencionados problemas e a demora, uma vez que se não previssemos o orçamento, não haveria dinheiro para a implementação dos projectos. Peço a compreensão dos senhores para os projectos em demora pela razão referida, que implicam normalmente grande quantidade de dinheiro e, portanto, o problema não pode ser resolvido através de transferência orçamental. Espero que, no futuro, observando as experiências dos últimos anos, possamos encontrar um ponto de equilíbrio e conseguir uma maior precisão na elaboração de projectos de obras públicas.

A cooperação regional é outra questão que chama grande atenção aos Srs. Deputados. De facto, tanto a protecção ambiental, como o trânsito, têm a ver inevitavelmente com esta questão de importância crucial, mencionada nas Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas e no 12.º Plano Quinquenal Chinês. Em seguida, vou fornecer informações sobre os trabalhos desenvolvidos pela RAEM, quanto à situação da cooperação regional que está em constante evolução.

Proponho que examinemos a situação da cooperação regional a partir de quatro perspectivas: a amplitude, a profundidade, a velocidade e a atitude no desenvolvimento dos respectivos trabalhos.

Em termos da amplitude da cooperação regional, podem-se distinguir dois níveis, sendo o primeiro nível a amplitude dos sectores envolvidos. Assim, na primeira fase da cooperação da RAEM com outras cidades que integram a mesma Região, têm sido desenvolvidos trabalhos de colaboração em sectores tais como o planeamento urbanístico, a construção de infra-estruturas, a protecção ambiental, a passagem dos portos alfandegários, a

disposição das indústrias e os serviços públicos. O segundo nível tem a ver com a cooperação a nível dos governos. A cooperação entre o Governo da RAEM e o Governo de Zhuhai, que está contíguo à RAEM, é a base da cooperação regional, na qual o projecto da Ilha da Montanha é o projecto mais importante. A cooperação entre o Governo da RAEM e o Governo da Província de Guangdong representa uma cooperação de âmbito mais alargado, a qual é assegurada pelo mecanismo de Reunião Conjunta de Cooperação entre os Governos de Guangdong e Macau, sendo o Grupo Específico de Cooperação Zhuhai-Macau o órgão para apoio ao desencadeamento dos projectos de cooperação entre Macau e Zhuhai.

Em termos de profundidade, sob orientação das Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas, publicadas em 2008, e outros projectos estatais sobre as estratégias de desenvolvimento de macro-perspectiva, tais como o Plano de Desenvolvimento Geral da Ilha de Hengqin, foi desenvolvido o estudo de um conjunto de projectos específicos no âmbito da cooperação entre Guangdong, Hong Kong e Macau, tais como o estudo do Plano de Coordenação do Desenvolvimento dos Centros Urbanos do Grande Delta do Rio das Pérolas, do Plano da Área de Qualidade de Vida, do Plano de Acção para a Zona da Baía do Estuário do Rio das Pérolas, assim como dos planos de construção das infra-estruturas, mediante a cooperação entre Guangdong, Hong Kong e Macau. Os trabalhos de estudo dos referidos planos concluir-se-ão no próximo ano, representando a implementação destes planos um nível mais aprofundado da cooperação regional, com a definição de critérios comuns, formas e processos de cooperação.

Para além dos projectos mencionados, no âmbito da cooperação entre Macau e Zhuhai, há ainda o Plano de Desenvolvimento para a Margem Ocidental do Estuário do Rio das Pérolas e o Planeamento do Desenvolvimento Coordenado Zhuhai-Macau, os quais vão ser desencadeados após a assinatura do Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau.

A questão da velocidade é uma questão que chama muito a atenção. Podemos calcular a velocidade do desenvolvimento dos trabalhos de cooperação distinguindo dois períodos, o período até 2020, e o período de 2021 a 2030. Todos os planos acima mencionados são até 2020, tal como são as Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas. O primeiro período é composto por uma fase anterior e uma fase posterior. Os trabalhos que se pretendem realizar na fase anterior têm sobretudo a ver com a construção do *hardware*, tais como a construção da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, do novo *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, da rede ferroviária de Zhuhai, e da rede rodoviária da RAEM, nomeadamente nas novas zonas urbanas, articulada com a Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau. Os respectivos trabalhos de construção já se iniciaram e vão demorar um período de tempo um pouco prolongado, o que é natural na construção de *hardware*. O facto é que estes trabalhos estão a ser realizados a um ritmo estável.

Com a conclusão dos mencionados projectos de construção de infra-estruturas e com o aperfeiçoamento das instalações nos postos alfandegários, entrar-se-á numa fase posterior, em que se dará um aceleração da circulação, em toda a Região do Grande Delta do Rio das Pérolas, de passageiros, mercadorias e mensagens como elementos fundamentais para o desenvolvimento económico, de modo a reforçar a capacidade de competição e conseguir o

desenvolvimento acelerado da respectiva região, através do efeito de complementaridade entre as diferentes cidades.

Em relação à fase que acabei de mencionar, e que não tem propriamente a ver com a questão técnica nem com a construção de *hardware*, gostaria de partilhar convosco algumas considerações sobre a definição de um novo regime-piloto que vise a maior integração regional e uma cooperação regional mais aprofundada.

Neste momento, a cooperação regional é realizada principalmente ao nível do governo, através da Reunião Conjunta de Cooperação entre os Governos de Guangdong e Macau, e do Grupo Específico de Cooperação Zhuhai-Macau. No futuro, há necessidade de criar novas plataformas de cooperação que permitam o aprofundamento de comunicação e colaboração entre as empresas privadas e os residentes das diferentes cidades que integram a mesma Região. Nas Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas, assim como nas estratégias de desenvolvimento estatais, está prevista a criação, no Grande Delta do Rio das Pérolas, de centros urbanos com competitividade reforçada através da cooperação regional. A concretização deste objectivo depende, em grande medida, das ideias e atitude que os residentes e as empresas privadas da RAEM têm relativamente à cooperação regional, e da avaliação que eles fazem das oportunidades e da competição. Se os vários sectores e camadas da sociedade de Macau não tiverem uma atitude aberta à cooperação regional, por mais pontes construídas e mais facilidades fornecidas nos postos transfronteiriços, a mencionada meta não pode ser alcançada.

Na reunião de ontem, a Sra. Deputada Leong On Kei prestou muita atenção à evolução das obras de construção da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, tendo outros Deputados pedido informações sobre as ligações directas entre os sistemas de transporte, nomeadamente sobre as ligações ferroviárias directas entre Macau e Zhuhai e Hong Kong. Logo, se houver tempo, vou pedir a vários directores para fornecer informações mais detalhadas sobre a construção das infra-estruturas, a qual constitui o elemento fundamental na fase inicial da cooperação regional. É bom aproveitarmos esta ocasião para dar as respectivas explicações perante a sociedade.

Presidente: Antes do intervalo, vou pedir a mais três Deputados para pronunciar-se, assim como vou pedir ao Sr. Secretário para dar as respectivas explicações.

Sr. Deputado Kou Hoi In, por favor.

Kou Hoi In: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Em primeiro lugar queria abordar a questão da apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil, mencionada ontem por vários colegas. A demora no referido trabalho tem dificultado imenso a vida das companhias de construção civil, as quais não sabem como ordenam os recursos humanos. Tal como disse o Sr. Secretário, no caso de apreciação e autorização de projectos de obras de construção de prédios nas zonas adjacentes aos monumentos do património mundial, é preciso pedir pareceres à Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. Quando se implicam

assuntos de prevenção contra incêndios, os pareceres do Corpo de Bombeiros são também indispensáveis. Depois de submeterem o respectivo pedido, as companhias de construção civil só podem esperar, não sabendo qual é a evolução do processo de apreciação, ficando, portanto, muito passivas, por causa da impossibilidade de previsão.

Problema semelhante ocorre outra vez depois da conclusão das obras de construção civil. Se todos os serviços públicos responsáveis estiverem satisfeitos com a qualidade das respectivas obras, o processo avança mais depressa. Caso contrário, as companhias de construção civil estão sujeitas outras vez à espera sem fim da emissão da certidão de conclusão da obra. Antigamente, se houvesse problemas relativos à prevenção contra incêndios, o Corpo de Bombeiros emitia um parecer à companhia responsável pelas respectivas obras de prevenção contra incêndios, de modo que se podiam realizar imediatamente os acompanhamentos necessários. Na actualidade, porém, os pareceres são entregues somente à DSSOPT. Sendo assim, o responsável da respectiva obra não tem conhecimento do problema.

Houve um caso em que o empreiteiro esperou muito tempo depois da conclusão das obras de construção, mas não recebeu o aviso para o levantamento da certidão de conclusão da obra, tendo, portanto, telefonado para a DSSOPT, a qual deu a resposta que o empreiteiro não tinha o direito de pedir a respectiva informação. O mesmo empreiteiro não teve outra solução senão continuar a esperar. Pela razão exposta, quando ouvem o nome da DSSOPT, todos os membros do sector da construção civil ficam com dores de cabeça. Espero que o Governo possa prestar atenção aos problemas existentes, procedendo aos estudos necessários, de modo a aperfeiçoar o respectivo regime, aumentando a transparência do processo, e melhorando a eficiência dos trabalhos de apreciação e autorização.

Em segundo lugar, queria abordar as questões do trânsito e do reordenamento dos bairros antigos. Tal como indiquei na semana passada, na reunião da discussão das LAG, na área dos Assuntos Sociais e Cultura, como uma cidade turística que atende anualmente vinte e tal milhões de turistas, Macau não dispõe de capacidade de atendimento suficiente, nomeadamente no que diz respeito às instalações turísticas, vias públicas e gestão do trânsito. Claro que nem todos estes assuntos pertencem à área dos Transportes e Obras Públicas. No entanto, os problemas referentes ao trânsito têm, de certeza, a ver com a secretaria que o Sr. Secretário dirige. Na reunião de ontem, muitos colegas mencionaram os problemas existentes nos transportes públicos e as dificuldades que os residentes têm nas deslocações, não podendo os cidadãos apanhar nem autocarros nem táxis à hora de ponta. É de saber que actualmente circulam nas estradas da RAEM quase mil táxis. Contudo, tanto os residentes, como os turistas, têm imensas dificuldades em apanhar táxis, sobretudo no Bairro de San Kio e na Avenida de Horta e Costa. É grave a situação de os taxistas escolherem os clientes. O outro problema é a ignorância da existência das zonas próprias para a paragem de táxis (com a excepção da Avenida de Almeida Ribeiro), parando os táxis nos lugares onde querem, causando perigos rodoviários, para além de obstruírem o trânsito. Espero que o Governo possa arranjar estratégias para a solução destes problemas.

Queria apontar para um potencial perigo rodoviário, que existe há muito tempo e já uma vez chamei atenção. No entanto, não se verificou a tomada de acções para o evitar. Não sei se as autoridades só vão dar importância ao assunto quando ocorrerem acidentes. Acho

muito mal escolhido o lugar para a colocação de uma passadeira, a qual é imediatamente à frente da paragem de autocarro perto do silo do Porto Interior. Assim, quando os transeuntes atravessam a estrada à frente dos autocarros parados, os veículos que passam ao lado não vêem bem os peões e podem atropelá-los.

Há poucos dias passei pela Avenida da República, tendo reparado que se está a realizar uma obra da CEM numa faixa rodoviária perto da Pousada de São Tiago e do Campo de Ténis. Por causa disso, os veículos que circulam em dois sentidos só podem partilhar a mesma faixa rodoviária: aquela que está próxima do Lago Sai Van. Todos sabem que a Avenida da República não é larga e tem muitas curvas. No entanto, no lugar da obra só se via o símbolo de trânsito de “Estrada estreita”. Não percebo porque é que não se colocaram semáforos no respectivo lugar para regular o trânsito, ou transformaram o trânsito que era em dois sentidos num sentido único, desviando as viaturas para outras estradas. Não sei se os serviços governamentais responsáveis pela gestão do trânsito têm conhecimento da mencionada situação, e se existe mecanismo de comunicação entre órgãos diferentes, de modo que os respectivos departamentos possam adoptar medidas necessárias no caso da realização das obras nas estradas, evitando os potenciais perigos para os condutores.

Queria igualmente dar atenção ao trânsito da Avenida de Almeida Ribeiro, sobre o qual alguns colegas expressaram, ontem, as suas opiniões. Após a criação do corredor exclusivo para transportes públicos na Avenida de Almeida Ribeiro, durante os feriados e domingos, as lojas na Rua da Felicidade, na Rua de Camilo Pessanha, na Travessa do Auto Novo, na Rua cinco de Outubro, e na margem do rio, sofreram imenso, pois as referidas ruas, sobretudo a Rua da Felicidade, que eram bastante animadas, agora são muito calmas. O declínio do negócio desta zona iniciou-se já no tempo da administração portuguesa, com a mudança para outros lugares de alguns cais, do Casino flutuante e do Mercado Abastecedor, sendo o mesmo declínio agravado, agora, pela criação do corredor exclusivo para transportes públicos. Não sei se as autoridades avaliaram os efeitos da mencionada medida. Alguém disse o seguinte como uma graça: se se disparar com uma metralhadora naquelas ruas, só se consegue matar poucas pessoas. Estou preocupado com a referida situação e peço a atenção da Administração Pública.

Se o Governo tem realmente vontade de fazer experiências, porque é que não impede todos os veículos de entrar na Avenida de Almeida Ribeiro, transformando a referida avenida numa via pública exclusivamente para a população, ideia essa que foi sugerida por muitos cidadãos?

Ouvi o Governo falar do reordenamento e vivificação dos bairros antigos durante muitos anos, não vendo, porém, a realização de trabalhos concretos. No tempo da administração portuguesa, foi criada a zona para peões do Largo do Leal Senado, sendo renovada a Rua da Felicidade, tendo obtido efeitos magníficos e atraído muitos visitantes. O Governo da RAEM adoptou duas medidas para o reordenamento e a vivificação dos bairros antigos: a de elaboração dos diplomas legais, por um lado, e a de embelezamento das vias públicas, por outro. No entanto, não se vê efeitos evidentes. Nem a Avenida de Almeida Ribeiro, nem a Rua da Praia do Manduco, nem o Bairro de San Kio ficaram renovados. Não percebo porque é que o que se conseguiu no tempo da administração portuguesa não é possível agora no Governo da RAEM. Acho isto muito estranho.

Com efeito, o Conselho Consultivo para o Reordenamento dos

Bairros Antigos tem concentrado os seus esforços sobretudo no estudo dos assuntos jurídicos, não tendo prestado atenção à realização dos trabalhos concretos. Foi criada a Delegação Provisória no Bairro Iao Hon do Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos, a qual ocupa espaços largos que são muito bem decorados, constituindo um forte contraste com os edifícios antigos à volta. Volto a questionar por que razão a Administração Pública negligencia o reordenamento das zonas urbanas antigas com valores culturais, tais como a Rua Cinco de Outubro, a Rua dos Ervanários, a Rua de Nossa Senhora do Amparo, a zona da margem do rio entre o Bairro do Patane e da Praia do Manduco, a Rua da Praia do Manduco, o Bairro do Patane e o Bairro de San Kio. Fala-se desde há muito tempo da necessidade de embelezamento destas zonas, da optimização da vida dos seus habitantes, e do melhoramento do ambiente de negócio. Pergunto porque é que até agora não se vêem acções concretas realizadas pelo Governo.

Vamos voltar a considerar a possibilidade de transformação de toda a Avenida de Almeida Ribeiro numa zona exclusiva para peões. Depois de se provar a sua viabilidade, pode-se tornar esta medida numa característica permanente da referida avenida, isto é, proibir a circulação de viaturas nesta avenida, todos os dias. Nessa altura, para além da reparação e pintura de todos os edifícios antigos ali localizados, ainda se pode criar um tecto de vidro com imagens de pontos turísticos, tal como podemos ver em Las Vegas. Da Ponte 16 ao antigo Casino Lisboa, pode-se ver marcas das várias épocas na evolução de Macau. Porque é que não desenvolvemos a imaginação, procedendo aos trabalhos de desenho, de modo a expor, na Avenida de Almeida Ribeiro, toda a história de desenvolvimento do Território? Não devemos fazer apenas planeamento, mas sim realizarmos trabalhos concretos. Aproveito esta ocasião para manifestar o desejo de o Governo concretizar planos de embelezamento de Macau, criando mais pontos turísticos, de modo a atrair a vinda de mais turistas.

Por fim, queria transmitir ao Sr. Secretário algumas opiniões do sector dos combustíveis. É de saber que a quantidade de uso dos combustíveis, nomeadamente do gás liquefeito de petróleo, registada na Península de Macau, ocupa a percentagem de mais de 85% em relação à totalidade do consumo dos mesmos produtos. No entanto, segundo a norma jurídica, todos os armazéns de combustíveis devem estar localizados em Coloane, de modo que todos os dias há necessidade de transportar os combustíveis de Coloane para a Península de Macau, aumentando as pressões exercidas sobre o trânsito, designadamente o trânsito nas pontes, por um lado, e, por outro, fazendo subir o custo da operação, o que vai ser partilhado pelos residentes de Macau. Actualmente, circulam nas estradas de Macau cerca de quatrocentos veículos de diferentes tipos, destinados ao transporte dos combustíveis, satisfazendo as necessidades dos residentes, dos sectores de turismo, de comidas e bebidas, e de construção civil. O sector dos combustíveis queria apontar para a desactualização dos respectivos diplomas legais, facto esse que tem dificultado imenso a operação das companhias de combustíveis. Tomando como exemplo a limitação colocada à quantidade de botijas com gás combustível, armazenadas nas lojas, hoje em dia é evidentemente insuficiente a quantidade de quatro botijas com gás para um estabelecimento de comidas que seja muito frequentado. Para satisfazer as necessidades das lojas, é preciso reforçar os serviços de abastecimento, que consiste na entrega das referidas bilhas às lojas situadas em lugares diferentes. Segundo a Lei, para o transporte, de mota, de botijas com gás, exigem-se motas de cilindrada de 150 centímetros cúbicos. Como a maior parte dos

cidadãos escolhe fazer exame para a condução de motas de 125 centímetros cúbicos de cilindrada, as respectivas companhias têm muita dificuldade em arranjar empregados para a prestação do respectivo serviço, trabalho esse que em princípio não é nada atraente para os trabalhadores que procuram emprego. Para dificultar ainda mais o negócio das referidas companhias, por causa da existência de linhas amarelas contínuas nas margens de muitas estradas, os empregados que entregam as bilhas com gás são frequentemente multados, tendo uma vez um empregado sido multado sete vezes num dia. Esta situação também aumenta o custo das operações. Esperemos que o Governo possa encontrar soluções para os mencionados problemas.

Presidente: Sr. Deputado Lam Heong Sang, por favor.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Em primeiro lugar, queria abordar a questão da protecção dos direitos e interesses dos trabalhadores locais, apontando para a necessidade de revisão e modificação do Decreto-Lei n.º 67/84/M, de modo a proteger os direitos e interesses dos condutores profissionais locais dos prejuízos provocados pelos motoristas de veículos motorizados da República Popular da China, que trabalham em Macau para o transporte de passageiros ou mercadorias. Em 2 de Julho do ano corrente, apresentei uma interpelação escrita em que mencionei o mesmo problema, em resposta à qual, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego afirmou, em 3 de Agosto, que a Administração tinha decidido revogar o referido Decreto-Lei, que vigorava há mais de vinte anos, passando a definir as normas mediante a figura do regulamento administrativo complementar, tendo informado que os trabalhos de elaboração do mesmo regulamento administrativo complementar já praticamente se concluíram, e que a Administração procurava submetê-lo ao processo legislativo o mais rapidamente possível. Queria aproveitar esta ocasião para perguntar ao Sr. Secretário qual é o calendário para a publicação e implementação do regulamento administrativo complementar acima mencionado. Faço esta pergunta, porque nas Linhas de Acção Governativa em discussão não se encontra referência sobre este assunto.

Para além disso, queria também pedir ao Governo para prestar atenção à necessidade de protecção dos direitos e interesses dos trabalhadores residentes na tomada de decisões referentes à concessão dos direitos à exploração exclusiva de serviços públicos. Nos respectivos concursos públicos, a Administração Pública deve exigir, como condição da adjudicação, a continuação da contratação dos trabalhadores residentes, fornecendo condições não inferiores às condições antigas, de modo a impedir que os concorrentes baixem os preços propostos para conseguir a adjudicação, sacrificando os interesses dos trabalhadores locais.

De acordo com a legislação da RAEM, os trabalhadores locais têm prioridade nas oportunidades de emprego, princípio esse que tem que ser respeitado sobretudo pelo Governo na adjudicação das obras de construção civil públicas e dos serviços públicos, sendo evidente que a Administração Pública deve servir como modelo na obediência à referida regra. Caso contrário, perder-se-á a base de uma sociedade de estado de Direito. A propósito disso, queria apontar para um aspecto que requer melhoramento, e que diz

respeito aos critérios da apreciação das propostas de adjudicação nos concursos públicos, nomeadamente referentes à construção da habitação pública. Em tempo anterior, no concurso público que tinha como objectivo a adjudicação das obras que visavam a construção da habitação pública no antigo Quartel de Mong Há, foi anunciada a regra de descontar 5% de pontos no caso de historial de contratação de residentes ilegais. Tal como referiram alguns colegas, esta regra não pode produzir efeito nenhum na garantia das oportunidades de emprego dos trabalhadores locais, uma vez que os donos das empresas que tenham historial de contratação de residentes ilegais podem sempre criar novas companhias para a participação no concurso. Sugerimos que a Administração peça aos concorrentes para apresentarem, na elaboração da respectiva proposta, planos concretos da contratação de trabalhadores residentes, os quais servirão para uma avaliação mais positiva, de modo a promover o emprego de trabalhadores locais pelo respectivo sector.

Em segundo lugar, queria comentar as políticas habitacionais adoptadas pela Administração Pública. Na RAEM, mais de 70% dos residentes moram na habitação de que são proprietários. Sendo assim, estes residentes devem ficar contentes ao verem a subida espectacular dos imóveis e a valorização do seu apartamento. Contudo, pelo contrário, os mesmos reagiram de uma maneira negativa à mudança registada no mercado imobiliário. Isto é porque a maior parte destes residentes não estão satisfeitos com a sua residência, estando com o desejo de mudar para outro lugar mais ideal para viver. O grande aumento do preço dos imóveis destruiu, porém, o seu sonho de encontrar outra casa melhor para habitação. Como consequência disso, os referidos cidadãos desiludidos juntam-se à fila de protestadores contra as actuais políticas habitacionais.

O direito à habitação é um direito fundamental dos cidadãos de uma sociedade, sendo uma responsabilidade da qual o Governo não se pode esquivar: a garantia do exercício do mesmo direito. A adequação das políticas habitacionais tem importância não só para a garantia da habitação aos residentes, mas também para a defesa do equilíbrio e da justiça da sociedade. Neste sentido, as políticas habitacionais são políticas públicas que devem ter em consideração o interesse geral de toda a sociedade, e ter como objectivo a satisfação das necessidades dos diversos grupos sociais. Tem grande significado o alvo definido pelo Governo de “Toda a população ter a sua habitação onde vive tranquilamente, trabalhando feliz”, à volta do qual se entrelaçam os sentimentos e a vida, a família e a felicidade, a alegria e a tristeza, a esperança e o futuro, o dinheiro e a ambição, o estatuto e a posição social, até a harmonia da sociedade e a estabilidade da situação política. Tanto os cidadãos em geral, como as autoridades em especial, todos encaram a questão da habitação com seriedade, considerando-a uma questão pesada. Perante os olhares cheios de esperança dos residentes da RAEM, queríamos perguntar qual é o rumo da política habitacional, adoptado pela Administração Pública.

Examinando as actuais políticas habitacionais considerando-as como políticas públicas, constatar-se-á a existência de uma série de falhas, nomeadamente no que diz respeito aos objectivos, ao alvo de protecção, às entidades que participam na sua elaboração e ao âmbito de intervenção. Quanto ao âmbito de intervenção, actualmente, na elaboração das políticas habitacionais, consideram-se sobretudo as necessidades da habitação pública, deixando de lado as necessidades da habitação privada, as quais, porém, estão interligadas e precisam de ser contempladas de um modo coordenado.

Em relação ao alvo de protecção, as actuais políticas habitacionais pretendem proteger sobretudo as camadas sociais economicamente vulneráveis e a classe social média-inferior, não atribuindo atenção suficiente às necessidades de outros grupos sociais, não garantindo designadamente o direito à habitação da classe social intermédia. Portanto, trata-se de políticas habitacionais que não permitem nem a concretização do princípio de igualdade em termos de direito e de protecção usufruída, nem o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário.

Relativamente às entidades que participam na sua elaboração, devido à característica das políticas públicas, que é exactamente a protecção dos interesses gerais da sociedade, a sua elaboração não pode ser efectuada pelas autoridades com portas fechadas, por um lado, e, por outro, não é suficiente a participação apenas do sector do imobiliário e dos grupos sociais com direito à habitação pública.

No respeitante aos objectivos das políticas habitacionais, o Governo deve fornecer aos residentes maiores garantias de habitação, coordenando o apoio governamental e o mercado imobiliário privado, concretizando o objectivo de “Toda a população ter a sua habitação onde vive tranquilamente e trabalha felizmente”, e elaborando projectos que visem a satisfação das necessidades dos diferentes grupos sociais, desde aqueles que tenham baixos rendimentos aos que estejam com médio ou alto nível de rendimento.

Queria apontar para dois pontos cruciais na questão da habitação. Em primeiro lugar, o Governo deve permitir aos cidadãos com necessidades e que satisfaçam os requisitos fazer a respectiva requisição, definindo um prazo de espera, e construindo habitação pública que será distribuída aos residentes nas respectivas listas de espera. Em segundo lugar, a Administração Pública deve garantir que os prédios construídos sejam utilizados para satisfazer as necessidades dos habitantes, combatendo as acções de especulação. Penso que todos os cidadãos apoiam a criação de um mercado imobiliário razoável e saudável, próprio para satisfazer as necessidades dos habitantes locais, e não para os investidores do exterior obterem lucros.

Queria pedir ao Sr. Secretário que me forneça, por escrito, dados sobre os residentes que estão nas listas de espera de atribuição de habitação social e de habitação económica. Espero que os dados fornecidos possam ser ordenados das seguintes formas: no primeiro caso, os requerentes devem ser agrupados segundo a idade. Assim, são distinguidos grupos situados nos seguintes grupos etários: de ou inferior a 20 anos, de 21 a 30 anos, de 31 a 40 anos, de 41 a 50 anos, de 51 a 60 anos, de ou superior a 61 anos; no segundo caso, os requerentes devem ser agrupados segundo o número de membros que constituem o mesmo agregado familiar, sendo distinguidos agregados familiares de 1 membro, de 2 membros, de 3 membros, de 4 membros, de 5 membros, de ou superiores a 6 membros; no terceiro caso, os requerentes serão classificados em grupos diferentes segundo o seu rendimento, distinguindo-se, desta maneira, grupos de indivíduos com rendimento mensal de ou inferior a 3000 patacas, de 3001 a 5000 patacas, de 5001 a 7000 patacas, de 7001 a 9000 patacas, de 9001 a 12 000 patacas, de ou superior a 12 001 patacas; no quarto caso, os requerentes devem ser divididos em grupos diferentes segundo a data em que foram colocados nas listas de espera. Espero que a distribuição futura das fracções de habitação pública possa ser feita segundo a mesma ordem. Escrevi os critérios de classificação neste papel, que vou entregar, logo, às autoridades, de modo a poupar o trabalho de copiar.

Ainda me resta um pouco de tempo... Queria aproveitá-lo para perguntar sobre a forma de tratamento à qual estão sujeitos os requerentes que estão na lista de espera pela habitação pública, mas cujas condições se modificaram durante o período de espera. Tenho um colega que figura na lista de espera pela habitação económica há sete ou oito anos, e que se casou recentemente com uma rapariga que também está na mesma lista de espera. Eles pediram a junção dos dois pedidos modificando as respectivas condições da candidatura, pedido esse que foi indeferido. Penso que podem ser bastantes os requerentes que se deparam com a mesma situação. Na minha opinião, quando a Administração Pública paga as dívidas, talvez tenha a necessidade de considerar as mudanças ocorridas com o passar do tempo.

Em último lugar, queria mencionar a existência de um problema que, apesar de não ser muito grave, não se deve negligenciar. Desde a infância, sabemos que os semáforos contêm três cores: vermelho, verde e amarelo. No entanto, à porta da Sede do Governo da RAEM pode-se ver um símbolo de trânsito com as cores vermelho, amarelo e azul. Afinal de contas, depois da reforma do funcionário responsável pela produção dos respectivos símbolos de trânsito, começaram a aparecer símbolos diferentes daqueles indicados no livro para o exame de condução. Queria perguntar ao Sr. Secretário se é possível corrigir esta falha existente, porque é uma questão bastante importante.

Estas são as opiniões e sugestões que queria apresentar. Obrigado.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Secretário

Caros colegas

Depois de ouvir, nestes dois dias, as intervenções dos colegas e as explicações do Sr. Secretário, fiquei com a ideia de que, na área dos Transportes e Obras Públicas, há muitos problemas por resolver e muitos trabalhos por realizar. Quando o primeiro-ministro Wen Jiabao visitou Macau, exprimiu várias opiniões, a maior parte das quais tem a ver com a área do Sr. Secretário. Estas opiniões são consideradas por algumas pessoas como críticas feitas pelo primeiro-ministro aos trabalhos que foram mal realizados ou que são insuficientes. A meu ver, o primeiro-ministro Wen Jiabao veio a Macau com o objectivo de apoiar o Sr. Secretário. O Sr. Secretário nunca mais se deve sentir pressionado pelos grandes grupos financeiros, que o impediam de realizar trabalhos importantes. De acordo com as instruções do primeiro-ministro, o que o Sr. Secretário precisa de fazer é ser responsável perante os cidadãos de Macau e resolver os problemas que perturbem a população. Se o Sr. Secretário conseguir satisfazer estas duas exigências, terá cumprido muito bem as suas funções. O Sr. Secretário não deve aprender com os outros Srs. Secretários que colocaram, como nunca se viu, assuntos demasiadamente acessórios nas Linhas de Acção Governativa, que não são nenhum relatório de trabalho. Nas LAG deve-se mencionar, sem dúvida, políticas de médio ou longo prazo.

Queria também chamar a atenção ao Sr. Secretário para não definir objectivos demasiado ambiciosos, designadamente no âmbito de habitação e de trânsito. As palavras de ordem que inventou são bonitas, porém, a situação será bastante embaraçosa se as promessas não puderem ser cumpridas. Por outro lado, espero que no

fornecimento de explicações o Sr. Secretário evite a utilização das técnicas de relações públicas, pois nem as respostas equívocas, nem as tentativas de encobrimento e de fugir às perguntas, podem ajudar a resolver os problemas. O Sr. Secretário deve saber que não vale a pena ter uma embalagem muito bonita, o que é mais importante é o próprio conteúdo.

Ontem o Sr. Secretário falou das grandes dificuldades com que se deparou nos trabalhos de desocupação dos terrenos ilegalmente ocupados. Não percebi muito bem porque é que podia acontecer a referida situação. O Sr. Secretário tem poder público suficiente para tratar do mencionado assunto. Depois de ouvir a descrição do Sr. Secretário, ficámos um pouco preocupados com a possível incompetência do Sr. Secretário no cumprimento das suas funções. Não sei se o Sr. Secretário comunicou com o Sr. Secretário para a Segurança Cheong Kuoc Vá antes da realização da mencionada acção de desocupação. Macau é uma cidade de estado de direito. Se o Sr. Secretário não tivesse pessoal suficiente, podia falar connosco e com o Sr. Secretário Cheong Kuoc Vá. Ele mandaria muitos agentes para fazer a desocupação, assim como para manobrar as máquinas. O fundamental é o Sr. Secretário não ceder às pressões dos grandes grupos financeiros, cedência essa que não será aceite pelos cidadãos de Macau. Depois da visita do primeiro-ministro Wen Jiabao a Macau, o Sr. Secretário deixa de ter pretextos para a não realização dos trabalhos. Tenho confiança em si. Se o Sr. Secretário ainda vier, no próximo ano, à Assembleia Legislativa apresentar as Linhas de Acção Governativa, espero que possa trazer projectos que visem a resolução verdadeira dos problemas da população.

No domingo passado, quando estava a ler, no meu gabinete, o texto das LAG, da área dos Transportes e Obras Públicas, chegou uma criança de quatro anos, acompanhada pelo seu avô com setenta e tal anos, e a criança entregou-me um quadro que pintou, e em que estão desenhadas sete pessoas infelizes a viver numa casa pequena com dois quartos e uma sala. Segundo contou o idoso, esta família está na lista de espera pela distribuição da habitação pública há sete anos. Eles pediram-me para entregar o referido quadro ao Sr. Secretário, uma vez que têm dificuldade em encontrar o senhor, que não costuma andar de autocarro nem a pé. Fiquei comovido, mas não vou revelar o nome dos membros desta família, porque não quero utilizar esta maneira para arranjar benefícios para eles. Espero que o Sr. Secretário possa colocar este quadro no seu escritório, e este o faça lembrar, de vez em quando, da necessidade de acelerar as obras de construção da habitação social e habitação económica. Não vale a pena arranjar pretextos, os quais de certeza não aceitaremos.

Para dizer com franqueza, não tenho grande confiança na possibilidade de o Sr. Secretário poder construir dezanove mil fracções de habitação pública dentro do prazo estabelecido, guardando, porém, alguma esperança pela ocorrência de um milagre, já que o Sr. Secretário reiterou que ia cumprir a promessa. Queria pedir ao Sr. Secretário para entregar, segundo um calendário definido, as chaves dos apartamentos da habitação social ou habitação económica aos cidadãos que estão nas listas de espera. Entrego-lhe aqui um molho de chaves para o lembrar da necessidade de entregar as respectivas chaves na mão dos residentes. Espero que o Sr. Secretário coloque na página electrónica as respectivas notícias, para podermos ter conhecimento da evolução da situação.

Não quero fazer comentários sobre as dez estratégias que Sr. Secretário adoptou para o combate a actividades de especulação, mencionadas ontem por vários colegas, pois já foi provado que estas medidas são inúteis. No escritório, muitos colegas queixaram-se dos

efeitos produzidos pelas suas estratégias: os preços dos apartamentos do Edifício Nova Taipa Gardens, na Taipa, subiram duzentas ou trezentas mil patacas, enquanto que os apartamentos dos prédios da Areia Preta ficaram cem ou cento e cinquenta mil patacas mais caros. Para a resolução do problema, o Sr. Secretário tem que ser determinante e decisivo, e não tenha muitos receios se o Sr. Secretário não conseguir resolver os problemas existentes, os quais vão provocar outras dificuldades e, assim, a situação vai ficar cada vez mais complicada.

O outro pedido que queria fazer é a colocação, na respectiva página electrónica, das notícias sobre as acções de recuperação dos terrenos desocupados, de modo a implementar o princípio de “Governo transparente”, assim como para conhecimento dos investidores. É de saber que neste momento, no *website* dos órgãos governamentais a si subordinados, não se revelam as respectivas informações.

No que diz respeito aos meios de transporte públicos, queria fazer uma observação sobre a situação difícil com que se deparam os cidadãos de Macau, e cujo agravamento no futuro próximo é quase certo. Com as dificuldades nas deslocações, os trabalhadores têm muito receio de chegarem atrasados e de serem castigados, nomeadamente de serem despedidos. Por causa disso, muitos cidadãos compram motos, para as quais, no entanto, não há lugar para estacionar. Os novos parques de estacionamento, criados pelo Sr. Secretário, não resolvem os problemas existentes, uma vez que os trabalhadores não podem estacionar a sua moto em Seac Pai Van, em Coloane, ou na Taipa, e depois irem para a Península de Macau de autocarro. Os autocarros são insuficientes e os passageiros apertam-se uns contra os outros como sardinhas. Os passageiros idosos e que sejam frágeis de saúde sofrem ainda mais. Sabemos que os autocarros não vão directamente ao destino de cada passageiro, e a viagem é extremamente desagradável. O Sr. Secretário é ainda um bom mágico, que pode transformar as duas companhias de autocarros em três, três em dois, e depois outra vez dois em três. Chamo a atenção para a necessidade de adjudicar segundo a Lei, com a esperança de que o Sr. Secretário não volte a cometer os mesmos erros. Queria igualmente pedir ao Sr. Secretário para pensar, quando está sentado no gabinete, nas dificuldades dos residentes, designadamente dos trabalhadores que se deslocam todos os dias de autocarro dando grandes voltas antes de chegar ao destino. Os degraus altos são difíceis de subir, especialmente para a população idosa. Estes são problemas antigos que existem há muito tempo, mas que ainda não foram resolvidos.

Vou passar a mencionar a questão da protecção ambiental, que é uma questão de importância fundamental para o bem-estar dos habitantes. Antigamente não podíamos exigir muito, porque não havia órgãos governamentais responsáveis pelo respectivo assunto. Hoje em dia, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental tem três departamentos, oito divisões e um centro, com todo o pessoal a funcionar. Não sei qual é a função da Divisão de Inspecção Ambiental, e porque é que surge o problema de poluição das cinzas volantes no Aterro de Cinzas Volantes de Ká-Hó, revelado por um programa televisivo. Sei que o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais é responsável directamente pela gestão da companhia privada que executa os respectivos trabalhos. No entanto, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, subordinada ao Sr. Secretário, tem também a responsabilidade de fiscalização. Tenho aqui um pacote de cal, que não é venenoso. Fique descansado, Sr. Secretário. Não vou prejudicar a sua saúde, porque ainda precisamos da sua atenção e trabalho para o melhoramento da

qualidade de vida dos residentes de Macau.

Recentemente, apresentei duas interpelações escritas sobre a protecção ambiental. Uma delas diz respeito às Estações de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), as quais apresentam problemas graves, suscitados nomeadamente por mau planeamento que envolvem acções corruptivas de Ao Man Long. A concepção da ETAR do Parque Transfronteiriço foi sobredimensionada de forma inexplicável; a ETAR do Aeroporto é subaproveitada, uma vez que o aeroporto não gera sequer caudal suficiente para permitir que se efectue uma das fases de tratamento dos resíduos; a ETAR de Coloane foi mal planeada; em relação à ETAR da Taipa, as informações que recebi deixam-me profundamente preocupado, já que o actual operador, a quem foi adjudicada a operação e reabilitação desta ETAR, apresentou um preço anormalmente baixo. Não acredito que haja coisas simultaneamente baratas e boas. Portanto, tenha cuidado com isso, Sr. Secretário. A ETAR de Macau é a ETAR em que se registam problemas mais graves, tendo 57% do caudal afluente sido descarregado no mar sem qualquer tratamento, poluindo gravemente o meio ambiente. Todos estes problemas têm como origem o mau planeamento e gestão, assim como a falta de manutenção e modernização das instalações. Espero que a Administração acelere o processo de adjudicação do concurso, resolvendo o referido grave problema ambiental. A outra pergunta que queria fazer ao Sr. Secretário é sobre a demora na atribuição da resposta à mencionada interpelação escrita. Penso que a razão que levou ao facto de o Governo ter deixado passar o prazo de trinta dias e não dar resposta à minha interpelação tem a ver sobretudo com o medo. Por outro lado, o Sr. Secretário não sabe como explicar a situação, que corresponde inteiramente às realidades. Claro que não vou revelar a fonte das informações.

Tenho na mão esta luz, que servirá para chamar a atenção do Sr. Secretário para a necessidade de cumprimento do princípio de “Governo Transparente”. Apresentei outra interpelação escrita ao Sr. Secretário sobre a adjudicação das obras do metro ligeiro, a qual é a minha terceira interpelação sobre o mesmo assunto. Como reconhecem todos, há falta de transparência, honestidade e franqueza na adjudicação das referidas obras, tal como esta luz que não está acesa. Não vale a pena o Sr. Secretário obrigar os órgãos a si subordinados a detectar qual foi o funcionário que revelou estas informações, o que representa uma atitude feia e que não resolve o problema. Aqui apenas chamo a atenção para duas questões fundamentais: a importância da garantia da segurança física dos cidadãos que atravessarem a Ponte de Sai Van de metro ligeiro, por um lado, e, por outro, a necessidade de justiça, imparcialidade e transparência na adjudicação das respectivas obras. O Sr. Secretário sabe muito bem que no referido processo não existem nem justiça, nem imparcialidade. Os seus subordinados disseram que o adjudicatário das obras do metro ligeiro na parte da Ponte de Sai Van assinou o termo de responsabilidade e, portanto, podíamos ficar descansados. Não se esqueçam de que qualquer indemnização não pode recompensar a perda de uma vida. Passou-se o prazo definido e o Sr. Secretário não respondeu à minha interpelação acima referida, porque o Sr. Secretário estava com receio de que eu fizesse, hoje, comentários à respectiva resposta. Reitero que vou continuar a esperar pela sua resposta à mesma interpelação.

Recebi queixas dos cidadãos sobre a iniciação, amanhã, das obras de construção civil na zona do Mercado Vermelho. Porque é que estas obras se iniciam amanhã? A resposta é evidente: porque hoje é o último dia para a discussão das LAG, na área dos Transportes e Obras Públicas. Assim, não se podem apresentar aqui reclamações

sobre as possíveis confusões e inconveniências, nomeadamente no trânsito, causadas pelas respectivas obras. As pequenas e mini-empresas queixaram-se muito da iniciação das obras neste momento, isto é, nos finais do ano, que é a melhor altura para os negócios. As mesmas empresas exprimiram nas auscultações públicas esta opinião, que não foi, todavia, considerada pelos funcionários responsáveis. Não sei se esta pode ser admitida como uma atitude de apoio às pequenas e mini-empresas. Trata-se, evidentemente, de uma má notícia para elas nesta ocasião dos finais do ano. Queria chamar a atenção ao Sr. Secretário para a necessidade de tratamento adequado das opiniões recolhidas nas consultas públicas.

Ainda me sobrou um minuto, que não vou aproveitar para fazer mais comentários. Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Agora são cinco horas. Penso que o Sr. Secretário pode começar a dar respostas. Daqui a quinze minutos vamos fazer um intervalo. Depois o Sr. Secretário pode continuar as suas explicações.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Sr. Presidente, queria pedir primeiro ao Sr. Director Lei Chan Tong para fornecer informações sobre o metro ligeiro. Depois do intervalo vou pedir ao Sr. Director Wong Wan para dar explicações referentes à questão do trânsito.

Presidente: Sr. Director Lei Chan Tong, por favor.

Director do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, Lei Chan Tong: Obrigado, Sr. Presidente.

Em seguida, vou fornecer aos Srs. Deputados informações referentes aos trabalhos realizados no âmbito de construção do metro ligeiro, assim como aos planos futuros relacionados com o mesmo assunto.

Como sabem todos, a construção do metro ligeiro é a maior obra pública que visa o aperfeiçoamento das infra-estruturas de transportes da RAEM. O metro ligeiro desempenhará um papel fundamental no sistema de transportes públicos de Macau, constituindo um instrumento eficaz para a implementação do princípio da primazia de transporte colectivo, e contribuindo para a ligação dos sistemas de meios de transporte e para a facilitação da comunicação entre Macau e as outras cidades que integram a mesma Região. Ciente da importância que o metro ligeiro tem nas referidas vertentes, o Governo da RAEM reconhece a urgência das respectivas obras de construção.

A construção do sistema de metro ligeiro será concretizada pela implementação de diferentes projectos intimamente articulados e adequadamente combinados. Nos últimos dois anos, foram desenvolvidos trabalhos de consultadoria dos projectos da primeira fase do sistema de metro ligeiro, assim como trabalhos referentes ao fornecimento do sistema e material circulante para a primeira fase do mesmo sistema. Por outro lado, para garantir a execução normal das respectivas obras, na fase preliminar foi realizada grande quantidade de trabalhos sobre a exploração do solo e examinação dos canais e linhas. No ano corrente, concluiu-se a obra da transferência dos canais e linhas na Estrada da Baía de Nossa Senhora da Esperança.

Com vista a permitir o desencadeamento, com ordem, dos respectivos trabalhos de construção, no ano corrente, baseando-nos nas opiniões dos assessores e do sector de construção local, assim

como nos resultados da observação das realidades da RAEM, definimos estratégias para a adjudicação das diferentes obras, as quais consistem na elaboração, com antecedência, das plantas de construção, e na abertura, em seguida, de concursos públicos, de modo a facilitarmos a participação das companhias locais, proporcionando, por outro lado, oportunidades de expressão de opinião aos cidadãos de Macau. No ano corrente, também começámos a redigir os documentos necessários para os concursos públicos.

Nos tempos passados, os trabalhos realizados têm sobretudo a ver com a recolha de dados e com os trabalhos de planeamento. A partir do próximo ano, com o fornecimento do sistema e material circulante, entrar-se-á numa nova fase de realização das obras de construção civil. As opiniões das várias camadas da sociedade tendem a apoiar o desencadeamento o mais rápido possível das respectivas obras, de modo a garantir a competitividade da RAEM na Região que integra. Assim, o Governo vai adoptar o princípio de “primeiro realizar-se obras mais fáceis, passando-se depois aos trabalhos mais difíceis”, iniciando, nos meados do próximo ano, as obras de construção civil do primeiro segmento principal, na Taipa.

As obras de construção civil do metro ligeiro na Taipa e no COTAI, que se iniciaram no início de Outubro deste ano, estão divididas em três segmentos, cujo planeamento pormenorizado é executado respectivamente por três companhias de construção civil locais. Isto quer dizer que o Governo cumpriu a promessa de permissão da participação nas obras do metro ligeiro pelas companhias locais e pelos profissionais técnicos, desde que não haja problemas técnicos. A contratação de profissionais na área do trânsito rodoviário é feita também através das mencionadas companhias locais. Durante a realização dos trabalhos de planeamento detalhado, vamos colaborar com as respectivas companhias na recolha das opiniões dos residentes sobre o desenho detalhado das diferentes estações, expondo na respectiva zona o desenho preliminar das estações e dos respectivos trajectos, utilizando as instalações de multimédia e os modelos dimensionais, procurando dar uma ideia clara, relativa ao desenho das estações do metro ligeiro.

Quanto ao calendário da realização dos respectivos trabalhos, está previsto que, no primeiro semestre do próximo ano, se procede à abertura dos concursos públicos relativos às obras de construção civil dos três segmentos na Taipa e no COTAI, ao passo que, no segundo semestre, se desencadeiam os trabalhos de construção civil, tal como antes foi referido. Os trabalhos de planeamento pormenorizado, nomeadamente sobre as estações e os trajectos na Península de Macau, assim como sobre o Parque de Materiais e Oficinas na Taipa, serão realizados no primeiro trimestre do próximo ano, sobretudo pelas companhias locais, as quais conhecem melhor as realidades de Macau, e têm mais facilidade em comunicar e interagir com os residentes locais, sendo introduzidas equipas específicas do exterior, quando se verificarem as necessidades a nível técnico.

São inevitáveis as inconveniências causadas pelas obras de construção do sistema de metro ligeiro à vida quotidiana dos cidadãos de Macau, ainda que procuremos diminuir o mesmo impacto, adoptando modelos de construção que permitam a ocupação de menor dimensão da superfície da estrada. Vamos reforçar a divulgação das respectivas mensagens através do grupo de coordenação transdepartamental, pedindo igualmente a compreensão e apoio dos residentes. Assim, no próximo ano vai realizar-se uma

série de actividades de sensibilização nas zonas comunitárias e nas escolas, junto dos residentes que são os principais utilizadores do metro ligeiro, e dos estudantes, os potenciais trabalhadores do mesmo transporte colectivo, nomeadamente através da realização de arraias e concursos, de modo a criar uma nova imagem do sistema de metro ligeiro.

Vamos continuar a comunicar e trocar opiniões, com a mesma sinceridade, com os habitantes que têm receios das possíveis influências negativas exercidas pela passagem do metro ligeiro perto da sua residência, de modo que eles conheçam o metro ligeiro, compreendam a sua importância e apoiem a sua construção. A operação do sistema do metro ligeiro implica trabalhos a realizar durante dezenas de anos. Portanto, tendemos a escolher companhias locais para a sua operação.

Estas são informações que pretendo fornecer.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Sr. Presidente, peço a permissão para dar, antes do intervalo, também algumas explicações sobre o metro ligeiro.

O projecto do metro ligeiro é o projecto de importância primordial que visa a concretização do princípio da primazia do transporte colectivo. O seu funcionamento permitirá a resolução de muitos problemas referentes ao trânsito e à poluição do ar, sendo ele, portanto, um projecto que toda a população de Macau apoia. Tenho muito gosto em aproveitar esta ocasião para anunciar uma notícia encorajadora: com o esforço da comissão de apreciação das propostas, com a supervisão do respectivo mecanismo que foi criado para garantir a integridade nas acções de adjudicação, foram concluídos os trabalhos muito importantes da adjudicação do fornecimento do sistema e material circulante para a primeira fase do sistema de metro ligeiro. Penso que o respectivo resultado vai ser submetido, ainda no ano corrente, à apreciação e autorização do Sr. Chefe do Executivo. A conclusão deste trabalho marca o fim dos trabalhos preliminares relacionados com os documentos, desenhos e planeamentos. Na próxima etapa, vão-se desencadear obras de construção civil e trabalhos de fabrico do sistema e material circulante. Na implementação dos respectivos projectos, requerem-se trabalhos de articulação e coordenação dos serviços públicos no domínio do trânsito. Assim, depois do intervalo, vou pedir ao Sr. Director Wong Wan para mencionar os respectivos trabalhos.

No que diz respeito à questão da segurança referente à passagem do metro ligeiro pela Ponte de Sai Van, já atribuímos a respectiva resposta à interpelação. Verificando as notícias difundidas pelos *media* há tempos, é que teremos acesso ao esclarecimento feito pelo próprio arquitecto da obra. Segundo a explicação do respectivo profissional, o seu desenho respeita os critérios nacionais e internacionais daquela altura. Podemos encontrar estas informações nas respectivas notas de imprensa, ou na resposta que atribuímos à interpelação escrita do Sr. Deputado José Coutinho.

Em relação à questão da transparência na apreciação de propostas de adjudicação, sublinho que a decisão não é tomada só pela comissão de apreciação de propostas de adjudicação, mas sim analisada com cuidado por um conjunto de entidades, nomeadamente pela nossa consultora especialista a nível técnico. Portanto, pode-se acreditar que o processo de apreciação é suficientemente transparente.

Estas são as informações sobre o metro ligeiro que queria fornecer.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Vamos fazer um intervalo de trinta minutos, depois continuamos a reunião.

(Intervalo)

Presidente: Bom, vamos continuar a reunião. Sr. Secretário, vamos pedir ao Sr. Director Wong Wan para usar da palavra?

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Queria pedir primeiro ao Sr. Director Wong Wan para fornecer informações relativas ao trânsito. Depois vou pedir ao Sr. Director Chan Hon Kit para mencionar a situação do trânsito transfronteiriço e da construção da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau.

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

Em seguida, vou fornecer respostas às perguntas apresentadas pelos Srs. Deputados.

Em primeiro lugar, vou mencionar os problemas surgidos com a implementação da política de primazia do transporte público, nomeadamente com a criação do corredor exclusivo para transportes públicos da Avenida de Almeida Ribeiro, durante os feriados e domingos. Muitos Deputados prestaram atenção aos efeitos produzidos pela referida medida, que tem como objectivo fornecer as maiores facilidades aos residentes e turistas que utilizam meios de transporte públicos. Em contrapartida, a mesma estratégia pode prejudicar os interesses dos utilizadores dos meios de transporte privados, assim como do trânsito nas ruas vizinhas, o que é previsível. Durante o período da implementação da medida de corredor exclusivo para transportes públicos da Avenida de Almeida Ribeiro, prestámos muita atenção às influências exercidas, com deslocações às respectivas zonas comunitárias e visitas às associações dos moradores, com vista a verificar a situação concreta e a ouvir as opiniões dos cidadãos. Foi notado que ficou afectado o negócio das pequenas lojas cujos clientes são residentes locais que vão lá fazer compras ao fim-de-semana. Portanto, são os donos destas lojas que se queixam mais da tomada da respectiva medida.

Com vista a atenuar o impacto negativo produzido pela criação do corredor exclusivo, procedeu-se ao ajustamento da localização das paragens de autocarro, assim como do modelo de funcionamento do semáforo em frente do IACM, de modo a fornecer a maior facilidade aos condutores, aos utilizadores dos meios de transporte públicos e aos transeuntes, procurando conduzir os peões às zonas antigas, nomeadamente para o segmento da Avenida de Almeida Ribeiro perto da Ponte 16, gestos esses que são comentados positivamente pelas respectivas lojas.

Neste momento, estamos a debruçar-nos sobre o estudo referente ao número de zonas para a paragem de táxis e à localização destas zonas. Este é também um esforço destinado à diminuição das influências negativas exercidas sobre o trânsito privado pela criação do corredor exclusivo para transportes públicos. Vamos continuar a observar as mudanças suscitadas pela criação do corredor exclusivo. Somos da opinião de que, para a promoção dos meios de transporte públicos, temos que fornecer a prioridade ao transporte público no que diz respeito ao direito da utilização das vias públicas. Aachamos que as medidas tomadas têm que ser suficientemente fortes, de modo que os utilizadores dos meios de transporte públicos continuem a

utilizar estes meios de transporte, e os utilizadores dos meios de transporte privados passem a utilizar o transporte público. Só assim é que se pode melhorar o trânsito de todo o Território de Macau.

A política da primazia do transporte público não é implementada simplesmente através do fornecimento da prioridade na utilização das vias públicas. No início do ano corrente, quando mencionei a elaboração da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, ainda falei da importância de gestão dos serviços de autocarro e de controlo do número de veículos motorizados privados. Em Agosto do próximo ano, vai ser lançada em funcionamento grande quantidade de novos autocarros, de modo a fornecer mais 40% de serviços de autocarro. Sabemos que o aumento da frequência de autocarros só pode ser conseguido através da diminuição da ocupação das estradas pelos meios de transportes privados. Portanto, vamos encontrar estratégias para concretizar esta finalidade.

Com a futura implementação da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, vamos ponderar a possibilidade de criar mais vias públicas exclusivas para os meios de transporte públicos. Como consequência disso, os donos dos meios de transporte privados precisam de pagar um preço mais elevado para conduzir a sua viatura nas estradas da RAEM. O resultado dos estudos realizados permitem-nos perceber que, para a ligação efectiva dos meios de transporte públicos com o metro ligeiro, é preciso criar uma auto-estrada própria para os autocarros, a qual começará na Barra, passando pela Rua do Almirante Sérgio e Avenida do Almirante Lacerda, terminando nas Portas do Cerco. Aqui tenho que chamar a atenção para as características comuns dos projectos de melhoramento do transporte público, os quais passam por um processo moroso e doloroso. Com vista a fornecer mais espaços para a circulação de autocarros, cancelar-se-ão alguns parques de estacionamento nas margens das referidas estradas. Talvez não tenhamos condições para impedir a circulação dos veículos privados nas mencionadas estradas, tal como têm outras cidades. Podemos, no entanto, arranjar outras soluções, de modo a garantir a fluidez da circulação de autocarros. Para poder fazer uma explicação mais esclarecedora, peço ao Sr. Presidente que me permita mostrar estas gravuras.

Muitos Deputados trouxeram instrumentos de apoio, tendo eu preparado também esta gravura, em que se mostra o trajecto próprio para os autocarros, que começa na Barra e termina nas Portas do Cerco, constituindo, juntamente com o trajecto do metro ligeiro, um arco de circulação rápida dos meios de transporte públicos. Para isso, temos que ajustar o trânsito nestas estradas, perto do Mercado Municipal do Patane, assim como cancelar duzentos e tal lugares de estacionamento para automóveis, e mil e tal de estacionamento para motos. Em contrapartida, os residentes do Bairro do Fai Chi Kei, da Ilha Verde e das Portas do Cerco, podem usufruir dos serviços rápidos de autocarro, deslocando-se do Norte ao Sul da Península de Macau com facilidade. Esta seria uma das medidas mais importantes, tomadas pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, para a promoção do transporte público e para o controlo da utilização dos veículos motorizados. Penso que só com o esforço de todos os cidadãos, é que se consegue o aperfeiçoamento e a optimização do sistema de transporte público.

Ultimamente tenho visto muitos programas do Canal Zhujiang da Televisão Guangdong e da Televisão TVS, tendo prestado atenção nomeadamente às notícias sobre o ordenamento do trânsito na ocasião da realização dos Jogos Asiáticos e dos Jogos Asiáticos para Deficientes. Talvez os senhores também tenham notado que foram

tomadas muitas medidas para dar primazia aos meios de transporte públicos e para controlar a circulação dos veículos motorizados privados. Por exemplo, é proibida a entrada de automóveis privados em determinadas zonas, os automóveis só podem circular nas estradas nos dias pares ou ímpares segundo o número de matrícula da viatura. De certeza que estas medidas exercem influências negativas, sendo necessária a compreensão da população. Mesmo com a tomada das referidas medidas, a taxa do crescimento do número de automóveis nos meses de Novembro e de Dezembro em Cantão é de 23,7%. Este número revela-nos que as referidas medidas não podem eliminar a vontade dos cidadãos de adquirir um automóvel próprio. Portanto, precisamos de promover a primazia do transporte público, considerando a questão de uma macro-perspectiva.

Vou passar a responder à pergunta do Sr. Deputado Sio Chi Wai, sobre as políticas e concepção gerais do transporte público. Tal como indicou o Sr. Secretário, os elementos principais das políticas do trânsito podem-se resumir em um núcleo, dois níveis e três círculos, sendo o núcleo das nossas políticas de trânsito a primazia do transporte público, apoiada pelas políticas gerais do controlo do número de veículos motorizados, a qual penso que todos conhecem muito bem. Os dois níveis são o nível de aperfeiçoamento das infra-estruturas de trânsito, e o nível de prestação dos respectivos serviços.

No nível de aperfeiçoamento das infra-estruturas de trânsito, vamos criar um sistema de metro ligeiro com dois arcos e dois eixos, adequado à Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau, assim como uma rede de transporte público, que inclui a referida auto-estrada de autocarros, para além de prestar também atenção aos pontos de junção, tais como o Túnel da Montanha da Taipa Grande, o Túnel de Ká-Hó e a quarta ponte que liga Macau à Taipa. Enfim, o nosso objectivo é a construção de infra-estruturas adequadas ao trânsito geral do Território, e que satisfaçam as necessidades de uma sociedade moderna como Macau.

No nível de prestação de serviços, fornecem-se sobretudo informações sobre a situação do trânsito, de modo que os cidadãos possam planear as suas deslocações antes da partida.

Se os primeiros dois elementos das políticas do trânsito, ou seja, um núcleo e dois níveis, são comuns nas cidades no mundo, os três círculos que mencionei têm a ver com as realidades próprias da RAEM. Estes três círculos são precisamente o círculo nuclear de património mundial, o círculo dos bairros antigos imediatamente contíguo ao círculo nuclear, e o círculo das zonas dos aterros. As políticas de primazia do transporte público, de aperfeiçoamento das infra-estruturas de trânsito, e de fornecimento de informações do trânsito, têm que servir adequadamente estes três círculos urbanos que possuem características diferentes. Assim, elaborámos o plano de dois arcos e dois eixos, de modo a proporcionar aos respectivos residentes um trânsito rápido e cómodo que satisfaça o princípio da primazia do transporte público.

Pretendemos proporcionar facilidades para deslocações aos residentes dos bairros antigos, proporcionando-lhes meios de transporte cómodos. O círculo nuclear de património mundial, por sua vez, é caracterizado pela existência de ruas estreitas e pela mistura de monumentos com edifícios residenciais. Portanto, encorajamos as deslocações a pé ou de bicicleta, que são formas mais ecológicas de deslocação que permitem a ligação com a rede de transportes públicos. Em resumo, a mencionada ideia de um núcleo, dois níveis e três círculos, é a concepção fulcral que vamos adoptar

para o ordenamento geral do Trânsito e Transportes Terrestres da RAEM.

O Sr. Deputado Chan mencionou os numerosos problemas suscitados pelo aumento incessante de veículos motorizados. Tal como referi, a política nuclear de primazia do transporte público inclui também a ideia de controlo do número de viaturas. Para isso, é importante o consenso da sociedade. Nas opiniões recolhidas sobre a concepção das políticas elaboradas na primeira fase, verificou-se a concentração da atenção dos cidadãos nos três temas, os quais são: a primazia do transporte público, o controlo do número de veículos motorizados e o aumento do número de parques de estacionamento. Pode-se prever que as medidas para o controlo do número de veículos motorizados vão causar grande discussão da sociedade. No entanto, os dados obtidos nos respectivos estudos apontam para a indispensabilidade dos trabalhos que visem este objectivo.

Tomando como exemplo a Avenida de Horta e Costa, onde o trânsito não é nada rápido... segundo a previsão, se não for adoptada nenhuma medida de controlo, e se os cidadãos continuarem a conduzir o seu veículo para esta avenida, em 2020, o crescimento do número de viaturas fará com que os carros só possam andar à velocidade de 5,6 quilómetros por hora. Isto significa que será mais rápido andar a pé do Mercado Vermelho à Avenida Sidónio Pais do que andar de carro. Reparem que não estava a falar do caso de autocarros, os quais ainda andarão mais devagar, porque têm a necessidade de carregar e descarregar passageiros. A situação que descrevi não é um exagero. De facto, a construção de novas zonas urbanas e largas estradas permitirá o alargamento do Território para o exterior, ficando resolvidos alguns problemas de trânsito. Contudo, temos o desejo da vivificação dos bairros antigos, mencionados por vários Deputados. Acredito que os cidadãos que moram na Taipa e nas novas zonas urbana vão continuar a querer ir à zona da Avenida de Horta e Costa passear e fazer compras. Se eles não deixarem de utilizar o transporte privado, aparecerá a cena mencionada, por mais rápido que for o trânsito da zona exterior.

Espero que o exemplo que apresentei possa contribuir para a formação do consenso da sociedade quanto ao controlo do número de veículos motorizados. Nos finais do ano corrente, será iniciada a auscultação pública da segunda fase sobre a Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, cuja versão modificada mais actualizada recebi hoje de manhã. Nessa altura, queríamos ouvir mais opiniões expressas pelas várias camadas da sociedade, sobretudo no que diz respeito às medidas e estratégias elaboradas para o controlo do número de veículos motorizados, assim como ao grau de rigidez considerado adequado destas medidas e estratégias. Podemos prever que vai haver opiniões bastante diferenciadas. Em oposição às políticas de limitação da importação e da utilização de veículos motorizados, haverá residentes que criticam a protecção do privilégio dos ricos e a fraca qualidade dos serviços do transporte público.

O controlo do número de veículos motorizados também vai afectar os interesses de alguns sectores, cujos membros vão apresentar opiniões contrárias. Espero que a nova versão da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres consiga o apoio da população em geral, de modo que possamos prever uma boa cena para o trânsito futuro do Território.

Queria mencionar aqui, perante os senhores, um incidente ocorrido na realização da auscultação pública da primeira fase, do qual os amigos dos meios de comunicação social podem ter

conhecimento. Numa sessão de consulta pública, um estudante do secundário apelidado de “Lok” entregou-me uma proposta para o aperfeiçoamento dos serviços de autocarro, tendo eu e os meus colegas responsáveis pela gestão do trânsito conversado com ele durante várias horas. Durante a conversa, ele mostrou-me um montão de papéis, em que se registam as situações de trânsito com que ele se deparou em cada uma das deslocações que efectuou utilizando o autocarro, tendo ele apresentado a sugestão de ajustamento de trajectos de autocarros e de fornecimento de serviços especiais de autocarro nos momentos de tufão, de modo que percebemos como os utentes dos serviços de autocarro vêem os mesmos serviços. Ficámos comovidos com o entusiasmo e persistência deste cidadão, assim como com a sua vontade de melhorar os serviços de autocarro em benefício de toda a população. Em resposta à minha pergunta sobre as condições indispensáveis para ele não comprar veículos motorizados, o estudante disse que se as autoridades conseguirem melhorar constantemente os transportes públicos, ele não precisava de comprar nem carro nem mota. O desejo deste adolescente constitui não só uma pressão, mas também uma motivação para prestarmos um maior esforço, de modo a proporcionar aos residentes de Macau um bom ambiente de trânsito.

Tal como referiu o Sr. Deputado Chan, alguns parques de estacionamento são reservados para a utilização dos serviços públicos. Depois da criação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, temos comunicado com os órgãos governamentais, pedindo a reserva dos referidos parques só para os veículos que sirvam para a prestação dos serviços. Tomando como exemplo os parques de estacionamento na Rua do Padre António Roliz, reservados pelo IACM, estes parques servem para o estacionamento dos veículos dos Serviços de Inspecção e Sanidade, os quais são utilizados todos os dias para a realização, desde as quatro horas da madrugada até à noite, dos trabalhos de inspecção e de controlo veterinário. Se nas proximidades não há parques de estacionamento, não acham razoável a reserva dos parques para o estacionamento destes veículos? O outro exemplo da reserva dos parques de estacionamento ao serviço dos órgãos governamentais é o caso dos veículos da Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações, utilizados para o cumprimento da função de fiscalização das telecomunicações. Nos serviços públicos dirigidos pelas colegas aqui presentes, são raros os casos de reserva de parques de estacionamento. Podemos prometer que vamos continuar a fazer o maior esforço, no sentido de devolver aos cidadãos os parques de estacionamento a que têm direito.

Não posso deixar de reiterar, porém, que na situação actual, o crescimento do número de lugares de estacionamento não pode, nunca, acompanhar a velocidade do aumento de veículos motorizados. É de saber que, no ano corrente, o aumento do número de lugares de estacionamento públicos é de mil setecentos e tal, ritmo esse que é claramente muito inferior ao do crescimento do número de viaturas. Há oferta de lugares de estacionamento no mercado privado, não se registando, no entanto, o equilíbrio entre a oferta e a procura. A situação geral mostra-nos que é urgente a tomada de medidas para o controlo do número de veículos motorizados.

Há pouco, houve Deputados que apontaram para os problemas suscitados pelas obras de construção civil desenvolvidas nas estradas, as quais são igualmente dolorosas para a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Com vista a diminuir o impacto exercido pelas referidas obras sobre o trânsito da respectiva zona, prestamos grandes esforços no sentido de juntar obras de objectivos diferentes,

e pertencentes a entidades diversas, tendo implementado um novo modelo de comunicação com os residentes na realização de grandes obras de construção civil nas estradas. Tomando como um exemplo as obras que se iniciarão amanhã na Avenida de Horta e Costa, foram anunciados, com antecedência, as diferentes etapas de realização das respectivas obras, o ordenamento do trânsito temporário e a colocação de novos símbolos de trânsito. Esta experiência é preciosa para o desencadeamento das obras de construção civil do metro ligeiro. Eu e os meus colegas estamos confiantes na diminuição dos respectivos impactos exercidos sobre o trânsito do Território, possibilitada pelos esforços e pela coordenação dos diversos serviços governamentais. Há pouco, o Sr. Deputado Kou mencionou alguns problemas registados na ordenação integrada do trânsito em combinação com a realização das obras de construção civil nas estradas. Nos trabalhos futuros vamos prestar uma maior atenção a este aspecto, de modo a proporcionar um ordenamento de rede rodoviária mais satisfatório.

Em seguida, o Sr. Director Chan Hon Kit vai fazer a apresentação sobre a ligação do sistema de trânsito de Macau com o exterior, nomeadamente através da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau. O facto é que já iniciámos os trabalhos de comunicação e negociação sobre a utilização da referida Ponte pelos veículos motorizados de Macau, assim como sobre a entrada e a circulação na RAEM das viaturas de Hong Kong e do Interior da China. No que diz respeito à construção da passagem subfluvial para peões entre Wanzai, em Zhuhai e o Porto Interior, na RAEM, também ponderámos, juntamente com os colegas da parte de Zhuhai, as possíveis localidades, no lado de Macau, adequadas para ser o nó de acesso terrestre, bem como o ordenamento do transporte público e privado da respectiva zona. No desenvolvimento dos trabalhos sistemáticos de discussões e negociações que visavam a boa ligação dos sistemas de trânsito de Macau, de Hong Kong e da China Continental, constatámos a existência de desejos de protecção dos próprios interesses das diferentes partes, cuja conciliação exige negociação bastante demorada.

Na elaboração da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, considerámos a possibilidade de introdução de veículos ecológicos no círculo de património mundial. Actualmente no âmbito mundial são mais utilizados os veículos movidos a electricidade. Foi-se recentemente a Hong Kong observar o funcionamento dos autocarros eléctricos, verificando se estes veículos são adequados para serem utilizados nas zonas de património mundial com calçadas inclinadas e estreitas, onde é preciso estabelecer bastantes paragens para facilitar a vida dos habitantes. Realço que na escolha dos meios de transporte públicos ecológicos, prestamos muita atenção ao grau de segurança e de estabilidade. Senão, os residentes não gostarão de os utilizar e muito menos vão comprar semelhantes veículos ecológicos para uso privado.

Sr. Secretário, termino talvez aqui as minhas explicações... Desculpe, esqueci-me de referir a rede de bicicletas. Pensamos desenvolver um projecto-piloto no COTAI para a promoção da modalidade desportiva do ciclismo, sendo a bicicleta utilizada, na etapa seguinte, como meio de transporte para as deslocações dentro da referida zona, onde há caminhos planos à beira-mar. Esta experiência será integrada, mais tarde, no ordenamento geral do trânsito do Território. Aqui gostaria de mostrar esta gravura para a explicação da respectiva concepção. Reparem que as linhas vermelhas na zona à beira-mar representam os trajectos para a circulação dos veículos. Pode-se criar nesta zona central circuitos próprios para bicicletas, nomeadamente nos terrenos CN e

TN, criando assim zonas comunitárias ecológicas. Os residentes desta zona podem utilizar bicicletas para a ligação com a rede de transporte público. O referido projecto é um dos projectos mais importantes que serão estudados e promovidos no próximo ano.

Obrigado, Sr. Presidente.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Queria pedir ao Sr. Director Chan Hon Kit para fornecer as respectivas informações.

Presidente: Sr. Director Chan Hon Kit, por favor.

Director do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas, Chan Hon Kit: Obrigado, Sr. Secretário.

Sr. Presidente

Srs. Deputados

Em seguida, forneço-lhes informações sobre a evolução dos trabalhos de construção da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau. Desde a autorização, em Agosto de 2003, do projecto da construção da mesma ponte pelo Conselho do Estado, até ao início formal, em Dezembro de 2009, das respectivas obras de construção, decorreram mais de seis anos dos trabalhos preparatórios da fase preliminar.

Sendo uma construção em grande escala, as obras da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau implicam a construção das estruturas principais da ponte que medem trinta e cinco quilómetros (com um túnel submerso de comprimento de seis quilómetros). Segundo os pareceres do Ministério dos Transportes da RPC, o custo da construção das estruturas principais da ponte é de trinta e quatro biliões e setecentos milhões de renminbis. Os governos de Guangdong, Hong Kong e Macau prometeram a participação de capitais de quinze biliões e setecentos e trinta milhões de renminbis, na totalidade, angariando-se fundos aquém desta participação através de financiamento. De acordo com o princípio de repartição proporcional das despesas, procedeu-se ao cálculo das despesas respeitantes à construção das estruturas principais da ponte, pagando a Província de Guangdong 35,1% das despesas, Hong Kong 50,2% e Macau 14,7%.

Após o início oficial, em Dezembro de 2009, das obras de construção da mega-ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, em Maio de 2010, foi criada oficialmente, entre os governos das três regiões, Guangdong, Hong Kong e Macau, a Comissão de Trabalho Conjunto das Três Regiões da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, a qual é responsável pela supervisão dos trabalhos realizados pela pessoa jurídica do projecto no que diz respeito à prestação do serviço de fiscalização da execução das obras de construção da Ponte. Em Julho de 2010, foi estabelecida oficialmente a Direcção de Administração da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, que tem o estatuto de pessoa jurídica do projecto. Em Outubro do mesmo ano, lançou-se o concurso público da empreitada de concepção do projecto de execução da parte de construção civil da estrutura principal da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau – Secção do túnel e ilha artificial, tendo-se quase concluído os respectivos trabalhos. Está previsto que as respectivas obras se iniciem nos finais do ano corrente, o que significa um avanço substancial dos trabalhos de construção da referida Ponte. Neste momento, estão-se a preparar os documentos para o concurso público da concepção da Ponte, procurando-se o seu lançamento ainda neste ano.

Nos nós de acesso terrestre da mega-ponte em Zhuhai e em Macau, há uma ilha artificial construída através dos aterros, uma parte da qual pertence a Macau e a outra parte é gerida por Zhuhai. Actualmente, foram realizados 25% dos trabalhos dos aterros, prevendo-se a conclusão de toda a obra nos finais de 2012. Em relação ao planeamento do posto fronteiriço na referida ilha artificial, a RAEM já realizou os trabalhos preliminares relativos à concepção da construção das infra-estruturas, plano esse que foi entregue à entidade responsável de Zhuhai. Para a promoção de uma melhor ligação entre o posto fronteiriço de Macau e o de Zhuhai, neste momento, os respectivos serviços do Governo da RAEM estão a negociar activamente com as respectivas repartições de Zhuhai, de modo a conseguir uma melhor coordenação entre os dois lugares no planeamento e na concepção. Só depois da confirmação do respectivo projecto de Zhuhai, é que podemos avançar para a etapa seguinte.

No respeitante à divulgação das notícias sobre a Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau pelos governos de Guangdong, Hong Kong e Macau, foi criado um mecanismo responsável pela realização dos respectivos trabalhos, o qual é precisamente a Comissão de Trabalho Conjunto das Três Regiões da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau. Depois da redacção de textos que se pretendem divulgar, a referida Comissão entregá-los-á aos órgãos dos governos das três regiões. Depois da recepção das respectivas mensagens, o grupo específico do Governo de Macau, responsável pelos assuntos ligados à Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, colocá-los-á na página electrónica do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas ou no *website* do Gabinete de Comunicação Social, quando achar conveniente.

Tal como referiu o Sr. Director Wong, há pouco, simultaneamente à realização dos trabalhos de construção da Ponte, as três partes estão a negociar activamente os assuntos referentes à utilização e ao trânsito da Ponte.

Quando falamos da construção da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, não podemos deixar de mencionar as obras de aterros da nova zona urbana “A”, a qual constituirá a parte de conexão que ligará a Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau à Península de Macau. É de saber que já se desencadearam as obras dos aterros, e que o Governo da RAEM está a prestar muita atenção aos respectivos trabalhos de planeamento e concepção. Para além disso, em articulação com o estudo do trânsito da Taipa que está na fase final da realização, a Administração Pública está a debruçar-se sobre o estudo da viabilidade de construção da quarta ponte que ligue a Península de Macau à Ilha da Taipa, de modo a aperfeiçoar o sistema de conexão entre a Península e as Ilhas, ajudando a aliviar as pressões de trânsito provocadas parcialmente pelos veículos que saem da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau. É de esperar que a quarta ponte que ligue a Península de Macau à Ilha da Taipa, a Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, o Novo Terminal Marítimo da Ilha da Taipa e o Aeroporto Internacional de Macau possam formar um conjunto integrado dos transportes terrestres, aéreos e marítimos.

Estas são informações que pretendia fornecer sobre o Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau. Obrigado.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Sr. Presidente, reparei que a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang e o Sr. Deputado José Pereira Coutinho também mencionaram os problemas ecológicos referentes às cinzas volantes e às Estações de Tratamento de Águas Residuais. Queria pedir ao Sr. Director Cheong Sio Kei

para fornecer, em dez minutos, as respectivas explicações.

Presidente: Sr. Director Cheong Sio Kei, por favor.

Director dos Serviços de Protecção Ambiental, Cheong Sio Kei:
Obrigado, Sr. Secretário.

Sr. Presidente

Srs. Deputados

Primeiro, agradeço a atenção prestada pela Sra. Deputada Kwan Tsui Hang e pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho aos referidos assuntos. Queria, porém, esclarecer que as cinzas não são venenosas e que não há gás venenoso. Depois da revelação do respectivo assunto, fizemos imediatamente o acompanhamento da situação. A partir de agora, antes de serem aterradas, as cinzas são empacotadas em sacos duplos de plástico, de tamanho de um metro cúbico, tal como mostra esta gravura. Isto quer dizer que já não existe a situação de pó volante.

Claro que prestamos muita atenção ao mencionado problema. Neste momento, já parámos de utilizar os incineradores da antiga Central de Incineração de Resíduos Sólidos, cuja utilização só será considerada caso se verifique a necessidade, passando a fazer-se o tratamento de resíduos sólidos com os três novos incineradores da nova Central, os quais permitem a solidificação completa das cinzas. Por outro lado, no Aterro de Cinzas Volantes de Ká-Hó, tapámos o chão com plástico. Mais tarde, ainda vamos tapar os sacos com cinzas com cimento.

No futuro, vamos reforçar as respectivas medidas de fiscalização. Com efeito, no início do ano corrente incumbimos companhias de consultadoria de fazer estudos sobre o tratamento de cinzas. Fomos também ao Japão para conhecer as respectivas técnicas. Depois de voltar para Macau, iniciámos os estudos sobre o mesmo assunto, cujo relatório sai neste ano ou no próximo ano. Portanto, vamos continuar a prestar atenção à questão do tratamento das cinzas. Sublinho, contudo, que a melhor solução para este problema é a redução dos resíduos sólidos. Portanto, no próximo ano vamos reforçar os trabalhos sobre este aspecto.

No que diz respeito às Estações de Tratamento de Águas Residuais, abordada pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, gostaria de fornecer as seguintes informações. Com vista a melhorar a qualidade das águas costeiras e assegurar o desenvolvimento sustentável da Região, a partir dos anos noventa do século passado, começaram-se a instalar, em etapas diferentes, Estações de Tratamento de Águas Residuais, as quais são cinco na sua totalidade. Estas Estações de Tratamento de Águas Residuais servem para fazer tratamento das águas residuais domésticas e industriais (nomeadamente do Parque Transfronteiriço). A Estação de Tratamento de Águas Residuais de Macau foi criada em 1995, e já funciona há quase quinze anos. Tendo em consideração o envelhecimento das instalações da mesma Estação e a insuficiência dos equipamentos destinados ao tratamento de fedor, sentida por causa da modificação do ambiente envolvente, o Governo lançou, nos finais de Março do ano corrente, concursos públicos para a modernização, a operação e a manutenção da Estação de Tratamento de Águas Residuais de Macau, de modo a reforçar a capacidade de todas as instalações da referida Estação em geral, e a capacidade do sistema do tratamento de mau cheiro em especial.

Durante o processo de apreciação de propostas de adjudicação, houve concorrentes que apresentaram recurso contra a comissão de apreciação de propostas. Portanto, foi necessário tratar o referido assunto através da activação de um processo administrativo. Actualmente, a mesma comissão está a continuar os respectivos trabalhos segundo os critérios iniciais. Espero que se possa publicar o respectivo resultado o mais rapidamente possível.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho também deu muita atenção à Estação de Tratamento de Águas Residuais da Taipa. Depois da mudança de operador, têm-se realizado os respectivos trabalhos de modernização das instalações segundo planos definidos. Actualmente, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, a companhia de fiscalização e a companhia operadora realizam reuniões em conjunto todas as semanas, de modo a acelerar a concretização dos trabalhos de modernização.

Estas são as explicações que queria fornecer. Obrigado, Sr. Secretário.

Presidente: Vou pedir a mais quatro Deputados para se pronunciarem, e depois vou pedir ao Sr. Secretário para dar as respectivas respostas. Sra. Deputada Chan Mei Yi, por favor.

Chan Mei Yi: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Há pouco, houve colegas que mencionaram as dificuldades com que se deparou o Sr. Secretário nas acções de desocupação dos terrenos ilegalmente ocupados, as quais foram caracterizadas pelos *media* como “combates terríveis e perigosos”. Também queria exprimir as minhas opiniões relativas a este assunto. Em primeiro lugar, o Sr. Secretário deve saber que as suas acções são apoiadas por todos os cidadãos de Macau. Em segundo lugar, o Sr. Secretário deve revelar ao público os respectivos problemas, não os guardando na gaveta, como disseram alguns colegas. Se assim fizesse, os residentes perceberiam as suas dificuldades e as pressões a que está sujeito, desculpando a vossa não actuação. Queria perguntar ao Sr. Secretário porque é que não pediu a participação dos agentes do CPSP nas acções de desocupação dos terrenos, tal como nas acções de detenção de trabalhadores ilegais. Com a presença dos agentes do CPSP, não constituiria um problema insolúvel a resistência dos ocupadores ilegais. Queria saber se o CPSP recusou prestar apoio, ou se o Sr. Secretário não comunicou suficientemente com o Secretário para a Segurança. Há ainda outra possibilidade, que nos preocupa ainda mais, e que é a seguinte: que as forças do mal de Macau sejam tão poderosas que até metem medo ao Governo. Espero que o Sr. Secretário nos possa fornecer a respectiva explicação, de modo que toda a população perceba as suas dificuldades.

A ocorrência deste incidente permitiu igualmente a constatação de um problema no âmbito de gestão. Sendo o chefe superior de uma direcção de serviços, os directores devem realizar trabalhos de direcção e relacionados com a tomada de decisões, não praticando acções concretas tais como a desocupação dos terrenos. Os Srs. Directores foram pessoalmente aos estaleiros porque não acreditavam nos seus inferiores, ou porque os seus inferiores não obedeceram às respectivas ordens? Acho que aqui existe o problema de má distribuição de tarefas. Há, portanto, necessidade de reflexão.

Na página n.º 303 das Linhas de Acção Governativa, há referências sobre o objectivo de aperfeiçoamento do regime de concessão, de permutação, e de mudança da utilização de terrenos, assim como de implementação do regime de auscultação no acto de adjudicação de terrenos. Na discussão das LAG, realizada em Março do ano corrente, fizemos perguntas sobre o regime de auscultação, às quais o Sr. Secretário forneceu a resposta de que neste ano ia otimizar o mesmo regime. Tenho grande pena de que, até aos finais do ano corrente, não tenha sido realizada nenhuma sessão de auscultação da concessão de terrenos, nem adoptada nenhuma política sobre este assunto. Nas LAG na área dos Transportes e Obras Públicas para o próximo ano, fala-se outra vez do aperfeiçoamento do referido regime de auscultação pública. Queria perguntar, portanto, quais são as medidas concretas que se vão adoptar para a optimização do mencionado regime.

O outro assunto ao qual queria dar atenção tem a ver com as novas zonas urbanas obtidas através dos aterros. No ano de 2009, o Conselho do Estado da RPC autorizou o pedido apresentado pelo Governo da RAEM sobre os aterros que visam a obtenção de 350 hectares de terrenos, tendo sido realizada a primeira fase da auscultação pública do planeamento das novas zonas urbanas junto da população de Macau, a qual, nutrindo grandes esperanças pelo bom futuro do Território, apela para a maior transparência dos respectivos trabalhos. Queria perguntar ao Sr. Secretário se já se iniciaram as obras de aterro. Se a resposta for negativa, queria perguntar quando se iniciarão as mesmas obras. Queria saber se já se lançaram os respectivos concursos públicos e quando se abrirão os concursos não lançados. Penso que os cidadãos também gostariam de saber quanto custam as despesas para a realização destas obras.

A terceira questão que queria abordar é sobre a criação, mencionada nas LAG em discussão e em articulação com os trabalhos de elaboração da Lei do Planeamento Urbanístico e dos diplomas legais complementares, da Comissão de Planeamento Urbanístico, de modo a permitir a participação do público nos respectivos trabalhos. Queria saber quais são as competências desta comissão. Será ela apenas um órgão consultivo, tal como o Conselho para os Assuntos de Habitação Pública? Queria perguntar ao Sr. Secretário como se pode garantir a credibilidade e o poder de influência da referida comissão sobre as decisões governamentais.

Em quarto lugar, queria exprimir as minhas opiniões sobre a concretização do objectivo da transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, mencionado por vários colegas na reunião de ontem e de hoje. Concordo com a importância da cooperação regional para a concretização do referido objectivo, o que não significa, no entanto, que o Governo da RAEM não precise de elaborar estratégias específicas, culturais e ecológicas, por exemplo, para ajudar a alcançar a mencionada meta que se situa num nível bastante elevado. Queria saber como se articula o planeamento urbanístico com o modelo definido de desenvolvimento económico. Embora o Sr. Secretário tenha fornecido bastantes informações nestes dois dias, queria pedir-lhe para nos explicar quais são os projectos concretos que se pretendem desencadear para dar conta ao mencionado aspecto.

Como o Sr. Secretário disse que, na elaboração do planeamento urbanístico, a Secretaria para os Transportes e Obras Públicas vai cooperar com outras secretarias, tais como com a Secretaria de Economia e Finanças e com a Secretaria para os Assuntos Sociais e Cultura, queria pedir a confirmação do Sr. Secretário de que é a sua secretaria que desempenha o papel orientador na realização dos

respectivos trabalhos. Na discussão das LAG noutras áreas, fizemos perguntas sobre esta questão, tendo obtido a afirmação do Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública, Lei Sio Peng, de que no trânsito é a Secretaria para os Transportes e Obras Públicas que coordena os respectivos assuntos. As dez estratégias para a estabilização do mercado imobiliário também envolvem a Secretaria para a Economia e Finanças. Todavia, a secretaria que desempenha um papel orientador continua a ser a Secretaria para os Transportes e Obras Públicas. Assim, queria aproveitar esta ocasião para pedir o esclarecimento do Sr. Secretário sobre este aspecto, de modo que os cidadãos tenham conhecimento do assunto.

Ainda sobre o planeamento urbanístico, queria perguntar quais são os projectos que o Sr. Secretário tem para a implementação da «Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência». Fiz a mesma pergunta na discussão das LAG nas outras áreas, atribuindo a maior atenção aos direitos e aos benefícios sociais dos deficientes. Na área dos Transportes e Obras Públicas, queria saber quais são as políticas que se vão adoptar, nomeadamente no que diz respeito ao planeamento urbanístico, ao transporte público e às instalações públicas, que visem a garantia dos direitos dos deficientes. É necessário instalar, por exemplo, sinais sonoros nos semáforos, preparar passagens próprias para os deficientes visuais e passagens de fácil acesso, de modo a satisfazer as necessidades dos vários tipos de pessoas portadoras de deficiência. A propósito, queria chamar a atenção para a necessidade de tomar medidas para apoiar os deficientes durante a realização das obras de drenagem na Avenida Horta e Costa.

A protecção ambiental é outra questão mencionada por muitos colegas. Aqui também queria exprimir a minha opinião sobre o mesmo tema. Queria saber quais são os projectos de longo prazo elaborados pela Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental para o tratamento dos resíduos sólidos. Parece-me que a incineração, que polui sempre o ambiente, não deve ser a única maneira para o tratamento destes materiais. Nos diversos países do mundo são utilizadas técnicas diferentes para a reciclagem dos resíduos sólidos. É de saber que os papéis, garrafas de plástico, peças de metal, etc., são todos reaproveitáveis. Queria saber quais são as ideias que o Sr. Secretário tem para a promoção do sector de reciclagem de materiais reaproveitáveis. Não sei se o Governo da RAEM tem algum projecto de conceder terrenos para o desenvolvimento das respectivas actividades.

Fiquei contente ao ouvir o Sr. Secretário dizer que no planeamento das novas zonas urbanas vai reservar terrenos para a construção dos edifícios para os escritórios da Administração Pública, assim como para os órgãos judiciais. Na cerimónia da abertura do Ano Judicial, o Presidente do Tribunal de Última Instância, Sam Hou Fai, apontou para a existência de problemas relativos ao Tribunal de Primeira Instância. Também acho pouco adequado o estabelecimento, num edifício comercial, do Tribunal de Primeira Instância, cuja imagem solene precisa de ser afirmada. Por outro lado, há também o problema de segurança. Com efeito, estes problemas existem há muito tempo e requerem uma solução rápida. No entanto, segundo as informações fornecidas ontem pelo Sr. Secretário, os respectivos edifícios só ficarão construídos pelo menos daqui a cinco anos, se começarmos agora a fazer o planeamento. Não sei se me enganei no respectivo calendário. Espero que o Sr. Secretário me possa fornecer o esclarecimento.

O sétimo assunto acerca do qual queria exprimir a minha opinião tem a ver com as políticas habitacionais, nas quais se focalizam a

atenção dos colegas. Penso que a maioria dos cidadãos apoia as políticas habitacionais, definidas pelo Sr. Secretário, de primazia da habitação social, que é complementada pela habitação económica. Queria, porém, trocar opiniões com o Sr. Secretário quanto aos seguintes pontos.

Primeiro, queria perguntar ao Sr. Secretário se já definiu o estatuto dos beneficiários da habitação social e da habitação económica. Tenho esta dúvida porque ontem o Sr. Secretário disse que ia fazer ajustamentos do limite máximo do rendimento de habitação económica. Portanto queria perguntar ao Sr. Secretário se ainda está a fazer estudos sobre as condições exigidas para a requisição dos dois tipos da habitação pública.

Se a resposta atribuída for afirmativa, queria perguntar ao Sr. Secretário se realizou ou pensa realizar pesquisas, de modo a examinar as necessidades existentes dos referidos dois tipos de habitação pública.

Se o Sr. Secretário elevar o limite máximo do rendimento para a requisição da habitação pública, mais residentes podem satisfazer os requisitos de requisição. Assim, perante o aumento do número de requerentes, o Sr. Secretário pensa construir mais fracções de habitação pública, para além das dezanove mil fracções definidas? Se a sua resposta for negativa, o Sr. Secretário está a fornecer uma falsa esperança à população, a qual aguardará, em vão, a distribuição da habitação pública.

Espero que o Sr. Secretário possa responder a estas três perguntas. Chamo a atenção para a necessidade de reserva dos terrenos obtidos através dos aterros, para a construção de habitação pública. Apelo para a elaboração do respectivo planeamento. Senão, no futuro, a Administração Pública vai repetir o mesmo pretexto, dizendo que não se pode construir mais habitação pública, uma vez que não há terrenos. Espero que ao fazer o planeamento das novas zonas urbanas, o Governo possa elaborar, simultaneamente, políticas habitacionais bem ponderadas, de modo que os residentes da RAEM possam ficar descansados. Acho muito bem que o Governo não intervenha no mercado imobiliário privado, por causa de se tratar de uma economia de mercado. Queria pedir, no entanto, ao Sr. Secretário para fornecer informações mais pormenorizadas sobre a habitação pública.

Em último lugar, queria prestar atenção ao incidente ocorrido em 3 de Dezembro deste ano, no programa transmitido pela TDM, de transmissão ao vivo da discussão das LAG na área dos Assuntos Sociais e Cultura, em que a transmissão em chinês (trata-se de um programa transmitido no canal chinês) saltou de repente para o português. Muitos cidadãos queixaram-se sobre esta falha, querendo saber se se trata de um problema técnico ou problema político. Acho que esta falha pode afectar a imagem do Governo, assim como violou o direito à informação dos cidadãos. Queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer explicação sobre esta falha, uma vez que a Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações está a si vinculada. Não sei bem se a referida Direcção dos Serviços tem competências para a supervisão da TDM. Sendo deputada, procuro todas as vias para chamar a atenção para o referido incidente que considero bastante grave. Espero que o Sr. Secretário e o Sr. Presidente possam acompanhar este assunto. Obrigada.

Presidente: Sr. Deputado Ung Choi Kun, por favor.

Ung Choi Kun: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Nestes dois dias, muitos colegas exprimiram as suas opiniões, havendo, no entanto, ainda muitos assuntos por abordar. A matéria agendada para a reunião de hoje é a discussão das Linhas de Acção Governativa, na área dos Transportes e Obras Públicas. Portanto, deve-se fazer comentário do conteúdo do respectivo relatório. O tempo previsto para a intervenção não é muito. Assim, primeiro vou fazer perguntas ao Sr. Secretário, abordando assuntos que acho fundamentais.

Na introdução das LAG, o Sr. Secretário definiu o objectivo geral para os diversos órgãos da Secretaria para os Transportes e Obras Públicas, chefiados pelas autoridades que estão presentes. O primeiro parágrafo da introdução está realmente muito bem escrito, tanto no significado, como no estilo. Neste parágrafo, o Sr. Secretário prometeu que, sob a orientação das LAG do terceiro mandato do Governo da RAEM, todos os serviços da área dos Transportes e Obras Públicas vão cumprir activamente as suas funções, desenvolvendo o espírito de equipa, sucedendo a tradição e fazendo sucessivamente renovações, de modo a construir um futuro brilhante, em benefício de todos os cidadãos da RAEM. A ideia celebrada neste parágrafo está certa. O grande problema é a não concretização do mesmo objectivo. Na área dos Transportes e Obras Públicas, há muitos assuntos que merecem atenção. Todavia, o que acabei de referir é fundamental para todos os departamentos. Quando o primeiro-ministro Wen Jiabao estava em Macau, apontou para a falha da não correspondência entre o que se diz em cima do palco e o que se faz na realidade, comportamento esse que, segundo o primeiro-ministro, não merece a confiança da população.

O que estou a dizer não tem a ver com nenhum assunto concreto, tem, no entanto, importância fundamental para a qualidade dos trabalhos desenvolvidos na área dos Transportes e Obras Públicas. Muitos cidadãos estão a assistir a esta reunião vendo a transmissão ao vivo. Espero que, desta vez, a TDM não passe a língua para o português. Nas queixas apresentadas pelos membros do respectivo sector e por muitos cidadãos, nota-se um reconhecimento geral do facto de que o Sr. Secretário é uma boa pessoa e é uma pessoa honesta, que trabalha activamente em benefício dos cidadãos de Macau, tal como disse um colega ontem. Logo, depois de assumir o cargo, o Sr. Secretário definiu as regras gerais e orientações internas, as quais, porém, são respeitadas apenas superficialmente pelos seus inferiores. Os cidadãos têm a ideia de que os seus subordinados, inclusivamente os funcionários do seu Gabinete, não cumprem verdadeiramente as suas ordens. Portanto, estes cidadãos acham que é preciso criar um regime de responsabilização de hierarquias diferentes. Não basta ser uma pessoa bondosa, porque o Sr. Secretário não pode realizar todos os trabalhos mesmo que faça o máximo de esforço. Reparem que estas são opiniões dos cidadãos e não as minhas opiniões.

Os cidadãos apontam igualmente para o facto de que, nos três anos em que o Sr. Secretário está no cargo, os trabalhos na área dos Transportes e Obras Públicas estão numa desordem. Não só o trânsito está confuso, mas também há grandes problemas nos concursos públicos e na apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil, registando-se a falta de critérios no primeiro caso, e a grande demora no último caso. Há pouco um colega falou comigo do facto de que ele requisitou autorização para a realização de obras de decoração para montar um estabelecimento de comidas e bebidas, tendo esperado, em vão, quatro ou cinco

meses. Este colega não pôde apresentar esta reclamação pessoalmente, porque, no momento do registo, ele precisou de ausentar-se, por acaso. O Sr. Secretário elogiou dois directores que tomaram a refeição nos estaleiros de cócoras, o que podemos verificar nas fotografias. Porém, não é suficiente o esforço de poucos funcionários para garantir a qualidade de todos os trabalhos na área em destaque. Sendo assim, a primeira pergunta que queria fazer ao Sr. Secretário é pedir-lhe para explicar quais são as medidas que vai adoptar para cumprir o objectivo geral definido no preâmbulo das LAG na sua área.

Temos pena do Sr. Secretário que assumiu o cargo numa situação crítica em que ocorreu o incidente de Ao Man Long, o qual implica uma série de procedimentos judiciais que se iniciaram desde 2006. Como consequência disso, muitos trabalhos não se podiam desenvolver, ficando muitos assuntos num estado de estagnação, o que seria compreensível, se existissem os respectivos problemas num espaço de tempo delimitado. No entanto, passaram-se cinco anos, e não se verificou o melhoramento da situação. São tão grandes as insatisfações dos membros dos respectivos sectores, dos investidores e dos cidadãos em geral, que é urgente arranjar soluções para os problemas existentes. Pertencço ao sector de imobiliário e verifiquei que há casos em que a apreciação e autorização dos projectos de obras de construção civil demoraram cinco anos e ainda não foram concluídas. O facto é que há realmente muitas queixas dos trabalhos na área dos Transportes e Obras Públicas. Os cidadãos costumam dizer que o Sr. Secretário é responsável pela situação actual da respectiva área, e que não sabem se devem agradecer-lhe ou se devem apresentar reclamações contra si.

Muitos colegas têm dúvidas da possibilidade de o Sr. Secretário cumprir a sua promessa de construir dezanove mil fracções de habitação pública antes dos finais de 2012, ou seja, no espaço de tempo de 754 dias. Segundo as opiniões dos Deputados que têm grande experiência de construção civil, tais como o Sr. Deputado Lau Veng Seng e o Sr. Deputado Mak Soi Kun (o Sr. Deputado Fong Chi Keong tem opinião diferente), é possível a realização do respectivo trabalho dentro do prazo definido, desde que o Sr. Secretário faça das tripas coração. Os referidos Deputados disseram que em cada sete dias se pode pôr uma camada de cimento. Fazendo o cálculo desta maneira, constrói-se um edifício em dezoito meses. Claro que, para a concretização do objecto referido, é preciso ainda prestar apoios necessários, preparando recursos humanos suficientes. Queria, portanto, chamar a atenção ao Sr. Secretário para a necessidade de abrir o concurso público o mais rapidamente possível. Caso haja demora, não só o Sr. Secretário precisa de assumir a responsabilidade, assim como o Governo da RAEM também fica envergonhado perante a população.

Queria aproveitar esta ocasião para elogiar os funcionários de linha da frente, do Grupo de Acções Conjuntas, os quais eliminaram uma pensão ilegal no Edifício Hung On Torre, no mesmo dia em que a sua existência foi revelada na rádio. Também gostaria de manifestar a minha alegria com a publicação, em 13 de Agosto, da Lei de Combate às Pensões Ilegais, que demorou vários anos para a preparação. No entanto, nos jornais de ontem há uma notícia sobre uma rapariga proveniente de Fujian, a qual se atirou de um apartamento suspeito de ser uma pensão ilegal, localizado num edifício alto. Acho que para o controlo de pensões ilegais, é importante a administração dos prédios privados, assim como a existência dos respectivos diplomas legais.

As lacunas existentes na legislação e a fraca consciência relativa

aos deveres e direitos dos habitantes, conduzem ao surgimento de bastantes problemas na administração dos edifícios privados, tais como os problemas da existência de duas associações de condomínios num prédio, e de duas companhias de administração predial para a gestão do mesmo edifício, mencionados ontem por alguns colegas. É necessário reforçar o poder público do Instituto de Habitação, transformando-o de um órgão consultivo num órgão supervisor que proteja os interesses públicos. Nas LAG, o Sr. Secretário mencionou o plano de modificação dos respectivos diplomas legais, assim como a criação do Centro de Arbitragem de Administração Predial, que entrará em funcionamento nos finais do ano corrente ou no início do próximo ano, de modo a tratar dos conflitos referentes à administração predial. O Sr. Secretário ainda falou da cooperação entre o Instituto de Habitação e o Gabinete para a Reforma Jurídica, no sentido de modificar o regime de propriedade horizontal. Queria chamar a atenção ao Sr. Secretário para a necessidade de reestruturação do Instituto de Habitação, cuja constituição actual (por exemplo, para o tratamento de assuntos jurídicos, há só um chefe de divisão com dois funcionários assalariados) é insuficiente para o cumprimento das funções que serão alargadas. Queria perguntar igualmente qual é o calendário para a promulgação do novo regime de propriedade horizontal, que faz parte do Código Civil.

Nas Linhas de Acção Governativa de 2011, o Sr. Secretário elaborou uma série de políticas de curto, médio e longo prazo, as quais de certeza apoiamos, desde que tenham como objectivo a concretização do princípio de Primazia do Povo, e o melhoramento da qualidade de vida da população. Na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2010 a 2020), mencionam-se políticas de trânsito a curto e a médio prazo, tais como o controlo do número de veículos motorizados, não fornecendo medidas concretas para atingir o mesmo objectivo. Da mesma maneira, nas LAG há referências sobre a elaboração, em 2011, de planos de curto prazo que visem a implementação das políticas de tráfego definidas, não sabemos, porém, o conteúdo concreto destes planos. Queria saber também quais são as medidas que o Governo vai tomar para controlar as viaturas de transporte de passageiros dos hotéis e dos casinos, assim como as viaturas de transporte dos grupos comerciais. A meu ver, portanto, as LAG na área dos Transportes e Obras Públicas são como os rebentos de bambu nas montanhas, que têm bom aspecto mas sem conteúdo. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer informações mais concretas sobre estas políticas e projectos.

No texto das LAG há políticas de médio prazo sobre o ordenamento do trânsito bastante bem elaboradas. Todavia, não se pode encontrar referências sobre medidas que possam ajudar os cidadãos de Macau a enfrentar os dolorosos problemas de trânsito que surgirão nos próximos anos. Tal como foi referido, amanhã vão-se iniciar as obras de drenagem na Avenida Horta e Costa, perto do Mercado Vermelho, obras essas que demorarão quinhentos dias. Neste período de tempo, os residentes, inclusivamente as crianças que precisam de ir todos os dias para a escola, e as pequenas e médias empresas, terão muitas dificuldades nas deslocações, assim como na operação do negócio. No mesmo texto das LAG, não podemos verificar quais são as vantagens futuras que as referidas obras trarão às pequenas e médias empresas, e que melhoramentos trarão ao ambiente de negócio. Sendo assim, espero que os conteúdos das LAG possam ser mais concretos.

Antes de terminar a minha intervenção, gostaria ainda de dar atenção à necessidade de apoiar os trabalhos de administração de prédios privados, resolvendo os problemas da existência de duas

associações de condomínios num prédio, de duas companhias de administração predial para a gestão do mesmo edifício, ou de pensões ilegais, o que também tem a ver com a administração de prédios privados. Os referidos trabalhos têm grande importância para a protecção do interesse público, nomeadamente para a garantia da segurança física dos habitantes.

Segundo o que se refere na página n.º 310, quanto à elevação da qualidade da administração de condomínios, o Governo irá investir mais recursos no âmbito do apoio à população na administração e conservação dos edifícios, fornecendo, no próximo ano, serviços de financiamento *one-stop*, para além de ter criado o Centro de Interserviços para Tratamento de Infiltrações de Água nos Edifícios. Queria chamar a atenção para a necessidade de conservação de elevadores, que é o problema mais complicado e que implica mais despesas, dentre os problemas referentes à preservação de edifícios. Segundo o regime actual, depois de emitir a certidão de conclusão da obra, a DSSOPT nunca mais vai examinar os respectivos elevadores, criando-se, assim, um certo perigo para os utentes das mesmas instalações. Se o Sr. Secretário não acreditar nas minhas palavras, pode ir verificar os elevadores no Edifício Industrial Nam Fong ou no Centro Comercial Central, que fica ao lado do Banco Comercial de Macau, na Praia Grande. Na minha opinião, este também é um aspecto a que o Sr. Secretário deve prestar atenção no desenvolvimento dos trabalhos sobre a credenciação de profissionais de vários sectores.

Obrigado, Sr. Secretário.

Presidente: Sr. Deputado Vong Hin Fai, por favor.

Vong Hin Fai: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes

Caros colegas

Hoje queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações sobre duas políticas, sendo a primeira sobre os serviços de telecomunicações. Nos finais do ano passado, o Governo da RAEM celebrou com a Companhia de Telecomunicações de Macau (CTM), o Contrato Concessionário Revisto para prestação de serviços públicos de telecomunicações, constando do documento a liberalização, mais cedo do que previsto, de serviços de aluguer de linhas locais e internacionais, e serviços de transferência intermediária. Segundo anunciou a Administração Pública, as redes de telecomunicações fixas continuam a ser um exclusivo da Companhia de Telecomunicações de Macau até ao dia 31 de Dezembro de 2011. Isto quer dizer que só em 2012 é que se vai concretizar a liberalização plena dos serviços públicos de telecomunicações. Parece-nos que o Governo tende a permitir à actual companhia detentora do exclusivo das redes de telecomunicações fixas que continue a ficar com o monopólio do mercado, assumindo o papel de supervisor. Queríamos perguntar se o Governo terá o poder de domínio na decisão dos preços dos serviços de telecomunicações, assim como se há espaço para a descida dos mesmos preços.

Sendo Macau um centro mundial de turismo e lazer, que tem íntima ligação com os diversos países e cidades no mundo, é indispensável um sector de comunicações moderno e suficientemente desenvolvido. Perante a tendência mundial de fusão dos três tipos de redes, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são

os projectos que o Governo da RAEM tem relativamente à integração dos três tipos de redes, quais são as medidas concretas e o calendário para a implementação da respectiva política, se há mecanismos que visem a supervisão dos preços e qualidade dos serviços públicos de telecomunicações, e quais são os modelos de participação do público.

O problema sobre os fornecedores das antenas comuns é outra questão que tem perturbado a população de Macau. Com efeito, o contrato de exclusividade atribuído à Macau Cable TV foi assinado numa situação excepcional, que envolve factores legítimos mas desarrazoados. Legado pela história, o problema das antenas comuns é um conflito que implica lutas e defesas de interesses comerciais. A complexidade do problema em termos jurídicos e técnicos impossibilita a sua solução rápida. A ocorrência dos dois incidentes sobre os serviços das antenas comuns afectou gravemente a vida normal dos cidadãos, tendo reflectido que a Administração Pública tem falta de meios para a solução do problema, assim como revelado a existência de lacunas na legislação da RAEM. Embora percebamos a existência de dificuldades na solução do respectivo problema, gostaríamos de saber qual é a atitude que o Governo vai assumir para enfrentar o referido assunto, e se o Governo pensa resgatar o contrato assinado, terminando mais cedo o respectivo contrato de exclusividade. Tendo o Chefe do Executivo mencionado a criação de um grupo específico para o acompanhamento deste assunto, queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer mais informações e dados sobre o problema das antenas comuns, mencionando as medidas que o Governo vai tomar para garantir a possibilidade de os cidadãos continuarem a ver televisão e a ter acesso a informações diversificadas por preços baixos e razoáveis.

Em segundo lugar, queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações sobre a política de combate à ocupação ilegal de terrenos. Nas páginas n.º 272 e n.º 303 das LAG, na área dos Transportes e Obras Públicas, há referências sobre os respectivos trabalhos realizados no ano de 2010 e os que se pretende desencadear no ano de 2011, respectivamente. Na reflexão sobre os trabalhos realizados, destinados à recuperação dos terrenos públicos ilegalmente ocupados, o Sr. Secretário apontou para a realização, desde o início do ano passado, de actividades conjuntas de reversão dos terrenos, tendo sido conseguida a reversão para a Administração de um total de dezasseis terrenos com uma área aproximada de setenta e cinco mil metros quadrados. Na previsão dos mesmos trabalhos a desenvolver no próximo ano, o Sr. Secretário afirmou que se ia continuar a combater os actos de ocupação ilegal dos terrenos, de forma a estes serem desocupados e aproveitados conforme o planeamento urbanístico, isto é, para arborização, e construção de instalações públicas e vias públicas.

Segundo o calendário da elaboração de diplomas legais, definido nas LAG, na área dos Transportes e Obras Públicas, o Regime Jurídico da Construção Urbana e as Normas de Natureza Administrativa do Regime Jurídico da Construção Urbana vão entrar no processo legislativo no quarto trimestre do ano de 2011, de modo a dar apoio jurídico aos trabalhos de combate a actos de ocupação ilegal dos terrenos. Tal como referiu o Sr. Secretário, no passado foram registadas resistências às acções de desocupação dos terrenos ilegalmente ocupados. De acordo com as actuais normas jurídicas, as sanções são atribuídas aos ocupantes considerados com infracção administrativa. No que diz respeito ao aspecto penal, exige-se aos ocupantes ilegais dos terrenos o assumir de responsabilidades criminais, na ocorrência de desobediência das ordens das autoridades.

Queria perguntar ao Sr. Secretário se se prevêem, no Regime Jurídico da Construção Urbana e nas Normas de Natureza Administrativa do Regime Jurídico da Construção Urbana, os quais, como acabei de referir, vão entrar no processo legislativo nos finais do próximo ano, penalizações agravadas para serem atribuídas aos actos de ocupação ilegal dos terrenos, ou criminalização dos mesmos actos, tal como está estipulado na legislação da RAEHK, e se o Governo da RAEM procedeu aos estudos comparativos da legislação de diferentes locais, tais como Taiwan, Hong Kong, Singapura e Interior da China. É de saber que no n.º 4 do artigo n.º 6 “Ocupação ilegal de terrenos não concedidos”, do Capítulo XXVIII, intitulado “Disposições Específicas Relativas às Terras” da legislação da RAEHK, está estipulado o seguinte: “No caso de impossibilidade de apresentação da justificação fundamentada, assim como de não devolução dos terrenos ilegalmente ocupados mediante o aviso emitido pelas autoridades segundo a Lei, são considerados como actos criminosos todos os actos de ocupação de terrenos não concedidos, sem autorização de concessão, nem escritura de afectação de terreno, nem memorando de afectação de terreno, aos quais é atribuída a sanção de multa de dez mil dólares de Hong Kong e de seis meses de prisão”.

Segundo o artigo n.º 6 acima referido, publicado em 1979 e modificado em 1998, aos actos criminosos condenados de edificação, nos terrenos ilegalmente ocupados, de construções civis com fins lucrativos, é atribuída a sanção de multa de cinquenta mil dólares de Hong Kong e de um ano de prisão.

Queria, portanto, pedir a confirmação do Sr. Secretário sobre a realização dos respectivos estudos e investigações nos trabalhos de modificação do Regime Jurídico da Construção Urbana, assim como dos outros diplomas legais tais como a Lei de Terras, de modo que a Administração disponha de instrumentos jurídicos eficazes, razoáveis e poderosos para o cumprimento da função de recuperação dos terrenos ilegalmente ocupados.

Por outro lado, queria pedir ao Sr. Secretário que nos forneça informações sobre os projectos concretos de reversão dos terrenos, mencionando quantos terrenos é que o Governo tenciona recuperar no próximo ano, qual é a dimensão destes terrenos, e quais são os métodos adoptados para a concretização dos respectivos trabalhos.

Sr. Presidente, estas são as perguntas que queria apresentar. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Tsui Wai Kwan, por favor.

Tsui Wai Kwan: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário

Caros colegas

Ontem o Sr. Secretário mencionou as dificuldades com que o Governo se deparou nas acções de recuperação dos terrenos ilegalmente ocupados, narrou essa que foi transmitida nos jornais de hoje, os quais afirmaram o esforço prestado pelos funcionários da área dos Transportes e Obras Públicas. Ainda que hoje o Sr. Secretário não tenha trazido a respectiva fotografia para nos mostrar, temos conhecimento, através da televisão, da mencionada situação, que nos evoca a cena de negociação entre diferentes organizações das sociedades secretas, e percebemos as dificuldades que o Sr. Secretário tem.

No que diz respeito à construção das dezanove mil fracções de habitação pública, os colegas trouxeram objectos para a reunião para lembrar o Sr. Secretário da urgência dos respectivos trabalhos. Compreendo a situação difícil enfrentada pelo Sr. Secretário, porque, por um lado, não há terrenos disponíveis para a realização das obras de construção civil, por outro lado, é pressionado pela sociedade para o cumprimento da respectiva promessa. Acho que os Deputados podem ajudar nas acções de recuperação dos terrenos ilegalmente ocupados. Por exemplo, o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong é atencioso sobretudo para com o Sr. Director Shuen Ka Hung, tendo-se recomendado para participar nas acções de detecção e detenção de trabalhadores ilegais, de modo a coordenar as forças do exterior a partir do interior. Talvez o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong também possa ajudar a recuperar os terrenos ilegalmente ocupados, de modo que se possa avançar rapidamente com o projecto de construção das dezanove mil fracções de habitação pública.

Sendo o vestuário, a alimentação, a habitação e as deslocações as necessidades básicas do povo, as políticas habitacionais representam um dos focos em que se concentram as discussões da população. Apoio a política definida pelo Sr. Secretário da primazia de habitação social, a qual é complementada pela habitação económica, procurando-se, desta forma, concretizar o objectivo de “Todos os cidadãos terem a residência onde moram e trabalharem felizes”, mencionado na página n.º 274 das Linhas de Acção Governativa, na área dos Transportes e Obras Públicas.

Chamo a atenção para a necessidade de distinção de dois conceitos completamente diferentes: o de aquisição de imóveis e o de obtenção do lugar de habitação. Perante o grande aumento do preço dos imóveis, o Governo deve construir ou reconstruir mais edifícios de habitação social, cumprindo, desta forma, a responsabilidade de resolver os problemas habitacionais aos cidadãos, que passarão a ter, todos, um lugar de habitação.

Para satisfazer as necessidades dos grupos sociais intermédios, é necessário construir habitação económica, distribuindo-a aos agregados familiares que satisfaçam os requisitos, nomeadamente o de limite máximo do rendimento, o qual tem razão de existir. Caso contrário, todos os cidadãos, mesmo aqueles com boas condições económicas, passam a requerer essa habitação, impedindo a atribuição de apoios aos cidadãos com verdadeiras necessidades, como modo de defesa da justiça social. Nessa altura, seria insuficiente a habitação económica ainda que se construíssem dezanove mil, quarenta mil ou quatrocentas mil fracções desta habitação.

Se fosse permitida a requisição de habitação económica aos cidadãos abastados economicamente ou com rendimentos bastante elevados, seria grande o número dos requerentes figurados na lista de espera, o que faria com que os agregados familiares necessitados, assim como os jovens que queiram casar-se, esperassem em vão pela distribuição das fracções de habitação económica. Portanto, só com o estabelecimento do limite máximo do rendimento aos requerentes da habitação económica, é que se pode fazer cumprir o objectivo da construção desta habitação, assim como ser justo para com os cidadãos verdadeiramente necessitados.

Em resumo, a Administração Pública deve definir políticas claras na distribuição da habitação económica, de modo a fazer utilização correcta da habitação pública, ajudando os cidadãos com verdadeiras necessidades.

Na sociedade de Macau têm sido registadas grandes solicitações da intervenção do Governo no mercado imobiliário privado. Chamo a atenção para a necessidade de cuidado na tomada de medidas para o ajustamento dos respectivos preços. Com vista a combater a actividades de especulação de imóveis, o Governo da RAEHK adoptou uma série de estratégias fortes, tendo obtido alguns efeitos num prazo curto. No entanto, a sociedade de Hong Kong está preocupada com a influência negativa exercida pelas respectivas estratégias sobre os cidadãos que queiram comprar imóveis para o seu próprio uso habitacional. Tomando como referência esta reacção da sociedade de Hong Kong, na tomada de medidas para a estabilização do mercado imobiliário, o Governo da RAEM tem que ponderar os interesses das várias partes, distinguindo bem os especuladores e os utilizadores de imóveis. Por outro lado, a Administração deve apoiar o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário, uma vez que a falência deste mercado representa um desastre para a economia local, assim como o prejuízo dos interesses financeiros de centenas de milhares de residentes locais. Não podemos esquecer a experiência de Hong Kong de património líquido negativo. Os preços dos imóveis são um dos segmentos fundamentais da economia local, cuja estabilização implica o bem-estar de toda a população. Sendo assim, sugiro a precaução ao Governo na adopção das respectivas estratégias.

Em seguida queria expressar algumas opiniões sobre os parques de estacionamento. Segundo os dados estatísticos publicados pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, até Outubro do ano corrente, no Território existiam 105 288 motas, isto é, cada cinco residentes possui uma mota. Com vista a satisfazer as necessidades de estacionamento das numerosas motas, o Governo criou muitos parques de estacionamento, nas margens das estradas e nos silos, sendo as últimas instalações públicas muito pouco utilizadas pelos condutores do referido meio de transporte, talvez por causa da existência de demasiados parques de estacionamento nas ruas. Queria pedir ao Governo para verificar a razão que levou a este fenómeno, prestando atenção à afirmação feita ontem pelo Sr. Director Wang sobre a necessidade de sacrificar os lugares de estacionamento nas margens das estradas, para a manutenção da fluidez do trânsito rodoviário. A propósito disso, acho muito bem a devolução ao povo dos lugares de estacionamento nas estradas, reservados nomeadamente para estacionar o veículo dos directores dos órgãos públicos, sugerida ontem por alguns colegas. Como os directores dos serviços públicos têm todos condutores próprios, os veículos destinados ao seu transporte podem ficar estacionados nos silos, uma vez que, antes de saírem, os Srs. Directores podem sempre pedir aos seus condutores para tirarem o veículo do silo com antecedência.

Ainda me sobrou um pouco de tempo, que queria aproveitar para abordar a questão da economia dos recursos de água. Ultimamente, o Governo tem prestado grande esforço para a criação de um modelo de economia da água, que representa um projecto bastante inovador no âmbito das várias províncias vizinhas. Considero com grande significado esta tentativa de poupança colectiva dos recursos de água, especialmente num ambiente com grandes mutações das condições meteorológicas, nomeadamente com a subida da salinidade da água potável, assim como do grande aumento de necessidade de água, decorrente da evolução a grande velocidade da economia da Região do Delta do Rio das Pérolas. Nos últimos anos, o Sr. Secretário tem procurado comunicar com as respectivas repartições governamentais do Interior da China, e visitado várias obras de conservação de água, de modo a acompanhar os assuntos referentes ao abastecimento de

água a Macau pelo Interior da China, garantindo a satisfação das necessidades de água, sentidas pelo Território. No entanto, por causa do desequilíbrio verificado entre a oferta e a procura, a cidade de Cantão, que costumava utilizar apenas a água do Rio de Dongjiang, passou a usufruir também da água do Rio de Xijiang, que é a principal fonte de abastecimento de água a Macau. Perante o agravamento progressivo da carência dos recursos de água potável na China Continental, que ameaça o fornecimento de água a Macau, é fundamental adoptar medidas que visem a economia e o alargamento das fontes de abastecimento de água, fundando, assim, uma base sustentável para o desenvolvimento de longo prazo do Território de Macau.

Com o intuito de fazer frente ao desequilíbrio entre a oferta e a procura da água potável, o Governo da RAEM criou, em 2008, o Grupo de Trabalho para a Construção de uma Sociedade Economizadora de Água. Nos meados do ano corrente, foi publicado o Programa de Poupança de Água de Macau, tendo sido definido o rumo de desenvolvimento da gestão do recurso de água nos próximos quinze anos, adoptando um conjunto de medidas que visam a poupança e o alargamento dos recursos de água, e traçados os objectivos da poupança da mesma matéria-prima. Queria perguntar ao Sr. Secretário se foram elaborados projectos concretos para o alcance dos objectivos definidos, para além do aprofundamento das acções de educação e divulgação. Acho importante a adopção de medidas eficazes para o alargamento das fontes de fornecimento de água, aumentando a capacidade de auto-abastecimento de água do território, e diminuindo a dependência demasiada das fontes exteriores, que são sempre incertas. Segundo revelou a Administração Pública, nos últimos anos tem-se registado um agravamento da qualidade das águas marítimas de Macau, com o aumento de areia na água. Por outro lado, a dessalinização das águas marítimas implica grandes despesas, a qual, portanto, não deve ser considerada, para já, como modelo ideal que o Território adopta para a solução dos problemas referentes à carência de água potável. Não sei se o Governo pensa aceitar as sugestões apresentadas pela sociedade de Macau nos últimos anos, sobre o desenvolvimento de projectos que visem o aproveitamento da água reciclada, da água da chuva e dos lagos, nomeadamente para os autoclismos, para a lavagem das vias públicas e para a arborização. Espero que o Governo possa fazer estudos cuidadosos e tomar as respectivas decisões o mais rapidamente possível, de modo a evitar o desperdício dos recursos de água, assim como a melhor aproveitar os respectivos recursos existentes.

Na página n.º 169 das LAG, o Sr. Secretário apela para os residentes de Macau serem económicos na utilização de água. Queria perguntar ao Sr. Secretário se no próximo ano vai haver medidas de restrição ao fornecimento de água, sobretudo na altura da maré salgada. Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário, tendo os últimos quatro Deputados exprimido as respectivas opiniões, gostava de pedir a sua excelência para apresentar as respectivas respostas.

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

Sr. Presidente, como as perguntas apresentadas pelos Srs. Deputados implicam assuntos situados nas áreas específicas, queria pedir ao Sr. Director Tou Veng Keong para responder às perguntas referentes à Regulação de Telecomunicações, e à Sra. Directora Wong Soi Man para fornecer informações sobre a gestão dos

recursos de água e sobre as marés salgadas. Depois vou fornecer explicações sobre outros aspectos.

Presidente: Sr. Director Tou Veng Keong, por favor.

Director dos Serviços de Regulação de Telecomunicações, Tou Veng Keong: Obrigado, Sr. Secretário.

Sr. Presidente

Srs. Deputados

Caros colegas

Em seguida vou fornecer respostas às perguntas apresentadas pelo Sr. Deputado Vong Hin Fai. É de saber que, em 1999, se procedeu à revisão do contrato concessionário que o Governo de Macau assinou com a Companhia de Telecomunicações de Macau (CTM), tendo definido a liberalização, mais cedo do que estava prevista, da parte dos serviços públicos de telecomunicações, sendo a liberalização total dada em 2012, mediante a finalização, no fim de 2011, do prazo do respectivo contrato concessionário. No mesmo contrato está definido ainda que a CTM, actual utilizador dos respectivos bens públicos, ficará com a obrigação de administrar estes bens depois da liberalização do mercado de telecomunicações, devendo outras companhias operadoras dos respectivos serviços públicos pagar uma quantia definida em conjunto pelo Governo de Macau e pela CTM, como despesa para a aquisição do direito da utilização destas instalações específicas. Sublinho que este modelo também é adoptado noutros países e regiões do mundo. Neste momento, estão a realizar-se os respectivos trabalhos que visarão sobretudo a partilha dos canais.

É verdade que no mundo internacional se regista a tendência da integração dos três tipos de rede, os quais são a rede de telefone, de internet e de teledifusão. Aliás, a integração é o modelo de desenvolvimento que está na moda. Com a liberalização, em 2012, do mercado de telecomunicações de Macau, pode-se prever uma cena futura de pluralização de operadores e de redes, na qual vamos permitir serviços integrados, mediante a satisfação de determinadas condições, de modo a fornecer aos cidadãos a maior conveniência e um preço mais barato dos serviços. Estes serviços integrados constituirão no aproveitamento, por exemplo, das redes de telecomunicações fixas, cuja utilização foi praticamente substituída pelo uso de telemóveis.

Em relação aos conflitos que demoraram muitos anos, entre a TV Cabo Macau, S.A., e os fornecedores de antena comum, o Governo da RAEM tem que respeitar o conteúdo das cláusulas do contrato assinado na RAEM, do qual a própria Administração Pública é signatária, independentemente das circunstâncias da sua assinatura, por um lado, e, por outro, o Governo deve considerar a existência de uma sobreposição na atribuição do direito de exploração da actividade em regime de exclusivo. Para a solução deste problema o Governo propõe sempre o modelo de negociação conjunta entre as três partes, de modo a proteger os interesses dos cidadãos de Macau, os quais têm acesso aos programas televisivos sobretudo através de antena comum. Portanto, a tomada de quaisquer medidas de força pode afectar o bem-estar da população da RAEM. Sendo assim, a Administração elaborou algumas propostas de conciliação e sugere a resolução dos conflitos através da negociação.

Contudo, notámos que a bondade do Governo tem sido

aproveitada por alguns fornecedores de antena comum, os quais têm pretendido satisfazer os seus objectivos sacrificando os interesses dos cidadãos, isto é, ameaçando interromper os respectivos serviços. Estamos a prestar muita atenção a este tipo de atitude de algumas companhias. No âmbito do grupo específico, criado por Despacho do Chefe do Executivo, estão-se a elaborar diferentes medidas e projectos, de modo a solucionar o referido problema na sua raiz, garantindo o direito dos residentes de ver televisão de uma forma mais económica, assim como possibilitando o desenvolvimento saudável do sector de telecomunicações. Este é o princípio que vamos respeitar no tratamento do respectivo assunto.

Queria também aproveitar esta ocasião para responder à pergunta da Sra. Deputada Chan Mei Yi sobre a passagem indevida da língua chinesa para a língua portuguesa, durante a transmissão ao vivo da discussão das Linhas de Acção Governativa. Como tenho tido a cabeça cheia de assuntos referentes à TV Cabo Macau, S.A. e aos fornecedores das antenas comuns, à primeira vista, parece-me que o incidente da TDM não tem a ver com a minha área. No entanto, ainda que o funcionamento da TDM seja regulado pela Lei da Radiodifusão, a Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações tem a competência de supervisão técnica das instalações de emissão. Sendo assim, vou entrar em comunicação com a TDM, de modo a perceber se foi por causa de uma questão técnica que ocorreu a referida falha. Vou acompanhar e verificar este aspecto.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sra. Directora Wong Soi Man, por favor.

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

Srs. Deputados

Em seguida vou fornecer informações sobre os recursos da água, aos quais o Governo da RAEM tem prestado grande atenção, tendo cooperado, nos últimos anos, com o Grupo de Trabalho Técnico para a Segurança do Abastecimento de Água no âmbito da Reunião Conjunta de Cooperação entre os Governos de Guangdong e Macau, assim como com as repartições hidráulicas e de fornecimento de água do Interior da China, elaborando projectos de curto, médio e longo prazo, de modo a resolver os problemas referentes às marés salgadas no Inverno e na Primavera, assim como a dar conta dos possíveis problemas que surgirão no futuro, na gestão do recurso da água. A carência do recurso de água é um problema sentido no âmbito de toda a Terra. Por outro lado, tal como referiu o Sr. Deputado Tsui Wai Kwan, a evolução a grande velocidade da economia, especialmente na Região do Delta do Rio das Pérolas, levou ao grande aumento de necessidade de água, causando um desequilíbrio entre a oferta e a procura, o que é um problema que temos que enfrentar.

Naturalmente, há grande necessidade de garantir a segurança no fornecimento de água potável para um território como Macau, que se localiza no curso mais inferior do Rio Xijiang. Graças aos apoios proporcionados pelo Governo Central, foi elaborado, há dois anos, o respectivo planeamento geral, que inclui uma série de medidas de curto, médio e longo prazo, consistindo as medidas de curto prazo no regulamento geral do fornecimento de água a toda a bacia do Rio das Pérolas, aproveitando os depósitos de água no curso superior dos rios, de modo que nos últimos anos Zhongshan, Zhuhai e Macau têm

usufruído, nas estações secas, de quantidade suficiente de água potável de boa qualidade, mesmo que se situem no curso inferior dos Rios.

Quanto às medidas de médio prazo, queria mencionar a construção do Reservatório de tamanho médio denominado “Zhuyin”, localizado no curso superior da Estação de bombeamento Pinggang, que também se situa no curso superior do Rio das Pérolas, à distância de sete ou oito quilómetros de Zhuyin. Em tempo anterior, o Sr. Secretário e eu fomos visitar o Reservatório Zhuyin, que entrará em funcionamento nos meados do próximo ano, podendo garantir o abastecimento de água a Macau em 2020, fornecendo principalmente água doce para diminuir, nas estações secas, a salinidade da água enviada a Macau de outras fontes.

A Obra hidráulica central “Datongxia”, por sua vez, pode satisfazer as necessidades de água potável de Macau a longo prazo. Penso que os Senhores já ouviram falar desta obra situada no curso superior do Rio das Pérolas. Neste momento, as Províncias de Guangdong e de Guangxi, assim como o Governo da RAEM, estão a pedir ao Conselho de Estado do Governo Central para autorizar a respectiva obra, de modo a poder iniciar-se, o mais cedo possível, esta obra... para que possa garantir a segurança do abastecimento de água às regiões situadas no curso inferior do Rio das Pérolas, assim como ao Delta do Rio das Pérolas, para além das vantagens no que diz respeito à protecção ambiental da bacia do Rio das Pérolas, ao transporte fluvial e à geração de electricidade.

Depois de referir as medidas de curto, médio e longo prazo que visam a garantia da segurança do abastecimento de água a Macau, assim como os respectivos trabalhos em que o Governo da RAEM tem participado, gostaria de mencionar a criação, em 2008, do Grupo de Trabalho para a Construção de uma Sociedade Economizadora de Água. O objectivo principal da criação deste grupo é mostrar à população e ao Governo do Interior da China, que, sendo a RAEM uma cidade que recebe sempre abastecimento de água da China Continental, prestamos também esforços na poupança de água, que é um recurso natural precioso. Nos meados de Junho, foi publicado, depois da auscultação pública, o Programa de Poupança de Água de Macau durante os Futuros Quinze Anos, elaborado pelo referido Grupo depois de um conjunto de estudos e análises. No mesmo Programa estão previstos oito tipos de medidas destinadas à poupança de água, podendo os interessados descarregar o respectivo texto na página electrónica da nossa capitania.

No momento actual, estamos a desencadear plenamente acções de sensibilização, divulgando junto das escolas e das zonas comunitárias mensagens sobre a importância da poupança de água. Para além disso, promovemos ainda a utilização, nos asilos, nos lares, nas escolas e nas instalações públicas de piscinas, de utensílios com desenho próprio tais como torneiras e bocas de chuveiro, permitindo alguns produtos a poupança de 50% de água. Vamos ainda definir critérios para a produção dos respectivos utensílios. Cientes da necessidade de persistência nos trabalhos de sensibilização, vamos continuar a educar a população, convidando-a a actuar correctamente, no sentido de poupar os recursos de água que são limitados para a Terra.

O plano muito importante que se pretende iniciar no próximo ano é o plano específico de estudo sobre a água reciclada. Na concepção inicial, pretendemos purificar as águas residuais já tratadas pelas Estações de Tratamento de Águas Residuais, até satisfazer os critérios para a água reciclada. Se estas águas puderem ser utilizadas

para os autoclismos e para a arborização, aliviam-se, em grande medida, as pressões sentidas nas necessidades de importar água do exterior.

Com o objectivo de estimular os habitantes a poupar água, criámos ainda um mecanismo para o cálculo das despesas de água, entrando o novo regime em funcionamento a partir do dia 1 de Janeiro do próximo ano, notícia essa que está a ser divulgada através dos meios de comunicação social.

Há pouco, o Sr. Deputado Tsui Wai Kwan perguntou sobre a possibilidade de restrição da utilização de água potável na ocorrência de uma maré salgada, no próximo ano. Quanto às fontes de água doce, analisando as informações fornecidas pelas respectivas entidades do Interior da China, posso afirmar que é suficiente a quantidade de água guardada nos reservatórios no curso superior dos respectivos rios, sendo a situação melhor do que no ano passado. Se estes reservatórios conseguirem cumprir as suas funções de dessalinização, tal como cumpriram nos anos passados, podemos usufruir de água potável de boa qualidade mesmo nas estações secas. Apesar disso, há também notícias menos positivas sobre as obras realizadas nos canais em Lianwei e em Tanzhou, em Zhongshan. Se estas obras não se puderem concluir dentro do prazo previsto, perder-se-á grande quantidade de água doce que poderia ser guardada. Por outro lado, tal como referi, o Reservatório Zhuyin ainda não pode entrar em funcionamento no próximo ano. Pelo exposto, estamos optimistas, com alguma reserva, com a situação do fornecimento de água potável a Macau no próximo ano. Vamos proporcionar, sucessiva e atempadamente, as respectivas informações aos cidadãos, os quais devem estar preparados para a ocorrência de situações menos positivas.

Nesta estação seca, aproveito para apelar para a poupança de água, ainda que esteja bastante satisfeita com os esforços prestados pela população de Macau neste sentido. Os dados estatísticos revelaram a diminuição, em comparação com o período homólogo, de 1% da água gasta, o que é bastante bom num período com grande desenvolvimento económico, nomeadamente com o crescimento de dois dígitos do número de turistas. Espero que os cidadãos de Macau possam continuar a colaborar no respectivo trabalho.

Obrigada.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io: Sr. Presidente, queria fornecer explicações pormenorizadas sobre três temas, os quais são o reordenamento dos bairros antigos, a protecção ambiental e o planeamento urbanístico. Se o tempo não for suficiente, vou procurar abordar pelo menos duas destas questões. Antes disso, primeiro vou responder, de uma forma concisa, às perguntas dos Deputados.

A Sra. Deputada Chan Mei Yi mencionou a possibilidade de elevar o limite máximo do rendimento para a requisição de habitação económica, o que não é possível. Tal como expliquei atrás, a nossa política habitacional preconiza a primazia da habitação social, que é complementada pela habitação económica. Sendo assim, os recursos públicos lançados na habitação económica devem ser inferiores aos recursos investidos para a construção da habitação social. Por outro lado, mesmo que se elevasse o limite máximo do rendimento para a requisição da habitação económica, não seria certo o aparecimento de muito mais requerentes. Isto é porque os cidadãos que satisfaçam

os requisitos escolhem comparar os imóveis do mercado privado ou comparar a habitação económica. Portanto, a situação é diferente do que a da habitação social, cujos requerentes não têm capacidade económica para a aquisição de habitação privada.

Em relação à pergunta sobre a reciclagem, apresentada pela mesma deputada, queria fornecer uma resposta mais detalhada quando abordar a questão da protecção ambiental. Nas reuniões da discussão das LAG, realizadas em Março do ano corrente, fiz comentários sobre a protecção do ambiente, a redução de resíduos, a reciclagem e a reutilização dos materiais, tendo dito que por maiores que sejam os incineradores, há sempre limitação quanto ao seu tamanho. Para a resolução do problema de cinzas volantes, é fundamental reduzir o lixo produzido.

A Sra. Deputada Chan Mei Yi também pediu para referir a contribuição que os trabalhos na área dos Transportes e Obras Públicas podem dar para a concretização do objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Parece claro que a construção das facilidades turísticas e a manutenção da fluidez do trânsito são importantes para alcançar o referido objectivo. A criação dos sistemas de deslocação a pé e dos circuitos de bicicleta, mencionados pelo Sr. Director Wong, e a utilização de autocarros eléctricos nos bairros antigos são o que podemos fornecer aos turistas que gostam de gozar um modo de vida que combinam o desporto e o lazer.

O que mencionei pode ser incluído no planeamento urbanístico. Aliás, as seguintes estratégias definidas no mesmo planeamento são importantes para a transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer: estratégia n.º 1 – Alargamento e aperfeiçoamento dos espaços de arborização, estabelecimento do critério quantificado para prever a área da zona verde necessária; estratégia n.º 2 – Optimização do espaço público para as deslocações a pé nas zonas com concentração de edifícios e com grande movimento; estratégia n.º 3 – Atribuição da grande importância à paisagem costeira da cidade internacional, assim como ao seu aproveitamento; estratégia n.º 4 – Criação de perfis belos da cidade, dos montes e do mar, observáveis a partir de perspectivas diferenciadas; estratégia n.º 5 – Preservação do aspecto original da cidade histórica e vivificação de toda a região; estratégia n.º 6 – Vivificação da zona da Barra e do Porto Interior (se tiver tempo, vou fornecer mais informações sobre este assunto quando abordar o tema do reordenamento dos bairros antigos); estratégia n.º 7 – Desenvolvimento e aproveitamento das novas zonas urbanas e sua complementaridade com os bairros antigos.

Em resposta à respectiva pergunta da Sra. Deputada Chan Mei Yi, afirmo que a sessão de auscultação pública dos actos de concessão de terrenos é apenas realizada em determinado tipo de concessão de terrenos. Esta é a razão que levou à não realização de nenhuma sessão destas no ano corrente, facto esse que não impede o aperfeiçoamento do respectivo regime. Foi introduzido, assim, o mecanismo da recepção, dentro do prazo definido, das opiniões dos cidadãos que tenham assistido às sessões de auscultação pública.

As informações que a mesma deputada pediu sobre as obras dos aterros não podem ser fornecidas neste momento. Vou pedir aos colegas para registarem o seu pedido, assim como para lhe mandarem, mais tarde, os respectivos dados através da Assembleia Legislativa.

No respeitante às acções de recuperação dos terrenos ilegalmente

ocupados, realço que os colegas da DSSOPT e do GDI cooperam muito bem com o IACM, com o CPSP e com a PJ. As dificuldades que mencionei têm a ver sobretudo com a retirada inesperada dos operários, pertencentes às companhias privadas, e responsáveis pelas manobras das máquinas, assim como com o aparecimento súbito de um grupo de advogados, os quais desenvolveram discussões connosco no que diz respeito às questões jurídicas. Queria aproveitar esta oportunidade para esclarecer que não há problemas nenhuns na cooperação entre os órgãos governamentais pertencentes às áreas diferentes, tanto na recuperação dos terrenos ilegalmente ocupados, como noutros assuntos aqui não explicitados.

A Sra. Deputada Chan Mei Yi pediu também confirmação sobre o papel orientador desempenhado pela Secretaria para os Transportes e Obras Públicas na elaboração do planeamento urbanístico. Penso que o mais importante é a cooperação entre órgãos governamentais diferentes, de modo a proporcionar serviços de qualidade aos cidadãos de Macau, cumprindo assim as nossas responsabilidades.

O Sr. Deputado Ung Choi Kun prestou atenção à questão da administração dos edifícios privados, sobre a qual ontem dei explicações, tendo informado que se está a proceder à revisão e modificação dos respectivos diplomas legais. Estamos também a analisar se há necessidade de reestruturação do Instituto de Habitação. Caso consideremos que há esta necessidade, faremos ajustamentos à respectiva estrutura antes da publicação dos diplomas legais modificados.

Em relação à necessidade de conservação de elevadores, afirmo que esta é uma questão a que estamos a prestar atenção. Na implementação do projecto indicado no calendário das LAG, sobre a criação do Regime jurídico de acreditação, registo, inscrição e qualificação profissional de técnicos no âmbito da edificação e do urbanismo, assim como nas acções de reestruturação de alguns serviços governamentais, vamos dar conta deste assunto. Espero que se possa aperfeiçoar o respectivo regime o mais cedo possível.

No respeitante ao trânsito, não explicitámos todas as medidas concretas no texto das Linhas de Acção Governativa, de modo a evitar a existência de demasiados pormenores que transformem as LAG num relatório de trabalho. O facto é que todas as políticas e rumos de desenvolvimento mencionados serão acompanhados pelos planos de estudos específicos, cujo resultado será publicado mais tarde, de modo que a população tenha conhecimento do conteúdo concreto destas políticas e rumos de desenvolvimento. Nessa altura também vamos pedir a opinião do público sobre as mesmas políticas e estratégias.

O Sr. Deputado Ung Choi Kun chamou a atenção para a necessidade de implementação dos objectivos anunciados no preâmbulo das LAG, na área dos Transportes e Obras Públicas. Agradeço e concordo com as suas opiniões, porque na realidade não tenho possibilidade de realizar todos os trabalhos concretos da Secretaria para os Transportes e Obras Públicas, que contém mais de dez serviços. O facto é que tenho partilhado os trabalhos com os directores, os presidentes e os assessores. Com as experiências acumuladas durante vários anos, já se conseguiu estabelecer uma boa forma de colaboração na execução dos trabalhos ordinários e urgentes, tendo sido criado um mecanismo para o último caso.

O mesmo Deputado perguntou quais são as estratégias essenciais que vamos adoptar para alcançar o objectivo geral definido no preâmbulo. Em resposta a esta pergunta, afirmo que os factores mais

importantes para a conquista do sucesso seriam a confiança mútua, a colaboração e a compreensão das dificuldades dos outros membros que integram a mesma equipa. Sendo eu o secretário, procuro, por um lado, compreender as dificuldades dos meus subordinados e, por outro, sou exigente para com eles. Peço a compreensão da minha atitude aos membros da minha equipa. Como estão a ver, hoje estou aqui e preciso de assumir todas as responsabilidades, ainda que não possa concretizar todos os projectos. É evidente que só o esforço de um ou dois funcionários não pode levar a bom termo os nossos trabalhos, sendo eles feitos por toda a equipa. Reconheço que existem insuficiências nos serviços prestados, as quais são criticadas. Prometo fazer constantemente revisão e aperfeiçoamento, assumindo uma atitude aberta perante as críticas. Para dizer com franqueza, na minha posição não posso verificar a qualidade de cada um dos trabalhos concretos. Tenho conhecimento de muitas situações através das cartas dos cidadãos e das notícias reveladas pelos *media*, ou através das mensagens fornecidas pelos Srs. Deputados. Espero que a população em geral e os Srs. Deputados em especial nos possam continuar a proporcionar opiniões preciosas, apontando para as faltas existentes, de modo que possamos otimizar os nossos trabalhos constantemente.

Nas reuniões de ontem e de hoje, muitos Deputados deram atenção à questão do reordenamento dos bairros antigos, sobre o qual queria aproveitar esta oportunidade para fornecer informações mais pormenorizadas. Em primeiro lugar, queria indicar que o mesmo projecto contém vários aspectos, os quais são a reconstrução dos prédios, a preservação e reparação dos edifícios antigos, assim como o embelezamento das vias públicas. Visto que já se publicou o calendário para a elaboração e promulgação dos diplomas legais que regulamentem os assuntos de reconstrução dos prédios, aqui vou deixar de lado os assuntos referentes a este aspecto, revelando simplesmente que já iniciámos os trabalhos de planeamento de reordenamento do Bairro de Iao Hon, em que se prevêem a realização, depois dos trabalhos de planeamento a efectuar no próximo ano, das obras de construção civil no terreno público onde se localizava o Edifício Son Lei, as quais representarão a primeira etapa do reordenamento do referido Bairro.

No reordenamento dos bairros antigos, não vamos negligenciar um trabalho muito importante, em que se focaliza a atenção de muitos Deputados, e que é precisamente a vivificação das antigas zonas comunitárias. Claro que não podemos deixar os bairros antigos continuar a degradar-se, uma vez que é nestes bairros que se condensa a história de Macau e se situam os monumentos de património mundial. É uma tarefa de importância primordial preservar e aproveitar estes recursos preciosos, de modo a concretizar os objectivos de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, e de diversificação adequada da economia de Macau, nomeadamente de desenvolvimento das indústrias cultural e criativa.

Quanto ao embelezamento das vias públicas, que é um trabalho com que tenho contacto desde o tempo do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, fizemos a revisão e avaliação dos trabalhos realizados neste aspecto nos últimos anos, depois de eu ter assumido o cargo de secretário para os Transportes e Obras Públicas, tendo constatado que este trabalho é útil para a vivificação de alguns bairros antigos, enquanto noutras zonas não produziu grandes efeitos. O estudo em conjunto pelos membros do Grupo de Trabalho Interdepartamental para o Embelezamento das Vias Públicas, pertencentes respectivamente ao Instituto Cultural, ao IACM e à Direcção dos Serviços para os Assuntos do Tráfego, permitiu chegar

à conclusão de que, na vivificação dos bairros antigos, é importante fazer realçar o valor cultural e histórico de cada um destes bairros.

Tomando como exemplo a zona entre a Barra e as Ruínas de S. Paulo, as quais são pontos turísticos de património mundial, nesta zona existem ainda outros pontos com valor histórico e cultural, tais como a Casa do Mandarim e o Pátio do Lilau. Nos trabalhos de concepção e planeamento, devemos dar importância também aos últimos dois pontos, embelezando-os e fazendo obras complementares, de modo que estes pontos possam produzir um efeito de radiação, vivificando a zona em que se localizam.

Em seguida vamos concentrar a nossa atenção na Zona da Barra, que é uma zona importante onde ficará o Centro Modal de Transportes da Barra do metro ligeiro, e portanto, haverá grande movimento de pessoas. Nas proximidades do Templo de A-Má, há muitos edifícios com valor histórico e cultural, tais como o Matadouro de Macau e as Oficinas Navais, tendo esta zona grande potencialidade para o desenvolvimento das indústrias cultural e criativa. Portanto, neste momento, estão-se a desenvolver estudos profundos sobre o planeamento urbanístico desta zona.

Andando do Templo de A-Má em direcção à Calçada da Barra, pode-se ver o Edifício da Capitania dos Portos, que fica situado entre o Templo de A-Má e a Casa do Mandarim/o Pátio do Lilau, assim como entre o Bairro antigo do Porto Interior e a Colina da Penha/o Lago Nam Van/o Lago Sai Van. Aqui os turistas podem subir a Calçada da Barra para ir ao Pátio do Lilau ou à Fortaleza do Monte, ou ir à Colina da Penha, ao Lago Nam Van e ao Lago Sai Van. É bom criar, assim, um sistema pedestre que ligue vários pontos turísticos. Na concepção inicial pensámos incluir, no conjunto dos monumentos de património mundial, o Edifício da Capitania dos Portos, que tem estilo arquitectónico tipicamente português, mudando os escritórios para outros lugares. No nosso projecto, o parque de estacionamento em frente do mencionado Edifício será transformado num jardim, de modo a proporcionar mais uma zona verde para os residentes e turistas, para além de poder fazer realçar a beleza do Edifício, que servirá como galeria para exposições e eventos culturais semelhantes.

Também temos a ideia de construir, ao longo da encosta da colina onde fica o Edifício da Capitania dos Portos, uma escada rolante que leve os residentes e turistas da Zona da Barra à Colina da Penha, de modo a facilitar as deslocações dos respectivos indivíduos. Este é o outro projecto que pretendemos concretizar com o aprofundamento do planeamento sobre o Edifício da Capitania dos Portos.

Nas cercanias da Casa do Mandarim e do Pátio do Lilau, existe um conjunto de casas antigas, tais como as casas no Pátio das Seis Casas, no Pátio da Ilusão, no Pátio do Bonzo, e na Travessa da Assunção. Se pudermos conseguir uma ligação orgânica entre a Casa do Mandarim e o Pátio do Lilau, por um lado, e as mencionadas construções antigas, por outro lado, pode-se criar um novo ponto de atracção para os turistas. Os colegas do Instituto Cultural estão a debruçar-se sobre estudos para a elaboração do respectivo projecto.

No que diz respeito às Ruínas de S. Paulo, os estudos arqueológicos permitiram o descobrimento, no subsolo do terreno contíguo às mesmas Ruínas onde ficavam os quatro edifícios antigos que demolimos, alguns elementos com valores históricos e culturais, os quais serão aproveitados para aprofundar o aproveitamento e o planeamento do referido monumento, estabelecendo a sua ligação com a Igreja de S. Lázaro e com a Praça do Tap Seac, de modo a

criar um conjunto de pontos turísticos a Este da Península de Macau.

A Fortaleza do Monte e o Farol da Guia, por sua vez, têm grande significado para o conhecimento da história de Macau, assim como são fundamentais para a inscrição de Macau na lista de Património Mundial. Historicamente existia uma relação íntima entre a Fortaleza do Monte, as Ruínas de S. Paulo e o Farol da Guia, que pode ser ainda melhor aproveitada no futuro planeamento, nomeadamente através da combinação com elementos culturais e criativos.

Em síntese, tal como afirmaram os dirigentes do Governo Central, Macau tem uma base sólida histórica e cultural, a qual deve ser bem aproveitada para alcançar os objectivos definidos para o desenvolvimento da RAEM. Através dos estudos e planeamentos aprofundados acerca dos quatro pontos fulcrais acima referidos, pretendemos explorar as riquezas históricas e culturais de Macau,

como cristalização do intercâmbio e comunicação entre a cultura chinesa e a cultura ocidental durante as centenas de anos da história do Território.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Srs. Deputados, concluímos aqui a discussão sobre as Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2011. Agradeço a presença do Sr. Secretário e dos seus colaboradores.

Declaro encerrada a sessão.

Intérpretes-Tradutores: Gabinete de Tradução

Redactores: Gabinete de Registo e Redacção

