



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

第四立法會期 (二零一二—二零一三)

第一組

第 IV-92 期

IV LEGISLATURA

4.^a SESSÃO LEGISLATIVA (2012-2013)

I Série

N.º IV-92

Data: 3 de Dezembro de 2012
4 de Dezembro de 2012

(Início e termo da reunião de 3 de Dezembro)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 20 horas e 1 minuto

(Início e termo da reunião de 4 de Dezembro)

Início da reunião: 15 horas
Termo da reunião: 20 horas

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

Presidente: Lau Cheok Va

Vice-Presidente: Ho Iat Seng

Primeiro-Secretário: Chui Sai Cheong

Segundo-Secretário: Kou Hoi In

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

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

Deputados ausentes: Fong Chi Keong e Vitor Cheung Lup Kwan.

(Deputados presentes e ausentes na reunião de 4 de Dezembro)

Deputados presentes: Lau Cheok Va, Ho Iat Seng, Chui Sai Cheong, Kou Hoi In, Kwan Tsui Hang, Leonel Alberto Alves, Ng Kuok Cheong, Vitor Cheung Lup Kwan, Tsui Wai Kwan, Chan Chak Mo, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Vong Hin Fai, Ung Choi Kun,

José Maria Pereira Coutinho, Chui Sai Peng, Leong On Kei, Chan Meng Kam, Lee Chong Cheng, Ho Sio Kam, Lau Veng Seng, Lam Heong Sang, Mak Soi Kun, Chan Wai Chi, Sio Chi Wai, Ho Ion Sang, Chan Melinda Mei Yi e Tong Io Cheng.

Deputados ausentes: Chui Sai Cheong e Fong Chi Keong.

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

Ordem do Dia: Debate das Linhas de Acção Governativa para 2013 - área dos Transportes e Obras Públicas.

Sumário: Debate das Linhas de Acção Governativa para 2013 - área dos Transportes e Obras Públicas.

Acta:**(Sessão do dia 3 de Dezembro)**

Presidente: Sr. Secretário Lau, Srs. membros do Governo, Srs. Deputados:

Boa tarde.

Vamos iniciar a reunião de hoje.

Bom, Srs. Deputados, façam o favor de ficar silenciosos. Hoje vamos proceder à discussão sobre as Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas. Primeiro vou pedir ao Sr. Secretário Lau para fazer a respectiva apresentação.

Tem a palavra o Sr. Secretário Lau.

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

Sr. Presidente da Assembleia Legislativa,

Sras. e Srs. Deputados,

Boa tarde todos!

Primeiramente permita-me, em poucas palavras, a falar à Assembleia Legislativa sobre a situação de execução das acções governativas da área de transportes e obras públicas no ano passado e sobre o plano de acções governativas para o ano 2013.

2012 é considerado o ano chave para a área de transportes e obras públicas. Os trabalhos foram concretizados gradualmente e, tanto para mim como para a minha equipa de trabalho, com base nas ideias de desenvolvimento urbanístico, continuámos a desenrolar, de forma ordenada, os trabalhos no âmbito do planeamento urbano, tráfego e transportes, construção de habitação, abastecimento de energia, protecção ambiental e telecomunicações, criando condições para elevar a capacidade de desenvolvimento contínuo e integral do Território.

A passo a passo a cooperação regional aumenta a dinâmica da capacidade do desenvolvimento urbano

O aprofundamento contínuo da cooperação regional permitiu dar um completo início a estudos sobre o planeamento, as infra-estruturas transfronteiriças, a articulação no trânsito, a administração conjunta ambiental e o abastecimento de água e electricidade. Em simultâneo, Macau e Guangdong conceberam o projecto da nova via de acesso, para a concretização a posição de Macau como um “Centro Mundial de Turismo e Lazer”. O desenvolvimento contínuo de Macau eleva-se gradualmente e a capacidade de desenvolvimento urbano mostra uma nova dinâmica.

Por outro lado, entrou-se na fase de execução, de forma ordenada, do Novo Campus da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, do planeamento geral dos equipamentos para o Posto Fronteiriço de Macau, da Ponte de Hong Kong – Zhuhai – Macau, das infra-estruturas das novas zonas urbanas. Deu-se início ao planeamento da rede rodoviária em articulação com o desenvolvimento rodoviário

regional. Continuam vários estudos sobre a quarta passagem entre Macau e a ilha da Taipa, sobre o traçado e a localização das estações do Metro Ligeiro na Zona Norte e nas Portas do Cerco, sobre o interface de ligação directa do Posto Fronteiriço de Flor Lótus à Ilha da Montanha (Hengqin) e o sistema de transportes públicos entre Macau e Hengqin. Iniciou-se o diálogo sobre o reconhecimento mútuo das cartas de condução entre duas regiões.

Promoção gradual do Plano das novas zonas urbanas. Embelezamento dos bairros antigos

Quanto ao planeamento urbanístico, foi dado início à elaboração e respectiva consulta pública sobre a Lei do Planeamento Urbanístico. Foi concluída a segunda fase da consulta pública e coligidas as opiniões em livro acerca do Plano Director das Novas Zonas Urbanas e promover-se-á a terceira fase da consulta pública. No início deste ano foram concluídos os trabalhos de visita aos moradores do Bairro de Iao Hon e promovida a divulgação de um concurso para a elaboração dos projectos de concepção tendo em vista a reconstrução do Bairro de Iao Hon.

Em articulação com o desenvolvimento a longo prazo de Macau, foram iniciados o Plano de Reordenamento da Zona do Porto Interior, o Estudo sobre a Classificação de Terrenos e aprofundaram-se vários projectos sobre o planeamento de pequenas zonas. A proposta da Lei do Regime Jurídico do Reordenamento dos Bairros Antigos está em apreciação na especialidade, na Assembleia Legislativa.

Aperfeiçoamento de regime jurídico e reforço de gestão urbana

O regime jurídico é um suporte muito importante para o planeamento urbanístico e futuro desenvolvimento dos terrenos. A revisão das propostas da “Lei de Terras” e da “Lei do Planeamento Urbanístico” foi apreciada pelo Conselho Executivo e serão, a curto prazo, enviadas à Assembleia Legislativa. Continuamos com os trabalhos de elaboração dos respectivos diplomas complementares. O “Regime Jurídico do Regulamento Geral da Construção Urbana” já deu entrada em processo legislativo. Proceder-se ao aperfeiçoamento dos articulados das propostas de lei respeitantes ao “Regulamento de Segurança contra Incêndios” e ao “Regime de Acreditação, Registo, Inscrição e Qualificação Profissional dos Técnicos, nos Domínios da Construção Civil e do Urbanismo”.

Dedicamo-nos à protecção dos recursos de solos da RAEM com a maior empenho. No corrente ano, continuamos rigorosamente a combater as ocupações ilegais de terrenos públicos, tendo 52 terrenos ilegalmente ocupados sido revertidos para a RAEM. Também de uma forma empenhada, continuamos a acompanhar o tratamento de casos sobre os terrenos até à data não aproveitados, tendo-se iniciado os respectivos procedimentos legais de declaração de caducidade das concessões em 26 casos.

Ademais, continuamos a acompanhar as construções ilegais nos bairros antigos e nas novas zonas urbanas e a dar acompanhamento aos casos dos edifícios deteriorados localizados nos mesmos bairros. Além de divulgar instruções claras aos cidadãos para a regularização das dependências legais dos edifícios, e de criar um Sistema de Gestão de Dados sobre Edifícios em Estado de Degradação, ao mesmo tempo, através do Plano de Apoio Financeiro para Reparação de Edifícios providenciam-se medidas e recursos que incentivem a resolução dos problemas das construções ilegais e dos edifícios deteriorados. Relativamente aos projectos de construções particulares, continuamos a otimizar os circuitos internos e a

melhorar o grau de transparência na apreciação dos projectos, tendo também implementado medidas que facilitem a vida dos cidadãos, nomeadamente, a criação de impressos de pedidos de diversos serviços/obras, resultando num aumento progressivo do grau de eficiência das respectivas apreciações.

Nas obras que dizem respeito à vida quotidiana da população, em 2012 continuamos a envidar esforços para ampliar as redes rodoviárias, prolongando os pontos de ligação das principais vias, como por exemplo a abertura da Rua de Lei Pou Ch'ôn e o prolongamento da Avenida do Ouvidor Arriaga e da Rua Nova do Patane, concluindo a ligação da rede rodoviária entre a zona do Ouvidor Arriaga e a zona da Ilha Verde. Está em processo a remodelação da rede rodoviária da zona adjacente à Avenida Marginal do Lam Mau, melhorando gradualmente o trânsito da zona Noroeste de Macau. A passagem inferior de trânsito ligando a Estrada da Baía de Nossa Senhora da Esperança e a Avenida Wai Long na Taipa já entrou na sua fase crucial de construção, prevendo-se a sua conclusão e entrada em funcionamento no próximo ano. Entrou em funcionamento, no corrente ano, o sistema pedonal que liga a vila da Taipa, o COTAI e a Avenida da Baía da Nossa Senhora da Esperança. Com o conjunto de habitações públicas a ficar gradualmente concluído têm-se aberto novas vias no sentido de aperfeiçoar o sistema de trânsito dessas zonas. Será inaugurado o Parque Central onde se combinam os equipamentos comunitários de grande escala com os de uso multi-funcional. Ficam concluídos, pela primeira vez em Macau, a instalação de uma rede de tubagem para água reciclada, o processo de escolha da localização para a Estação de Reciclagem da Água e o estudo preliminar sobre a sua concepção, bem como a ampliação da 1.ª Fase das obras do Hospital Conde São Januário.

O projecto de construção de 19 000 fracções de habitação pública está em curso, decorrendo a fase de atribuição das respectivas fracções

Relativamente à habitação, de acordo com o prazo estabelecido, no corrente ano está-se no momento crucial de execução do projecto de construção de 19 000 habitações públicas, e neste mês proceder-se-á faseadamente à atribuição das fracções habitacionais aos moradores do edifício do Lago, que é primeiro empreendimento inteiramente construído com capitais da RAEM. O grande empreendimento da habitação pública de Seac Pai Van está na fase final, acreditando o Governo que em breve será feita a atribuição das habitações pelos agregados familiares.

Quanto ao faseamento da atribuição das 19 000 fracções de habitação pública, 10 064 são fracções para habitação social e 9 196 são fracções para habitação económica. Até ao 20 de Novembro de 2012, do projecto de 19 000 fracções de habitação pública, existiam ainda 1 650 agregados familiares em lista de espera para a atribuição das fracções de habitação social. Até ao fim do ano há condições para atribuir 5 083 fracções. Este número de fracções pode satisfazer a lista de espera de habitação social, do projecto de 19 000 habitações públicas, excedendo em 3 433 fracções para oferta, podendo este remanescente ser atribuído aos agregados familiares da lista de espera para habitação social do ano de 2009.

Relativamente à habitação económica, de 1/10/2011 a 20/11/2012, foram tratados 9244 agregados familiares da lista de espera de 19 000 habitações públicas, dos quais 5572 agregados familiares compraram a sua fracção, e 3 480 agregados familiares ainda não escolherem a fracção. Assim, no fim deste ano poder-se-á oferecer

3551 fracções. Será feita uma compilação das opiniões recolhidas durante o período de consulta sobre a Estratégia do Desenvolvimento para a Habitação Pública, procurando-se que esteja concluída a curto prazo.

Quanto ao imobiliário privado, para promover o desenvolvimento saudável do mercado imobiliário depois de 2010, este ano voltámos a lançar uma série de medidas estratégicas em três níveis: gestão de procura, aumento de oferta e melhoria do mecanismo de funcionamento do mercado, em quatro directrizes, a partir das quais foram estabelecidas 8 medidas, as quais são: percentagem de empréstimos bancários para aquisição de imóveis habitacionais, impostos, formas da venda de fracções autónomas de edifícios em construção e aumento do número de oferta de habitações. Com excepção da Lei da Actividade de Mediação Imobiliária que já foi aprovada na especialidade pela Assembleia Legislativa, o Regime Jurídico da Promessa de Transmissão de Edifícios em Construção está a ser apreciado na especialidade, no qual se estipula que a venda de fracções de edifício em construção só pode ser efectuada mediante a autorização prévia obtida pelo promotor imobiliário.

Neste ano com intuito de minorar a situação dos arrendatários de habitação social, dado ao aumento do custo de vida provocado pelo agravamento da inflação, o Governo isentou do pagamento da renda anual, por parte de mais de 7300 arrendatários de habitação social, bem como continua a atribuição do abono provisório de residência a agregados familiares da lista de candidatos a habitação social tendo aumentado o montante mensal do abono. Por outro lado, com base no valor do risco social e na mudança dos outros índices, foi aumentado novamente o limite máximo de rendimento e limite de património para candidatura a habitação social, sendo atenuados os requisitos de acesso para candidatura a habitação social.

Entrada na fase prática de execução do metro ligeiro e a concretização do sistema vertebral do trânsito

No que toca ao trânsito, o conceito principal é a “primazia de transportes públicos”, estando a decorrer de forma planeada as três fases do plano a curto, a médio e a longo prazo. Desde o lançamento dos novos serviços de autocarros há mais de um ano, o número dos passageiros dos autocarros atingiu um novo patamar, tendo ultrapassado o limite máximo anteriormente registado diariamente, de 370 000 pessoas para 460 000. Em simultâneo, foram ajustadas algumas carreiras de autocarros, tomadas medidas de repartição das paragens dos autocarros e expandidos os serviços da rede de carreiras nocturnas até à Ilha de Coloane e, em harmonia com a conclusão de habitações públicas de grande dimensão, criar-se-ão mais itinerários específicos e otimizar-se-ão as frequências de partidas. A par disso, estão em preparação os trabalhos respeitantes à criação de carreiras especiais destinadas aos idosos que vão e vêm do hospital e à introdução de autocarros públicos eléctricos.

De facto os serviços de autocarros mereceram desde sempre a atenção da sociedade, pelo que, no intuito de melhor fiscalizar e otimizar os seus serviços, assim como assegurar o seu normal funcionamento, foi introduzido um mecanismo de avaliação dos serviços de autocarros, que teve por base os 4 indicadores da classificação, acrescidos ainda da participação pública, de modo a criar uma plataforma interactiva entre todos intervenientes.

A par disso, ficou concluído no corrente ano o processo do concurso público para a concessão de 200 alvarás de licença de exploração de táxis por oito anos, tendo durante este ano sido

emitidos alvarás, em quatro grupos, e alguns táxis já entraram em funcionamento.

Relativamente ao projecto do metro ligeiro, no corrente ano iniciou-se a fase prática de execução. Nesta perspectiva, iniciaram-se as obras de construção dos três segmentos da Taipa e do Parque de Materiais e Oficina do Metro Ligeiro e foram feitas apresentações públicas sobre o traçado e o projecto de execução da estação dos dois segmentos de Macau, bem como prosseguiram os trabalhos respeitantes à elaboração dos diplomas legais complementares.

No âmbito de transporte marítimo e aéreo, promover-se-á junto das empresas o desenvolvimento da rede de rotas aéreas, de modo a dinamizar o “Plano Geral de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau”. A par disso, foram concluídas as obras de melhoramento do espaço do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior. No intuito de garantir a segurança na prevenção das cheias e na drenagem do Porto Interior de Macau, foi concluído o relatório preliminar referente ao “Estudo sobre o Plano Complexo de Ordenamento do Domínio Hídrico e do Meio Hídrico do Porto Interior de Macau”. Além disso, foram compiladas e actualizadas as respectivas informações do transporte marítimo, com vista a prevenir e reforçar a capacidade de resposta aos acidentes marítimos inesperados, regionais.

Envidar todos os esforços para a redução de resíduos na sua raiz, de modo a concretizar o 1.º planeamento ambiental

No que toca aos trabalhos respeitantes à protecção ambiental, foi concluído o primeiro “Planeamento da Protecção Ambiental de Macau” e, em simultâneo, foi já iniciada a 2.ª fase do estudo sobre a criação de um regime de avaliação do impacto ambiental e os respectivos trabalhos complementares. Por outro lado, a qualidade do ar foi melhorada através da implementação de várias medidas de prevenção da poluição do ar, nomeadamente, a fixação das exigências técnicas para os automóveis novos, aquando da sua importação, e automóveis em circulação, o início do estudo sobre a política relativa à introdução e promoção do uso de veículos ecológicos, bem como o desenvolvimento do estudo sobre os respectivos critérios e a lista de emissão relativa aos fumos e cheiros de estabelecimentos de restauração e bebidas e a outras fontes de poluição atmosférica.

Além disso, no que se refere aos trabalhos respeitantes ao concurso público sobre o novo contrato para a “Prestação de Serviços de Limpeza Urbana, Recolha e Transporte de Resíduos” e à exploração do serviço de manutenção das instalações de infra-estruturas ambientais, que tiveram início de forma faseada, foram introduzidas pela 1.ª vez técnicas amigas do ambiente, de modo a concretizar o objectivo de “Redução de resíduos a partir da fonte e recolha selectiva de resíduos”.

No que toca aos trabalhos respeitante à poupança de água, apesar do desenvolvimento socioeconómico de Macau ter continuado a crescer a um ritmo acelerado, a tendência do aumento do consumo de água de Macau tem sido eficazmente controlada, com os esforços conjuntos dos sectores sociais. Nesta óptica, no corrente ano foi incumbida uma instituição académica local de investigar o resultado produzido pelo Mecanismo Regulador de Tarifas de Água Canalizada, de forma a proporcionar uma referência científica para o futuro mecanismo de aprovação de tarifas de água e o seu ajustamento. A par disto, foi lançada a consulta pública do “Plano Director de Desenvolvimento da Água Reciclada em Macau”, que

visa o desenvolvimento da aplicação da água reciclada de Macau nos próximos 10 anos.

No que se refere ao desenvolvimento da energia eléctrica, foi concluída a consulta pública respeitante ao “Sistema Tarifário de Electricidade e Fixação dos Preços da Electricidade”, procurando-se que a implementação do novo sistema tarifário da electricidade ocorra em 2013, elaborando-se o parecer técnico sobre a revisão dos seus articulados. O “Contrato de Concessão do Serviço Público de Distribuição de Gás Natural” foi celebrado com um prazo de 25 anos e já lançaram as obras de construção da rede de gasodutos de gás da cidade, dando o primeiro passo para a concretização do fornecimento de gás natural em Macau. Paralelamente, os autocarros movidos a gás natural irão entrar em funcionamento experimental ainda este ano e, após análise dos resultados, irá ser avaliada a viabilidade do seu alargamento.

No que toca às telecomunicações, foi concluído o respectivo procedimento de abertura e avaliação das propostas de serviços da rede fixa, avançando os trabalhos respeitantes à emissão da licença. Em simultâneo, está-se a rever a “Lei de Bases das Telecomunicações”, prevendo-se a conclusão do respectivo projecto de revisão e o início de uma consulta ao sector em finais do corrente ano. Na sequência do estudo efectuado no ano passado, continua-se a analisar e investigar aprofundadamente, sob vários aspectos, os planos viáveis para os serviços de antenas comuns. Por outro lado, continuar-se-á a instigar as operadoras de telecomunicações a investir mais recursos em tecnologias avançadas, de modo a promover o desenvolvimento e aplicabilidade do serviço de telecomunicações através da optimização de tecnologia 3G.

Relativamente aos trabalhos respeitantes à promoção do desenvolvimento científico e tecnológico, foi concluído o “Inquérito sobre a Situação Actual do Desenvolvimento Científico e Tecnológico em Macau”. Neste ano, foi recomendado ao Gabinete Nacional para os Prémios da Ciência e Tecnologia que 20 especialistas de Macau pudessem, tendo 14 deles sido aceites. Além disso, foi organizado pela 1.ª vez um “Seminário Académico das Técnicas de Identificação de Qualidade em Medicina Chinesa”, com admissão de alunos de todo o país, que obteve valorizações globais positivas.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados:

No ano 2013, na área dos transportes e obras públicas desenvolver-se-ão plenamente os diversos trabalhos já iniciados. Depois de anos dedicados à construção de habitação pública, vários empreendimentos desta área têm entrado sucessivamente na fase de atribuição das habitações; As diversas construções do Novo Campus da Universidade de Macau na Ilha de Montanha (Hengqin) estão na fase de execução das obras de modificação do interior dos prédios, prevendo-se que possam ser concluídas e entrem em funcionamento no fim de Março próximo; Conforme o calendário de planeamento a dez anos no âmbito do transporte terrestre, as instalações da rede de transporte estão, de forma geral, na fase de construção de infra-estruturas de transportes terrestres, concretizando assim uma visão do futuro e o compromisso de “primazia dos transportes públicos” e “deslocação ecológica”.

Aprofundamento da participação regional mútua e aproveitamento da plataforma de cooperação

A cooperação regional construirá um importante espaço e base no âmbito de desenvolvimento para o futuro de Macau. No próximo ano, continuaremos a reforçar as cooperações mútuas no âmbito de construção dos equipamentos fronteiriços, do tráfego transfronteiriço, da protecção do ambiente, da utilização dos recursos e energias e da garantia do abastecimento de água, bem como da elaboração dos planeamentos regionais, entre outros.

Em articulação com o plano relativo à nova via de acesso entre Macau e Guangdong, será iniciada em 2013 a 1ª fase dos trabalhos referentes à mudança do Mercado Abastecedor Nam Yue. No estudo de concretização dos diversos pormenores do projecto, procuraremos em conjunto com os Governos de Zhuhai e de Guangdong os novos modelos de atravessamento da fronteira.

Macau como uma parte da Região, a sua rede rodoviária transfronteiriça desempenha um papel importante de elo com o interior e o exterior, pelo que, organizaremos bem os trabalhos da distribuição de gestão fronteiriça e da interconexão das instalações da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, fazendo-se esforços para finalizar em 2013 o plano de políticas do controlo dos veículos em trânsito na Ponte. Continuaremos a procurar um consenso entre Guangdong e Macau relativo aos assuntos da troca de cartas de condução para veículos ligeiros de forma conveniente para as partes de Guangdong e Macau, da gestão dos veículos em trânsito de uma vez só e da entrada e saída da Ilha da Montanha (Hengqin) dos veículos motorizados de Macau. Quanto à rede interior, continuaremos a impulsionar o Eixo de Ligação Este do Sistema de Metro Ligeiro entre Macau e a Taipa, a articulação entre o Sistema de Metro Ligeiro e o Novo Acesso, o estudo sobre a viabilidade da articulação entre a ferrovia interurbana Guangzhou-Zhuhai e o Sistema de Metro Ligeiro de Macau.

O aperfeiçoamento e o estabelecimento do sistema jurídico que melhor suporte o desenvolvimento e o planeamento

A cooperação entre Macau e as zonas adjacentes cria um bom ambiente, no entanto, não deixaremos de dar atenção ao desenvolvimento social de Macau e aos diversos trabalhos intimamente ligados à qualidade de vida da população, tais como o planeamento urbanístico, a construção social e a gestão de solos, entre outros.

A Lei do Planeamento Urbanístico serve de fundamento legal que orientará o desenvolvimento do espaço urbano e se aplicará ao planeamento urbanístico, o que reflecte a firme decisão do Governo da RAEM na gestão eficaz do desenvolvimento urbano, fazendo activamente uma cooperação com o processo de trabalhos da legislação. Para além disso, apresentaremos, de acordo com os trabalhos iniciados de estudo sobre a Zona Norte, uns quadros estratégicos das propostas de curta, média e longa duração no planeamento, concretizando sucessivamente as mesmas sob o princípio de abordar “o mais fácil primeiro”. Na 1ª fase serão prioritariamente tratadas as obras ilegais existentes nas fachadas e nas partes comuns do edifício e que constituem perigo para a segurança pública, procurando o início do seu tratamento no 2.º trimestre do próximo. Na 2ª fase, serão aperfeiçoadas através de um grupo de trabalho interdepartamental as situações dos edifícios em estado de ruína e mau ambiente da mesma zona, no sentido de melhorar a qualidade de vida do bairro da Zona Norte.

Além disso, é necessário que os estudos de planeamento num

quadro prospectivo de desenvolvimento sejam suportados por recursos de solos. Relativamente à gestão adequada dos solos, os melhores métodos são o uso intensivo de terrenos, a atribuição de finalidades aos mesmos, a sua conservação e a definição das respectivas normas jurídicas, pelo que continuaremos a acompanhar activamente os trabalhos relativos à sua revisão. Além disso, será construída uma plataforma de fiscalização interdepartamental para reforçar mais ainda a fiscalização no cumprimento dos contratos de concessão de terrenos por parte dos concessionários. No intuito de conhecer melhor a classificação dos terrenos, serão concluídos em 2013 os trabalhos de investigação *in loco* e de recolha de dados dos aterros da zona A e da zona da Ilha Verde.

Tratamento permanente dos problemas de edifícios através da combinação dos mecanismos actuais, de estimulação e da aplicação de multa

As obras ilegais e os edifícios em estado de ruína são o assunto que merece maior atenção pelo Governo e também são um dos factores que afectam a boa qualidade do ambiente habitacional. Verificam-se que os casos em que os edifícios foram classificados em estado de ruína estavam implicados em obras ilegais e obras de alteração ou adicionais não aprovadas. Essas obras afectam gravemente a estrutura do edifício e a sua segurança. Actualmente, quer para as obras ilegais quer para os edifícios em estado de ruína, existe um mecanismo para os acompanhar pelo Governo. Vamos proceder rigorosamente a uma análise sobre a origem dessas questões, tratando as mesmas de maneira adequada. Os edifícios em estado de ruína serão classificados em 3 graus, sendo tratados prioritariamente os casos de obras ilegais que originem infracção grave, ou seja, para os casos de perigo, serão demolidos imediatamente através do mecanismo urgente. Quanto às novas obras ilegais iremos tratar prioritariamente de acordo com os procedimentos legais.

No próximo ano, continuaremos os trabalhos de promoção de educação cívica, no sentido de melhorar a sensibilização junto dos cidadãos sobre a importância de manutenção e reparação das suas habitações e dos seus prédios, reforçando a promoção das “Instruções para as Instalações de Segurança e Prevenção de Furtos nos Edifícios”. A fim de aumentar o reforço no tratamento das obras e construções ilegais e aperfeiçoar o mecanismo de fiscalização da situação dos edifícios, o Governo irá criar um sistema de tratamento de situações de edifícios em ruínas para acompanhar, através de um fluxograma, os respectivos casos. Simultaneamente irá promover o “Plano de Financiamento para Realização por Iniciativa Própria de Demolição de Obras Ilegais” e “as Instruções para Pedido de Demolição das Obras Ilegais”, no sentido de estimular a demolição das suas obras ilegais por iniciativa dos infractores, a fim de resolver gradualmente os respectivos problemas.

A fim de resolver com eficácia as questões relacionadas com obras ilegais e edifícios em ruínas, o Governo tem vindo a preparar há bastante tempo um plano de trabalhos a curto, médio e longo prazos para sensibilização através da educação cívica, aplicação de multas, apoio técnico, apoio financeiro e suporte ao sistema legal, tais como os trabalhos iniciados em 2008 relativos à produção legislativa do planeamento urbanístico e à revisão do “Regime Jurídico do Regulamento Geral da Construção Urbana” e da “Lei de Terras”, assim como os trabalhos relativos à revisão do “Regulamento de Segurança contra Incêndios” e produção legislativa do “Regime de Acreditação, Registo, Inscrição e Qualificação Profissional dos Técnicos nos Domínios da Construção

Civil e do Urbanismo”, iniciados em 2001 e 2003, e porque alguns regulamentos estão intimamente relacionados, dizendo respeito a outras leis, tais como a Lei do Património Cultural e o regime jurídico relativo ao reordenamento das zonas antigas, faz com que, durante o processo de produção legislativa dos respectivos regulamentos jurídicos, para além de se ter em consideração os diversos aspectos jurídicos e técnicos, tem de se ponderar também na relação entre os respectivos projectos de lei. Esperamos que durante estes trabalhos de revisão sejam amplamente regulamentadas as relações entre os diversos diplomas legais, a fim de permitir que na prática a execução dos diplomas legais possa melhor servir a sociedade.

Por outro lado, em 2013 haverá aproximadamente 4000 edifícios com 30 anos de idade, pelo que iremos levar a cabo os trabalhos de levantamento do número de edifícios em ruínas de Macau e através do “Fundo de Reparação Predial”, dos diversos planos de apoio financeiro e do Centro de Interserviços para Tratamento de Infiltrações de Água nos Edifícios, continuaremos a dar apoio e a estimular os proprietários para procederem às reparações dos edifícios e a ajuda-los a resolverem os problemas de infiltrações de água. Ao mesmo tempo aumentará o apoio à administração dos edifícios, harmonizando-se assim com o estudo sobre a revisão do regime de propriedade horizontal do “Código Civil”, esclarecer-se-ão as competências e atribuições da administração predial, resolvendo os problemas desde a sua origem. Além disso, continuaremos a promover junto dos proprietários de edifícios a resolução de litígios sobre os assuntos de administração de edifícios através da conciliação do Centro de Arbitragem de Administração Predial e a acompanhar os trabalhos legislativos do Regime Jurídico do Exercício da Actividade de Administração de Condomínios e da Profissão de Porteiro.

Aperfeiçoamento dos mecanismos de fiscalização para a promoção da gestão urbana

Regulamentar a gestão urbana é um trabalho a longo prazo, por isso iremos continuar a aperfeiçoar a legislação e estabelecer o regime de fiscalização obter resultados.

Em 2013, ficará concluída a construção do Novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa e a remodelação e optimização do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, podendo aumentar a capacidade de acolhimento de visitantes de Macau. Antes da entrada em funcionamento do novo terminal marítimo, este vai estar em funcionamento a título experimental e realizar-se-ão ensaios e simulacros, no sentido de permitir que o respectivo terminal possa operar com êxito. Além disso, as diversas construções públicas inerentes à vida da população também irão ficar gradualmente concluídas e outras serão lançadas, entre as quais o Centro Comunitário da Povoação de Chun Su Mei da Taipa, prevendo-se nele a instalação de um auto-silo, que será um dos projectos principais para a optimização das condições de vida e melhoramento da qualidade de vida dos cidadãos da Vila da Taipa e será construída uma passagem superior para peões, em forma circular, na Rotunda do Istmo, para ligação aos vários lotes envolventes.

Na aprovação dos projectos de obras particulares, continuaremos a implementar um regime de trabalhos aberto e transparente e critérios de apreciação para auxiliar os sectores na elaboração de projectos de obras com mais qualidade. A fim de minimizar a possibilidade de se efectuar uma nova apreciação e aprovação de projectos submetidos pelos respectivos sectores por conter erros ou

omissões, iremos ampliar a área de utilização de impressos de pedidos e lançar as “Instruções sobre a Elaboração dos Diversos Projectos de Especialidade para as Obras de Construção”. Além disso, irá optimizar o sistema de rastreamento através de computador para a “classificação e desvio”, dispondo de “luzes de alerta vermelhos e verdes” e os pedidos serão tratados conforme a sua ordem de prioridade, no sentido de fiscalizar melhor o circuito interno. E ao mesmo tempo, iremos reforçar o mecanismo de comunicação entre a Comissão de Vistoria dos Edifícios e os respectivos sectores e lançar no próximo ano os “Critérios de Vistoria às Obras de Construção ou Ampliação Concluídas”, acelerando o ritmo da vistoria.

Por outro lado, os problemas relacionados com a acreditação da qualificação ou a segurança na utilização de equipamentos electromecânicos com que a sociedade se preocupa, elaborámos o “Regime de Acreditação, Registo, Inscrição e Qualificação Profissional dos Técnicos nos Domínios da Construção Civil e do Urbanismo” e iremos continuar a dar acompanhamento aos trabalhos de produção legislativa dos respectivos diplomas legais e aperfeiçoar o respectivo regime. Face aos trabalhos de monitorização da utilização de equipamentos electromecânicos, iremos ponderar em lançar primeiro as respectivas orientações a fim de permitir os respectivos sectores para obedecerem às mesmas.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados:

Nestes últimos anos a questão de habitação é constantemente considerado um tema recentemente muito falado na sociedade, a resolução do problema de habitação dos cidadãos é um ponto importante na vida da população que tem merecido continuamente e a longo prazo a atenção do Governo da RAEM, e tendo o mesmo prestado a sua atenção à concretização da Estratégia do Desenvolvimento para a Habitação Pública e ao desenvolvimento sustentado e saudável do mercado imobiliário privado.

Em 2013, iremos iniciar os estudos sobre o conceito “terras de Macau para os seus residentes” proposto pelas individualidades sociais. Em virtude da definição, conteúdo e respectivas condições das “terras de Macau para os seus residentes” a estabelecer terão profundas influências para o funcionamento da economia e sociedade e o futuro desenvolvimento sustentável, teremos de fazer estudos da respectiva política relativa ao conceito “terras de Macau para os seus residentes” através de métodos sistemáticos. Em 2013, iremos incumbir a uma instituição de estudo e investigação para realizar investigação fundamental e proceder consulta pública com base no resultado da investigação, no sentido de saber o desejo e a preocupação dos diferentes interessados da sociedade sobre “as terras de Macau para os seus residentes”.

Relativamente ao projecto de construção de habitação pública, as 19 000 habitações públicas estarão basicamente construídas, em 2013 iremos continuar a organizar de uma forma ordenada o alojamento para agregados familiares na lista de espera, e tendo em conta a experiência anterior aquando a ocupação do edifício de Alameda da Tranquilidade iremos organizar o alojamento faseado. Simultaneamente, no primeiro semestre de 2013 iremos iniciar os trabalhos do novo concurso de candidatura a habitação social e lançar posteriormente um novo concurso de candidatura a habitação económica para as fracções de T1 do projecto de 19 000 habitações públicas.

As habitações públicas dividem-se em duas partes, habitação económica e habitação social, o Governo da RAEM estabeleceu a política de habitação pública, “tendo a habitação social um papel principal e a habitação económica um papel secundário”. A habitação social destina-se para apoiar as famílias com baixo rendimento e aos grupos sociais mais vulneráveis na resolução dos problemas habitacionais, e o objectivo da habitação económica é oferta de habitação aos residentes de Macau com capacidade económica para comprar fracções, com vista a satisfazer a procura de habitação e melhorar ao mesmo tempo a quantidade de oferta global das habitações, promovendo os preços razoáveis no mercado. Devido à escassez de recursos de solos em Macau, a distribuição com eficácia dos recursos públicos é o ponto importante que o Governo da RAEM terá que ter em consideração, e o fornecimento da quantidade de fracções razoável para atingir o objectivo da política sob o princípio de uso intensivo dos terrenos e recursos públicos é o critério para estudo e estratégia para oferta de habitação económica.

Após a concretização da oferta de 19 000 habitações públicas, o projecto da oferta de habitação pública entra na fase seguinte, do qual a obra de construção de habitação pública situada no lote na Estrada Nordeste da Taipa terá início no fim do ano, e procedeu-se à abertura das propostas para construção de habitação pública dos lotes 1 e 2 do Bairro da Ilha Verde. Além disso, os outros 2 projectos de habitação pública estão em planeamento, são: lote E e lote F de Fai Chi Kei, lote L4 e L5 da bacia norte de Fai Chi Kei, os 4 projectos prevêem a atribuição de 4 mil fracções de habitação pública, e far-se-ão todos os esforços para a conclusão da obra em 2015.

A política de habitação do Governo da RAEM é a procura do equilíbrio entre a oferta de habitação pública e o mercado de habitação particular, a criação de um ambiente habitável, harmonioso, saudável e sustentável, o que pode ficar demonstrado a promoção do desenvolvimento de habitação que o Governo tem levado a cabo através de várias medidas políticas constantes. Na concretização do plano de oferta de 19 000 habitações públicas, ao mesmo tempo, procedemos a um mecanismo eficaz de execução paralela de “reserva” e “construção”, por um lado, promovendo rapidamente a construção de 19 000 habitações públicas, e por outro lado, concretizando a reserva constante de terrenos e a continuação dos trabalhos de construção de habitação pública após a oferta de 19 000 habitações públicas. Definimos a estratégia a médio e longo prazo sobre o desenvolvimento de habitação pública com a perspectiva e apresentámos 13 propostas sob a orientação dos objectivos dessa política. Projectámos em três sentidos “o assegurar de recursos de terrenos, o aproveitamento adequado de capitais e a criação de um sistema de reserva de terrenos”, para atingir o objectivo de oferta contínua e aumentar a quantidade de oferta, incluindo medidas políticas, nomeadamente, a criação de uma reserva de terrenos, a constituição de fundações de desenvolvimento, formas de oferta e distribuição e a coordenação do desenvolvimento do mercado imobiliário particular.

No âmbito do mercado particular, temos protegido os direitos e interesses legais dos vários intervenientes e temos procedido ao melhoramento do ambiente de desenvolvimento do mercado imobiliário, o que é um objectivo constante no âmbito da política de habitação. Após a implementação do “Imposto de Selo Especial sobre a Transmissão de Bens Imóveis destinados a Habitação”, impediram-se eficazmente as actividades especulativas a curto prazo

do mercado imobiliário. No corrente ano, o âmbito abrange a transmissão de lojas, escritórios e lugares de estacionamento. No ano de 2013, para além de continuarmos a acompanhar diversos planos já definidos, procederemos a um estudo e a uma análise mais profundos sobre as relações entre as situações de execução das medidas e o funcionamento do mercado imobiliário realizando para isso uma revisão oportuna para procedermos ao ajustamento ou ao aumento das respectivas medidas necessárias. Por outro lado, no ano de 2013, implementar-se-á a Lei da Actividade de Mediação Imobiliária e realizar-se-ão diversos trabalhos preparatórios da fase preliminar do “Regime Jurídico da Promessa de Transmissão de Edifícios em Construção”.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados:

Para atingir o objectivo de tornar Macau numa cidade de tráfego verde para residentes e turistas, no ano de 2013 sob o pressuposto da “primazia dos transportes públicos”, procuraremos melhorar a rede rodoviária global, otimizar o ambiente de circulação viária, elevar o nível de prestação de serviços dos transportes públicos e assegurar a conveniência das deslocações dos cidadãos.

Num prazo de dez anos da implementação da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau, o corrente ano é a primeira meta anual planeada para a primeira fase, tendo procedido ao reordenamento do sistema dos transportes públicos e ao melhoramento das respectivas medidas. No próximo ano, em articulação com a execução contínua das infra-estruturas de grande dimensão, realizaremos bem os trabalhos de coordenação através de uma colaboração íntima interdepartamental em termos de instalações complementares de trânsito, distribuição dos transportes públicos e disposição da execução da obra.

No âmbito das redes viárias. Nos últimos anos, em articulação com o aumento da quantidade de veículos automóveis, temos aproveitado o princípio de devolução de terrenos e explorado novas vias. Continuaremos a acelerar a construção do acesso principal interzonal, concretizar a disposição do planeamento rodoviário a médio e longo prazo e acelerar a conclusão da construção das redes rodoviárias de “duplo círculo e duplo eixo”. A obra de execução do túnel de Ka-Hó que faz a ligação entre Ka-Hó e o Leste do COTAI foi iniciada e o plano de abertura do túnel da Taipa Grande também é iniciado de forma programada.

Em termos do melhoramento das redes rodoviárias públicas, para otimizar os serviços de autocarros estabelecer-se-ão, faseadamente, redes de itinerários de autocarros divididas em carreiras principais e carreiras secundárias, ligar-se-á cada zona de Macau, ampliar-se-á a área abrangida de itinerários e elevar-se-á a taxa de rotatividade de autocarros através de correspondência.

O conjunto de habitações públicas de grande dimensão começará sucessivamente a ser utilizado, para além de se abrirem vias envolventes, se modificarem as vias existentes e se aumentar o sistema de circulação pedonal, ao mesmo tempo procederemos a um estudo sobre a construção do acesso rápido dos transportes públicos entre Seac Pai Van, o novo campus da Universidade de Macau na Ilha de Montanha (Hengqin) e as zonas centrais e Sul para se procederem em primeiro lugar ao ajustamento parcial das redes de itinerários dos transportes públicos, se reduzir a sobreposição dos itinerários da zona central, se construir gradualmente redes

rodoviárias de transportes públicos constituídos por redes principais de itinerários rápidos, redes de base de itinerários gerais e redes complementares de itinerários secundários, a fim de aumentar sistematicamente os itinerários rápidos de autocarros que fazem a ligação entre as respectivas zonas e o centro modal dos transportes públicos de grande dimensão. Além disso, proceder-se-á à execução profunda e à introdução de equipamentos de divulgação de informação para apoio aos cegos no uso dos meios de transporte público, a fim de se ampliar o âmbito social de vida dos cegos.

A criação de um ambiente de circulação pedonal cómodo e a optimização dos equipamentos da circulação pedonal também são um dos pontos principais das políticas de transportes. Continuaremos a criar um ambiente cómodo e sem obstáculos de circulação pedonal através da optimização das instalações para peões e da revisão da largura de passeios pedonais e do respectivo prolongamento. Procederemos ao planeamento global no próximo ano do estudo sobre o plano da área de demonstração de acessos de bicicletas na Taipa e do conjunto das instalações designadamente de acessos aéreos de circulação pedonal na zona central da Taipa e de acessos pedonais de ligação à estação do metro ligeiro a fim de criar um ambiente de trânsito cómodo para a circulação pedonal da cidade da Taipa. Para Macau, concretizar-se-ão o plano de embelezamento da Rua da Encosta e os planos de passeios pedonais da ZAPE e da Colina da Guia, projectando a construção de uma passagem superior para peões na Avenida Doutor Mário Soares na zona Nam Van para reforçar a ligação entre a paragem de transbordo de autocarros na Praça de Ferreira Amaral e os passeios pedonais envolventes. Ao mesmo tempo, estudar-se-á a optimização do ambiente pedonal para a extensão futura da Livraria Chinesa Octogonal para que haja uma ligação eficaz dos sistemas de circulação pedonal das diversas vias principais da zona comercial Nam Van.

Quanto aos serviços de autocarros, na fase preliminar da execução da nova forma de prestação de serviços de autocarros, é certo que existe efectivamente uma diferença entre a qualidade dos serviços e as expectativas no seio da sociedade, no entanto, com a optimização das medidas, os serviços de autocarros satisfarão gradualmente as exigências dos residentes. Desde a entrada em funcionamento da nova forma de prestação desses serviços, decorrido um período de tempo, a melhoria em termos da quantidade passou para a melhoria em termos da qualidade. Na 2ª fase do ano de 2013, aumentar-se-á a quantidade global de serviços e ao mesmo tempo continuaremos a acompanhar e fiscalizar os planos de melhoramento da prestação de serviços de autocarros prestados por cada companhia, quantificaremos a qualidade de serviço global das empresas exploradoras, aumentaremos o nível de transparência da fiscalização a fim de que a prestação dos serviços de autocarros possa satisfazer as necessidades do público.

Quanto ao sistema do metro ligeiro, prosseguiremos o princípio de “garantia de qualidade, garantia de segurança e garantia de eficácia” para examinarmos completamente a qualidade em termos técnicos e de segurança no âmbito da construção do metro ligeiro através de um organismo de consultadoria internacional, com fama, como terceira entidade independente, realizaremos bem os trabalhos de fiscalização para reduzir os impactos resultantes das obras e iniciaremos os trabalhos relativos ao funcionamento e à elaboração da respectiva legislação.

Quanto ao tráfego marítimo e aéreo, continuaremos a tomar uma política de abertura, reforçaremos a fiscalização das situações de navegação marítima e aérea, garantiremos a segurança da navegação

marítima e aérea, procuraremos melhorar as instalações que fazem a ligação entre os transportes marítimos e os aéreos, projectaremos a construção de um acesso rápido entre o novo terminal marítimo de passageiros na Taipa e o Aeroporto Internacional de Macau, para tornar mais conveniente aos residentes e turistas viajarem para outros países ou regiões, passando por Macau, ou aos turistas estrangeiros entrarem no Grande Delta do Rio das Pérolas, passando por Macau, e para atrair mais residentes da zona a utilizarem o Aeroporto Internacional de Macau. Procederemos também ao estudo sobre a criação de serviços de ligação ao aeroporto nos postos da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau para tornar mais conveniente aos turistas que entram e saem entre o aeroporto e outros postos.

Concretização do plano de trabalhos relativos ao programa de protecção ambiental de forma programada e criação de um ambiente ideal para habitação e turismo de alta qualidade

A protecção ambiental está ligada ao desenvolvimento sustentável, deste modo, o Governo deve, por um lado, ter uma visão macro no respeitante à sua protecção, ou seja, elaborar leis e diplomas, políticas e critérios e instruções, e por outro lado, o mais importante é ter uma visão micro, isto é, lançar medidas a fim de fazer com que a protecção ambiental seja uma parte da vida da população, promovendo assim a qualidade ambiental de Macau para que esteja em conformidade com os padrões internacionais referentes às orientações do Centro Internacional de Turismo e Lazer.

Já se deu início na fase anterior a uma série de trabalhos referentes a leis e diplomas e outros estudos, tendo-se já criado assim uma base sólida para a promoção dos trabalhos de protecção ambiental. E no próximo ano, o primeiro ano de um período a médio prazo, concretizar-se-á gradualmente o programa de protecção ambiental, iremos continuar com a promoção de dois grandes objectivos a que nos propusemos, reforçar o controlo da poluição do ar e melhorar o nível de tratamento de resíduos. Por outro lado, iremos elaborar leis e diplomas sobre a protecção ambiental, aumentar a consciencialização para a protecção ambiental e introduzir energia limpa, no sentido de implementar gradualmente a utilização de transportes ecológicos.

Os trabalhos de melhoramento da qualidade do ar a serem desenvolvidos serão praticamente sobre a emissão de gases de escape dos veículos motorizados e da emissão de poluentes atmosféricos dos estabelecimentos industriais e comerciais. Na vertente da emissão de gases de escape haverá um controlo a partir da fonte, ou seja, avançar-se-á com uma estratégia por meio de incentivo e controlo. Em 2013, promover-se-á a eliminação de veículos em circulação altamente poluidores através da aplicação de medidas de incentivo por meio de financiamento a fim de apoiar os donos dos veículos em circulação altamente poluidores a substituí-los por veículos mais ecológicos, sendo o valor do plano de financiamento de 400 milhões patacas. Este plano será lançado entre 2013 e 2015 e será um incentivo aos cidadãos e respectivos sectores para eliminarem os veículos em circulação altamente poluidores, incluindo os motociclos a dois tempos e veículos com motor propulsão a *diesel* que têm mais de 10 anos.

Por outro lado, na sequência da publicação de dois regulamentos administrativos sobre a fixação dos limites de emissão de gases de escape dos automóveis novos aquando da sua importação, no próximo ano reforçar-se-á a monitorização da emissão de gases de escape dos 210 mil veículos em circulação e a monitorização dos combustíveis, estipulando normas para controlo das emissões de

poluentes e aperfeiçoando os trabalhos do regime de inspecção. Paralelamente, acelerar-se-á o estudo sobre a definição de soluções relativas a políticas a curto, médio e longo prazo para a promoção dos veículos ecológicos, para que se torne num plano director de promoção dos veículos ecológicos em Macau.

Quanto aos trabalhos de melhoramento da emissão de poluentes atmosféricos provenientes de estabelecimentos industriais e comerciais, temos vindo a apoiar os respectivos sectores na instalação dos equipamentos correspondentes às respectivas normas, através do Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética (FPACE), no sentido de se melhorar a emissão de fumos emitida pelos estabelecimentos de comidas e bebidas existentes. Em 2013, discutir-se-á a definição das normas e o controlo à emissão de fumos por estabelecimentos de comidas e bebidas, e, simultaneamente, irá proceder-se a uma auscultação sobre a emissão de poluentes atmosféricos dos estabelecimentos industriais de grande envergadura, procurando lançar-se em 2014 os trabalhos para a elaboração de regulamentação adequada.

Relativamente aos trabalhos de avaliação do impacto ambiental, dar-se-á prioridade à publicação da lista de tipos de empreendimentos sujeitos à avaliação do impacto ambiental. Através desta lista, a título experimental, clarificar-se-ão os tipos de empreendimentos sujeitos à avaliação do impacto ambiental, prevendo-se que se possa implementar o respectivo regime dentro de 4 anos. Por outro lado, iremos rever periodicamente os resultados do FPACE que entrou em funcionamento há mais de um ano e melhorar constantemente o funcionamento do mesmo, e após uma análise de forma abrangente das opiniões e sugestões da comunidade e a avaliação das mesmas, irá estudar a ampliação do âmbito de cobertura do Plano, incluindo apoio financeiro às escolas, etc.

Além disso, iremos participar activamente nas obras de abastecimento de água a nível regional, e através da cooperação regional garantir um abastecimento de água estável e seguro. A fim de criar sustentavelmente uma sociedade economizadora de água, iremos lançar o Plano Director de Desenvolvimento de Água Reciclada em Macau e dar início à construção de uma estação de água reciclada, sendo o Novo Campus da Universidade de Macau na Ilha da Montanha (Hengqin) e os bairros de habitação pública de Seac Pai Van, em Coloane, os projectos-piloto no aproveitamento de água reciclada.

Quanto à política energética, terminados os trabalhos relativos à consulta e à análise do sistema tarifário e fixação dos preços da electricidade no próximo ano, dar-se-á início à revisão da respectiva legislação, implementando o mais brevemente possível o novo sistema tarifário e os novos preços da electricidade para que os utentes residenciais e as pequenas e médias empresas possam usufruir da política de redução das tarifas da electricidade. Iremos ainda construir gradualmente uma rede de gás natural na cidade e aperfeiçoar as respectivas leis, pelo que, fornecer-se-á gás natural em primeiro lugar aos edifícios de habitação pública de Seac Pai Van e ao Novo Campus da Universidade de Macau na Ilha da Montanha (Hengqin) e, segundo o plano, concluir-se-á a construção da rede principal de gás natural de Macau em cinco anos.

No âmbito dos serviços de telecomunicações, na sequência do início da construção da nova rede pública de telecomunicações fixa e do respectivo serviço, bem como da conclusão do processo arbitral que opõe a TV Cabo Macau à RAEM, estabelecem-se as condições básicas para o desenvolvimento das telecomunicações. Iremos

proceder a um estudo e planeamento tendo em consideração vários aspectos, tais como as tecnologias, a situação do mercado e as disposições legais, a fim de que o mercado das telecomunicações de Macau dê uma resposta ainda maior às exigências dos padrões internacionais e obtenha um maior espaço para o seu desenvolvimento. Ao mesmo tempo, uma vez terminado em 2014 o Contrato de Concessão do Serviço Terrestre de Televisão por Subscrição, iremos dar início aos respectivos trabalhos de revisão sob o pressuposto de implementar os objectivos de desenvolvimento definidos para a liberalização do mercado e a promoção da concorrência.

Sr. Presidente,

Srs. Deputados:

– “Não há obstáculos nos tempos bons, recebendo inspiração dos acontecimentos adversos dos tempos maus” – a área de transportes e obras públicas tem uma relação íntima com a vida da população e nos últimos anos as oportunidades e os desafios têm coexistido, no entanto, a nossa equipa tem tido sempre uma atitude positiva para marchar em frente, tendo por base a compreensão e coordenação de todos os sectores da sociedade e dos cidadãos, a fim de nos permitir cumprir as nossas funções e concentramo-nos nos trabalhos.

Tendo por base os trabalhos preliminares realizados na área de transportes e obras públicas, foram estabelecidos estratégias e planeamentos para o desenvolvimento a longo prazo no âmbito do trânsito, protecção ambiental, habitação pública, entre outros, para o desenvolvimento sustentável de Macau. Em 2013, os planos de trabalho irão entrar numa nova fase, pelo que implementaremos novas medidas de acordo com o desenvolvimento social no sentido de impulsionar o desenvolvimento sustentável da cidade, e paralelamente, passar-se-á à fase de execução do plano das novas zonas urbanas e dos novos aterros. Além disso, iremos dar início à construção de vários empreendimentos de grande envergadura, ampliar as infra-estruturas e as redes viárias, construir uma rede energética, atribuir habitações públicas, construir as respectivas instalações de apoio, concretizar o programa de protecção ambiental, etc.

Embora nos confrontemos com diferentes problemas referentes aos diversos trabalhos, no entanto, sob uma política e um objectivo claros, iremos concluir realisticamente cada uma das etapas de trabalho de acordo com o planeado. E através de uma análise objectiva e uma atitude de governação científica, acompanharemos as mudanças sociais e melhoraremos gradualmente os conteúdos detalhados dos planos para que os trabalhos sejam executados com a máxima exactidão e perfeição possíveis.

No próximo ano, com boa preparação e espírito de servir o público, com “com base na população”, contamos, ao longo do processo de urbanização, com a colaboração e compreensão da população e estamos receptivos a opiniões construtivas para encontrar as melhores respostas para os problemas e obstáculos que surjam pelo caminho, para que todos, e cada um de nós, participem na criação de um novo mundo, ideal para habitação, turismo e que possamos caminhar em frente.

Srs. Deputados,

Muito obrigado a todos.

Presidente: Bom, tendo o Sr. Secretário Lau feito a apresentação, vamos começar a discussão.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

À hora do almoço abri a televisão, e vi a imagem do presidente da RPC, Hu Jintao, que estava a visitar um residente de Macau em casa dele, imagem essa que costuma aparecer na televisão antes do noticiário. Foi em 2009, ano em que Hu se deslocou a Macau para visitar esta pequena cidade no 10.º aniversário do seu retorno à Pátria, que o presidente da RPC teve uma conversa com o mencionado residente na sua residência. Penso que muitos dos presentes ainda se lembram do conteúdo desta conversa, a qual teve precisamente a ver com os preços muito altos dos imóveis do mercado privado, assim como com as dificuldades com que os jovens de Macau se deparam, para adquirir uma casa. O presidente Hu Jintao prestou muita atenção aos problemas habitacionais da RAEM. Passados vários anos, se o presidente da RPC voltasse a visitar o Território no aniversário da transferência da sua soberania, e se ele voltasse a conversar com o mesmo residente, talvez Hu Jintao perguntasse o seguinte: Depois de o terceiro mandato do Governo da RAEM ter tomado posse, e sob a orientação do Sr. Secretário Lau Si Io, os problemas relativos à habitação já foram resolvidos? Penso que todos sabem qual seria a resposta.

É o seguinte, o título da primeira página de um jornal de Macau publicado ontem: “Os imóveis de Macau atingiram um patamar de preço ainda mais elevado”. Segundo o sector imobiliário, após a adopção das oito estratégias destinadas ao combate das acções de especulação, diminuíram em grande medida, as transacções no mercado imobiliário, mantendo-se no entanto altos, os preços dos imóveis. Como reacção à aplicação das novas medidas pelo Governo, alguns proprietários pararam temporariamente a venda dos seus apartamentos. Prevê-se que, nos próximos meses, vá continuar a situação referida de poucas transacções no mercado imobiliário mas altos, os preços dos imóveis, e portanto, os residentes que necessitam de adquirir uma casa continuarão a ficar perturbados. Neste caso, não sei qual será a explicação do Sr. Secretário perante a indagação do presidente da RPC. O Chefe do Executivo disse que o Sr. Secretário ia fornecer uma resposta satisfatória quanto à construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Antes disso, vou ajudar o Sr. Secretário a evocar a história deste projecto.

Guardo, há mais de dois anos, este jornal publicado em 6 de Maio de 2010, altura em que o Sr. Secretário prometeu que o número das fracções da habitação pública a construir no futuro próximo, não ia ser inferior ao de dezanove mil. Também guardei o jornal de 12 de Janeiro de 2011, no qual há notícias sobre a promessa do Chefe do Executivo da construção, dentro do prazo estabelecido, das dezanove mil fracções da habitação pública, promessa essa, que não foi concretizada. E na apresentação que fez na reunião de hoje, o Sr. Secretário disse que já havia data fixada para a conclusão das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Não sei qual é a data fixada, referida há pouco pelo Sr. Secretário. Lembro-me muito bem, porém, da notícia publicada nos jornais de 12 de Agosto do ano passado, em que os serviços públicos da área de Transportes e Obras Públicas forneceram, com transparência, informações pormenorizadas sobre a evolução dos trabalhos de construção da habitação pública, tendo exprimido a determinação de

finalizar, nos finais de 2012, o projecto de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Agora vou fazer a respectiva conta perante a presença do Sr. Secretário.

Segundo os dados publicados na página electrónica do Instituto de Habitação, até 31 de Outubro do ano corrente, foram construídas 4.189 das dezanove mil fracções da habitação pública. Contando com as 2.703 fracções do Edifício do Lago, as quais, segundo disse o Sr. Secretário há pouco, poderão ser habitadas a partir dos finais do corrente ano, com as obras de decoração interior concluídas. Sendo assim, podemos admitir que 6.892 será o número das fracções da habitação pública construída até aos finais deste ano. Pergunto onde são as restantes 12.368 fracções, que devem ser construídas também em 2012, o mais tarde. Conforme as informações fornecidas, nalguns edifícios estão a decorrer as obras de decoração interior, noutros casos as obras de fundação das estacas estão em curso, para não falar das obras de construção adjudicadas mas que ainda não se iniciaram. Não há, de facto, uma data prevista para a terminação total das dezanove mil fracções da habitação pública. No respeitante à habitação pública pós-dezanove mil, de acordo com a apresentação feita há pouco pelo Sr. Secretário, foram elaborados mais quatro projectos, os quais fornecerão mais 4.000 fracções. Assim, contando com as 3.050 fracções inicialmente planeadas, a habitação pública pós-dezanove mil totalizam 7.050 fracções. Nos últimos anos, tem-se registado um grande surto na economia da RAEM, assim como uma abundância visível no erário público. No entanto, os problemas habitacionais dos residentes agravam-se em cada dia que passa. Afinal das contas, que problemas existem nas políticas habitacionais e nas políticas de terras? O Sr. Secretário pode dizer o seguinte: “Temos grande falta dos recursos do solo. Se nos pudermos dizer onde são os terrenos disponíveis, vamos construir, imediatamente, habitação pública nestes terrenos”. Para ser justo, devemos afirmar que os problemas habitacionais existem há muito tempo, muito antes de o Sr. Secretário assumir o presente cargo. De facto, antes de o Sr. Secretário subir ao posto de secretário para os Transportes e Obras Públicas, e antes de o Senhor fazer a promessa, em 2010, de construir, dentro do prazo estabelecido, dezanove mil fracções da habitação pública, as políticas habitacionais e as políticas de terras já não tinha por base a população. Penso que os Senhores presentes ainda se lembram da realização, em 2008, da hasta pública de dois terrenos, sites na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei. Naquela altura, já estava salientado o problema da grande necessidade de habitação, sentida pelos cidadãos de Macau. No entanto, o Sr. Secretário não aceitou o pedido da sociedade civil, que pediu a construção da habitação pública nos mencionados dois terrenos, tendo o Sr. Secretário insistido em realizar a dita hasta pública para a concessão dos referidos dois terrenos. Como consequência disso, até agora, estes dois terrenos concedidos, tais como os terrenos D e E na Praia Grande, mantêm-se em estado de desaproveitamento, cheios de ervas silvestres. Segundo explicou o Governo, depois de conseguir a concessão dos dois terrenos, o adjudicatário pediu o emparcelamento deles no aproveitamento, pedido esse que foi indeferido pelas autoridades, as quais mandaram ao adjudicatário uma cópia do contrato, prestes a assinar. Não concordando com o conteúdo do contrato, o adjudicatário apresentou uma reclamação. Demorou-se assim muito tempo e os terrenos concedidos nunca chegaram a ser aproveitados. Esta é a explicação dada pelo Governo para justificar a não recuperação dos referidos terrenos concedidos mas que não foram aproveitados dentro do prazo estabelecido. Não percebemos porque é que o Governo pode permitir que o adjudicatário arranje os mencionados pretextos para acumular terrenos e para elevar os preços dos imóveis. Se a Administração acha que os referidos comportamentos do adjudicatário são aceitáveis, por que é que

realizou hastas públicas para a concessão de terrenos? Pois não estamos a ver nenhum respeito pelo espírito e pela essência do contrato. Alguns colegas afirmaram que tinham muito jeito para fazer negócios. A meu ver, o referido adjudicatário é comparativamente mais forte, uma vez que tem meios para acumular terrenos e para elevar os preços dos imóveis, transformando pedras em ouro. Para ficarmos mais surpreendidos, o Governo aceitou ainda o pedido de desocupar os referidos dois terrenos concedidos, apresentado pelo referido adjudicatário baseando-se no argumento de o Governo não deixar concluir o processo de adjudicação, e portanto o adjudicatário não conseguiu proceder à colocação dos tapumes, o que levou à ocupação ilegal dos mesmos terrenos por terceiros. Ora, não achamos que esta seja uma responsabilidade que deve ser assumida pelo Governo. Em relação à questão da colocação dos tapumes, não sei se os Senhores ainda se lembram daquilo que aconteceu na concessão de um terreno no COTAI. Naquele caso, antes da publicação do resultado do concurso público, o respectivo concorrente já tinha colocado tapumes à volta do terreno em causa, considerando-o propriedade sua. Não percebemos por que é que o adjudicatário dos terrenos de Fai Chi Kei não pôde colocar tapumes, ao passo que no caso do terreno do COTAI, o concorrente pôde proceder à colocação dos tapumes até antes da publicação do nome do adjudicatário. Sendo assim, temos razão em duvidar que o adjudicatário dos terrenos de Fai Chi Kei não cercou o terreno concedido de propósito, e que o que o mesmo adjudicatário fez não foi mais do que recorrer a sofismas. Inesperadamente o Governo, que não é culpado, assumiu, ao pedido do adjudicatário, a responsabilidade de desocupar os respectivos terrenos. Achamos um grande disparate que o Governo tenha cedido perante um pedido injusto. Pelo exposto, temos a opinião de que na questão da definição e execução das políticas de terras, o Governo precisa de ter maior rigor e maior respeito pelo princípio da imparcialidade, tratando os respectivos assuntos com discriminação, para além de ter de reforçar os trabalhos de aperfeiçoamento dos respectivos diplomas legais.

Há pouco, o Sr. Secretário anunciou um conjunto de números das fracções da habitação económica e da habitação social, os quais permitem aos residentes de Macau ficar com a expectativa de que o seu problema habitacional venha a ser resolvido em breve. No entanto, até à semana passada, havia ainda requerentes que figuravam, desde o ano de 2003, na lista de espera para a distribuição da habitação social. Isto quer dizer que os mesmos esperam há quase dez anos. Existe, portanto, grande diferença entre o ideal e o real. Se há realmente tantas fracções da habitação pública que podem ser fornecidas à população, como disse o Sr. Secretário, apelo para reiniciar, no próximo ano, a nova requisição da habitação social e da habitação económica, permitindo a requisição das fracções de várias modalidades, não se limitando ao modelo de T1 (uma sala e um quarto), de modo que o Governo possa perceber melhor as necessidades dos residentes relativas à habitação económica. Na nossa opinião, está errada a política habitacional de que a habitação social constitui o componente principal da habitação pública, ao passo que a habitação económica é considerada como o componente complementar. Sugerimos que a Administração passe a definir o novo objectivo estratégico de resolver, a toda a população, o problema de habitação, melhorando as suas condições de vida, por forma a evitar as contradições e a divisões sociais, assim como os fenómenos de injustiça. O Sr. Secretário disse muito bem ao afirmar que os recursos públicos devem ser distribuídos de forma efectiva, o que não se verifica, porém, na política habitacional da RAEM. Actualmente, todos os utentes da habitação social são isentos de pagamento de rendas. Com vista a garantir uma distribuição mais

efectiva dos recursos destinados ao desenvolvimento da habitação pública, o Instituto de Habitação procedeu, há tempo, aos estudos sobre o cálculo das rendas da habitação social, criando mecanismos para a recuperação das fracções aos utentes com boas condições económicas, assim como para a substituição das fracções que estão a habitar, por outras consideradas mais adequadas. É pena que as respectivas medidas não chegassem a ser implementadas. Perguntamos ao Governo se agora há cidadãos que já não satisfazem os respectivos requisitos, mas que continuem a usufruir da habitação social. Se a resposta for positiva, prova-se que os recursos públicos não estão a ser distribuídos de forma razoável, e que há desperdício dos mesmos recursos. Tem que haver a articulação entre o discurso e o comportamento para se conseguir bons resultados. Com vista a garantir o desenvolvimento estável e sustentável do mercado imobiliário local, os preços dos imóveis têm que se adequar às capacidades financeiras dos residentes. Esperamos que o Governo possa ajustar as políticas habitacionais, de modo que os preços dos imóveis e o mercado imobiliários voltem à normalidade, livrando os proprietários dos prejuízos causados pela bolha do imobiliário provocada por futuras crises financeiras. A administração precisa de assumir a responsabilidade de realizar os mencionados trabalhos. Neste momento, o mercado imobiliário está de tal maneira descontrolado, até ao ponto de o Chefe do Executivo ter aconselhado à população que comprasse a casa analisando bem a situação e tendo em conta a própria capacidade económica. Perante o fracasso das dezoito estratégias, o Sr. Secretário não acha que tem necessidade de envidar maiores esforços para elaborar outras estratégias eficazes?

Nos jornais pudemos ler a notícia de que o Sr. Secretário Lau Si Io se reuniria com as personalidades jovens da sociedade, ouvindo as suas opiniões, notícia essa que demonstrou que o Sr. Secretário tem estado aplicado no exercício das suas funções. Sem dúvida, para definir boas linhas de acção governativa, é preciso ouvir a opinião pública. No entanto, por que é que com a existência dos numerosos órgãos consultivos, que, segundo afirmaram as autoridades, dispõem de grande representatividade e que permitem a participação equilibrada dos diversos sectores da sociedade, as políticas elaboradas pela Administração normalmente não correspondem à vontade da população? Tenho mesmo dúvida da representatividade das referidas personalidades jovens da sociedade, com as quais o Sr. Secretário acabou de realizar uma reunião para a recolha das opiniões. Parece-nos que estas personalidades jovens da sociedade foram escolhidas pelo Governo, com o intuito de arranjar uma base pública para apoiar as políticas elaboradas pela Administração. Se nem na consulta pública o Governo pode aproximar-se verdadeiramente das várias camadas da sociedade, ouvindo as suas opiniões, como é que pode elaborar políticas capazes de resolver os problemas da população? Esta é a razão pela qual, nenhuma das políticas do solo e das políticas habitacionais, inclusivamente políticas da habitação pública, é aceite pelos cidadãos de Macau. Assim sendo, não podemos deixar de apelar para o aperfeiçoamento do mecanismo de tomada de decisões.

Só me resta pouco tempo, tenho que acelerar a minha intervenção.

O trânsito da Ponte de Sai Van é outro aspecto a que queria prestar atenção. Queria pedir dados estatísticos sobre o número dos acidentes de viação graves envolvendo ciclomotores e motociclos, ocorridos nesta ponte após a entrada em funcionamento da via especial para os referidos tipos de veículos na Ponte de Sai Van, por forma a examinar se a criação da mesma via conseguiu surtir os efeitos previstos. Presto uma atenção especial a este aspecto, uma vez que a criação da referida via especial leva a que os carros que

utilizam a mencionada Ponte, passem a circular em duas faixas de rodagem, tendo trazido, portanto, inconveniência aos respectivos condutores, sobretudo nos dias de chuva, em que se registam grandes engarrafamentos. Pelo contrário, quando faz mau tempo, passam poucos ciclomotores e motociclos na via especial da Ponte de Sai Van. Tomando como exemplo a situação de hoje de manhã, ocorreu, na Ponte em referência, um acidente de viação que impediu o trânsito no sentido Taipa-Macau, tendo sido causado grande engarrafamento nas duas faixas de rodagem. Como consequência disso, alguns dos veículos foram obrigados a escolher a Ponte de Amizade, ao passo que os outros fizeram grandes filas que se estendiam até ao Edifício “Tjoi Long Sea View Park”. Queria saber se o Governo dispõe de mecanismo de contingência que possa ser activado no caso da ocorrência de graves problemas no trânsito entre a Península de Macau e as Ilha da Taipa e de Coloane, por forma a reforçar a divulgação das respectivas mensagens e a mobilização das logísticas, assim como, se o Governo pensa na possibilidade de abertura da Ponte Governador Nobre de Carvalho para a circulação dos veículos motorizados nos casos de emergência. Como todos sabem, o controlo do crescimento do número de viaturas motorizadas é a estratégia eficaz para resolver, na sua raiz, os problemas relativos ao trânsito de Macau. Nas Linhas de Acção Governativa para o próximo ano, estão definidas quatro estratégias para manter, num nível razoável, a taxa de crescimento do número dos automóveis e a utilização dos mesmos. No entanto, até ao momento só se pode ver a implementação de uma destas medidas.

Queria chamar igualmente atenção para o efeito de biombo e a ilha de calor urbana, originários da grande quantidade de arranha-céus que bloqueiam a circulação do ar. O último tufão partiu todas as janelas de um edifício luxuoso perto do mar. Não sei se os respectivos órgãos governamentais realizaram estudos sobre este fenómeno, bem como sobre a sua possível ligação com o efeito de biombo.

A demora na examinação dos problemas de infiltração e na emissão do respectivo relatório, tem feito sofrer a população. Sendo assim, queria pedir à Administração para prestar mais atenção a este aspecto.

Obrigado.

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

Chan Meng Kam: Obrigado, Sr. Presidente.

Sra. Secretário:

O Senhor tomou posse em 1 de Março de 2007, portanto, já desempenha o cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas há mais de cinco anos. O Governo Central costuma elaborar Planos Quinquenais. Para nós, o tempo de cinco anos é suficiente para ver a capacidade de um titular dos principais cargos do Governo. Sendo assim, achamos que é altura de a RAEM ter outro Secretário para os Transportes e Obras Públicas. “Num mundo de diferenças, a diferença é Macau”. Macau é realmente diferente, por isso, o Governo nunca pensou na mudança de secretários. Lembro-me muito bem das seguintes palavras, ditas pelo Sr. Secretário quando tomou posse: “Vou cumprir as minhas funções tendo uma visão prospectiva e dedicando-me ao trabalho prático, com respeito pelos princípios de imparcialidade e de altruísmo”. Na parte de Conclusão das Linhas de Acção Governativa para o próximo ano, na área de Transportes e Obras Públicas, podemos ler o seguinte: “A nossa

política é clara. Iremos percorrer várias fases, desde a elaboração dos projectos até à sua concretização, e cumprimos, sem hesitações, todos os compromissos e, de forma gradual, iremos concluir cada uma das etapas de trabalho de acordo com o planeado. A nossa equipa já está muito bem preparada para o cumprimento da sua missão”. Como se tem notado uma grande contradição entre a promessa do Sr. Secretário e a confusão registada na área de Transportes e Obras Públicas, fui encarregado por muitos cidadãos de Macau, de exprimir aqui as suas opiniões, por forma a chamar a atenção do Sr. Secretário.

Nos últimos anos, os preços dos imóveis de Macau têm subido espectacularmente, o que se deve sobretudo ao grande desequilíbrio entre a procura e a oferta, embora os factores económicos externos também sejam parcialmente responsáveis pelo mencionado fenómeno. Depois da revelação do caso da corrupção de Ao Man Long e a consequente subida ao cargo do Sr. Secretário, nota-se uma grande passividade na atitude de trabalho, tida pelos funcionários dos serviços públicos da área de Transportes e Obras Públicas, e provocada por um efeito multiplicador (*bandwagon*) que faz divulgar o pensamento de “quer se trabalhe muito, quer se trabalhe pouco, recebe-se sempre o mesmo ordenado”. Assim sendo, tem-se registado grande demora na apreciação e autorização dos projectos de construção civil, e pequena quantidade de prédios novos a serem construídos e colocados à venda no mercado imobiliário, o que levou ao desequilíbrio entre a procura e a oferta dos imóveis. Com a carência de canais de investimento, o pequeno retorno no investimento financeiro, e a baixa taxa de juros bancários, os cidadãos, preocupados com a subida dos preços dos imóveis, passaram a comprar imóveis para manter o verdadeiro valor do dinheiro que têm. Como os indivíduos vindos de fora também começaram a comprar os imóveis da RAEM, os mesmos ficaram como mercadorias muito procuradas, e portanto, cada vez mais caras. Perante esta situação, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes e o Instituto de Habitação perderam a calma, tendo dito que se tinham acelerado os trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, e que no futuro próximo iam ser colocadas à venda, no mercado imobiliário, cem mil fracções da habitação privada construídas, para além de terem tomado urgentemente um conjunto de medidas para controlar o mercado imobiliário, pese embora a carência de planos anteriormente elaborados. Com vista a atingir o referido objectivo, as autoridades falaram muito em construir mais habitação pública e em aperfeiçoar as infra-estruturas à volta. É pena que estas medidas se limitem a ser as orações rezadas pelos bonzos, isto é, coisas repetidas mil vezes, que estamos fartos de ouvir.

Após a subida do Sr. Secretário ao cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, e desde 2009, mantém-se à volta de 30.000, o número de fracções da habitação privada cujo projecto de construção se encontra em processo de apreciação, o que provou a lentidão que se regista nos respectivos trabalhos, realizados pela Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes. Segundo revelaram os meios de comunicação social, para satisfazer a procura do mercado imobiliário, é preciso construir anualmente 4500 fracções da habitação privada. No entanto, até ao terceiro trimestre, no ano corrente só foram emitidas licenças de ocupação para a habitação de 2404 apartamentos, oferecidos por vinte e três projectos de construção civil. Duvidamos que não se tornará uma realidade, a previsão de que, no futuro próximo, serão colocadas à venda, no mercado imobiliário, cem mil fracções da habitação privada. Até ao momento, há duzentos e trinta e dois projectos de construção civil que estão por ser apreciados e autorizados, e que

implicam a construção de 29.230 fracções da habitação privada. É de saber que a autorização da maioria destes projectos é esperada inutilmente, há vários anos, ou por período de tempo ainda mais longo, pelos respectivos requerentes, alguns dos quais morreram antes da obtenção da autorização, continuando os seus descendentes a esperar, em vão, a desejada autorização. Há quem diga que, dentre Hong Kong, Macau, e a China Continental, Hong Kong é o lugar mais ideal para o investimento na construção civil, sendo a China Continental a segunda escolha, e que se deve evitar fazer o mesmo tipo de investimento em Macau, porque é muito provável o seu fracasso. Esta não representa uma grande tristeza para o Território?

Comparando os trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, realizados pela DSSOPT no tempo de Ao Man Long e no tempo de Lau Si Io, muitos residentes têm ainda a opinião de que no tempo de Ao Man Long, se registava uma grande eficiência na realização dos respectivos trabalhos, uma vez que os chefes tinham a coragem de tomar decisões, sendo até possível iniciar-se as obras sem se ter as formalidades completamente tratadas, e que no tempo do Sr. Secretário, que prometeu cumprir as funções tendo uma visão prospectiva e dedicando-se ao trabalho prático, com respeito pelos princípios de imparcialidade e de altruísmo, é fraca a eficiência na realização dos mesmos trabalhos, tendo os respectivos funcionários demasiadas preocupações, para além do mencionado pensamento de “quer se trabalhe muito, quer se trabalhe pouco, recebe-se o mesmo ordenado”. Influenciado pelas numerosas preocupações e pelo mesmo pensamento, a DSSOPT utiliza o pretexto de pedir pareceres à Autoridade de Aviação Civil, ao Instituto Cultural, ao Corpo de Bombeiros, à Direcção dos Serviços de Educação e Juventude, à Direcção dos Serviços de Turismo, aos Serviços de Saúde, à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, aos órgãos responsáveis pelo planeamento urbanístico, à Comissão de Segurança dos Combustíveis, à Companhia de Electricidade de Macau, e à Sociedade de Abastecimento de Águas de Macau, para adiar a emissão da respectiva autorização. A situação é ainda pior do que a do Interior da China antes da reforma e da abertura, na qual eram necessários trinta e seis carimbos de borracha para conseguir a autorização para a realização das obras de construção civil.

O outro pretexto utilizado pela DSSOPT para justificar a demora nos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, é precisamente a consideração dos factores que têm a ver com a protecção ambiental, nomeadamente com a garantia da qualidade do ar, assim como com o planeamento urbanístico. Sob este pretexto, o planeamento dos terrenos conquistados pelos aterros ilegítimos, perto das Casas-Museu da Taipa, tem sido constantemente modificado, tendo a mesma coisa ocorrido no caso do planeamento dos terrenos da Povoação de Cheok Ka, a qual já se transformou numa aldeia vietnamita. Já o planeamento dos terrenos da Povoação de Cheok Ka demorou mais de dez anos, repetindo as autoridades sempre a mesma resposta de “ser necessário mais estudos sobre o ambiente e a circulação do ar, não havendo condições para prever a data da conclusão dos trabalhos de planeamento”. A localização e o planeamento do mercado do NAPE, constituem outro caso ridículo sobre o qual o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais não tem conhecimento, nem tendo as respectivas decisões conseguido o consenso dos residentes locais. Ao contrário disso, o aproveitamento do terreno TN27, na Taipa, a realização das obras de remoção, utilizando pólvora, das pedras das colinas próximas para a construção da habitação pública em Seac Pai Van, em Coloane, e os projectos de construção civil das grandes empresas do jogo, obtiveram rapidamente as respectivas

autorizações. Então, nestes casos, já não foi necessária a consideração dos factores relativos à protecção ambiental, nomeadamente à garantia da qualidade do ar, assim como ao planeamento urbanístico? A futura Lei de Planeamento Urbanístico e a futura Lei de Bases do ambiente serão aplicadas apenas a determinados casos? E Será que as mesmas Leis se constituirão como os maiores bloqueios para a obtenção da autorização para os projectos de construção civil?

A Lei Básica atribui aos deputados da Assembleia Legislativa a competência da supervisão das acções governativas, realizadas pelo Governo segundo a lei. Portanto, alertamos, todos os anos e em vão, para a existência dos mencionados problemas. O Chefe do Executivo é determinante na criação de um governo transparente. Será que o Sr. Secretário está a proceder de forma contrária à política definida pelo Chefe do Executivo? Queria pedir ao Sr. Secretário para deixar ficar transparente o processo de apreciação dos projectos de construção da habitação privada, indicando os casos que requerem os pareceres de outros serviços públicos, nomeadamente os pareceres dos órgãos responsáveis pelo planeamento urbanístico, bem como, explicando as outras razões que levam à grande demora nos trabalhos de apreciação, de modo que a população perceba se a demora tem a ver com os problemas existentes nos próprios projectos de construção civil, com a não actuação dos respectivos serviços públicos, ou, assim como, com o pedido, que até é desnecessário, dos pareceres aos respectivos organismos governamentais. Achamos que se tem que esclarecer tudo isto, evitando os possíveis mal-entendidos e o não desenvolvimento do sector de construção civil.

É o seguinte, o comentário feito pelos residentes de Macau sobre as dezoito estratégias adoptadas pelo Sr. Secretário para o controlo do mercado imobiliário: “Trata-se de estratégias com falta de visão prospectiva e de cientificidade, tomadas à pressa para compensar a pouca atenção que se costumava atribuir à respectiva vertente”. São evidentes as influências nocivas exercidas pelas políticas definidas pelo Sr. Secretário para o ajustamento do mercado imobiliário: o imposto de selo especial aplicado aos proprietários que vendam o imóvel adquirido há dois ou menos anos, e que só pode abafar temporariamente as respectivas transacções, não podendo servir para fazer descer os preços altos dos imóveis, por causa da insuficiência geral da oferta. A fixação das exigências mais rígidas para a atribuição do empréstimo hipotecário, impossibilita a aquisição ou a permutação dos imóveis pela classe sanduíche, por causa da impossibilidade de pedir empréstimo equivalente aos 90% do preço do imóvel colocado como garantia, sobretudo no caso dos imóveis que custem três milhões e trezentas mil patacas ou menos. As medidas tomadas pelo Sr. Secretário servem, no fundo, apenas para tirar o desejo de comprar casa a parte dos residentes, não podendo ajudar os cidadãos necessitados a adquirir a sua habitação. Enquanto nas Linhas de Acção Governativa para o próximo ano se continua a falar da “realização da revisão e ajustamento nas ocasiões propícias”, pergunto, em representação dos residentes de Macau, como é que o Sr. Secretário pensa ajudar os residentes a comprar a casa onde possam residir, assim como, como é que o Sr. Secretário vai manter o desenvolvimento saudável e sustentável do mercado imobiliário de Macau.

Não obstante a publicação da Estratégia de Desenvolvimento para a Habitação Pública (2011 -2020), não podemos ver a definição das políticas a médio e a longo prazo para a concretização dos objectivos desenhados, nem o Governo pode cumprir a promessa de construir, ainda em 2012, dezanove mil fracções de habitação

pública, pois até agora, foram construídas apenas 11.300 fracções, dentre as quais, 9196 fracções são fracções de habitação económica. O que se regista na realidade é a percentagem demasiado grande de fracções do tipo T1, isto é, fracções com uma sala e um quarto, cujo número atinge 2658, e que não são necessitadas por muitos agregados familiares (sobraram mais de mil fracções do tipo T1, que até agora ninguém quer comprar). A par disso, as fracções com dois ou três quartos não são suficientes para satisfazer a necessidade dos requerentes. Mais de três mil agregados familiares estão à espera da distribuição das fracções desta modalidade. Perante esta situação, o Governo revelou que ia converter as fracções do tipo T1 em habitação social, ou fazer novas inscrições da habitação económica. O problema é o seguinte: por que é que a Administração, dispondo dos dados sobre a necessidade dos agregados familiares figurados nas respectivas listas de espera, não pôde fazer planos mais próximos da necessidade dos requerentes? Em resposta às perguntas sobre o trânsito e as outras infra-estruturas planeadas para facilitar a vida dos cidadãos que morarão na habitação pública construída, o Instituto de Habitação e a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego mencionaram planos diferentes. Sendo assim, surgiu nos residentes a dúvida da inexistência de planos a médio e a longo prazo para a regulamentação do referido assunto, assim como, da falta de cientificidade na planificação da habitação pública. Queria saber qual é a explicação que o Sr. Secretário quer dar sobre este aspecto.

Os residentes da RAEM esperam ter a habitação onde residam tranquilamente, reivindicando a adopção da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, de modo que os seus problemas habitacionais possam vir a ser resolvidos. Tanto na apresentação das Linhas de Acção Governativa, como na resposta atribuída às perguntas dos deputados, o Chefe do Executivo afirmou a adopção da referida política. No entanto, na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário falou apenas na realização dos estudos sobre este tema. Queria perguntar quando terminarão os respectivos estudos, se nas Novas Zonas Urbanas vão ser reservados terrenos que serão aproveitados com respeito pela política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, assim como, se o Governo pode escolher alguns dos terrenos desocupados e recuperados para a implementação da mencionada política. O Governo vai fazer isto, ou pretende apenas enganar os residentes, fazendo promessas que não quer cumprir?

Com efeito, o que se regista na realidade de Macau é a concessão de terrenos com a isenção do concurso público, da consulta pública e da audição pública. O facto é que só um grupo muito pequeno de indivíduos tem acesso aos terrenos, os quais não são aproveitados, sendo antes acumulados, revendidos ou aproveitados para outras finalidades, com vista a obter grandes lucros. É considerada pelos cidadãos de Macau como uma operação de caixa preta, a concessão de mais oito terrenos contíguos aos cinco lotes de terreno problemáticos em frente do Aeroporto Internacional de Macau, sendo outro exemplo da concessão por preço barato dos terrenos, a concessão dos terrenos para a concretização do plano do *Studio Macao City*, terrenos esses que, porém, não foram aproveitados durante longo espaço de tempo, tendo sido autorizada a revenda para a obtenção de grandes lucros. Da mesma maneira, tem-se registado uma grande falta de transparência na concessão dos terrenos às grandes empresas do jogo. Os recursos do solo pertencentes a toda a população de Macau, são canalizados para a procura de interesses pessoais de um número reduzido de pessoas, que se dedicam às actividades de especulação.

Começaram, finalmente, os trabalhos de revisão e modificação da Lei de terras, publicada há mais de trinta anos. A população de Macau reivindica a introdução, na mesma Lei, de ajustamentos que visem o preenchimento das lacunas existentes que permitem a desigualdade na concessão de terrenos, o que constitui o conteúdo mais importante da modificação.

Os serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas são responsáveis pela realização de um conjunto de obras públicas de grande dimensão, tais como o metro ligeiro, o novo *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, os aterros para a criação das Novas Zonas Urbanas, e a construção do Novo Acesso entre Guangdong e Macau, obras essas que implicam grandes interesses públicos, bem como a segurança pública dos residentes e turistas. Devido à disputa acerca do itinerário do metro do NAPE, infelizmente vai haver demora no início da construção, na Península de Macau, da primeira fase do metro ligeiro, cujo concurso de empreitada devia ter lugar no ano corrente. Ouvi dizer que os residentes locais preocupados pediram a realização, na Rua de Londres, da simulação de incêndios. Será que é verdade? Os titulares dos cargos de direcção e chefia do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes previram o adiamento do início das respectivas obras para quatro anos depois, ao passo que os residentes locais, que não concordavam com a passagem do metro na mencionada rua, que é estreita, disseram que a manutenção do projecto inicial levará ao levantamento do processo contra a Administração Pública, processo esse que demorará dez anos. O Comissariado contra a Corrupção publicou o relatório relativo à reclamação recebida, enquanto que o relatório de análise do GIT também foi entregue ao Chefe do Executivo. Tudo parece uma brincadeira. Demorou dez anos o estudo sobre a construção do metro ligeiro em Macau. Será que ainda precisamos de aguardar mais dez anos para ver o início das respectivas obras?

As obras da construção do novo *campus* da Universidade de Macau estão a terminar, sendo avultado o valor das despesas reforçadas, e tendo as despesas totais atingido dez biliões de patacas. Com vista a concluir o projecto dentro do prazo estabelecido, têm-se realizado as respectivas obras dia e noite. Nesse situação, como se podem garantir a segurança e a qualidade das mesmas obras? Com tanta pressa que se tem na realização das obras de construção, não admira o desmoronamento do túnel sub-fluvial cujo tratamento posterior é pouco transparente. Não se sabe se vão ser adjudicadas a uma única companhia, as obras de aterro para a criação das Novas Zonas Urbanas, cujo programa de concurso foi modificado várias vezes, tendo sido adiada muitas vezes a abertura do concurso público. Queria perguntar como é que se pode garantir que a utilização dos terrenos das Novas Zonas Urbanas seja planeada de forma razoável e segundo a lei, assim como, se causará novos problemas, a adjudicação das obras de construção do Novo Acesso entre Guangdong e Macau sem a abertura do concurso público?

Os órgãos governamentais responsáveis pelo trânsito, pelas obras públicas, e pela supervisão da qualidade do serviço público prestado pelas sociedades concessionárias, tais como dos serviços de telecomunicações, actuam à sua maneira para a salvaguarda dos interesses dos residentes de Macau. Todavia, perturbaram a população as mudanças constantes da política relativa à passagem dos serviços da rede de telemóvel 2G para 3G, assim como, prejudicaram os interesses dos cidadãos as quatro interrupções na rede, ocorridas no ano corrente, sendo insignificante a multa de centenas de milhares de patacas para uma companhia que ganha anualmente centenas de milhões de patacas. Na questão das antenas

comuns, o Governo não executa a lei, prejudicando a imagem de Macau perante o mundo. O aumento das tarifas de autocarro sem consulta pública trará muitas consequências negativas. Perante a apresentação, pelos residentes do Edifício Sin Fong Garden, das queixas e dos pedidos de auxílio, o Governo não prestou atenção suficiente, nem tomou as medidas necessárias para garantir a segurança física e dos bens dos mesmos habitantes.

Sr. Secretário:

Limitado pelo espaço e tempo, não posso mencionar aqui todos os problemas e confusões existentes nas acções governativas na sua área. Não sei em que consistem a sua visão prospectiva, a sua dedicação ao trabalho prático e as políticas e objectivos definidos com clareza. O Sr. Secretário nunca hesitou perante os problemas e as confusões existentes? O Senhor vai concluir, com firmeza e de forma gradual, cada uma das etapas de trabalho de acordo com o planeado, percorrendo várias fases, desde a elaboração dos projectos até à sua concretização, ainda que os projectos e o planeamento tenham falta de cientificidade ou que até estão errados? Quando o Sr. Secretário disse que a sua equipa está muito bem preparada, sabe que tipo de equipa é que tem na realidade?

Obrigado.

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

Ng Kuok Cheong: A incoerência e a contradição entre as Linhas de Acção Governativa, apresentadas pelo Chefe do Executivo, e as Linhas de Acção Governativa, na área de Transportes e Obras Públicas, são uma das causas que têm levado às dificuldades de vida sentidas pela população da RAEM. Este é um facto que se regista, hoje, nas realidades da Região Administrativa Especial de Macau. Por exemplo, quando o Chefe do Executivo veio à Assembleia Legislativa apresentar as LAG, manifestou o desejo de os terrenos nas Novas Zonas Urbanas serem aproveitados com respeito pela política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, ideia essa que, no entanto, nunca foi expressa pelo Sr. Secretário. No plenário da AL em que o Chefe do Executivo exprimiu o referido desejo, disse-lhe a seguinte frase: “O Sr. Secretário Lau não costuma dar importância às suas palavras”. Como resultado desta afirmação, na reunião de hoje, o Sr. Secretário explicou que se iam realizar estudos sobre a possibilidade de implementação, no aproveitamento dos terrenos nas Novas Zonas Urbanas, da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, por forma a mostrar a articulação das LAG na área de Transportes e Obras Públicas, com as LAG definidas pelo Chefe do Executivo. Não sei se o Sr. Secretário pode manter sempre a coerência com os conceitos governativos do Chefe do Executivo.

Com vista a permitir aos residentes de Macau construir a sua família adquirindo a sua casa e tendo a garantia da qualidade razoável da vida, volto a pedir ao Governo da RAEM para adoptar, rapidamente e com determinação, a política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, aplicando-a no aproveitamento dos terrenos nas Novas Zonas Urbanas. Sugiro ao Governo que estabeleça um prazo (como por exemplo, antes de 20 de Dezembro de 2049), dentro do qual só podem ser residentes da RAEM, os pequenos proprietários que comprem, quer na primeira mão, quer na segunda mão, os apartamentos da habitação construída nas Novas Zonas Urbanas. Para isto se tornar possível, é preciso criar regime jurídico para a regulamentação do respectivo assunto. Para além disso, o Governo deve planear, nas Novas Zonas Urbanas e segundo

uma proporção razoável, a construção da habitação económica e da habitação social, bem como guardar alguns terrenos que servirão como reserva para a construção da habitação pública. A Administração ainda pode aproveitar os terrenos nas Novas Zonas Urbanas para construir habitação de outras modalidades, tais como habitação alugada na primeira etapa e vendida na segunda etapa, habitação para os residentes que comprem casa pela primeira vez, habitação destinada à permutação que pode ser atribuída aos cidadãos que deixem, em troca, o seu apartamento velho da habitação económica ou da habitação privada, habitação para a terceira idade, e centro habitacional temporário. Claro que nas Novas Zonas Urbanas, ainda se podem construir outros edifícios privados, cujas fracções devem ser vendidas exclusivamente aos residentes da RAEM. Com a adopção deste projecto, não só se podem satisfazer as necessidades da habitação económica e da habitação social, mas também se fornecem oportunidades de aquisição da habitação aos residentes da RAEM cujo rendimento seja superior ao limite estabelecido para a requisição da habitação económica. Sublinho que agora é a hora H para a implementação, nas Novas Zonas Urbanas, da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, uma vez que ali ainda não existem os diversos adjudicatários de terrenos, e os grandes e pequenos proprietários, não sendo prejudicados os direitos e os interesses de ninguém com a adopção da mesma política. Depois de 2049, se Macau continuar a manter certo grau de prosperidade, e se se introduzirem ajustamentos na política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, ou até se abandonar esta política, pode-se verificar a valorização dos recursos imobiliários, a qual, antes de ser uma atribuição de interesses de visão curta, deve ser considerada como a recompensa fornecida aos cidadãos que tenham permanecido em Macau, e contribuído com a sua juventude para a construção do Território. Este é, sem dúvida, um mecanismo efectivo a longo prazo que deve ser criado imediatamente. Espero que o Governo da RAEM não utilize o pretexto de “estudar” para adiar a adopção desta medida, muito menos querendo ver, durante o decorrer dos “estudos” e a realização das obras de aterros, pedaços de terrenos serem concedidos sob diversos pretextos, nomeadamente o de “recompensar, aos respectivos proprietários, os terrenos mobilizados para satisfazer fins públicos”. Se isto ocorrer, haverá muitas dificuldades em aplicar a política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes. Esta é a razão pela qual ficamos tão ansiosos em ver a adopção, o mais cedo possível, da mesma política pelo Governo. Embora a tomada desta medida não possa resolver imediatamente os problemas habitacionais existentes, a definição da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes e dos respectivos planos, podem impedir a concessão dos terrenos nas Novas Zonas Urbanas para outras finalidades, a qual tornará impossível a concretização do mencionado projecto.

Reitero que é muito importante agarrar na ocasião propícia para a definição da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, sendo necessário tomar esta decisão mesmo agora. Para a solução dos problemas habitacionais existentes, o Sr. Secretário tem que elaborar estratégias efectivas que visem a construção de mais habitação económica, deixando de utilizar o pretexto de “realização de estudos” para adiar a solução dos problemas. Espero que o Governo não conceda, neste momento e escondidamente, os terrenos que serão obtidos dos aterros, utilizando todos os tipos de pretextos, nomeadamente o pretexto de “permutação de terrenos”, impedindo a aplicação da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes. Aqui não posso deixar de apontar para o valor especialmente baixo dos prémios dos terrenos da RAEM, mesmo depois do recente ajustamento e aumento do valor dos prémios.

Disse isto no plenário da Assembleia Legislativa de 17 de Janeiro do ano corrente perante o Sr. Secretário e as demais autoridades. Fazendo um arquitecto local a conta segundo a fórmula definida na nova versão da Lei de terras, é de apenas menos de cem milhões de patacas, o prémio dos dois terrenos vendidos em 2008, em hasta pública por um bilião e quatrocentos e dez milhões de patacas. Isto quer dizer que, segundo a fórmula actual, os terrenos da RAEM serão concedidos pelo preço equivalente a menos de um décimo do preço normal do mercado. Já não estou a falar dos terrenos concedidos com a isenção do concurso público baseando-se nos interesses públicos. Pergunto quais são os terrenos aproveitados para a construção dos edifícios luxuosos, cujos apartamentos são vendidos por pelo menos quatro ou cinco milhões de dólares de Hong Kong, que não foram concedidos pelo dirigente supremo da RAEM com a isenção do concurso público baseando-se nos interesses públicos. O facto é que todos os terrenos em que se construíram edifícios luxuosos foram concedidos sob esta condição, ou seja, isenção do concurso público baseando-se nos interesses públicos. Na versão mais recente da Lei de terras, continuam a ser baixos os prémios que se pagam para a obtenção de terrenos concedidos, assim como, está prevista a possibilidade de concessão de terrenos com a isenção do concurso público baseando-se nos interesses públicos. Neste caso, como é que podemos negar a existência dos fenómenos de “conceder terrenos por preços muito baratos” e de “conluio entre funcionários do governo e os comerciantes”? Com o intuito de salvaguardar os interesses da Região Administrativa Especial de Macau, reivindicamos a adopção da política de os terrenos de Macau destinados aos seus residentes, bem como a aplicação da mesma política nas Novas Zonas Urbanas. Caso contrário, os terrenos obtidos através dos aterros seriam concedidos todos por preços muito baratos. Para além das grandes diferenças, existentes nas LAG do Chefe do Executivo, e nas LAG na área de Transportes e Obras Públicas, nas LAG o Sr. Secretário ainda evita tocar nos assuntos importantes, não mencionando, por exemplo, o itinerário do metro no NAPE, falando apenas na continuação dos respectivos trabalhos de construção do metro. Assim, não sabemos se se vai manter a decisão inicial de o metro passar pela Rua de Londres, não obstante o forte protesto da população local.

Há também problemas na vertente de telecomunicações. O anúncio do projecto da passagem de 2G a 3G fez com que os cidadãos seniores mudassem o seu telemóvel. O adiamento da data da concretização do mesmo projecto dita a possibilidade de surgir rapidamente, com o decorrer do tempo e com a evolução das técnicas de telecomunicações, a necessidade de passagem de 3G para 4G ou 5G. Naquela altura, deixarão de ter utilidade os telemóveis adquiridos agora pelos residentes idosos. Ainda que se tenha dado a liberalização do mercado da rede fixa das telecomunicações neste ano, nas LAG não há referências sobre o respectivo concurso público, nem notícias sobre os novos investidores que entrarão no mesmo mercado. O facto é que nas LAG não podemos encontrar explicações claras sobre a execução das políticas das telecomunicações.

Vamos voltar a concentrar a atenção na questão da habitação. Na semana passada, quando estava presente no plenário da Assembleia Legislativa, o Chefe do Executivo disse claramente que no primeiro trimestre do próximo ano, se abriam novas inscrições para a requisição da habitação social e da habitação económica, por forma a detectar a necessidade real da habitação pública, sentida pelos residentes da RAEM. No entanto, tanto no plano de trabalho definido nas LAG, como na apresentação feita há pouco, o Sr.

Secretário insiste na abertura da inscrição só para a habitação social no primeiro trimestre do próximo ano. Queria pedir a abertura da inscrição também para a habitação económica, por um lado e por outro, o fornecimento de fracções da habitação económica com dois ou três quartos. Se o Sr. Secretário abrir o concurso público só para a venda das fracções do tipo T1 (fracções com uma sala e um quarto) para detectar a necessidade real da habitação económica, o que pretende é enganar o público e o Chefe do Executivo, uma vez que a referida modalidade das fracções da habitação económica não pode ser aceite pela maioria dos requerentes, especialmente no caso de requerentes jovens. Pergunto como é que um apartamento com uma sala e um quarto inalienável num prazo de dezasseis anos, pode satisfazer a necessidade de um jovem, o qual precisa, muito provavelmente, de continuar a viver na mesma fracção de T1 depois do termo do prazo de dezasseis anos, por causa de não dispor de capacidade financeira para comprar um apartamento da habitação privada. Espero que o Sr. Secretário possa publicar, no primeiro trimestre do próximo ano, o plano da construção da habitação económica nos terrenos recuperados, colocando no concurso público as respectivas fracções, com um quarto, dois quartos ou três quartos. Será que o Sr. Secretário pode fazer isto, cumprindo as suas responsabilidades?

A desarticulação entre as acções governativas do Chefe do Executivo e as do Sr. Secretário, manifesta-se ainda na construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Tendo confiança no Sr. Secretário, o Chefe do Executivo prometeu, com toda a firmeza, que as obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública se concluirão nos finais do ano de 2012. Na realidade, até agora, o número de habitação pública construída é apenas de quatro mil fracções. Com todos os esforços a envidar, o número total das fracções da habitação pública que podem ficar construídas no ano corrente, será de seis mil e tal ou sete mil, no máximo. Isto quer dizer que o Governo não pode cumprir a promessa de concluir, em 2012, as obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, e que o que muitos requerentes comprem são fracções da habitação pública em construção e não fracções construídas. Para dizer com franqueza, o Governo da RAEM sabe aperfeiçoar-se acompanhando a evolução da sociedade. Nos últimos anos, antes da discussão, na Assembleia Legislativa, das LAG das várias áreas, a Administração tem emitido, por vias informais, informações sobre as políticas a adoptar no ano seguinte, por forma a tapar a boca dos deputados. Este ano também não constitui uma excepção. Perante o atraso na construção das dezanove mil fracções da habitação pública, o Chefe do Executivo disse o seguinte: “Basta ler as Linhas de Acção Governativa para perceber quem é que precisa de assumir a responsabilidade pelo atraso na construção das dezanove mil fracções da habitação pública”. Escrevi neste papelão as seguintes frases ditas pelo Chefe do Executivo: “Quem tem que assumir a responsabilidade pelo atraso na construção das dezanove mil fracções da habitação pública? A resposta é sabida por todos”. As respectivas letras são bastante grandes, para que o Sr. Secretário possa ler muito bem. Ofereço agora este papelão ao Sr. Secretário. No entanto, depois da publicação, nos jornais de hoje, das frases supramencionadas, ditas pelo Chefe do Executivo, na apresentação que fez na reunião de hoje, o Sr. Secretário não pediu nem a desculpa nem a renúncia ao cargo. Queria perguntar ao Sr. Secretário se reconhece que existe grande contradição e desarmonia entre os trabalhos do Sr. Secretário e os do Chefe do Executivo. Enquanto vinha para a Assembleia Legislativa passando pelo Lago Nam Van, um idoso pediu-me, com inteligência, para fazer uma pergunta no plenário de hoje. Ele não quer saber coisas sobre a habitação económica e a construção das dezanove mil fracções da habitação

pública, perante o atraso evidente das respectivas obras. Depois de ler os jornais de hoje, o idoso quer antes saber qual é a relação entre o Sr. Secretário e o Chefe do Executivo, sobre o que sei que não posso perguntar, porque não faz parte do conteúdo das Linhas de Acção Governativa. Todavia, penso que posso transmitir aqui a atenção atribuída por um cidadão, que quer saber se existe uma relação de competição e de luta pelo poder, entre o Sr. Secretário e o Chefe do Executivo, assim como, se esta relação é uma das principais causas que têm levado aos sofrimentos da população, ou se a relação de trabalho entre o Sr. Secretário e o Chefe do Executivo é a de colaboração, interpretando o Chefe do Executivo o papel do bom, e o Sr. Secretário o papel do mau. Assim, fazendo teatro concretizam-se os objectivos que se pretendem alcançar. Espero que o Sr. Secretário tenha a coragem de responder a estas perguntas. Se o Sr. Secretário não quer dar uma resposta verbal sobre este assunto, podemos recorrer a outros meios. Por exemplo, o Sr. Secretário pode utilizar a linguagem gestual para revelar a verdade. Quando o Sr. Secretário começar a responder às perguntas dos deputados, se no primeiro minuto o Sr. Secretário pestanejar, o que o Senhor quer sugerir é que o Sr. Secretário e o Chefe do Executivo colaboram fazendo teatro. Se no primeiro minuto o Sr. Secretário não pestanejar, existe uma relação de competição e de luta pelo poder entre o Sr. Secretário e o Chefe do Executivo. Espero que os técnicos dos meios de comunicação social, responsáveis pela filmagem, possam colocar a cara do Sr. Secretário no primeiro plano, de modo que os cidadãos de Macau possam descobrir a verdade sobre as acções governativas realizadas na RAEM.

Com a população de Macau em frente, lamento a permanência no cargo dos dirigentes governamentais incompetentes. Não acham que esta é a altura em que os residentes de Macau têm que levantar-se para defender os interesses da nossa terra? Convido toda a população, incluindo o Sr. Secretário e as demais autoridades, para participar na manifestação para a reivindicação da democracia, manifestação essa que terá lugar em 20 de Dezembro de 2012, ou seja, no aniversário do retorno de Macau à China. Neste desfile que começará às duas horas e meia da tarde, e que tem como ponto de partida o Jardim de Iao Hon, e como ponto de chegada a Sede do Governo da RAEM, os residentes de Macau podem exprimir as suas opiniões, exigindo a demissão da secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan e do Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io. Vamos actuar para a defesa do Território de Macau, participando na manifestação.

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

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo:

Sr. Secretário, na reunião de hoje, o Senhor apresentou as acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas durante quase uma hora, lendo um texto com a extensão de vinte e cinco páginas. Não sei qual é o sentimento que o Senhor tem depois de ouvir a intervenção dos primeiros três deputados, especialmente depois de ouvir a crítica feita pelo Sr. Deputado Chan Meng Kam, que apontou para a existência de grandes confusões nos trabalhos na sua área. Eu senti mesmo grandes pressões perante os grandes problemas existentes na área de Transportes e Obras Públicas, os quais os três deputados acabaram de mencionar. No entanto, parece que o Sr. Secretário não habita na Terra, pois perante a situação actual, que é

péssima, o Senhor continua a gabar-se dos sucessos conseguidos, utilizando quase uma hora a ler um texto de vinte e cinco páginas. Não sei se há deputados que tenham lido estas vinte e cinco páginas, preparadas pelo Sr. Secretário.

Queria transmitir ao Sr. Secretário a seguinte frase: “Os discursos vazios prejudicam os interesses do país, ao passo que os trabalhos práticos trazem prosperidade à população”. Sendo um dos titulares dos principais cargos do Governo da RAEM, que foi criada sob o princípio de “um país, dois sistemas” e com respeito pela Lei Básica, penso que o Sr. Secretário sabe quem é que disse esta frase, não sabe? Se não soubesse, não fazia mal, porque podia eu revelar a respectiva resposta: a referida frase foi dita pelo secretário-geral do Partido Comunista da China, Xi Jinping. Tal como disseram há pouco os três deputados, devem-se realizar mais trabalhos práticos e dizer menos palavras inúteis. O que está escrito nas mencionadas vinte e cinco páginas são palavras inúteis, que só servem para fazer perder o nosso tempo. Se o Sr. Secretário tivesse coragem suficiente, devia dizer que não tinha nada para dizer na reunião de hoje, deixando-nos exprimir a nossa opinião utilizando o tempo que sobra. Pois já temos o Relatório das Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, que é um livro bastante grosso. Espero que o Sr. Secretário pense bem o significado da frase que acabei de transmitir.

Sr. Secretário:

O vestuário, a alimentação, a habitação e o transporte são os elementos fundamentais para a vida quotidiana da população de Macau. Dentre estes quatro elementos, a habitação e o transporte são assuntos que têm a ver com as acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas. Tenho aqui um documento para entregar ao Sr. Secretário, no qual se enumeram, com clareza, os problemas existentes no trânsito marítimo, no trânsito aéreo, e no trânsito terrestre. (Não, não é assim. O que eu queria dizer foi que o Senhor tinha apontado para as confusões existentes nas acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas. Todos perceberam isto.) No trânsito marítimo, recentemente ocorreu um grande acidente no transporte marítimo. Não sei o que é que o Governo costuma fazer para garantir a segurança nas águas de Macau, a qual é importante para alcançar o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Hong Kong é uma cidade cosmopolita, em que ocorrem de vez em quando acidentes graves relativos aos turistas. Portanto, a RAEM tem que tomar as medidas necessárias para garantir a segurança do transporte de passageiros por via marítima. Em relação ao trânsito aéreo – reparem que não estou a referir-me à qualidade do ar de Macau, a qual tem igualmente muitos problemas – queria perguntar quais são as razões que levaram o Governo a injectar um bilião e setecentos milhões de patacas na Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L., a qual dispõe de grandes capacidades financeiras. Logo vou voltar a fazer perguntas sobre este assunto. Há também muitos problemas no trânsito terrestre: um condutor de táxi bateu com os passageiros, sendo frequentes os acidentes de viação e as avarias ocorridos aos táxis com passageiros, os “autocarros verdes” da Reolian são já famosos no mundo. Todos estes problemas estão registados neste documento que agora vou entregar ao Sr. Secretário.

O Governo da RAEM e o Sr. Secretário gostam de gabar-se a si próprios, o que podemos verificar nas Linhas de Acção Governativa para o próximo ano. Porém, os elogios devem ser atribuídos pelos outros, não é? O Sr. Secretário acha adequado gabar-se a si próprio utilizando os recursos públicos e perante a acção governativa

realizada com pouca qualidade, nomeadamente a pouca qualidade verificada no tratamento dos problemas do Edifício Sin Fong Garden e do Edifício “Koi Fu”? Seria péssimo se todos os órgãos governamentais imitassem este comportamento de utilizar os recursos públicos para elogiar-se. Os cidadãos de Macau vêem muito bem e sabem distinguir as acções governativas de boa qualidade das acções governativas de má qualidade. Este é o primeiro aspecto para o qual queria chamar a atenção.

Em segundo lugar, gostaria de dizer que a auto-investigação, que também se verifica na área da Administração e Justiça, é outro problema que merece a nossa atenção. Há pouco, os três colegas apontaram para a existência de muitos problemas na área de Transportes e Obras Públicas. Sinto-me, portanto, com pressões bastante grandes. Queria pedir informações sobre a autorização do requerimento de concessão de mais oito terrenos, contíguos aos cinco lotes de terreno em frente ao Aeroporto Internacional de Macau, cuja concessão implica provavelmente o prejuízo dos interesses do Governo e dos residentes da RAEM. Nos plenários da Assembleia Legislativa, pedimos várias vezes explicações ao Sr. Secretário sobre o mesmo assunto, tendo obtido a resposta de que os serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas tinham pedido informações ao Comissariado contra a Corrupção, não tendo conseguido resposta que impedisse a autorização do mesmo requerimento. Queria saber se o Sr. Secretário ainda pediu informações a outros órgãos governamentais. Neste momento, já se terminaram os processos sobre a concessão dos terrenos em frente ao Aeroporto Internacional de Macau. Sendo assim, o Sr. Secretário pode explicar, com clareza e perante o hemisfério, porque é que autorizou o requerimento de concessão de mais oito terrenos, contíguos aos cinco lotes de terreno envolvidos no crime de corrupção de Ao Man Long. É de saber que os referidos treze terrenos eram concedidos inicialmente à mencionada Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L., tendo Ao Man Long retirado cinco terrenos para conceder aos respectivos promotores comerciais de construção civil. Agora o Sr. Secretário é responsável pela concessão dos restantes oito terrenos.

Quando o Sr. Secretário veio assistir à reunião à Assembleia Legislativa, perguntei-lhe quais são as razões que levaram o Governo a injectar um bilião e setecentos milhões de patacas na Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L., tendo o Director dos Serviços de Finanças dado a resposta de que a mencionada quantia se destinava à realização de obras referentes às pistas. Sabemos que em Hong Kong há duas pistas no Aeroporto Internacional, estando a terceira em construção, ao passo que em Macau há só uma pista. Ora, nunca ouvi falar da realização de obras referentes à pista existente, nem à construção da segunda pista. Assim sendo, volto a questionar em que projecto é que foi aplicado o montante de um bilião e setecentos milhões de patacas. Queria saber também quais são os trabalhos realizados pela Administração para a supervisão da utilização do mesmo montante. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer explicações detalhadas.

Em terceiro lugar, queria prestar atenção ao caso das dez sepulturas perpétuas, pedindo ao Sr. Secretário comentários sobre a fixação do preço de trinta e oito mil patacas para a concessão perpétua das sepulturas, que são pequenos pedaços de terrenos. O Sr. Secretário tem a obrigação de exprimir a sua opinião sobre este assunto, a não ser que o Sr. Secretário diga que estes terrenos não são regulamentados pela Lei de terras, e que os serviços públicos da área de Transportes e Obras Públicas não têm competência para a gestão dos mesmos terrenos. Pedi-lhe várias vezes e em vão, para

expor as suas ideias sobre a forma e o preço fixado para a concessão perpétua de sepulturas. Espero que desta vez, o Sr. Secretário possa satisfazer o meu pedido.

Em quarto lugar, queria pedir a explicação sobre a diferença registada no tratamento dos problemas do Edifício Sin Fong Garden e do Edifício “Koi Fu”, tendo o primeiro centenas de apartamentos, e o último um pouco mais de dez fracções. No entanto, os respectivos agregados familiares também têm os seus direitos humanos. Questiono por que é que demoliram tão rapidamente o Edifício “Koi Fu”. Será que alguém quer destruir as respectivas provas? As autoridades já sabem quais são as causas para deixar ficar o Edifício “Koi Fu” como um prédio perigoso? A demolição do mencionado edifício pode fazer desaparecer todas as provas relacionadas. Sendo assim, para a construção de um governo responsável e transparente, o Sr. Secretário tem que explicar muito bem este assunto.

Em relação à construção do metro ligeiro, no relatório do Comissariado contra a Corrupção estão enumerados, com clareza, dez pontos sobre as omissões e faltas verificadas aquando da decisão das políticas por parte dos serviços competentes, tais como falta cometida nas consultas públicas, carência de fundamentos convincentes e de suporte científico e técnico para a escolha do traçado, falta de apresentação de propostas de outras alternativas na fase da concepção, falta de justiça e rigor na realização dos respectivos trabalhos, e a contratação de empresas de consultadoria consideradas pouco credíveis no âmbito técnico para proceder à análise técnica. Não exagerei e citei apenas o conteúdo do relatório do CCAC tal qual como é publicado na respectiva página electrónica. O Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes prometeu emitir, nos finais de Novembro e ao CCAC, uma explicação sobre o assunto em destaque, explicação essa que, não chegou a ser emitida, tratando-se, portanto, de mais uma promessa não cumprida. Sr. Secretário, como é que o Senhor pode ignorar o relatório do CCAC? Parece que os secretários das diversas áreas têm o mesmo problema de não ligar às recomendações do CCAC, especialmente o Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Cheong U, que ultimamente esteve presente no plenário da Assembleia Legislativa, e que não executou as exigências apresentadas pelo Comissariado contra a Corrupção, acto esse que é ilegítimo. Todos os residentes de Macau sabem que o preço para a emissão de uma licença para o exercício das actividades de agência turística é de quinhentas mil patacas, o que é já um segredo revelado. Sr. Secretário, não percebo por que é que não manda pessoas realizar estudos aprofundados e dar resposta ao CCAC no respeitante às recomendações apresentadas. Será que o metro ligeiro vai continuar a passar pela Rua de Londres e pela Rua Cidade do Porto, ignorando a vontade e os interesses cruciais dos residentes de Macau, assim como as recomendações do CCAC? Espero que o Sr. Secretário não insista na referida decisão na ausência de fundamentos convincentes, e que o Senhor tenha em consideração os interesses dos residentes relativos à habitação. Peço ao Sr. Secretário para explicar detalhadamente este assunto na reunião de hoje.

Quanto à protecção do ambiente, queria perguntar às autoridades se verificaram os efeitos produzidos pela política, tomada talvez por causa da abundância do erário público, de atribuição de subsídios às associações privadas para a promoção da protecção ecológica. Parece-nos que a mencionada medida não produziu efeitos satisfatórios, pois ouvem-se na sociedade muitas reclamações sobre a poluição do ar e da luz, assim como a poluição sonora, nomeadamente os ruídos depois da meia-noite. Antes de vir à reunião de hoje, muitos cidadãos pediram-me para mencionar os

numerosos elementos que estão a poluir o ambiente de Macau. Os mesmos cidadãos manifestaram a incompreensão e preocupação com a situação de o Corpo de Polícia de Segurança Pública ser normalmente o órgão público responsável pelo tratamento dos assuntos ligados à poluição. Sr. Secretário, as acções governativas da sua área falharam em quase todos os aspectos. Perante esta situação, pensará o Sr. Secretário em demitir-se, deixando indivíduos mais competentes desempenhar o respectivo cargo, visto que na Lei Básica está estipulado com clareza que o mandato do Chefe do Executivo da RAEM tenha a duração de cinco anos, sendo permitida uma recondução, e que os titulares dos principais cargos do Governo da RAEM podem permanecer no seu lugar durante vinte anos. Penso que não há nenhum deputado que tenha lido as vinte e cinco páginas que constituí o conteúdo da apresentação feita pelo Sr. Secretário na reunião de hoje. Parece-nos que o Sr. Secretário reside noutra planeta, e por isso, é difícil encontrá-lo para a expressão de opiniões. Foi assim que um assessor seu me disse que o Sr. Secretário não me podia atender por causa de determinadas inconveniências, e que talvez seja possível o encontro na próxima oportunidade. Acho que não podemos esperar sempre pela próxima oportunidade, e que o Sr. Secretário deve ter a coragem de enfrentar o problema do Edifício “Koi Fu”, o qual é o motivo que me levou a pedir o respectivo atendimento, em conjunto com o Sr. Deputado Au Kam San, o qual tomou a respectiva iniciativa. A reacção do Sr. Secretário mostrou que o Senhor não é a pessoa indicada para desempenhar o cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, porque não tem, pelo menos, coração suficientemente grande para assumir o mesmo cargo, coração grande esse que, tem o Sr. Deputado Au Kam San. Não sei quais são as preocupações do Sr. Secretário que o levaram a recusar conversar connosco sobre o problema do Edifício “Koi Fu”. Tenho que apontar aqui para a existência de injustiça e intrigas na reordenação dos bairros antigos. Sr. Secretário, que medo é que tem em discutir connosco acerca do problema do Edifício “Koi Fu”? Não nos leve a pensar que o Sr. Secretário faz parte do grupo que entretece intrigas para arranjar lucros, sacrificando os interesses dos residentes locais. Não há razão para o Sr. Secretário ficar preocupado, nomeadamente porque eu não disse absolutamente nada na reunião em que se discutiram os problemas do Edifício “Koi Fu”. Não percebo a razão pela qual o Sr. Secretário foi, por convite, ao escritório de determinadas pessoas, ao passo que assumiu a mencionada atitude perante o meu pedido. Pense bem Sr. Secretário depois de voltar para casa, reflectindo nas minhas palavras, e procurando melhorar o seu trabalho. De facto, a impossibilidade de exprimirmos opiniões junto do Sr. Secretário revela o facto de que o Sr. Secretário e nós moramos em dois mundos completamente diferentes.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Kou Hoi In.

Kou Hoi In: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Sr. Secretário, não vou perder tempo prestando atenção na construção das dezanove mil fracções da habitação pública, querendo antes pedir ao Sr. Secretário para desviar a energia para reforçar os trabalhos que visam a promoção do

desenvolvimento da RAEM.

No futuro próximo, vão-se realizar muitos projectos de construção civil, o que é referido nas Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas: No próximo ano, no âmbito da construção urbana iniciar-se-á sucessivamente a execução de obras de grande envergadura. Serão realizados com grande intensidade, tanto os trabalhos de estudos e planeamentos, como a concretização dos projectos de construção civil, tais como os trabalhos preliminares da construção do Novo Acesso entre Guangdong e Macau, a mudança do Mercado Abastecedor Nam Yue, a conclusão dos trabalhos de elaboração de projectos e políticas que visam a regulamentação dos veículos que cheguem de lugares exteriores através da Ponte Hong Kong–Zhuhai–Macau, a construção dos sistemas pedonais automáticos, o início dos trabalhos substanciais relativos ao planeamento das Novas Zonas Urbanas e das respectivas obras dos aterros. Como se pode verificar, são numerosos os respectivos projectos, muitos dos quais implicam a colaboração interdepartamental. Portanto, podemos verificar, nas LAG para o próximo ano, a seguinte afirmação do Sr. Secretário: “Com aperfeiçoamento dos mecanismos de natureza interdepartamental, para fortalecimento da comunicação entre os vários serviços”. Ainda assim, na ausência de pormenores sobre os mecanismos de natureza interdepartamental que visam o fortalecimento da comunicação, gostaria de pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações detalhadas sobre o reforço da cooperação e da comunicação entre os diferentes serviços governamentais, assim como da coordenação dos trabalhos interdepartamentais, uma vez que muitos dos projectos de desenvolvimento, devido à sua natureza, podem afectar a vida quotidiana da população. Tomando como exemplo a mudança do Mercado Abastecedor Nam Yue, as falhas registadas nos respectivos trabalhos podem afectar o abastecimento dos géneros alimentícios frescos e vivos, fazendo diminuir a qualidade da vida da população. Sendo assim, espero que o Sr. Secretário possa fornecer, logo, mais informações sobre este aspecto.

Nos últimos anos, o número dos turistas tem aumentado espectacularmente, sendo registada diariamente grande quantidade de passageiros que vêm ao Território através do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco ou do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior. Acredita-se que o número de turistas vai aumentar ainda mais, especialmente aos fins-de-semana e nas férias grandes, com a autorização, em cada vez mais províncias e cidades do Interior da China, dos requerimentos do visto individual para visitar Macau, assim como, com a entrada em funcionamento do metro interurbano Zhuhai–Cantão. Ora, as facilidades turísticas têm muito a ver com as acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas. Sendo assim, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são os planos elaborados para diminuir as pressões, nomeadamente em termos de trânsito, sentidas nos diversos postos fronteiriços, por forma a garantir a fluidez na passagem da fronteira pelos turistas.

Com vista a atingir o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, é necessário provocar nos turistas uma sensação de “conforto como se estivessem em casa”, o que, no entanto, não se verifica na realidade. De facto, há necessidade de aperfeiçoar as facilidades turísticas, como sugerimos muitas vezes no período de intervenção antes da ordem do dia, ainda que as nossas opiniões não tenham conduzido às modificações desejadas.

Em primeiro lugar, vou prestar atenção às respectivas instalações na estação de autocarros das Portas do Cerco. Não percebo por que é que os passageiros continuam a formar filas fora da sala de espera

climatizada com ar condicionado. As autoridades realizaram estudos e análises para melhorar esta situação, assim como para alargar as zonas para a paragem de camionetas dos casinos, camionetas das agências de viagens, e automóveis privados, para as quais sobe e das quais desce grande quantidade de pessoas. A Administração elaborou planos de optimização tendo em consideração as necessidades reais dos utentes destas instalações?

O Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, por sua vez, não dispõe de uma zona própria para a paragem dos automóveis e dos táxis. Como consequência disso, as pessoas sobem e descem dos veículos com muita pressa, preocupados com a possibilidade de serem expulsos pelos agentes de trânsito. Há também necessidade de optimizar o lugar onde se distribuem as bagagens dos passageiros que chegam a Macau do Aeroporto Internacional de Hong Kong, lugar esse que é apertado, confuso e mal desenhado. Já uma vez sugeri instalar, no mesmo Terminal Marítimo, uma esteira transportadora de bagagens, a qual, no entanto, não foi instalada até agora. Não sei se é muito difícil a instalação do mesmo equipamento.

É um grande problema a insuficiência de autocarros e táxis que passam pelo Terminal Marítimo Provisório da Taipa e pelo Aeroporto Internacional de Macau, especialmente de noite. Os passageiros que chegam a Macau à noite, desembarcados nos referidos lugares, têm sempre grandes dificuldades em encontrar meios de transporte. Mesmo para os residentes locais, é difícil voltarem para casa se ninguém for buscá-los ao Terminal Marítimo ou ao Aeroporto, conduzindo o seu carro. Espero que o Governo possa tomar medidas para o respectivo melhoramento, ponderando a situação a partir de uma perspectiva personalizada. Talvez a Administração tenha concentrado toda a atenção na construção da habitação pública, não tendo tempo para pensar noutros assuntos. Aqui queria chamar a atenção para a necessidade de alargamento do espaço junto das paragens de autocarro e de táxi, localizadas na área das Portas do Cerco, de modo que os passageiros possam ter um ambiente mais confortável onde aguardam os respectivos meios de transporte. Para além disso, há também necessidade de mandar, à hora de ponta, mais pessoal para manter a respectiva ordem, assim como para aumentar a frequência de partida dos autocarros. Acho que a Administração pode aprender com as experiências do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, utilizando-as para o planeamento das zonas para a paragem de camionetas dos casinos, de camionetas das agências de viagens, e de automóveis privados, para as quais sobe e das quais desce grande quantidade de passageiros que chegam a Macau através do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco. Com a recuperação, pela Capitania dos Portos, do poder de gestão do Terminal Marítimo do Porto Exterior, o Governo passou a ter um espaço maior para o planeamento das instalações do mesmo Terminal Marítimo, nomeadamente das facilidades turísticas. Nas LAG para o próximo ano, há referências sobre a elaboração de um plano razoável e eficaz para os espaços e as instalações existentes no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior. Não sei se o Sr. Secretário pode fornecer informações mais concretas sobre os respectivos trabalhos.

Queria apontar igualmente para a necessidade urgente de melhoria do sistema do serviço “WiFi GO”, aumentando ainda mais a cobertura dos sinais no Aeroporto Internacional de Macau, no Posto Fronteiriço das Portas do Cerco, no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior e no Terminal Marítimo Provisório da Taipa, onde o ponto de acesso se encontra, neste momento, no Balcão de Informação da Direcção dos Serviços de Turismo, localizado no piso de chegadas. Como consequência disso, no ano

corrente e durante o período de tufão, os passageiros que foram obrigados a permanecer no aeroporto e nos terminais, queixaram-se da insuficiência do referido serviço. Sendo assim, há necessidade de realizar, o mais cedo possível, as obras que visem o alargamento da cobertura dos sinais do serviço “WiFi GO”, a qual deve abranger as salas de saídas e de chegadas dos diversos postos fronteiriços de Macau, prestando aos passageiros o serviço de acesso gratuito à internet de banda larga sem fios. Sendo Macau um território de dimensão reduzida, talvez o Governo possa pensar em fornecer o serviço “WiFi GO”, que tenha cobertura sobre toda a cidade.

No que concerne ao transporte público, é um facto constatado com facilidade, o aumento, em grande escala, do número de veículos que se dedicam ao transporte público, nomeadamente as camionetas dos casinos, o que tem deixado a rede rodoviária ficar sobrecarregada, especialmente no caso das vias públicas essenciais. O que se verifica na realidade é que, à hora de ponta, há grande dificuldade em encontrar meios de transporte para a deslocação. Nos períodos em que há poucos passageiros, porém, os autocarros fazem filas nas estradas tal como os vagões de um comboio, bloqueando o trânsito. Na rádio ouvem-se sempre muitas queixas dos cidadãos sobre esta situação. Assim sendo, queria perguntar às autoridades quando é que vão tomar medidas para resolver o referido problema. Perante o aumento anual de centenas de milhares ou até de um milhão de passageiros, a Administração tem que encontrar, o mais rapidamente possível, estratégias efectivas para melhorar a capacidade de Macau de atender os turistas, nomeadamente nos diversos postos fronteiriços, realizando estudos e análises aprofundados. A elaboração de planos que visem a optimização das instalações e dos serviços em termos de trânsito, isto é, dos respectivos *hardwares* e *softwares*, é um trabalho ao qual o Governo deve atribuir a prioridade, de modo a aumentar o grau de satisfação dos turistas, permitindo a transformação de Macau num verdadeiro centro mundial de turismo e lazer.

O reordenamento dos bairros antigos é outro assunto para o qual não posso deixar de prestar atenção. Passados treze anos a contar a partir da data da transferência da soberania de Macau, tem sido mencionado nas LAG, a vivificação do ambiente do comércio dos bairros antigos, não tendo sido verificadas as respectivas acções realizadas neste sentido. Nas LAG para o próximo ano, o mesmo assunto é mencionado na área da Administração e Justiça, na área dos Assuntos Sociais e Cultura, e na área de Transportes e Obras Públicas. Não obstante a ênfase dada à necessidade de aperfeiçoamento dos trabalhos interdepartamentais, não se verificam conteúdos idênticos referentes ao reordenamento dos bairros antigos, mencionados pelos três secretários. Chamei muitas vezes a atenção para a importância do reforço da cooperação entre serviços públicos de diferentes áreas na realização das tarefas supra referidas. No entanto, o que se regista na realidade é a falta de planificação detalhada sobre o respectivo projecto, assim como a carência de mecanismo de coordenação que possa garantir a cooperação efectiva dos diversos órgãos governamentais. Assim sendo, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que o Governo vai tomar, para realizar, como eficiência, os trabalhos de reordenamento dos bairros antigos, colaborando com os serviços públicos das outras áreas. Actualmente, existem nos bairros antigos muitas lojas desocupadas, bem como muitos edifícios velhos que requerem a conservação e reparação. Na discussão das LAG na área dos Assuntos Sociais e Cultura, contei o episódio de acompanhamento de um amigo meu que queria visitar os bairros antigos do Território. Depois da visita, o mesmo amigo perguntou-me por que é que os edifícios muito velhos

não tinham sido arrançados, de modo a fazer corresponder a realidade da RAEM ao objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Senti-me envergonhado com esta situação e nunca mais levei amigos a visitar os mesmos bairros. Insisto nas minhas ideias, que exponho há vários anos, sobre as grandes vantagens de investir com os recursos públicos para a vivificação dos bairros antigos, que dispõem de características culturais singulares. Estou convicto de que o embelezamento dos mesmos bairros em combinação com os monumentos do património mundial, tais como os museus de diferentes naturezas, pode contribuir para a promoção da cultura, da História e do turismo do Território, por um lado e por outro, pode conduzir à deslocação dos visitantes aos bairros antigos, vivificando o respectivo ambiente do comércio. Acredito que o reforço dos *hardwares* dos referidos bairros pode fazer nascer novos pontos turísticos, aumentando a atracção de Macau, impulsionando o desenvolvimento do sector turístico, e criando melhor ambiente do negócio em benefício das pequenas e médias empresas. Espero que o Governo possa pôr rapidamente “mãos à obra”, embelezando as ruas dos bairros antigos, mantendo e realçando as diferentes características dos diversos bairros antigos do Território. Pois não vale a pena repetir todos os anos as mesmas palavras e as mesmas promessas, sendo mais importantes as acções concretas de embelezamento.

No que toca ao apoio fornecido às pequenas e médias empresas, apesar da tomada de bastantes políticas e medidas, a maior pressão à qual as mesmas empresas estão sujeitas é a falta de mão-de-obra e sobretudo o grande aumento das rendas. Perante esta situação, espero que o Governo possa guardar algumas lojas na habitação pública, alugando-as por um preço mais barato às referidas empresas, facilitando, desta forma, a vida dos residentes dos respectivos edifícios, e proporcionando oportunidades de negócios às pequenas e médias empresas. Peço aos serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas, que têm concentrado a sua atenção na construção da habitação pública, para libertarem parte de energia, desviando-a para o tratamento de outros assuntos que também são muito importantes.

Penso que os trabalhos referentes à construção das dezanove mil fracções da habitação pública já chegaram quase ao fim, e que não vale a pena forçar as autoridades a acelerar as respectivas obras. Na minha opinião, neste momento, os órgãos governamentais na área de Transportes e Obras Públicas, devem envidar o maior esforço para promover o desenvolvimento futuro do Território de Macau.

Obrigado, Sr. Secretário. Obrigado.

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

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Antes de vir para a reunião de hoje, destinada à discussão das LAG para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas, li nos jornais a previsão de os deputados apresentarem fortes críticas contra as acções governativas realizadas na área em destaque. Penso que todos notaram que, passados cerca de cinco anos a contar a partir da data da tomada de posse do cargo de Secretário para os

Transportes e Obras Públicas, o Senhor envelheceu bastante, passando de um homem bonito de meia-idade para um indivíduo idoso com muito cabelo branco e grande fadiga na cara. Peço ao Sr. Secretário para ter cuidado com a sua saúde, desenvolvendo o espírito da equipa, tal como afirmou na conclusão das suas LAG para o próximo ano. Espero que os seus colegas possam trabalhar também muito, por forma a apoiar o Sr. Secretário no aperfeiçoamento dos trabalhos na área de Transportes e Obras Públicas. Em seguida, também vou mencionar, em representação dos residentes de Macau, algumas confusões existentes na área em análise, por forma a chamar a atenção ao Sr. Secretário para as opiniões expressas pelos cidadãos de Macau.

Em primeiro lugar, queria prestar atenção à questão da habitação, que é considerada pelos residentes de Macau como o assunto mais importante. Penso que o Sr. Secretário tem conhecimento dos resultados das investigações, realizadas nos últimos anos junto da população de Macau, sobre o grau de satisfação com as acções governativas. Segundo os respectivos relatórios, os cidadãos da RAEM, sobretudo os cidadãos jovens, estão extremamente desiludidos com os trabalhos no âmbito da habitação, no qual se registou o índice mais baixo do grau de satisfação. Não só o Sr. Secretário sabe os respectivos resultados, mas também a maioria da população tem conhecimento do mesmo facto, fazendo queixas dos respectivos serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas. Não sei porque é que o Sr. Secretário e as demais autoridades não deram solução às necessidades urgentes dos cidadãos, pois o que disseram é mais parecido com palavras de ordem vagas. Penso que a sociedade de Macau tem igualmente a dúvida de que os respectivos dirigentes governamentais não defendem os interesses da população de Macau, e que os residentes mencionados pelas autoridades representam um grupo muito específico de residentes.

Na análise do problema da habitação, não podemos deixar de mencionar as políticas do solo, e sobretudo a fórmula definida para o cálculo dos prémios, cujo valor é extremamente baixo. Em Janeiro de 2012, o Chefe do Executivo afirmou que o valor dos prémios seria revisto anualmente, de modo que o mesmo se aproxime do mercado imobiliário e do desenvolvimento da sociedade. No entanto, examinando a respectiva fórmula publicada em Novembro do ano corrente, o valor dos prémios continua a ser irrazoável, estando desarticulado com o mercado imobiliário. Sendo assim, queria trocar opinião com o Sr. Secretário sobre este aspecto, perguntando-lhe se no ano de 2012 ainda vão ajustar a respectiva fórmula. Espero que o Sr. Secretário possa dar uma resposta clara a esta pergunta.

Depois de grande demora, finalmente chegou ao Conselho Executivo a proposta de lei da revisão da Lei de terras. Como a mesma proposta de lei ainda não foi entregue à Assembleia Legislativa, não tenho acesso às informações concretas sobre as modificações introduzidas. De acordo com o que foi revelado pelos meios de comunicação social, o valor dos prémios é afastado, em grande medida, do valor dos imóveis, pois só se ajustou a respectiva fórmula tendo em consideração a taxa da inflação de 5% ou 6%. Nisto, tenho que chamar a atenção ao Sr. Secretário para o facto de que no período de um ano e nove meses, a contar desde o quarto trimestre de 2010 até ao terceiro trimestre de 2012, os preços dos imóveis subiram 75%, tendo passando, um apartamento que se vendia por três milhões de patacas, a custar cinco milhões e duzentas e cinquenta mil patacas (com a diferença de dois milhões e duzentas e cinquenta mil patacas). Não sei se o Sr. Secretário acha que é grande a subida dos preços dos imóveis. Para a população de Macau,

os mesmos preços são altíssimos. O facto é que os preços dos imóveis estão a subir em cada dia que passa, mas a fórmula para o cálculo dos prémios mantém-se no mesmo nível, com pequenas alterações no prazo de um ano.

Analisando o texto para a consulta pública da Lei de terras, a permanência da estipulação em que está prevista a possibilidade de isenção do concurso público para a concessão de terrenos com base nos interesses públicos, deixou ficar zonas cinzentas na concessão de terrenos, que não podem ser eliminadas com a publicação de determinadas informações. Reivindico a criação de um regime de audição pública na concessão de terrenos com isenção do concurso público baseando-se nos interesses públicos. A propósito disso, queria pedir ao Sr. Secretário para fazer, logo, a apresentação do conteúdo essencial da Lei de terras.

Queria trocar opiniões com o Sr. Secretário sobre as medidas que o Governo pode tomar para eliminar a grande insatisfação dos residentes de Macau, os quais fazem fortes queixas contra a situação de “concessão dos terrenos por preços baratíssimos e venda dos apartamentos por preços caríssimos”. Tomando como exemplo os cinco lotes de terreno em frente do Aeroporto Internacional de Macau, para obterem estes terrenos, onde se tencionava construir vinte e seis blocos de edifícios residenciais, que tapariam a paisagem da Taipa Grande, prejudicando, portanto, o ambiente natural da respectiva zona, os respectivos promotores comerciais de construção civil só precisaram de pagar um prémio de seiscentos milhões de patacas. Imaginemos que os respectivos apartamentos se venderiam pelo preço de sete mil e tal patacas por pé quadrado, registando-se uma grande diferença entre o preço dos imóveis e o preço do respectivo prémio, que equivale a um pouco mais de cem patacas por pé quadrado. Este fenómeno de “concessão dos terrenos por preços baratíssimos e venda dos apartamentos por preços caríssimos”, é exactamente a raiz da grande insatisfação dos residentes de Macau. Sr. Secretário, queria saber quais são as medidas que vai tomar para resolver este problema.

O outro assunto sobre o qual queria pedir explicação ao Sr. Secretário, tem a ver precisamente com o problema de desaproveitamento dos dois terrenos localizados na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei, os quais foram vendidos numa hasta pública há mais de quatro anos, com o objectivo de construir mais edifícios residenciais para satisfazer as necessidades da população. No entanto, ao passo que os serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas insistem no aproveitamento dos referidos terrenos tal qual como o que é mencionado no projecto inicial, o adjudicatário apresentou repetidamente pedidos para a introdução de modificações no mesmo projecto. Como consequência disso, passados mais de quatro anos, estes dois terrenos continuam a ficar num estado de desaproveitamento. E ainda por cima, segundo o Sr. Director Jaime Roberto Carion, a Administração tem que assumir a responsabilidade de desocupar os respectivos terrenos, tirando deles os automóveis velhos abandonados. Não acham isto ridículo? Perante o grande desequilíbrio da procura e da oferta, registado no mercado imobiliário, assim como a carência dos recursos do solo, o Sr. Secretário tem que dar uma explicação satisfatória sobre o desaproveitamento dos mencionados dois terrenos.

As políticas habitacionais são a outra faceta que merece a nossa atenção. Desde a adopção das dez estratégias pelo Sr. Secretário, até à elaboração das recentes oito estratégias para combater as acções de especulação, os preços dos imóveis subiram já cinquenta por cento. Queria perguntar por que é que as autoridades não fizeram nada

durante todo este período, mesmo com as grandes reclamações apresentadas pela população de Macau. No exemplo que apresentei há pouco, no intervalo de tempo que durou vinte e um meses (a contar a partir da adopção das dez estratégias do Sr. Secretário Lau), houve um aumento dos preços dos imóveis de mais de setenta por cento. No entanto, comparando o preço de trinta mil e tal patacas por metro quadro em termo da ABU (Área Bruta de Utilização), que se registava no quarto trimestre de 2010, ou seja, altura em que se adoptaram as dez estratégias do Sr. Secretário Lau, e o preço dos imóveis de setenta mil e tal patacas por metro quadro em termo da ABU, publicado em Outubro pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, perceberemos que os preços dos imóveis mais do que duplicaram. Sr. Secretário, perante a situação excepcional, deve adoptar políticas mais rígidas. Espero que o Sr. Secretário possa considerar, com seriedade, a adopção da política de proibição de compra dos imóveis pelos indivíduos não residentes sob título de sociedade comercial.

Não compreendo as razões que levaram, desde o início, à resistência, pelo Sr. Secretário, à política de “terrenos de Macau destinados aos seus residentes”. Mesmo que o Chefe do Executivo tenha prometido a realização de estudos sobre esta possibilidade, não há referências sobre este aspecto nas Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas. É de saber que a mesma política já foi adoptada pelo Governo da RAEHK, tendo sido aplicada a política de “terrenos de Hong Kong destinados aos seus residentes” na concessão e no aproveitamento de dois terrenos. Perante esta experiência com sucesso, o Sr. Secretário ainda acha que há necessidade de realizar estudos e consultas? Espero que o Sr. Secretário não deixe perder o tempo procedendo aos estudos e análises. Está bem?

Nas LAG para o próximo ano, anuncia-se o lançamento de um novo concurso de candidatura a habitação económica para as fracções de T1. Não sei se o Sr. Secretário sabe que as fracções de uma sala e um quarto da habitação económica não são as fracções mais procuradas pelos habitantes de Macau. No primeiro semestre de 2013, devem lançar-se novos concursos de candidatura a habitação social e a habitação económica. Sugiro aqui a venda antecipada das seis mil fracções de habitação pública pós-dezanove mil, anunciadas nas LAG para o ano de 2013, aos residentes de Macau que queiram obter fracções de várias modalidades da habitação económica. O Chefe do Executivo prometeu que no primeiro semestre do próximo ano, se abririam concursos de candidatura a habitação social e a habitação económica. Sr. Secretário, na abertura dos respectivos concursos, tem que abrir concursos a habitação económica de todas as modalidades. Senão, não se sabe quais são as respectivas necessidades dos cidadãos. Espero que o Sr. Secretário considere as minhas sugestões.

Tal como acabei de referir, os residentes de Macau estão extremamente insatisfeitos com as políticas do solo e as políticas habitacionais, assim como com o fenómeno de conluio entre funcionários do governo e os comerciantes. Penso que a sua equipa tem que renovar o pensamento, o que foi mencionado pelo Sr. Secretário nas LAG para o próximo ano. Espero que as autoridades possam partilhar das preocupações dos cidadãos, por forma a eliminar as suas insatisfações, evitando a inquietação da sociedade. Caso contrário, a respectiva responsabilidade será muito grande.

Em segundo lugar, queria analisar, junto do Sr. Secretário, os problemas que têm a ver com a segurança da estrutura dos edifícios. O problema do Edifício Sin Fong Garden revelou a carência, na

RAEM, de um regime efectivo de vistoria obrigatória dos edifícios velhos, a fraca consciência dos habitantes sobre a necessidade de conservação e reparação dos seus edifícios, assim como, a falta do regime de credenciação dos respectivos profissionais, factores esses têm conduzido à não revelação e à negligência dos diferentes problemas referentes à segurança da estrutura dos edifícios. Nas LAG para o próximo ano, há referências sobre o aperfeiçoamento da legislação relativa à construção urbana, assim como sobre a criação do regime de fiscalização e do mecanismo que visem o combate a edificações informais que ponham em perigo a segurança da estrutura do edifício. No entanto, não se encontra o respectivo calendário para a concretização dos respectivos trabalhos. Sendo assim, o anúncio dos mencionados projectos parece a tomada de uma pose, não sentindo os residentes a tal determinação da Administração em superar as dificuldades relativas aos edifícios velhos e perigosos, determinação essa que foi afirmada pelo Sr. Secretário, que indicou a existência, na RAEM, de quatro mil edifícios com a idade de trinta anos ou superior, dentre os quais, mil e setecentos tem sete ou menos pisos, com falta de conservação regular, ou até não dispendo de *hardwares* e *softwares* comuns necessários. Os edifícios velhos e perigosos podem causar acidentes que ameacem a segurança física do público. Sendo assim, o Sr. Secretário tem que começar urgentemente a tratar dos respectivos problemas, tais como o problema de descasca da parede exterior dos mesmos edifícios. É de saber que é grande a respectiva responsabilidade. Queria aproveitar esta oportunidade para fazer perguntas sobre a criação de um grupo específico, composto pelos representantes do Governo, dos proprietários do Edifício Sin Fong Garden, e das associações privadas, projecto esse que, foi mencionado pelos respectivos órgãos governamentais. É de saber que até agora ainda não foi criado o mesmo grupo específico. Por outro lado, queria pedir ao Sr. Secretário para mencionar a evolução dos trabalhos de elaboração do relatório pormenorizado com os resultados do exame da estrutura do Edifício Sin Fong Garden, cuja publicação no prazo de três meses foi prometida pelo Governo. Como muitos residentes querem saber se o mesmo relatório pode ser elaborado dentro do prazo estabelecido, espero que o Sr. Secretário possa responder à minha pergunta.

Em terceiro lugar, vou prestar atenção aos serviços de transporte público, nomeadamente de autocarro, apontando para o não cumprimento de muitos projectos definidos na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2011 a 2020), e que que se pretendiam realizar dentro do prazo estabelecido. Espero que o Sr. Secretário nos possa dizer quando é que se pode resolver o problema da dificuldade em apanhar táxi nos bairros antigos, assim como, quando é que se concluirão os trabalhos de revisão e modificação do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, por forma a reforçar o combate aos actos ilegítimos de alguns taxistas, melhorando os respectivos serviços. Gostaríamos de pedir também ao Sr. Secretário informações sobre os trabalhos destinados à optimização dos serviços dos autocarros e à formação dos condutores de autocarro.

O Regulamento relativo à homologação e à utilização de capacetes de protecção para condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores, é o outro diploma legal que se encontra em preparação há cinco anos, o qual, no entanto, não foi elaborado até ao momento.

Queríamos igualmente obter informações sobre o aumento das tarifas dos autocarros. Não sei se o Sr. Secretário pode explicar qual é a evolução dos respectivos trabalhos.

Por fim, queria concentrar a atenção nos trabalhos destinados à resolução do problema das inundações que afectam um conjunto de zonas do Território, nomeadamente a zona da Barra e a zona de Horta e Costa. Nas LAG para o ano de 2012, na área da Administração e Justiça, há referências sobre a construção de uma série de novas estações de bombas designadamente no Porto Interior e na Baía Norte do Bairro de Fai Chi Kei, trabalho cuja organização é responsável pelo Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais. Nas LAG para o ano de 2012, na área de Transportes e Obras Públicas, anuncia-se o projecto de criação de um grupo específico interdepartamental, e de contratação de uma empresa de consultadoria, para a elaboração do projecto de ordenação e das estratégias globais de execução. Passado um ano, queríamos saber quais são os trabalhos realizados pelo respectivo grupo específico, bem como, quando é que se podem concluir os trabalhos de elaboração do projecto concreto para a solução, na raiz, do problema de inundações na zona do Porto Interior e na zona do Patane. Estes trabalhos têm a ver com a área de Transportes e Obras Públicas. Todavia, não conseguimos encontrar, nas respectivas LAG, referências sobre os mencionados trabalhos. Visto que o problema de inundação ameaça a qualidade de vida dos residentes locais e os interesses económicos de centenas de estabelecimentos industriais e comerciais, espero que o Sr. Secretário possa revelar aqui informações pormenorizadas e o calendário para a realização dos respectivos trabalhos concretos.

Obrigado.

Presidente: Bom, vamos descansar trinta minutos, e depois continuaremos a reunião.

(Intervalo)

Presidente: Bom, vamos continuar a reunião.

Vou pedir a mais cinco deputados para se pronunciarem. Depois passarei a palavra ao Sr. Secretário, que dará a respectiva resposta. Penso que, assim, podemos aproveitar bem o tempo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Chui Sai Peng.

Chui Sai Peng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Queria abordar várias questões que têm a ver com as obras da construção civil. Não vou voltar a expor as mesmas ideias sobre o problema do Edifício Sin Fong Garden, uma vez que já várias vezes exprimi, nomeadamente no período de intervenção antes da ordem do dia, na Assembleia Legislativa, a minha opinião sobre os trabalhos de exame do mesmo edifício. O aspecto para o qual queria prestar atenção agora, toca na criação de regimes e mecanismos que visem a regulamentação das obras de construção civil, assim como dos assuntos referentes ao tratamento dos edifícios em ruína ou perigosos, assim como às edificações informais, assuntos esses que, se tornaram o foco de atenção da população de Macau como nunca se verificou, por causa da ocorrência do incidente do Edifício Sin Fong Garden. Trata-se, portanto, de um caso de beneficiar-se de uma má fortuna, pois os residentes começaram a dar importância às

coisas que merecem a nossa atenção. Pretendo partilhar, aqui e convosco, as seguintes ideias, pedindo a respectiva reflexão sobretudo ao Sr. Secretário.

Em primeiro lugar, queria chamar a atenção para a exigência que se deve atribuir aos construtores civis. Sabem qual é a personagem de importância crucial na construção de um prédio? É o construtor civil e não o engenheiro. Porém, basta descarregar, da página electrónica da DSSOPT, o impresso do pedido de inscrição de construtores civis, para perceber que são muito simples os requisitos definidos para o mesmo efeito, pois é necessário preencher apenas o nome, o endereço, o número de telefone, o fax, o e-mail e o número do BIR do requerente, explicitar se se quer obter a qualificação para a elaboração de projectos ou para a execução de obras, assim como submeter a declaração de um construtor civil com o seguinte conteúdo: “Declaro que o construtor civil acima mencionado possui idoneidade e capacidade técnica para exercer a actividade de construtor civil, pelos conhecimentos e qualidades demonstradas na execução de várias obras, cuja lista de obras executadas se encontra em anexo”. Se este regime era adoptável nos anos sessenta e setenta, altura em que os prédios construídos tinham apenas cinco andares, sendo simples e repetidas as respectivas técnicas, hoje em dia, nota-se a insuficiência do mesmo regime na regulamentação do assunto supra referido, pois actualmente, raramente se constroem prédios com cinco andares, tendo-se passado a construir edifícios altos ou mesmo arranha-céus. Sendo assim, queria pedir ao Governo para ponderar se há necessidade de pedir a actualização das capacidades dos construtores civis, apresentando requisitos mais rígidos para a inscrição e renovação da mesma qualidade. Pensando na situação da credenciação profissional, em que é exigida a formação contínua dos respectivos profissionais, e analisando a grande responsabilidade assumida pelos construtores civis, perceberemos que não se deve considerar os mesmos como meros comerciantes, devendo antes examinar rigorosamente o seu conhecimento e capacidade técnica, verificando se estes têm realmente qualidades para desempenhar as funções de construtor civil, pois o que está em causa é a segurança física do público. Acho que temos que aprender com as experiências, tendo em conta os acidentes ocorridos. Com vista a prevenir a repetição dos desastres, temos que corrigir as falhas situadas na sua raiz. Se os construtores civis forem licenciados em engenharia civil, têm conhecimentos básicos para gerir os trabalhos necessários para a concretização das obras de construção civil. No entanto, na realidade muitos dos construtores civis não possuem a referida habilitação académica, podendo ter apenas o diploma do ensino primário. Depois de terem obtido grandes lucros, alguns especuladores dos imóveis transformaram-se em construtores civis, exemplos esses que não são raros, de maneira nenhuma. É evidente que nesses casos, são fracós os respectivos conhecimentos específicos. Reparem que os profissionais na área de engenharia civil são classificados em engenheiros civis e técnicos de obra, responsáveis pela construção de prédios com cinco andares ou edifícios muito altos, respectivamente. Então, por que é que não classificamos os construtores civis da mesma maneira? O que é mais ridículo é pedir a declaração de um engenheiro civil, o qual deve afirmar as qualidades reunidas pelo requerente que o permitam assumir a responsabilidade de um construtor civil. Não percebo por que é que um engenheiro civil tem a qualidade de afirmar a respectiva qualidade. Peço, portanto, a realização de estudos sobre as palavras utilizadas na mesma declaração, para além de reiterar a revisão, com uma maior prudência, do regime de inscrição dos construtores civis, regime esse que, a meu ver, tem que ser actualizado.

Em segundo lugar, queria concentrar a minha atenção na questão

do tratamento dos edifícios em ruína ou perigosos, e queria apelar para uma maior colaboração dos residentes nos trabalhos de examinação dos respectivos prédios. Aqui tenho que elogiar os serviços consistentes na examinação gratuita dos edifícios em ruína ou perigosos, prestados pela Administração quando esta receber o respectivo pedido, o que é impossível no mercado privado. Acho aceitável aproveitar os recursos públicos para realizar trabalhos que visam a garantia da segurança física e dos bens dos residentes. Porém, o que acontece frequentemente é que os respectivos proprietários ou inquilinos, recusam abrir a porta dos apartamentos em causa para possibilitar a realização dos trabalhos de examinação, baseando-se no artigo 184.º do Capítulo VII do Código Penal, intitulado “Violação de domicílio”, no qual está disposto que quem, sem consentimento, se introduzir na habitação de outra pessoa, ou nela permanecer depois de intimado a retirar-se, seja punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 240 dias. Por causa disso, muitas vezes os respectivos profissionais e dirigentes governamentais não têm possibilidade de entrar nos apartamentos dos edifícios em ruína ou perigosos para verificar os problemas existentes. No hemiciclo ouvem-se sempre críticas contra a não intervenção das autoridades nos casos de edifícios com problemas. Chamo aqui a atenção aos colegas para o fenómeno referido, assim como para o direito que os residentes têm de recusar a entrada dos examinadores no seu domicílio. É de saber que o Governo tem que agir segundo a lei, e tem a obrigação de respeitar o mencionado direito, não podendo muitas vezes verificar o interior do prédio, o que, porém, é indispensável para detectar os problemas, pois é insuficiente a observação do exterior dos edifícios em causa. Pelo exposto, queria pedir à Administração para analisar se há disposições legais que possam obrigar os proprietários ou inquilinos a abrir a porta do seu apartamento, de modo que os serviços públicos competentes possam examinar a estrutura do prédio com problemas. A mesma situação ocorre também nos edifícios com o problema de infiltração, não tendo os respectivos técnicos a possibilidade de entrar no apartamento em causa ou mesmo no espaço público cercado por determinados proprietários. Neste caso, acho que o Governo tem a responsabilidade de verificar se há necessidade de actualizar os respectivos diplomas legais, nomeadamente o Regime jurídico de propriedade horizontal. Nos anos cinquenta e sessenta, muitos habitantes de Macau moravam nas casas com dois pisos, usufruindo os membros da mesma família do espaço do primeiro andar e do rés-do-chão. Hoje em dia nos dois andares diferentes residem normalmente duas famílias distintas. É um grande problema que o residente do andar de baixo se queixe do problema de infiltração, ao passo que o residente do andar de cima não abra a porta para a examinação. Espero que o Governo possa prestar muita atenção ao mencionado assunto, analisando com seriedade a legislação vigente, por forma a aproveitar bem o regime existente para servir o povo, permitindo que a população viva tranquilamente em sua casa e trabalhe com felicidade.

A requalificação dos edifícios industriais é uma política adoptada há dois anos, e que atraiu grande atenção da sociedade de Macau, tendo sido tomadas um conjunto de medidas complementares para a tornar viável. Penso que agora é o momento indicado para a avaliação dos efeitos produzidos pela mesma política. Queria aproveitar esta oportunidade para perguntar ao Sr. Secretário qual é o número dos edifícios residenciais que foram construídos (com a respectiva licença de ocupação emitida), que estão a ser construídos, ou que se pretendem construir (estando o respectivo projecto por autorizar) nos terrenos onde existiam edifícios industriais. Queria igualmente saber quais são as experiências acumuladas nos trabalhos que duram dois anos na requalificação dos edifícios industriais, e

que são consideradas úteis para o desenvolvimento futuro do Território.

Ouve-se falar do reordenamento dos bairros antigos desde há cinco ou seis anos, tendo o Conselho Consultivo para o Ordenamento dos Bairros Antigos de Macau sido criado também há cinco ou seis anos. Neste momento, os respectivos planos já foram elaborados e entregues à Assembleia Legislativa para a apreciação. Dentre os diversos bairros antigos, o Bairro de Iao Hon era considerado como o bairro que devia ser remodelado em primeiro lugar. Com efeito, segundo os resultados dos Censos 2011, moravam no Bairro de Iao Hon sessenta e seis mil e tal residentes, o que equivale a uma densidade populacional de mais de cento e trinta mil habitantes por quilómetro quadrado. Portanto, quer o número total de residentes, quer a densidade populacional, mostra que o Bairro de Iao Hon é o bairro mais habitado da RAEM. Apesar disso, o Bairro de Tamagnini Barbosa, o Bairro de Fai Chi Kei e o Bairro de Areia Preta, sitos nas periferias do Bairro de Iao Hon, também são bastante habitados, atingindo o número dos seus habitantes o de cinquenta mil, sessenta mil e quase setenta mil, respectivamente. Sendo assim, penso que devemos prestar muita atenção ao ambiente físico destes bairros, os quais constituem toda a zona norte da Península de Macau. Em termos geográficos, as Portas do Cerco é a porta norte de Macau donde passam diariamente grande quantidade de passageiros. Actualmente, o Posto Fronteiriço das Portas do Cerco é o posto fronteiriço onde se regista o maior fluxo de passageiros de toda a China. No entanto, até agora, não podemos ver o embelezamento adequado do ambiente físico da periferia das Portas do Cerco, de modo que muitos turistas ficam desapontados no seu primeiro contacto com o Território, pois o que viram é de certo modo contrário ao que tinham ouvido falar. Sendo assim, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que o Governo pode tomar, mesmo antes da aprovação dos respectivos planos pela Assembleia Legislativa, com vista a melhorar a imagem da zona norte. De facto, tanto os residentes locais, como os respectivos comerciantes, estão ansiosos por ver a optimização do ambiente dos mencionados bairros, nomeadamente o ambiente do negócio. Queria chamar a atenção para os edifícios públicos e privados da zona norte construídos há mais de trinta anos, carentes de conservação e reparação, e com péssimas condições sanitárias. Não penso que devamos deixar esta situação continuar, pois os referidos edifícios velhos não só destroem a imagem de Macau perante os turistas, mas também prejudicam a saúde física e psicológica dos seus habitantes. Espero que o Governo possa adoptar políticas e medidas eficazes, que possam embelezar o referido ambiente, recuperando e remodelando os respectivos edifícios, de modo que o Bairro Social de Iao Hon volte a ser um ninho confortável para os seus habitantes. O Governo vai fazer isto antes da publicação do respectivo regime legal?

A propósito de planeamentos, queria aproveitar esta ocasião para pedir informações sobre os terrenos desocupados recuperados pela Administração. Na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário afirmou que, recentemente o Governo recuperou bastantes terrenos desocupados, o que é uma boa notícia, pois podemos elaborar planos para o desenvolvimento dos mesmos terrenos. Queria prestar atenção também ao planeamento da zona de Pac On, da Povoação de Cheok Ka, e da Ilha Verde. Ouvei dizer que o planeamento de algumas destas zonas já foi anunciado publicamente, não tendo sido mencionados, porém, nos diplomas legais. Embora haja muitas notícias, nomeadamente na rede, sobre a planificação das referidas zonas, não há informações reveladas formalmente pela Administração. Portanto, queria pedir explicação ao Sr. Secretário sobre este assunto. O outro problema que tem a ver com o desaproveitamento dos terrenos, é

precisamente a dificuldade em obter planta de alinhamento e planta cadastral para a construção de prédios, dificuldade essa que tem levado ao desaproveitamento de alguns terrenos. Preocupados com as possíveis consequências, os proprietários que querem mas não podem aproveitar os terrenos, pediram ao Sr. Secretário explicação sobre as possíveis responsabilidades que precisarão de assumir no caso referido. Ainda a propósito do planeamento das zonas mencionadas, queria perguntar ao Sr. Secretário qual é a evolução dos respectivos trabalhos, quais são as dificuldades encontradas, assim como, quais são as razões que levam a que o Governo não publique as respectivas notícias, mesmo numa altura em que se sente grande falta de terrenos e de habitação privada. Espero que o Governo possa revelar as respectivas informações.

Como todos sabem, costuma haver muitas queixas sobre a lentidão do processo de apreciação e autorização dos projectos de construção civil. No entanto, os dados estatísticos publicados pelo Governo sobre o número de habitação privada construída, revelam que não são nada lentos os respectivos trabalhos: no período compreendido entre Janeiro e Setembro do ano corrente, foi emitida a licença de ocupação a vinte e três prédios privados construídos, os quais contêm dois mil e tal apartamentos e dois mil e tal parques de estacionamento. No terceiro trimestre do corrente ano, havia sessenta e nove projectos de construção civil em realização, os quais implicam a construção de mais de sete mil fracções de habitação privada. Ao passo que se ouve sempre o Governo falar da optimização constante do respectivo processo, assim como do encurtamento do tempo de espera pela apreciação e autorização dos projectos de construção civil, os membros do respectivo sector queixam-se muito da demora na realização dos respectivos trabalhos. Não percebo a razão pela qual existe grande disparidade entre as mencionadas situações, querendo, portanto, pedir a explicação ao Sr. Secretário. Acho que o Governo deve esclarecer o referido assunto, por forma a aliviar a insatisfação da população. Pois a Administração não deve assumir a responsabilidade que não é sua, e a população tem o direito de saber a verdade escondida. Afinal, a demora na apreciação e autorização dos projectos de construção civil, tem a ver com a não actuação dos funcionários públicos, ou deve-se ao conteúdo problemático dos próprios projectos? Penso que o Governo deve deixar os cidadãos saber as verdadeiras causas da demora, de modo que os mesmos possam fazer a opção que lhe seja mais adequada.

A cooperação regional é o último assunto que queria abordar. É já uma tendência que não se pode impedir, a cooperação regional que vai trazer prosperidades aos territórios envolvidos. Com vista a possibilitar a boa execução dos planos de colaboração, é preciso construir uma rede rodoviária que garanta um trânsito inter-regional sem barreiras. Não obstante a conclusão, em 2016, das obras de construção da Ponte Hong Kong–Zhuhai–Macau, sabemos muito pouco das preparações feitas pelo Governo da RAEM sobre a utilização da mesma ponte. Acreditamos que a ponte em causa vai contribuir para a intensificação dos fluxos de passageiros e de mercadorias. Penso que os residentes de Macau querem saber se podem conduzir na referida ponte, para cuja construção o Governo da RAEM gastou muitos recursos públicos. Afinal das contas, os cidadãos de Macau podem ou não usufruir do resultado deste investimento? A maior dúvida reside no tipo de carta de condução exigida, para poder fazer a experiência de guiar na ponte em destaque. Espero que o Governo possa revelar as ordenações especiais para o respectivo efeito. Obrigado.

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

Lau Veng Seng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Na reunião de hoje, o Sr. Secretário troca opiniões com os deputados acerca das Linhas de Acção Governativa, na área de Transportes e Obras Públicas, tendo vários colegas exprimido as suas opiniões nomeadamente sobre a construção da habitação pública. Em seguida, queria fazer várias perguntas sobre as políticas habitacionais elaboradas pelo Governo da RAEM.

Devido aos factores instáveis dos mercados exteriores, assim como ao investimento feito com capitais provenientes de lugares exteriores, nos últimos anos e sobretudo nos últimos doze meses, podemos verificar a grande subida dos preços dos imóveis da RAEM. A referida situação é agravada com o desequilíbrio, que se ouve falar muito, entre a oferta e a procura, registado no mercado imobiliário local. A maioria dos residentes sente cada vez mais a dificuldade em adquirir habitação privada, pois a distância entre os preços dos imóveis e as suas receitas está a aumentar rapidamente. Ultimamente o Sr. Secretário adoptou as conhecidas oito estratégias de Lau, com o intuito de restabelecer a ordem do mercado imobiliário. Tendo notado as dificuldades sentidas pelos residentes que não reúnem condições para requisitar a habitação económica, mas que não têm capacidade financeira para comprar a habitação privada, gostaria de perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que vão ser tomadas pelo Governo para ajudar estes residentes. O facto é que a Administração tem envidado grande esforço para apoiar indivíduos situados nas camadas mais desfavorecidas, negligenciando as dificuldades sentidas pela classe sanduíche. Pese embora o facto de o Chefe do Executivo ter prometido, em Agosto, elevar o limite superior dos rendimentos para a requisição da habitação económica, de modo que 80% dos agregados familiares de Macau satisfaçam os respectivos requisitos, é demasiado pequena, a quantidade de apartamentos de dimensão reduzida, colocados à venda no respectivo mercado. É de saber que estes apartamentos são muito procurados pelos jovens e pelos recém-casados. Sendo assim, queria pedir ao Sr. Secretário para mencionar as estratégias de que dispõe, que permitam a satisfação das diferentes necessidades, sentidas pelos residentes das diversas camadas da sociedade de Macau, ajudando-os a resolver os problemas habitacionais.

Há pouco, bastantes colegas exprimiram a sua opinião sobre os trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Pela minha parte, acho patentes os esforços envidados pelo Governo da RAEM, para ajudar os residentes a resolver o problema da habitação. A conclusão sucessiva, dentro do prazo relativamente curto, dos edifícios da habitação pública, demonstrou a determinação da Administração de cumprir a sua promessa de construir dezanove mil fracções da habitação pública. Já na altura da elaboração dos respectivos planos, o Sr. Secretário apontou para a grande falta dos recursos do solo, tendo afirmado que foi com grande dificuldade que a Administração conseguiu encontrar terrenos suficientes para a concretização do respectivo projecto. O que se pode verificar é que, durante o percurso da construção das dezanove mil fracções da habitação pública, não só a equipa dos funcionários públicos envidou grandes esforços para a colaboração, como os construtores civis locais, também fizeram o melhor possível para concretizar os planos

definidos. Para o próprio sector de construção civil, os edifícios da habitação pública em Seac Pai Van estão a ser construídos a grande velocidade, muito mais rapidamente do que o costume. Sendo assim, acredito que as dezanove mil fracções da habitação pública podem ser construídas no futuro próximo. Para além disso, a abertura sucessiva dos concursos públicos para a adjudicação das obras de construção das seis mil fracções de habitação pública pós-dezanove mil, pode possibilitar a satisfação, no futuro não longínquo, das necessidades dos respectivos requerentes. Queria pedir ao Sr. Secretário para mencionar as políticas habitacionais definidas com uma visão prospectiva, que incidam sobre a habitação pública e a habitação privada, as duas componentes que satisfazem as necessidades da habitação dos residentes de Macau. A meu ver, com vista a atingir o objectivo de desenvolvimento saudável do mercado imobiliário de Macau, é fundamental aumentar a quantidade de fracções colocadas à venda no mercado. Portanto, queria saber quais são as medidas específicas sobre as reservas dos terrenos. Acho importante a transparência no respectivo assunto, pois as notícias reveladas sobre a quantidade dos terrenos disponíveis e o número de apartamentos construídos, podem permitir à sociedade de Macau e aos residentes que queiram comprar casa, analisar a respectiva situação com uma maior precisão.

A lentidão registada no processo de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, foi referida há pouco por vários colegas, o que constitui uma das razões atribuídas pelo sector da construção civil, para a demora na construção da habitação privada, e conseqüentemente, para a insuficiência da oferta da mesma habitação. Tal como referiram alguns deputados, muitos projectos de construção civil aguardam a respectiva autorização há vários anos, ou por período de tempo ainda mais longo. A propósito disso, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas efectivas, que o Governo pensa tomar para acelerar os respectivos trabalhos, por forma a permitir o aumento da oferta da habitação privada. Espero que o Sr. Secretário explique as estratégias a adoptar, que visem a optimização do processo de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, assim como a atribuição mais rápida da autorização aos projectos de construção civil.

As informações sobre a quantidade de terrenos disponíveis e fracções da habitação privada à venda, sobre as transacções dos imóveis realizadas, e sobre o grau da flutuação dos preços dos imóveis, são extremamente importantes e podem influenciar a psicologia e a vontade de comprar casa dos residentes locais.

Tal como apontei noutras ocasiões, na publicação dos preços dos imóveis em média que se registam nas transacções ocorridas, a Direcção dos Serviços de Estatística e Censos deve proceder à classificação dos tipos dos imóveis, por forma a melhor revelar a situação real da flutuação dos respectivos preços, permitindo aos compradores uma análise racional antes da tomada da decisão final sobre um investimento a longo prazo, tendo em conta o seu estado financeiro. A DSEC tem a responsabilidade de proceder a estudos aprofundados e aos ajustamentos adequados, procurando reflectir, através de publicação dos respectivos dados com precisão, a atmosfera do mercado imobiliário, os preços dos imóveis e a quantidade das transacções.

O outro aspecto a que queria prestar atenção, tem a ver com o planeamento do trânsito do Território. O aumento abrupto, que se tem registado nos últimos anos, do número dos veículos motorizados, sobretudo dos automóveis ligeiros e dos motociclos, fez com que Macau figurasse na lista dos países onde circulam o maior número

de viaturas motorizadas. A circulação dos automóveis ligeiros e das motos, cujo número tende a multiplicar-se constantemente, e a circulação das numerosas camionetas das agências de viagens, camionetas dos casinos, e camionetas dos hotéis que transportam os respectivos hóspedes, sobrecarregam a rede rodoviária da cidade de Macau, bloqueando as estradas principais da nossa cidade com os acidentes de viação mais insignificantes. A subida do número dos automóveis ligeiros e das motos é a consequência da desconfiança dos serviços de transportes públicos, para além de ser a reflexão do reforço das capacidades económicas dos residentes da RAEM. A referida opção feita pelos habitantes no respeitante a meios de transporte utilizados para as deslocações diárias, também se deve à pequena dimensão do Território, e à consequente conveniência que se tem com a condução da viatura motorizada privada. Para dizer com franqueza, há espaço para o melhoramento do sistema de transportes públicos, sendo frequentes as falhas de que os autocarros não partem da estação segundo o horário estabelecido, e não querem transportar os passageiros, não parando nas paragens, para não falar da fraca consciência da importância da condução com segurança, e da atitude antipática, tidas por alguns condutores de autocarro. Devido aos problemas referidos, a primazia dos transportes públicos limita-se a ser um objectivo por concretizar, pois actualmente, os transportes públicos não são os meios de transporte escolhidos pelos residentes com prioridade. Espero que o Governo possa continuar a envidar esforços para melhorar os serviços do transporte público, por forma a conquistar a adesão dos residentes aos mesmos transportes. Com vista a promover o desenvolvimento sustentável de Macau, o Governo da RAEM definiu o projecto de construção do metro ligeiro, cuja execução se iniciou no ano corrente, tendo-se verificado, em vários pontos das Ilhas, a realização das respectivas obras, o que agrava e agravará inevitavelmente, durante o processo de construção do metro ligeiro que durará vários anos, a situação de sobrecarga da rede rodoviária da RAEM. Como se pode observar, com a realização das obras do metro ligeiro, as faixas de rodagem ficam muito mais estreitas, o que é péssimo sobretudo para as estradas com muito movimento. Está previsto que as respectivas obras vão causar muitas inconveniências aos residentes de Macau na sua vida quotidiana. Perante esta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas e estratégias que serão adoptadas pelo Governo, para a optimização contínua do sistema geral do transporte público, para o aperfeiçoamento da qualidade dos serviços de autocarro, e para a satisfação das necessidades sentidas pelos residentes nas suas deslocações diárias. Queria saber como é que se podem obter efeitos positivos com a implementação dos respectivos projectos de optimização.

Queria igualmente pedir informações ao Sr. Secretário sobre os planos definidos que visam a ligação dos serviços do metro ligeiro com o sistema dos transportes públicos da RAEM, bem como, sobre as medidas tomadas para garantir a segurança das obras de construção do metro ligeiro, e para diminuir as respectivas influências negativas sobre a vida quotidiana dos residentes locais, as quais acabei de mencionar há pouco.

Não posso deixar de prestar atenção ao problema da poluição do ar, que se tem tornado cada vez mais grave no Território. Tanto nas LAG para o próximo ano, como na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário afirmou que se vai tomar uma série de medidas para controlar as fontes da poluição, designadamente os gases emitidos pelos escapes dos veículos motorizados, e os fumos negros e oleosos lançados dos estabelecimentos de comidas. Esperamos que a adopção destas medidas possa contribuir para o melhoramento da qualidade do ar do Território. A propósito da poluição do ambiente,

queria chamar a atenção para a poluição derivada das obras de construção das infra-estruturas de grande escala, incluindo as obras de construção do metro ligeiro, tais como a poluição sonora, provocada pelo funcionamento dos respectivos motores, e a poluição das estradas pelos resíduos sólidos da construção civil. Queria saber quais são as medidas que serão tomadas para prevenir ou reduzir a mesma poluição.

Em Julho do ano corrente, começou-se, na RAEM, a medir a qualidade do ar tendo em conta a quantidade das PM_{2,5} (partículas finas com diâmetro de 2,5 micrómetros). Queria saber se o órgão governamental competente vai elaborar novos padrões de qualidade do ar, adequados às realidades de Macau, por forma a melhor controlar a poluição do ar que está a afectar o ambiente do Território.

Só me resta pouco tempo. Queria sugerir a criação de uma equipa específica, composta pelos respectivos profissionais, e responsável pela examinação dos edifícios velhos, perigosos ou em ruína, trabalho esse ao qual, alguns colegas prestaram atenção há pouco.

Por fim, queria chamar a atenção para a necessidade de definição das instruções, para assegurar a segurança na realização das obras de construção civil nos terrenos contíguos aos edifícios velhos, perigosos ou em ruína. Acho que devemos prestar muita atenção a este aspecto, tendo em consideração a pequena dimensão do Território de Macau, e a consequente proximidade dos prédios construídos e prédios a construir. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer informações sobre a definição, ou não, dos parâmetros que se devem respeitar na realização das mencionadas obras de construção civil.

Obrigado.

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

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Caros Colegas:

Sr. Secretário, em primeiro lugar, queria manifestar, em representação dos cidadãos de Macau, o sincero agradecimento pelos duros trabalhos e grandes esforços envidados pelos Senhores e pela sua equipa. A população de Macau quer elogiar os trabalhos realizados na área de Transportes e Obras Públicas, oferecendo-lhes um ditado chinês: “Nas adversidades prova-se a sinceridade da amizade; com o decorrer do tempo constatam-se as qualidades” (Na apresentação feita há pouco, o Sr. Secretário encoraja-se com a seguinte frase: “Nas circunstâncias favoráveis há poucos desafios; as adversidades estimulam a perseverança, esforço e sustentação do entusiasmo”). A par da referida mensagem de encorajamento, recebi a seguinte mensagem enviada para o meu telemóvel: “São importantes a criação e a implementação, na Administração Pública, do regime de responsabilização. A sua ausência pode conduzir à expulsão dos bons funcionários pelos maus funcionários”. De qualquer maneira, eu e a maior parte da população apoiamo-lo, afirmando que tem trabalhado muito bem. Sr. Secretário, ultimamente tem emagrecido bastante. Os cidadãos de Macau acham que o Sr. Secretário é muito parecido com um mandarim íntegro no reinado de Yongzheng, que se chamava Tian Wenjing (os residentes conheceram esta personagem sobretudo através de uma série televisiva intitulada “O Reinado de Yongzheng”). Tian Wenjing

trabalhava duramente para o bem da população, prejudicando a própria saúde. Sr. Secretário, não aprenda com Tian Wenjing e tenha cuidado com a sua saúde. Por mais trabalhos que tenha, tem que guardar algum tempo para praticar desporto. Aconselho-lhe que passeie à margem do Lago Nam Van e do Lago Sai Van, tal como fazem o Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Cheong U, e o Secretário para a Segurança Cheong Kuoc Vá, os quais se conseguem manter em bom estado de saúde, e proferir discursos convincentes por causa de passear sempre. Sr. Secretário, acredite que é bom praticar desporto. No entanto, se o Sr. Secretário quer realmente passear à beira do Lago Nam Van e do Lago Sai Van, tem que começar rapidamente, porque não sei como é que a respectiva zona vai ficar mais tarde, com a implementação do Projecto do Complexo Turístico da Praça do Lago Sai Van, projecto esse que, parece que tem pouco a ver com os serviços públicos da área de Transportes e Obras Públicas, nomeadamente a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, responsável pela apreciação e autorização das obras públicas, o Conselho do Planeamento Urbanístico, e a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, muito embora a definição do respectivo projecto tenha muito a ver com as competências dos órgãos governamentais acima referidos. Tomando como exemplo a avaliação ambiental, inesperadamente, a realização do respectivo trabalho é da responsabilidade de uma empresa privada, encarregada pelo Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais. Não me diga que a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental é só um carimbo de borracha, cujos pareceres sobre os possíveis impactos ambientais não são necessários para um projecto que provavelmente vai prejudicar o ambiente natural do Território. Antes da atribuição, pela DSPA, do respectivo relatório da avaliação ambiental, o IACM já começou a realizar a consulta pública, abrindo até o concurso público para a adjudicação das respectivas obras. Será que a DSPA é considerada como com insuficientes conhecimentos específicos para a realização dos respectivos trabalhos de avaliação, e portanto, na DSPA não foi depositada a confiança necessária? Não sei se tinham sido introduzidas alterações nos respectivos diplomas legais, de modo que deixam de ser necessárias para a autorização do projecto em causa, as opiniões da DSPA. Temos todas estas dúvidas e portanto, queríamos pedir o esclarecimento do Sr. Secretário, nomeadamente sobre a divisão do trabalho entre o IACM e os organismos públicos na área de Transportes e Obras Públicas. Sabemos que o IACM é responsável pela regulamentação das actividades realizadas nos estabelecimentos de comidas e pela recolha dos lixos, ao passo que a DSPA procede à fiscalização dos fumos negros e oleosos lançados pelos estabelecimentos de comidas. O IACM é responsável pelo tratamento dos resíduos domésticos, enquanto que os assuntos referentes aos resíduos da construção civil são geridos pelos serviços na sua área. É de saber que, com o grande aumento do número das obras de construção civil no âmbito mundial, a quantidade dos resíduos de materiais de construção ocupa já uma percentagem de mais de quarenta por cento, em relação à quantidade total de resíduos sólidos resultantes das actividades humanas. Face à falta do espaço na zona do aterro para resíduos de materiais de construção, queria perguntar ao Sr. Secretário para onde irão os mesmos resíduos no dia em que a referida zona ficar saturada. Queria saber se o Governo já analisou a possibilidade da reciclagem dos resíduos de materiais de construção, de modo a reduzir a quantidade dos resíduos que ocupariam os espaços da respectiva zona de aterro. Perante a existência de muitos trabalhos, cuja realização compete simultaneamente ao IACM e aos serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas, queria pedir ao Sr. Secretário para resolver o respectivo problema de sobreposição nas competências atribuídas. Para além disso, queria pedir a elaboração e publicação

da Lei da Protecção Ambiental, de que dispõem todos os países e regiões desenvolvidos do mundo. Porém, na legislação da RAEM, existe apenas a Lei de Bases do ambiente, publicada em 1986, a qual é insuficiente nomeadamente para o tratamento das reclamações sobre os ruídos de baixa frequência. Nem o Decreto-Lei n.º 54/94/M pode ajudar a resolver o mesmo problema, Decreto-Lei esse que, também deve ser actualizado. Estou igualmente preocupado com a poluição do ar causada pelos *Jet Foils* que navegam entre Hong Kong e o Terminal Marítimo do Porto Exterior de Macau. Todas as manhãs, quando vou para o trabalho, vejo sempre os fumos negros por cima da ponte. Nas zonas de aterros, as embarcações que transportam a areia também deitam muito fumo negro, o que é preocupante. Queria saber quais são os serviços públicos responsáveis pela regulamentação destes assuntos, controlando a poluição do ar de Macau. Queria perguntar ao Sr. Secretário quando é que podemos ver a entrega, à Assembleia Legislativa, da Lei da Protecção Ambiental, assim como, quais são os trabalhos destinados à promoção da protecção do ambiente, realizados pela Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, que foi criada há muito tempo. Espero que o Sr. Secretário nos possa fornecer informações, de modo a ficarmos tranquilizados.

Há pouco, muitos deputados exprimiram opiniões sobre a habitação e os terrenos. Também queria prestar atenção a estes assuntos. Como muitos problemas já foram mencionados pelos colegas, vou concentrar a minha atenção na questão da concessão de terrenos. Para dizer com franqueza, hoje em dia, os terrenos são altamente valiosos. Como tal, e como se ouvem muitas críticas sobre terrenos não aproveitados, concessão de terrenos por preços baratíssimos, e conluio entre funcionários do governo e os comerciantes, acho que o Sr. Secretário tem a necessidade de dizer aqui a verdade. Afinal das contas, no processo de concessão de terrenos verificam-se, ou não, suficiente transparência, justiça e rigor? Sendo a concessão de terrenos um assunto de grande importância, que envolve a celebração de contratos e questões jurídicas altamente complexas, pergunto por que é que não se cria uma direcção de serviços própria para a sua gestão. Duvidamos que o Departamento de Gestão de Solos não disponha de poderes e recursos humanos suficientes para a realização satisfatória dos respectivos trabalhos, uma vez que, o que se regista na realidade é a indispensabilidade das opiniões superiores, a demora na tomada da decisão por causa da ausência dos superiores cujo parecer é indispensável, e um conjunto de disputas derivadas. Como todos sabem, há vinte anos, os assuntos referentes às obras públicas e à gestão dos solos eram geridos por duas direcções de serviços distintas, cuja fusão se deu para melhorar a eficiência do trabalho, tendo em conta a pequena quantidade das obras públicas a realizar e dos terrenos a conceder, fenómeno esse que se registou num período de tempo no passado. Actualmente, a situação mudou outra vez. Perante a grande valorização dos terrenos e a necessidade de realização de um conjunto de trabalhos de alta complexidade, tais como o acompanhamento dos casos dos terrenos não aproveitados e terrenos ocupados ilegalmente, a recuperação destes terrenos, e o tratamento dos assuntos ligados aos contratos de concessão de terrenos, ou seja, assuntos na vertente jurídica, o Governo não acha que há necessidade de criar uma direcção de serviços própria para a gestão dos referidos assuntos, por forma a melhor gerir os recursos territoriais? Nos diferentes países e regiões do mundo, nomeadamente na RPC (que dispõe das Autoridades de Gestão dos Recursos Territoriais Nacionais), há sempre um órgão governamental próprio para a gestão dos assuntos ligados aos solos. Então, por que é que não pensamos em criar uma direcção de serviço com a mesma característica? Para responder às numerosas perguntas dos cidadãos, os quais querem saber por que é que nuns casos de não

aproveitamento dos terrenos, é possível a renovação da respectiva concessão mediante o pagamento de uma despesa especial, mas noutros casos o mesmo já não é possível, assim como para esclarecer as questões jurídicas complexas, há necessidade de criação de uma direcção de serviços própria para o mesmo efeito. Por outro lado, também acho que agora é altura para a reestruturação da Comissão de Terras, criada há vinte anos, cuja representatividade está a ser questionada por muitos cidadãos. Perante as grandes modificações das condições socioeconómicas, o Governo vai aceitar a sugestão de introdução, na referida comissão, de profissionais na respectiva área e personagens da sociedade com prestígio, publicando as suas qualidades para o conhecimento da população antes da tomada da decisão final sobre a composição da comissão em destaque? Os respectivos candidatos podem ser nomeados ou auto-recomendados, tal como na eleição da Assembleia Legislativa? A Administração vai concordar com a sugestão de escolha dos membros da Comissão de Terras segundo as qualidades dos candidatos?

O outro assunto sobre o qual muitos colegas exprimiram as suas opiniões, tem a ver com a lentidão na apreciação e autorização dos projectos de construção civil. Antigamente, quando havia problemas nos respectivos projectos, podia-se entregar apenas um projecto suplementar para a introdução das modificações necessárias. Actualmente, o mesmo já é impossível. Qualquer pequeno ajustamento implica a necessidade de submissão de todo o projecto. Trata-se, portanto, de um grande desperdício dos recursos humanos e uma grande complicação de formalidades. A demora no processo de investimento faz subir os preços dos imóveis, para além de conduzir à insuficiência das ofertas no mercado imobiliário. Queria apresentar aqui uma pequena sugestão: É possível atribuir a respectiva responsabilidade aos engenheiros e arquitectos, os quais vão acompanhar as obras de construção civil em causa, introduzindo modificações indicadas pela DSSOPT? Queria também apontar para a divergência na interpretação das respectivas disposições legais, mesmo no interior dos órgãos governamentais competentes, o que complicou ainda mais o processo de apreciação e autorização dos projectos de construção civil. Para piorar a situação, muitos construtores civis são inexperientes, tendo os outros, mais experientes, sido contratados pela Administração para a realização das obras públicas. A meu ver, é pouco verdade a afirmação de “conluio entre funcionários do governo e os comerciantes”. Para mim, o que ocorreu foi que o Governo dificultou a nossa vida contratando toda a mão-de-obra qualificada. Na minha opinião, a Administração deve tomar a iniciativa de intensificar a comunicação com o respectivo sector, fornecendo, nomeadamente através das associações comerciais ou profissionais do sector da construção civil, informações sobre os documentos necessários para os requerimentos, e partilhando as respectivas experiências, mencionando os problemas mais ocorridos que levam ao indeferimento das respectivas requisições, de modo a reforçar a comunicação entre os membros do mesmo sector e os serviços públicos competentes, assim como, a acelerar o mencionado processo. No caso de falta de alguns documentos, deve-se permitir ao requerente entregá-los noutra ocasião, desde que não se ultrapasse o prazo estabelecido. O Sr. Secretário acha que estas sugestões são aceitáveis? Espero ouvir o seu comentário sobre as ideias expostas.

Em seguida, vou passar a prestar atenção aos trabalhos do Sr. Director Wong, pois o trânsito e os transportes são tão importantes como o vestuário, a alimentação e a habitação. Sr. Director, acho que o Senhor pode ser o exemplo de outros dirigentes governamentais, uma vez que ouve sempre com atenção as opiniões dos cidadãos, e não teme os meios de comunicação social, para além de ter coragem

para assumir as responsabilidades. Não é a culpa do Sr. Director, a existência de muitos problemas no trânsito de Macau, os quais são a consequência inevitável do desenvolvimento espectacular do Território. É de apontar que estes problemas não podem ser resolvidos só com o esforço de um órgão governamental. Com o aumento abrupto do número de turistas, há, de certeza, muito mais necessidades de deslocações, para não falar da subida do número dos residentes locais. No entanto, não podemos recusar a vinda dos visitantes a Macau, o que é impossível até porque muitos cidadãos não concordarão com a mesma decisão. A circulação de mais autocarros, táxis, e camionetas dos casinos, sobrecarrega de certeza a rede rodoviária da RAEM, o que é natural. Sugiro ao Sr. Director que seja realista, construindo mais túneis e pontes aéreas para peões nas estradas com muito movimento. Penso que esta é a solução mais prática para os problemas existentes, pois não é uma boa estratégia só eliminar as passadeiras, tendo os transeuntes o direito de atravessar as estradas. Sr. Director, não pode deixar que se repitam mais casos de morte de peões, atropelados pelos veículos motorizados quando atravessam a estrada nas passadeiras. Se estes desastres voltarem a acontecer, o Sr. Director tem que assumir as respectivas responsabilidades. Já sugerimos muitas vezes a construção de mais túneis e mais pontes aéreas para peões, não sugerimos?

Em Macau, é muito difícil arranjar um lugar para o estacionamento dos veículos. No caso de haver lugares de estacionamento, os mesmos lugares podem não ser suficientemente grandes para caber um veículo que mede cinco metros. A dificuldade que se tem em meter um carro comprido num lugar pequeno, causa sempre engarrafamento no trânsito. Os cidadãos pedem ao Sr. Director para fazer a experiência de estacionar um carro com cinco metros de comprimento num lugar de estacionamento na Rotunda de Carlos da Maia. Os mesmos cidadãos têm a certeza de que o Sr. Director causará grande insatisfação a outros condutores, que vêem o seu veículo impedido pelo seu carro grande. Queria igualmente pedir ao Governo para ter um comportamento exemplar, estacionando as suas viaturas no silo, se quiser que os residentes façam também isto. Todos os serviços públicos têm condutores. Portanto, não percebo por que é que os mesmos órgãos governamentais, em vez de estacionarem os respectivos veículos no silo público, costumam reservar os lugares de estacionamento perto para o seu próprio uso. Tomando como exemplo a Direcção dos Serviços de Educação e Juventude e o Instituto de Acção Social, cujos carros costumam ocupar, durante vinte e quatro horas, os lugares de estacionamento designadamente na Estrada do Cemitério e na Estrada do repouso, perto do Hotel “*Holiday*”. Peço ainda que o Governo deixe que os cidadãos estacionem, durante a noite, o seu carro nos lugares onde é proibido o estacionamento. Pese embora o facto de o carácter chinês “mandarim” ser composto inclusivamente por duas bocas, espero que a Administração seja coerente no seu discurso e no seu comportamento, estacionando os seus carros no silo, cedendo os lugares à beira da estrada aos residentes necessitados, de modo a facilitar-lhes a vida. O Governo vai fazer isto?

Concordo com a opinião de alguns colegas, que apontaram para a necessidade de avaliação das funções da via especial para ciclomotores e motociclos na Ponte de Sai Van.

Apelo para a aceleração das obras da construção do metro ligeiro. A grande demora na realização dos respectivos projectos impedirá o alcance do objectivo de “primazia dos transportes públicos”, e impossibilitará a solução dos problemas existentes no trânsito de Macau. Espero que se possa reforçar a cooperação

interdepartamental entre os vários departamentos ligados ao respectivo projecto, por forma a arrancar, o mais cedo possível, as respectivas obras da construção do metro ligeiro. A propósito disso, queria perguntar quais são os suportes científicos e técnicos que apoiam o percurso do Metro Ligeiro pelas ruas de Londres e Cidade do Porto, em substituição do traçado original planeado para a Avenida Dr. Sun Yat Sen. Não sei se a Administração realizou suficientes análises e comparações em termos técnicos e económicos, assim como, se há possibilidade da publicação dos respectivos dados para referência do público. Queria chamar igualmente a atenção à Administração, para a necessidade de avaliar os prejuízos directos e indirectos causados à sociedade e aos residentes de Macau, pela demora que se regista nas obras da construção do metro ligeiro. Caso a respectiva avaliação tenha sido realizada, as autoridades podem revelar os respectivos dados, bem como explicar as razões que levaram à escolha de este ou aquele trajecto do metro ligeiro? Pois precisamos de saber qual é o preço que pagamos pela demora na construção do metro, causada pela hesitação na escolha do percurso.

A ocorrência frequente dos acidentes que envolvem automóveis pesados, alerta para a necessidade de renovação dos respectivos conceitos. Este talvez seja o último assunto que analiso na reunião de hoje. Antigamente, os camiões que transportavam resíduos de materiais de construção pesavam apenas seis ou sete toneladas, guiadas normalmente pelos condutores com grandes conhecimentos dos veículos pesados, conhecimentos esses que foram adquiridos nas oficinas de reparação de automóveis na adolescência ou juventude dos mesmos condutores. Actualmente, uma boa parte dos condutores de automóveis pesados são inexperientes, os respectivos camiões pesam dez ou vinte toneladas, cujo comprimento se pode comparar com o de uma rua, no caso dos veículos que transportam as peças feitas para a construção do metro ligeiro. Qualquer acidente destas viaturas causará grandes desastres que prejudicam a segurança física e dos bens da população de Macau. Não pensem as autoridades que quem tenha a carta de condução para os automóveis pesados, pode conduzir estes veículos pesados, sendo necessário organizar cursos de formação específica para garantir a segurança na realização dos mencionados trabalhos. Temos a certeza desta necessidade, porque já vimos a ocorrência de muitos acidentes com as viaturas pesadas.

Ainda me resta algum tempo, vou aproveitá-lo para exprimir as minhas opiniões sobre a fraca qualidade dos serviços da rede de telemóvel 2G, sobre a qual apresentei uma interpelação escrita, não tendo recebido ainda a resposta. Na discussão da LAG para o ano de 2012, o Sr. Secretário atribuiu a causa da interrupção dos sinais de telecomunicações na área do MGM e no respectivo segmento da Ponte de Amizade, à impossibilidade de a sociedade concessionária encontrar lugar adequado para instalar a estação de emissão de sinais. Não sei como isto pode acontecer, assim como, qual é o conteúdo do respectivo contrato. Para além do problema referido, há ainda outros lugares onde há, de vez em quando, interrupção dos sinais, com a impossibilidade de acesso à rede. Nesta situação, como é que os utentes podem ficar satisfeitos com os respectivos serviços? Não obstante a apresentação das razões pelo Sr. Secretário, a população de Macau não fica convencida. As três alterações, no espaço de um ano, quanto à política relativa ao cancelamento e ao adiamento do cancelamento dos serviços da rede 2G, revelam a falta de planificação e a fraca eficiência dos serviços competentes. Ainda assim, Sr. Secretário, reconheço os trabalhos duros e os esforços envidados pela sua equipa. As falhas têm também a ver com o grande desenvolvimento da tecnologia, as grandes modificações socioeconómicas, e as consequentes mudanças das necessidades. Problemas semelhantes são encarados pelo Instituto de Habitação.

Penso que é necessário tempo para a adaptação. Reitero que a população de Macau apoia e vai continuar a apoiar o Sr. Secretário. A sociedade está a evoluir muito rapidamente, sobretudo nas vertentes de trânsito e de protecção ambiental. Às vezes, os órgãos governamentais podem sentir-se com insuficiência de conhecimentos específicos para a realização dos respectivos trabalhos. Sugiro o reforço de interacção e comunicação entre o Governo e as associações dos respectivos profissionais, cujas opiniões a Administração deve partilhar com a população, pedindo a opinião pública antes da adopção das respectivas sugestões e da tomada das decisões finais, de modo que as mesmas interacções possam produzir efeitos positivos.

Por fim, queria pedir a aceleração dos trabalhos de criação dos regimes de credenciação dos respectivos profissionais, tais como dos engenheiros e dos arquitectos, visto que se os trabalhos de construção civil realizados nos estaleiros, fossem supervisionados pelos indivíduos pouco qualificados, não haveria garantia de segurança nem de qualidade dos prédios construídos. Reitero a necessidade de classificação dos construtores civis, de criação e implementação do regime do cartão de segurança ocupacional na construção civil, de emissão de licença para o exercício da função de fazer vistoria de prédios, e de organização dos respectivos cursos de formação.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Tsui Wai Kwan.

Tsui Wai Kwan: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Queria trocar opiniões com o Sr. Secretário acerca de vários assuntos situados na área de Transportes e Obras Públicas.

Em primeiro lugar, queria concentrar a minha atenção nos edifícios velhos, perigosos, e em ruína, os quais ameaçam a segurança física e dos bens das dezenas de milhares de famílias da RAEM. Na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário mencionou muitos trabalhos que se pretendem realizar no próximo ano, e que têm a ver com o referido problema, o que revela que o Senhor partilha realmente das preocupações dos cidadãos. A transformação, numa noite, do Edifício Sin Fong Garden, que tem dezoito anos de história, num edifício em ruína, preocupa toda a população de Macau, nomeadamente devido aos altos preços (vários milhões de dólares de Hong Kong ou superior) que pagou para a aquisição do respectivo apartamento. Moro num prédio construído há vinte e tal ou trinta anos, e também tenho medo de possíveis problemas. Afinal, que tipo de garantia é que os pequenos proprietários dos imóveis têm, na salvaguarda dos seus bens imóveis?

Merecem o nosso elogio, as medidas de contingência tomadas pela Administração após a ocorrência do problema do Edifício Sin Fong Garden, as quais consistem sobretudo na evacuação dos seus habitantes, na atribuição de subsídios para satisfazer as necessidades imediatas, na realização de obras para a fixação de esteios e escoras, e na contratação dos peritos de Hong Kong e de Macau para a análise dos respectivos problemas e para a vigilância da situação da segurança do prédio em causa. Apesar disso, os pequenos proprietários do mencionado edifício, que se tornaram, de repente, nas vítimas da desgraça, ficam preocupados e inquietos, o que é natural. Perante esta situação, a sociedade de Macau ficou alerta para

a necessidade de prevenção da ocorrência dos mesmos problemas, procurando encontrar a raiz destes problemas, assim como, pedindo ao Governo para tomar medidas que visem a garantia da segurança dos habitantes dos edifícios da RAEM.

É neste sentido que pedimos à Administração para fornecer explicações sobre a qualidade da estrutura do próprio Edifício Sin Fong Garden, para além de querermos saber quais são os factores exteriores que exerceram influências nocivas sobre o edifício em destaque, de modo que este se transformou num edifício em ruína e perigoso. Espero que o Governo possa explicar, perante o público, os critérios que são respeitados na vistoria de um prédio. Queria perguntar ao Sr. Secretário se acha que há necessidade de definir critérios mais rígidos, por forma a permitir um maior grau de segurança em edifícios construídos.

Parece-nos que os trabalhos de conservação e reparação são igualmente importantes para a segurança dos prédios. Portanto, queria perguntar qual é a atitude do Governo acerca da atribuição da responsabilidade aos construtores civis para a supervisão e acompanhamento dos mencionados trabalhos, quando é que se começa a exigir o respeito obrigatório pelo regime do cartão de segurança ocupacional na realização, nos apartamentos e nas lojas, das obras relativas à instalação, conservação e reparação dos equipamentos de abastecimento da electricidade e da água, se o Governo pensa criar um mecanismo aperfeiçoado para o tratamento dos edifícios velhos, perigosos, e em ruína, procedendo, nos períodos fixos, à inspecção dos prédios da RAEM, por forma a detectar a existência dos edifícios com problemas, assim como, se a Administração vai atribuir subsídios de encorajamento aos respectivos pequenos proprietários, quando estes tomarem a iniciativa de fazer a conservação e reparação periódicas do seu apartamento.

As edificações informais são um dos factores externos mais importantes que ameaçam a segurança de um edifício. A grande edificação informal no seu Bloco III, as outras edificações informais nele existentes, e as obras de construção civil nas zonas contíguas, são as causas principais que causaram a inclinação do Edifício “Koi Fu”. Perante o desenvolvimento constante do Território e as futuras obras de construção ou demolição dos prédios, quais são as medidas que as autoridades vão tomar, para proteger os edifícios da RAEM dos impactos exercidos pela realização das obras de construção à volta. Espero que o Sr. Secretário possa expor as suas ideias sobre este assunto.

Passarei a concentrar a minha atenção na questão da habitação pública, para a qual toda a gente presta muita atenção. O Governo prometeu concluir, nos finais do ano corrente, as obras de construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Falando segundo a voz da consciência, desde o início do planeamento em 2007 até à actualidade, o Governo realizou, durante cinco anos, grande quantidade de trabalhos, nomeadamente a recuperação dos terrenos e a adjudicação das respectivas obras de construção civil. Na televisão pudemos ver situações conflituosas de recuperação dos terrenos, com recorrência à violência. De facto, são patentes os esforços envidados pelo Sr. Secretário e pela sua equipa para fazer frente a um conjunto de dificuldades esperadas e inesperadas. A construção de prédios precisa de tempo, não se podendo compará-la com a fabricação de pães. Há quem diga que o Sr. Secretário não cumpriu a promessa. Sendo assim, queria perguntar ao Senhor qual é a situação mais recente da evolução das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Peço ao Sr. Secretário para fornecer as

respectivas informações ao hemiciclo. Penso que depois da conclusão das respectivas obras, o Sr. Secretário e a sua equipa ainda têm que encarar muitos desafios, realizando inúmeros trabalhos minuciosos, tais como o registo dos informações actualizadas dos requerentes, a verificação da autenticidade das informações, a análise das mesmas, a escolha do apartamento pelos requerentes e a entrega do apartamento. É grande a quantidade dos mencionados trabalhos. Por isso, queria perguntar se o Governo já está preparado para a sua concretização.

Tem-se constatado grande divergência quanto à relação de oferta e procura da habitação económica. A mesma divergência não só se verifica nas opiniões expressas pelos cidadãos em geral, mas também nos peritos e especialistas que defendem ideias completamente diferentes. Há pessoas que acham que a aquisição da habitação deve ser feita pelos indivíduos que reúnem determinadas condições económicas. No entanto, também há residentes que defendem a ideia de que o Governo deve construir grande quantidade da habitação pública, ajudando a população a adquirir a sua habitação. A meu ver, as políticas habitacionais devem ter o objectivo de deixar os cidadãos de Macau viver tranquilamente em sua casa e trabalhar com felicidade. Reparem bem que a garantia de todos terem residência onde morem, é diferente da noção de todos comprarem a sua casa. Observando os diferentes países e regiões do mundo, penso que não há nenhum governo que possa garantir a concretização do objectivo de todos os cidadãos adquirirem a sua própria casa. Acho que este desejo é irrealista, concordando antes com a definição da política habitacional de “a habitação social constituir o componente principal da habitação pública, ao passo que a habitação económica é considerada como o componente complementar”, política essa que, a meu ver, representa uma política efectiva a longo prazo que deve ser adoptada pela Administração. Há quem peça constantemente ao Governo para continuar a construir habitação pública, assim como para abrir novas inscrições para o registo dos requerentes da habitação social e da habitação económica. Estas pessoas querem ver a construção das fracções pós-dezanove mil, depois da conclusão das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Pergunto se há realmente tantas necessidades da habitação económica. Ovi dizer que só setenta por cento do Edifício de Alameda da Tranquilidade são habitados. Se isto for verdade, temos que reflectir muito bem qual é a razão por trás do mesmo fenómeno, de modo a percebermos melhor qual é a verdadeira necessidade da habitação económica. É de saber que o número das requisições recolhidas não equivale ao número dos residentes necessitados. Teoricamente, é bastante boa a ideia de “os terrenos de Macau destinados aos seus residentes”. No entanto, nunca sabemos se a adopção desta política vai estimular acções de especulação, realizadas pelos residentes de Macau. Penso que temos que ser cautelosos na tomada de decisão sobre o mesmo assunto.

A revisão do imposto sobre veículos motorizados é o outro assunto que queria abordar na reunião de hoje. Na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário informou-nos de que foram construídas mais estradas, com vista a aliviar as pressões no trânsito, exercidas pelo grande aumento do número de veículos motorizados, aumento esse que, é já um facto inquestionável, reflectido nomeadamente pelas receitas públicas provenientes do imposto cobrado às mesmas viaturas no ano de 2011. Nos últimos anos, tem-se ouvido falar muito da adopção da estratégia de fazer crescer o custo necessário para a utilização dos veículos motorizados, por forma a reduzir a amplitude de aumento do número dos mesmos veículos. No Regulamento do imposto sobre veículos motorizados, porém, podemos encontrar disposições cujo conteúdo está em

contradição com a referida política, porque favorece antes o aumento dos veículos motorizados que gozem da isenção do respectivo imposto. Comecei, desde há vários anos, a chamar a atenção ao Governo para a necessidade de revisão dos impostos sobre veículos motorizados, definidos há muito tempo, nomeadamente de revogação das estipulações em que está prevista a atribuição de isenção do imposto às transmissões de veículos motorizados novos destinados a transporte colectivo dos clientes dos hotéis, das agências de viagens e dos casinos, de modo a diminuir o grande número dos veículos motorizados acima indicados, cuja chapa de matrícula tem letras, algarismos e traços de cor amarela. Devido à grande implicação desta modificação sugerida, nos últimos tempos, os dirigentes governamentais na área da Administração e Justiça, na área de Economia e Finanças, e na área de Transportes e Obras Públicas, fizeram comentários acerca do mesmo assunto, não se tendo verificado, porém, o desejado consenso das entidades envolvidas. No plenário da Assembleia Legislativa destinado à discussão das Linhas de Acção Governativa para o ano de 2012, o Sr. Director Wong Wan prometeu que ia estudar e acompanhar o referido assunto juntamente com os departamentos governamentais nos domínios de fiscalidade, de turismo e de protecção ambiental. Todavia, até agora ainda não houve notícias sobre a adopção de estratégias para a diminuição dos veículos motorizados cuja chapa de matrícula tem letras, algarismos e traços de cor amarela. Na reunião realizada na semana passada, voltei a colocar a mesma pergunta ao Sr. Secretário Tam, tendo obtido a resposta de que o Governo ia continuar a considerar e acompanhar o assunto em destaque. Parece-me que a Administração assume uma atitude aberta em relação à introdução de ajustamentos no mencionado regime. Portanto, peço hoje ao Sr. Secretário para exprimir a sua opinião sobre a revisão do imposto sobre veículos motorizados, a qual tem a ver com o sucesso na resolução dos problemas registados no trânsito de Macau.

Ainda tenho um pouco de tempo. Vou aproveitá-lo para analisar a questão do trânsito transfronteiriço. Em articulação com a construção da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, a RAEM vai construir uma ilha artificial (ilha artificial da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau), o que é mencionado na página n.º 307 do Relatório das Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas. A propósito disso, queria apresentar duas perguntas, tendo a primeira a ver com a concentração, na mesma ilha artificial, das mercadorias transportadas por vias marítima e terrestre entre Hong Kong e Macau. Não sei se os senhores ainda se lembram de que, ainda no tempo da Administração Portuguesa, foi mencionada a elaboração de um plano que visasse o reordenamento do Porto Interior, incluindo a reordenação das actividades realizadas nos cais localizados na mesma zona. Queria perguntar ao Sr. Secretário, se o Governo vai considerar a combinação da construção da ilha artificial da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, e do reordenamento do Porto Interior, reservando, na ilha artificial a construir, pontões para as embarcações que navegam entre Hong Kong e Macau, transportando mercadorias, embarcações essas que, actualmente utilizam as instalações do Porto Interior. Que eu saiba, na referida ilha artificial vai haver um armazém para as mercadorias transportadas. Seria muito bom caso as mercadorias transportadas por via marítima também pudessem utilizar a mesma instalação, procedendo à mudança dos cais que agora ficam no Porto Interior. Penso que com a introdução desta modificação, vem-se a impulsionar o reordenamento do Porto Interior, para além de poder promover o desenvolvimento do sector logístico.

Nas LAG há também referências sobre o projecto de finalizar, no

próximo ano, o plano de políticas do controlo dos veículos em trânsito na Ponte. Sabemos que na referida ilha artificial, serão reservados espaços para o estacionamento dos veículos vindos de Hong Kong. Queria saber se Hong Kong também vai proceder à mesma ordenação, para facilitar o estacionamento das viaturas provenientes de Macau. Peço ao Sr. Secretário para dizer se o respectivo grupo de trabalho, por si dirigido, já trocou opinião com os serviços competentes de Hong Kong, sobre esta questão. Acho que faz todo o sentido que a parte de Hong Kong prepare espaços para o estacionamento dos veículos de Macau, especialmente quando estes veículos não poderem circular nas zonas urbanas da RAEHK. Há que reparar que a RAEM também fornece as mesmas vantagens às viaturas provenientes de Hong Kong. Espero que o Sr. Secretário possa fornecer informações sobre este assunto.

Obrigado.

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

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Tal como afirmou o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, há muitas incoerências e contradições entre as Linhas de Acção Governativa, apresentadas pelo Chefe do Executivo, e as Linhas de Acção Governativa, na área de Transportes e Obras Públicas. Queria apontar para uma incoerência entre o Sr. Secretário Lau e o Sr. Secretário Tam. Na semana passada, quando o Sr. Secretário Tam veio à Assembleia Legislativa, perguntei-lhe porque é que não tinha falado do sector logístico, que tem sido considerado um sector de grande importância para o desenvolvimento do Território. Em resposta à minha pergunta, o Sr. Secretário Tam negou a hipótese que coloquei, da inexistência em Macau, do referido sector, dizendo que os assuntos ligados a este sector são tratados pelos serviços na área de Transportes e Obras Públicas. Inesperadamente, tanto no Relatório das LAG, como na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário não deu nenhuma informação sobre o sector em causa. Estranhei. Sun Zi defende, na *Arte da Guerra*, que um dos cinco factores que permitem que se preveja qual dos oponentes sairá vencedor, é precisamente o factor de um general sábio e capaz, em cujas decisões o soberano não interfere. Será que o Sr. Secretário quer ser um general sábio e capaz? Contudo, não se esqueça de que agora não está na batalha, portanto, a sua desobediência pode ser considerada um acto de traição. Sr. Secretário, esteja alerta e coloque nas LAG conteúdos sobre o sector logístico. Caso contrário, vai precisar de assumir uma responsabilidade muito grande.

Há pouco, houve um colega que disse que não devíamos concentrar a atenção na habitação pública. Não concordo com a sua opinião, uma vez que mesmo o desenvolvimento económico de que falamos sempre, tem a finalidade de melhorar as condições de vida dos residentes, sendo uma das condições mais importantes, a condição da habitação. A mesma razão foi afirmada há pouco pelo Sr. Secretário na apresentação que fez: “Na sociedade actual, a questão da habitação tornou-se uma questão polémica em que se concentra uma grande atenção da população”. É natural a grande atenção atribuída pelos cidadãos à habitação. Em comparação com antigamente, hoje em dia os residentes ganham mais e gozam de

melhores regalias sociais. No entanto, a maioria da população acha que as suas condições de vida pioraram, o que tem sobretudo a ver com a subida espectacular dos preços dos imóveis. De facto, a habitação é um tema que tem preocupado muito os habitantes de Macau. Houve um colega que disse que quem não tivesse dinheiro para comprar um apartamento, podia viver numa casa alugada. Claro que pode. No entanto, talvez este colega não conheça bem o mercado imobiliário actual, no qual os inquilinos são frequentemente obrigados a deixar a casa alugada ou a pagar uma renda mais alta – Como é evidente, o Governo não pode distribuir fracções de habitação social a toda a população do Território. Pela razão exposta, os residentes querem ter a sua casa em que vivam tranquilamente, visto que só com esta condição satisfeita, os mesmos residentes podem trabalhar com felicidade. Se em todo o momento tem que estar preocupado com a possibilidade de ser despejado pelo senhorio, como é que um profissional pode concentrar a atenção no trabalho, contribuindo com o seu melhor? Esta é a razão pela qual, o Governo tem a responsabilidade de ajudar a população a comprar a sua casa. É fundamental a intervenção da Administração, sobretudo por causa do desenvolvimento anormal do mercado imobiliário nos últimos anos. Hoje em dia, os cidadãos não têm normalmente capacidade financeira para comprar uma casa. Antigamente, com o ordenado mensal de milhares de patacas, podia-se comprar uma casa mediante o regime de prestações. Na actualidade, nem os indivíduos que ganham mensalmente vinte mil patacas podem comprar uma casa. Vendo isto, perceberemos por que é que a população presta tanta atenção na questão da habitação.

Quando abordamos a questão da habitação, inevitavelmente temos que tocar no tema de construção da habitação pública. Tal como afirmaram alguns colegas, o Chefe do Executivo prometeu, nomeadamente em Janeiro de 2011, em Singapura, depois de ter observado a habitação pública da mesma cidade-estado, e em Novembro do ano passado, na RAEM, a conclusão, dentro do prazo estabelecido, das obras de construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Infelizmente, a sua promessa não pôde ser cumprida. Sendo bondoso, o Chefe do Executivo não referiu o nome do dirigente governamental que deve assumir a respectiva responsabilidade, tendo dito apenas que o Governo da RAEM era um governo responsável, e que todos sabiam quem devia assumir a responsabilidade pelo atraso na execução do respectivo plano. Não me posso comparar com o Chefe do Executivo em termos de bondade, nem posso guardar as palavras na barriga, tendo a necessidade de dizer tudo o que acho que é verdade. Em Maio de 2007, pouco tempo depois da subida ao cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, o Senhor anunciou, perante o hemiciclo, o projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública no prazo de cinco anos. Será que estas fracções da habitação pública estão quase construídas? Vamos examinar a situação: até ao momento, há 4.189 fracções da habitação pública construídas. Contando com as 2.703 fracções do Edifício do Lago (se as mesmas puderem ficar construídas no ano corrente), o número das fracções construídas no ano corrente será de seis mil e tal fracções, número esse que representa apenas um terço do número total das fracções que se pretendem construir. “As outras fracções estão em construção”, afirmou o Sr. Secretário. Sei que as 9.015 fracções, em Seac Pai Van, estão a ser construídas. Não sei, porém, em que situação se encontram estes edifícios, nem sei em que situação se encontram os outros edifícios da habitação pública em construção, ainda que os serviços competentes estejam a tratar das formalidades da venda destes edifícios. Como sabem o Sr. Secretário e o Sr. Director, as fracções que fazem parte das dezanove mil, e que foram vendidas há pouco tempo são as do Edifício Cheng I, o qual

ficará construído só em 2014, estando-se neste momento a realizar as obras de colocação de alicerces. Tal como afirmei, não sei em que fase se encontra a preparação das referidas 9.015 fracções em Seac Pai Van. Ontem fui observar a evolução das outras obras, tendo verificado que não havia ainda nada no estaleiro em Fai Chi Kei, destinado à construção da habitação social, o que foi concluído foram apenas as obras de demolição. No estaleiro na Rua Central de Toi San, junto ao Mercado de Tamagnini Barbosa, também não havia ainda nada. A segunda fase do Bairro Social de Mong-Há foi demolida, mas o que se vê agora é apenas um estaleiro vazio. Segundo constatei, no estaleiro do Edifício Cheng I, destinado a construir 770 fracções, estão-se a colocar os alicerces. É evidente que as obras de construção civil nos mencionados quatro estaleiros, e que integram o plano de construção de dezanove mil fracções, não podem ser concluídas no ano corrente. No entanto, na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário afirmou que o ano de 2012 era decisivo para a construção das dezanove mil fracções da habitação pública, correspondendo a evolução dos respectivos trabalhos de construção às expectativas. Isto é, o Sr. Secretário sugeriu que já tinha previsto o atraso na construção das dezanove mil fracções. Sabemos muito bem quem é que deve assumir a responsabilidade, muito embora o Chefe do Executivo não tenha dito directamente o nome, sabendo a população de Macau fazer a respectiva avaliação. Este é o primeiro aspecto para o qual queria apontar.

Em seguida vou continuar a analisar a situação da construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Quando o Chefe do Executivo veio à Assembleia Legislativa fazer a apresentação das LAG para o próximo ano, disse que não tinha ouvido bem e não tinha compreendido bem as minhas perguntas, às quais o Sr. Secretário dará resposta. Assim sendo, vou apresentar aqui outra vez as mesmas perguntas, com a esperança de obter o esclarecimento do Sr. Secretário. A primeira pergunta tem a ver com o número dos requerentes que figuram, desde 2003 ou 2004, na lista de espera para a distribuição da habitação económica, mas que até agora ainda não têm a possibilidade de escolher o respectivo apartamento (como se sabe, segundo o projecto de dezanove mil, é de nove mil e tal, o número total das fracções da habitação económica que se pretendem construir). Quando esteve presente no hemiciclo, o Sr. Secretário Cheong U caracterizou-se a si próprio como um homem de sentimentos e acções nobres. Penso que o Sr. Secretário Lau também é uma pessoa honesta. No entanto, os números referidos há pouco pelo Sr. Secretário não correspondem, a meu ver, à realidade, ou porque o Sr. Secretário tenha sido enganado, ou porque o Sr. Secretário saiba fazer magia. Como por exemplo, há pouco o Sr. Secretário afirmou que, nos finais do ano corrente, se podiam oferecer mais 3.551 fracções da habitação económica. Ora, as mentiras revelam-se comparando-as com a realidade. Vamos fazer contas seguidamente. No projecto de dezanove mil fracções, há sete estaleiros: o do Edifício de Alameda da Tranquilidade, o qual já é habitado; o do Edifício do Lago que fornece 2.703 fracções, as quais também são habitadas; o do Lote 4 do Bairro da Ilha Verde onde se construiu o Edifício Cheng Chong, cujas fracções foram vendidas; o de Seac Pai Van, isto é, o Lote CN3, onde se construiu o Edifício Koi Nga com 1.824 fracções, as quais também foram vendidas; o do Edifício Ip Heng, em Seac Pai Van, onde se construíram 2.153 fracções, dentre as quais, foram vendidas seiscentas e tal fracções, sendo as restantes fracções de uma sala e um quarto, que ninguém quer comprar; o do Edifício Cheng I, que ficará construído só em 2014, e cujas fracções já foram vendidas; e finalmente o Edifício On Son, cujas fracções ainda não foram vendidas. No entanto, o mesmo edifício só tem 366 fracções. Sendo assim, só com magia é que se pode ver o fornecimento, até aos finais do ano corrente, de 3.551

fracções. Devemos ser homens de sentimentos e acções nobres, que não dizem mentiras. Contando com as mencionadas fracções de uma sala e um quarto que ninguém quer, não temos o número de 3.551. O facto é que nas listas de espera para a distribuição da habitação económica havia mais de doze mil agregados familiares que fizeram o registo em 2003 ou 2004. Depois de o Governo retirar aqueles que não satisfaziam os respectivos requisitos, ainda sobram pelo menos dez mil agregados familiares. Então, como é que as nove mil e tal fracções da habitação económica podem satisfazer as suas necessidades? Agora não estamos a fazer magia. Perante esta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que a Administração vai tomar para ajudar os agregados familiares que esperaram oito anos, mas aos quais não são distribuídos os apartamentos da habitação económica. Será que as fracções pós-dezanove mil os podem ajudar verdadeiramente? Queria obter a resposta para estas perguntas.

A outra pergunta tem a ver com a quantidade das fracções de T1 (com uma sala e um quarto) da habitação económica, pergunta essa que espero que o Sr. Secretário possa ouvir muito bem. Numa outra vez o Chefe do Executivo disse que não tinha ouvido bem as minhas perguntas (Penso que ele até ouviu bem, mas fingiu que não ouviu, dizendo para eu colocar as mesmas perguntas ao Sr. Secretário, por causa da disparidade existente entre o seu ponto de vista e o ponto de vista do Sr. Secretário). O Chefe do Executivo prometeu, com clareza, que no primeiro trimestre do próximo ano se abrirão novas inscrições para a habitação social e também para a habitação económica, por formar a detectar as necessidades verdadeiras da última habitação. Não percebo por que é que o Sr. Secretário falou, há pouco, apenas da abertura do concurso de candidatura a habitação económica para as fracções de T1 que restaram do projecto de dezanove mil habitações públicas. Assim, o que o Chefe do Executivo disse é bastante diferente daquilo que foi afirmado pelo Sr. Secretário. Na realidade, parece bastante interessante a questão das fracções com uma sala e um quarto da habitação económica. Por um lado, os dirigentes governamentais dos serviços competentes afirmaram que as modalidades das fracções da habitação económica a construir são decididas em função das necessidades dos requerentes. Por outro lado, está prevista a construção de ainda 345 fracções do tipo T1, no edifício a construir no Lote 1 e no Lote 2, no Bairro da Ilha Verde, que integra o projecto de pós-dezanove mil fracções, e cujo concurso público se abriu em Julho, depois que se provou, na realidade, que esta modalidade não é desejada pela população: no mesmo mês de Julho foi descoberto que ninguém queria comprar as 1.544 fracções de T1 do edifício Ip Heng, em Seac Pai Van, que contém 2.153 fracções na totalidade, tendo as seiscentas e tal fracções de T2 (com uma sala e dois quartos) e de T3 (com uma sala e três quartos) sido vendidas. Não percebo por que é o Governo não fez o respectivo ajustamento depois de ter constatado a nova situação. É claramente errado continuar a construir mais fracções do tipo T1, ao passo que as 1.544 fracções de uma sala e um quarto do edifício Ip Heng não conseguiram ser vendidas. Os respectivos dirigentes estão a desperdiçar os recursos públicos, assim como, a colocar o Governo da RAEM numa posição de deslealdade. Antes podiam ainda dizer que não sabiam que as necessidades dos residentes mudaram. Contudo, qual é a razão que podem apresentar para justificar a não introdução de modificações nos planos de construção, depois de tomarem conhecimento da alteração das respectivas necessidades. Não percebemos o que está a acontecer, nem qual é a situação com que nos deparamos. Para dizer com franqueza, não podemos aceitar este tipo de falha.

Acabei de apresentar duas perguntas, para além de ter abordado a

questão da responsabilidade.

A Lei de terras é o outro assunto ao qual queria prestar atenção. É pena que até hoje ainda não tenhamos recebido a respectiva proposta de lei, aprovada na semana passada pelo Conselho Executivo, talvez porque as autoridades não queiram que exprimamos muitas opiniões sobre a mencionada lei. Pedimos a revisão e modificação da mesma Lei há muitos anos, com o intuito de preencher as lacunas existentes na legislação, nomeadamente a isenção do concurso público na concessão de terrenos, a concessão de terrenos por preços muito baratos, o valor muito baixo dos prémios, e o conseqüente prejuízo dos interesses públicos na concessão de terrenos. Nos jornais li o seguinte comentário sobre o conteúdo da nova Lei de terras: “Mudar para que tudo fique na mesma”. Pois a isenção do concurso público na concessão de terrenos vai continuar, se está disposto, na nova Lei de terras, que o concurso público pode ser dispensado quando a concessão se funde no interesse público que favoreça o desenvolvimento da sociedade da RAEM, designadamente nos casos dos empreendimentos que se articulem com as políticas do governo, e da participação em planos de construção urbanística promovidos pela Administração. Penso que o Governo está a enganar-nos, e que a revisão e modificação do mesmo diploma legal não visam alcançar o objectivo de salvaguardar os interesses públicos. Todos nós sabemos quais são as pessoas que têm mais possibilidade de se articular com as políticas do governo, e de participarem em planos de construção urbanística promovidos pela Administração. Por causa da mesma articulação com as políticas do governo, houve promotores comerciais de construção civil que conseguiram obter, pelo preço de duzentos milhões e tal de patacas, um terreno na pedreira de Seac Pai Van que mede mais de 23.000 metros quadrados, tendo os mesmos promotores comerciais de construção civil comprado dois terrenos em Fai Chi Kei com a dimensão total de 4.700 metros quadrados, pagando um bilião e quatrocentos milhões de patacas. Se a nova Lei de terras continuar a permitir a existência das referidas falha, não vale a pena a sua modificação. Espero ouvir a opinião do Sr. Secretário relativa ao comentário que acabei de fazer em relação à nova Lei de terras. Penso que quando a mesma proposta de lei chegar à Assembleia Legislativa, vai haver discussão acesa sobre um conjunto de assuntos.

Queria também chamar a atenção para a necessidade de voltar a analisar o novo modelo de funcionamento dos autocarros, apresentado no hemiciclo noutra reunião pelo Sr. Director Wong Wan. Depois de ouvirmos a apresentação do Sr. Director Wong, percebemos que afinal, no próximo ano, o Governo da RAEM tem que gastar mais de oitocentos milhões de patacas para apoiar o funcionamento dos autocarros das três companhias concessionárias. Dividindo esta quantia pelo número dos residentes da RAEM, percebemos que a Administração injectará, no próximo ano, mais de mil e setecentas patacas em cada um dos cidadãos, para subsidiar as suas deslocações diárias de autocarro. Não acham estas despesas demasiado caras, especialmente quando os serviços de autocarro estão aquém daquilo que é desejado? Espero que as autoridades voltem a ponderar este projecto com mais cuidado e com uma maior profundidade.

Obrigado.

Presidente: Bom, já onze deputados se pronunciaram. Temos ainda mais de uma hora. Queria pedir ao Sr. Secretário para dar a respectiva resposta, agrupando perguntas semelhantes.

Bom, Sr. Secretário, por favor.

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

Muito obrigado pelas perguntas dos Srs. Deputados.

Os Srs. Deputados fizeram bastantes perguntas. Tal como pediu o Sr. Presidente, vou agrupar as perguntas fornecendo explicações sobre vários temas nos quais se concentra mais atenção, tais como a evolução das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, os planos sobre a construção das fracções da habitação pública pós-dezanove mil, a política de terrenos de Macau destinados aos seus residentes, as medidas tomadas pelo Grupo de Trabalho para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável do Mercado Imobiliário e os respectivos efeitos produzidos, e a eficiência dos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil. A questão do trânsito é o outro aspecto para o qual os Srs. Deputados prestaram muita atenção. Sendo assim, vou pedir ao Sr. Director Wong para responder às respectivas perguntas, se o tempo o permitir. Hoje vamos dar explicações sobre os mencionados assuntos, e na reunião de amanhã vamos passar a explicitar outros aspectos.

Em primeiro lugar, vou fornecer informações sobre a evolução das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, por forma a esclarecer a dúvida manifestada há pouco por vários deputados, os quais, apresentando, com bastante precisão, bastantes dados sobretudo sobre as fracções construídas (tal como apresentou o Sr. Deputado Au Kam San), querem saber se as respectivas obras em Seac Pai Van podem ser concluídas no ano corrente, quais são as obras que integram o projecto de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, mas que não se conseguem concluir dentro do prazo estabelecido, assim como, por que é que ocorreu o respectivo atraso.

Vou analisar a situação mencionando números concretos, de modo que os Srs. Deputados compreendam melhor a respectiva explicação. A necessidade da elaboração do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, tem a ver com a figuração, nas listas de espera para a distribuição da habitação pública, de dezanove mil agregados familiares, os quais fizeram a inscrição em 2003 ou 2005. De acordo com a antiga Lei da habitação económica, estas listas prescrevem automaticamente dois anos depois da sua formação. No entanto, tendo em consideração as necessidades da habitação sentidas pelos residentes, o Governo decidiu manter a validade das mesmas listas, tendo prometido a distribuição, em 2012, da habitação económica a doze mil agregados familiares figurados na respectiva lista, por forma a resolver os seus problemas habitacionais.

Em seguida vou fornecer informações sobre a construção e a distribuição das fracções da habitação pública, que consiste na habitação social e na habitação económica. Para não haver confusão, primeiro vou explicar a situação da habitação social.

Na lista da espera para a distribuição da habitação social, figuram sete mil agregados familiares, 1.467 dos quais ainda não tiveram, até 20 de Novembro de 2012, a oportunidade de escolher o seu apartamento. Como está previsto que até aos finais do ano corrente, teremos mais 5.083 fracções da habitação social construídas, pensamos que podemos satisfazer a necessidade dos mencionados 1.467 agregados familiares, para além de podermos distribuir as restantes fracções aos quatro mil e tal agregados familiares figurados

na lista formada em 2009. Isto quer dizer que as fracções da habitação social construídas, que fazem parte do projecto de dezanove mil, não só dão para satisfazer as necessidades dos seis mil agregados familiares figurados nas listas formadas em 2003 e 2005, como ainda podem ser distribuídas aos agregados familiares figurados na lista formada em 2009. Depois de resolver os problemas habitacionais do primeiro grupo de residentes, vamos começar, o mais cedo possível, a tratar dos assuntos da distribuição da habitação social aos referidos agregados familiares pós-dezanove mil.

Pode haver deputados, como por exemplo, o Sr. Deputado Au Kam San, que questionam onde ficam as 5.083 fracções da habitação social, que disse há pouco que serão construídas ainda no ano corrente. Não se podem esquecer os estaleiros em Seac Pai Van, tais como o Lote CN4, o Lote CN5A, o Lote CN3 e o Lote CN7. Dentre estes terrenos, o Lote CN4 é o Lote maior, destinado à construção de quatro mil e tal fracções da habitação social, servindo os restantes lotes para a construção da habitação económica. Se não me enganar, no Lote CN4 estão-se a construir mais de 4.800 fracções da habitação social. Resta saber se estas obras podem ser concluídas no ano corrente. Vamos olhar para as fotografias para perceber em que situação se encontram as obras de construção desenvolvidas em Seac Pai Van, designadamente no Lote CN4. Tal como se pode verificar nas fotografias, não é totalmente impossível a conclusão das respectivas obras antes da chegada de 2013. Vamos ver esta fotografia, na qual podemos ver a situação mais recente da evolução das obras: o edifício e as estradas já estão construídos. Claro que ainda há coisas para arrumar, nomeadamente os resíduos de materiais de construção. No entanto, tal como se pode ver na fotografia, já se colocou betão nas novas estradas. Esta fotografia já é desactualizada. Hoje estão a pôr alcatrão no pavimento das estradas. Não tenho a respectiva fotografia e não posso mostrar a situação mais recente aos Srs. Deputados. Reparem que já estão instalados os candeeiros de rua. É de saber que nos respectivos contratos de adjudicação das obras de Seac Pai Van, é exigida a conclusão das obras para a construção de nove mil e tal fracções, em ou antes de 31 de Dezembro de 2012. Tal como afirmaram alguns deputados, que pertencem ao sector de construção civil, os edifícios da habitação pública em Seac Pai Van estão a ser construídos a grande velocidade, muito mais rapidamente do que o costume. Graças aos esforços prestados nomeadamente pelos empreiteiros adjudicatários, que tomaram medidas especiais e utilizaram novas máquinas e métodos de construção, de modo a concluir as obras dentro do prazo estabelecido. Queria apresentar aqui o meu agradecimento aos membros do sector de construção civil que colaboram na realização das respectivas obras de construção. De acordo com as disposições contidas nos respectivos contratos, a data de conclusão das obras em Seac Pai Van, pode ser posterior ao dia 31 de Dezembro de 2012, por causa dos casos de força maior, tais como o tufão e a chuva. De qualquer maneira, vamos tratar dos atrasos segundo a lei. O que é certo é, que nos respectivos contratos de adjudicação, é exigida a conclusão das respectivas obras em ou antes de 31 de Dezembro de 2012. Hoje estamos em 3 de Dezembro. Conforme o que se vê nas fotografias, acredito que as obras em Seac Pai Van podem ser construídas dentro do prazo estabelecido. Tal como os Srs. Deputados, espero que não ocorra nenhuma situação inesperada que faça adiar a data da conclusão das mencionadas obras, nem quero ver a atribuição das sanções aos respectivos adjudicatários. Gostaria de informar-vos de que é muito curto o espaço de tempo disponível para a construção das nove mil e tal fracções da habitação pública em Seac Pai Van. É de saber que só em Maio de 2011 é que entregámos o Lote CN3 aos respectivos

empreiteiros para a construção de mil e oitocentas e tal fracções da habitação económica, tendo os outros terrenos, onde se construirão mais de oito mil fracções da habitação pública, sido entregues, só em Julho do ano passado, aos empreiteiros para o desencadeamento dos respectivos trabalhos. Para dizer com outras palavras, as oito mil e tal fracções da habitação pública têm que ser construídas no espaço de tempo de dezoito meses. Tudo isto está escrito nos respectivos contratos, e não estamos a enganar ninguém. Toda a gente vai ver se as obras se conseguem, ou não, concluir dentro do prazo estabelecido. Nas fotografias, os Srs. Deputados podem observar a situação actual da periferia da respectiva zona da construção, em Seac Pai Van. Peço a compreensão da existência de trabalhos detalhados por realizar. Apesar de tudo, temos confiança na conclusão, dentro do prazo estabelecido no contrato, das referidas obras de construção de nove mil e tal fracções da habitação pública. Claro que depois disso, ainda temos que realizar os trabalhos de vistoria dos edifícios construídos.

Os residentes podem achar que não correspondem à sua expectativa, os trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, o que é compreensível. Da mesma forma, também queria pedir a compreensão dos cidadãos das dificuldades com que nos deparámos na realização da respectiva tarefa. O que é certo são os esforços envidados, durante os dezoito ou dezanove meses, pela equipa dos funcionários públicos na área de Transportes e Obras Públicas, os quais arranjaram estratégias diversificadas para cumprir a missão definida de construção de mais de nove mil fracções da habitação pública em Seac Pai Van. É um facto constatável a construção da referida quantidade de apartamentos no prazo mencionado. Portanto, não há possibilidade de engano. Tal como disse um deputado há pouco, a construção de prédios não é a mesma coisa que a fabricação de pães, nem os prédios podem crescer com o fermento como pode a farinha. Ao mesmo tempo que enfatizamos a grande velocidade à qual se construíram os edifícios da habitação pública, garantimos a qualidade, nomeadamente a segurança das mesmas construções. Não vamos sacrificar, de maneira nenhuma, a qualidade da habitação pública para conseguir levar a respectiva tarefa a cabo dentro do prazo estabelecido. Peço a compreensão dos cidadãos, perante a possível não correspondência entre a sua expectativa e a realidade observada, tendo em consideração as dificuldades existentes na realização das obras de construção, nomeadamente nos estaleiros de Seac Pai Van, os quais estão dentro de uma pedreira, onde não havia nem água, nem electricidade, nem rede telefónica fixa, nem sinais de telecomunicação, nem outras facilidades necessárias, para além de o solo ser muito duro, composto de pedras. Porém, foi com todas estas condições desfavoráveis, que se concluiu grande parte das obras de construção de nove mil e tal fracções da habitação pública num intervalo de tempo muito curto, o que revelou o grande esforço envidado nomeadamente pelos nossos colegas. É de saber que, na respectiva zona comunitária ainda introduzimos tubagem para a água reciclada (portanto, há aí dois conjuntos de tubagem para água proveniente de fontes diferentes), candeeiros de rua LED, instalações para a recolha ecológica de resíduos sólidos, e instalações para o gás natural. Algumas pessoas duvidam que tecemos a intrigas de construir habitação pública de má qualidade. Contudo, o que se regista na realidade é exactamente o contrário.

Na tomada da decisão sobre a instalação dos mencionados equipamentos novos, houve grande divergência nas opiniões expressas pelos colegas na área de Transportes e Obras Públicas, uns defendiam a utilização dos equipamentos ecológicos, ao passo que os outros discordavam da mesma ideia, dizendo o seguinte: “Sr.

Secretário, como só dispomos de dezoito meses, o que é fundamental é construir dezanove mil fracções da habitação pública dentro do prazo estabelecido. Caso contrário, o Sr. Secretário terá grandes problemas”. Insisti, porém, em tomar as medidas ecológicas, pensando que o Governo tinha a responsabilidade de tomar a iniciativa de equipar, com os mencionados equipamentos, os edifícios de Seac Pai Van, onde moram dezenas de milhares de habitantes, criando, desta forma, um modelo para outros projectos de construção civil. Decidi, assim, a instalação dos equipamentos ecológicos, correndo o risco de atraso na construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Como se sabe, a introdução de novidades requer sempre mais tempo e a consequente demora na evolução dos trabalhos de construção. No entanto, achávamos que valia a pena alguma demora, em troca do alcance do objectivo de protecção ambiental. Estávamos convictos de que podíamos ultrapassar as respectivas dificuldades, tal como resolvemos os problemas de carência de terrenos, recuperando os terrenos desocupados. Foi com esta convicção e determinação, que conseguimos um sucesso atrás de outro sucesso, tendo conseguido concretizar o plano de instalação dos equipamentos ecológicos. Volto a pedir a compreensão da população de Macau, mediante a possível não correspondência entre a sua expectativa e os trabalhos realizados de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Posso garantir que esta não correspondência não tem absolutamente a ver com a não actuação da nossa equipa. Pelo contrário, os nossos funcionários prestaram tudo o que era possível para a conclusão satisfatória dos respectivos trabalhos, tendo respeito pela profissão a que se dedicam, e trabalhando alegremente. Perante as dificuldades, a nossa equipa não recuou, lutando antes para as ultrapassar.

Logo vou mencionar as preciosas experiências que adquirimos no processo de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, especialmente nas obras de construção da habitação pública realizadas em Seac Pai Van, experiências essas que vamos aplicar na construção das fracções da habitação pública pós- dezanove mil. Acredito que as mesmas experiências vão contribuir para a implementação efectiva das políticas da habitação pública. Antes disso, vou fornecer informações sobre a evolução dos trabalhos de construção da habitação económica, na qual se concentra a atenção de muitos deputados.

Tal como referi, na lista da espera para a distribuição da habitação económica, figuram doze mil agregados familiares, 3480 dos quais ainda não tiveram, até 20 de Novembro de 2012, nenhuma oportunidade de escolher o seu apartamento. Como está previsto que até aos finais do ano corrente, teremos mais 1490 fracções da habitação económica construídas ou que estarão em condições de venda antecipada, pensamos que podemos satisfazer a necessidade dos mencionados 3480 agregados familiares, uma vez que ainda dispomos de 2064 fracções do tipo T1, que não foram escolhidas pelos outros requerentes da habitação económica. Sendo assim, só no caso de os 3480 agregados familiares, que até agora ainda não tiveram nenhuma oportunidade para a escolha do seu apartamento, não gostarem das modalidades das fracções da habitação económica construídas, as 3554 fracções da habitação económica não poderão satisfazer as necessidades destes 3480 agregados familiares, situação essa que, tínhamos dificuldade em prever. Segundo o que se observou na distribuição da habitação pública que integra o projecto de dezanove mil, normalmente só 75% dos requerentes vão escolher a sua fracção na primeira oportunidade de fazer opção, pedindo os outros para ficar no fim da fila de espera ou declarando o abandono do mesmo direito. Multiplicando o número de 3480 por 75%, obtém-se 2610. Tirando os mil e quinhentos agregados familiares cujas

necessidades podem ser satisfeitas pelas fracções da habitação económica construídas ou que estarão em condições de venda antecipada nos finais do ano corrente, sobrarão cerca de mil agregados familiares, os quais esperam pela distribuição da habitação económica. Esta é a análise feita por nós a partir da perspectiva do número dos requerentes à espera da distribuição da habitação económica. Logo vamos proceder igualmente à análise do número das fracções construídas.

Penso que agora é altura para a análise da questão das fracções do tipo T1 da habitação económica, assim como das razões que têm levado ao desequilíbrio entre a procura e a oferta da mesma modalidade. Há pouco, houve um deputado que fez a seguinte pergunta: “Depois de o Governo ter percebido, no ano corrente, que é pouca, a procura das fracções do tipo T1 da habitação económica, por que é que não introduziu imediatamente as respectivas modificações nas obras de construção a realizar, diminuindo a quantidade do mesmo tipo de fracções?”. Perante este questionamento, queria apontar para o facto de que os planos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública (foi em 2007 que se definiu a realização de todo o projecto), já foram elaborados no ano de 2009 e de 2010, altura em que já tínhamos os terrenos e as plantas de construção preparados. Foi em Junho de 2009 – se não me tiver enganado – que se iniciaram as obras de construção do Edifício do Lago, tendo os edifícios de Seac Pai Van, começado a ser construídos em 2011. Como os trabalhos de desenho e de abertura de concursos públicos se realizaram em 2009 e em 2010, tal como acabei de referir, os respectivos ajustamentos tinham que ser introduzidos, o mais tarde, naquela altura. Caso contrário, é inimaginável quão grande seriam a perda do tempo e as despesas para a modificação das plantas de construção. Examinando os respectivos dados estatísticos, porém, constataremos que o fenómeno de recusa das fracções do tipo T1 foi registado só no início do corrente ano, tendo havido ainda bastante procura do mesmo tipo de fracções no ano passado. Se a minha memória não me tiver traído, houve naquela altura ainda quase dois mil agregados familiares que pediam as fracções do tipo T1. Com o início, no ano corrente, da venda das fracções da habitação económica construídas, nomeadamente das fracções do Edifício do Lago, os requerentes que escolheram comprar as fracções destes edifícios, cancelaram a requisição das fracções do tipo T1. Perante a não correspondência entre a oferta e a procura das fracções do tipo T1, temos a necessidade de proceder aos estudos e análises aprofundados, por forma a encontrar as razões que levaram os residentes a fazer opções diferentes daquelas que prevíamos. Há quem diga o seguinte: “Com a demora na construção da habitação pública, e com a consequente modificação das condições familiares, nomeadamente o aumento do número dos seus membros, naturalmente os requerentes passam a necessitar de fracções com mais assoalhados”. Concordo com a existência desta possibilidade. Ainda assim, penso que é difícil fazer, com antecedência e precisão, uma quantificação desta mudança, de modo a decidir a proporção entre diferentes modalidades da habitação económica. Também houve pessoas que perguntaram por que é que não pedimos informações actualizadas, antes da elaboração das respectivas plantas de construção. É de saber que depois da primeira inscrição, só se costumam pedir informações actualizadas na altura da venda das fracções, o que tem razão, porque não temos o direito de perturbar a população, para além de ser extremamente grande a quantidade dos trabalhos de recolha e de confirmação das informações. Julgo que a principal razão para a desistência dos residentes da requisição das fracções de T1, tem a ver com a seguinte diferença entre a antiga e a nova Lei da habitação económica: de acordo com a antiga Lei da habitação económica, os

agregados familiares com três membros têm nove oportunidades de fazer opções, escolhendo entre as fracções de T1, T2 e T3 da Península de Macau, as fracções de T1, T2 e T3 da Ilha da Taipa, e as fracções de T1, T2 e T3 da Ilha de Coloane; na nova Lei da habitação económica, que entrou em vigor no ano passado, cada requerente só pode escolher duas vezes, ficando logo na posição final da fila da espera, se não fizer a opção na primeira oportunidade. Com a introdução desta modificação, os requerentes da habitação pública tendem a escolher fracções de maior dimensão. Não podíamos, todavia, prever isto na elaboração, em 2009 e 2010, das respectivas plantas de construção, ou seja, na altura da definição da proporção entre as fracções de T1, T2 e T3. Ainda que nesse tempo, tivéssemos algumas ideias sobre a nova Lei da habitação económica, não tínhamos a certeza da aprovação das respectivas estipulações na Assembleia Legislativa. Sendo assim, na tomada da mencionada decisão, só podíamos tomar em consideração os dados estatísticos sobre as escolhas feitas pelos respectivos requerentes, no tempo em que a antiga Lei da habitação económica ainda estava em vigor, dados estatísticos esses que eram, na altura, os únicos indícios para a definição da respectiva proporção. Sublinho que não podíamos prever, em 2009 e 2010, as alterações que viriam a aparecer com o início, em 2011, da execução da nova Lei da habitação económica, no respeitante às modalidades preferidas das fracções da habitação económica. Tal como acabei de referir, há várias razões para a construção, por engano, de mais fracções de T1 do que a quantidade necessária. Fazendo o ponto da situação, chegámos à conclusão de que, dentro do prazo previsto, vamos conseguir construir quantidade suficiente das fracções da habitação económica. O que é insuficiente são as fracções da modalidade procurada pelos requerentes. Perante a existência de duas mil e tal fracções de T1 não vendidas, temos que reconhecer a falha cometida por nós na definição da respectiva proporção, embora possamos apresentar a respectiva justificação, pois naquela altura, só podíamos fazer os cálculos baseando-nos nos dados estatísticos acerca das escolhas feitas anteriormente. Apesar disso, mais de duas mil fracções de T1 da habitação económica foram realmente construídas, existindo ali objectivamente. Claro que no futuro, vamos ponderar novamente o assunto em destaque, procurando definir mais adequadamente a proporção entre as várias modalidades das fracções da habitação económica, reavaliando as necessidades dos residentes de acordo com as novas circunstâncias.

Passarei, em seguida, a examinar, edifício por edifício, a evolução dos trabalhos da construção das dezanove mil fracções da habitação pública, tal como fez o Sr. Deputado Au Kam San. Como já publicámos a lista dos respectivos edifícios, não temos a possibilidade de dizer mentiras. Há pouco, analisei o número dos requerentes que ainda estão à espera da distribuição das fracções da habitação pública, tendo concluído que é praticamente suficiente o número das fracções construídas. No entanto, em termos dos edifícios cuja construção integra o projecto de dezanove mil, há, na realidade, várias obras de construção que não podem ser concluídas no ano corrente, as quais são precisamente as obras do Lote L3, na Ilha Verde, as obras de reconstrução da habitação pública na Rua Central de Toi San e no Bairro de Fai Chi Kei, assim como, as obras de reconstrução da segunda fase do Bairro Social de Mong-Há. Estes quatro edifícios, que fazem parte do projecto de dezanove mil, não podem ficar construídos no prazo estabelecido. Contudo, dentre estes quatro edifícios, só o Lote L3, na Ilha Verde, se destina à construção das fracções da habitação económica, servindo os outros para a construção da habitação social. Perante a respectiva crítica, queria explicar as razões que levaram ao atraso das mencionadas obras. Espero que os residentes percebam que as obras de construção de prédios são influenciadas por muitos factores externos, tais como o

tufão e a chuva. Sendo assim, nos respectivos contratos de adjudicação, está prevista a possibilidade de adiamento da data da conclusão das obras adjudicadas, no caso de comprovação de o mesmo adiamento ter sido causado por motivos de força maior. Esta é a regra seguida em todos os países e regiões do mundo. Pois não é justo exigir aos empreiteiros que assumam a responsabilidade pela demora causada pelo mau tempo. Para dizer com franqueza, o atraso dos mencionados quatro casos não tem a ver nem com o tufão, nem com a chuva. Não vamos e não podemos dizer mentiras, uma vez que os dias de adiamento permitidos são calculados, com muito rigor, por uma empresa privada de supervisão, tendo em conta as informações fornecidas pela Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos. Afirmando que o atraso de três dos casos tem a ver com motivos de força maior, ao passo que um caso se atrasou por razões imputáveis ao adjudicatário, o qual não combinou adequadamente o método de construção com os respectivos equipamentos. Ao respectivo adjudicatário vamos atribuir sanções segundo o contrato de adjudicação e as respectivas normas jurídicas. Resta explicar as razões que conduziram ao atraso nos restantes três casos, o qual, tal como acabei de afirmar, se deve às razões de força maior, e portanto, não é imputável ao respectivo adjudicatário. Agora vou esclarecer, de forma detalhada, as razões do atraso dos referidos três casos.

Tal como todos sabem, ultimamente tem havido vários casos de prédios baixos em ruína ou perigosos, o que tem preocupado os residentes que moram nos edifícios com poucos andares. Infelizmente, dentre os três casos em destaque, dois terrenos (não vou indicar quais são estes terrenos) ficam contíguos a alguns prédios baixos muito velhos. Devido às preocupações guardadas pelos pequenos proprietários destes prédios baixos, embora tivéssemos tomado todas as medidas para garantir a segurança das respectivas obras e dos prédios à volta, tivemos que modificar o método que se pretendia adoptar e que permitiria uma maior velocidade na realização das obras de fundação e na preparação da cave. Acho compreensíveis as preocupações dos residentes, pois sabemos como é importante, um apartamento para o seu proprietário. Perante a não aceitação, expressa pelos moradores dos respectivos prédios baixos, das explicações e promessas feitas por nós e pelo empreiteiro, nos vários contactos que tomámos a iniciativa de estabelecer, só pudemos passar a adoptar outro método de construção, aceite pelos mesmos moradores, mas que consistia em etapas muito mais complicadas, cuja realização requeria muito mais tempo. É de realçar que o princípio que seguíamos foi que, não procurávamos a velocidade na realização das obras de construção, em sacrifício da tranquilidade dos habitantes, ainda que tivéssemos a certeza absoluta de que era seguro o método que queríamos adoptar, especialmente com a tomada de todas as medidas preventivas. Não nos queríamos deparar com as acções irracionais que podiam ser realizadas pelos proprietários preocupados. Assim, sem a compreensão e colaboração dos residentes locais, as obras de construção da habitação pública não se podiam realizar normalmente. Esta foi a outra razão pela qual, tínhamos toda a necessidade de evitar a ocorrência das situações de conflito. Foi assim que decidimos, sem outra alternativa, abandonar o método inicial, tendo adoptado o outro método, que levaria à demora na construção dos respectivos edifícios. Nesta situação, as fracções em causa não podiam ser construídas dentro do prazo estabelecido, permitindo, em contrapartida, a paz e a harmonia da sociedade, eliminando a preocupação dos residentes locais. Se no caso das obras privadas, ainda temos que proceder à respectiva conciliação, tendo em conta os sentimentos dos residentes que moram perto, na realização das obras públicas, temos a obrigação de fazer melhor, mantendo boas relações com a população. Assim foi, depois de ponderar os prós e

contras com cuidado, que mudámos de método de construção, recorrendo a uma forma mais pacífica para acalmar a preocupação dos residentes que moravam à volta. Esta é a justificação que apresento para o atraso das obras realizadas em dois dos estaleiros. Preferimos assumir a responsabilidade pelo atraso, evitando estragar a harmonia social e a preocupação dos residentes locais. Foi exactamente pela razão exposta que abandonámos o projecto inicial, definido no contrato de adjudicação, e que podia garantir a conclusão das obras dentro do prazo definido.

A outra força maior que impediu a realização rápida das respectivas obras no terceiro estaleiro, é precisamente a existência de muitas estacas de betão no solo do terreno onde havia muita lama. Por causa disso, depois da demolição das casinhas existentes, era difícil colocar alicerces. O que ocorreu foi que precisávamos de gastar muito tempo para tirar todas as estacas de betão enterradas. Como se trata de uma situação inesperada, a consequente demora não pode ser imputável ao respectivo adjudicatário, devendo o atraso a uma força maior. Acabei de expor as razões que levaram ao atraso na construção de quatro prédios da habitação pública, que fazem parte do projecto de dezanove mil. Reitero que percebemos há distância entre a expectativa da sociedade e o que conseguimos fazer. No entanto, realço que o atraso não é a consequência da não actuação ou das falhas cometidas por parte da Administração, mas se deve às razões que acabei de expor. Sendo assim, queria voltar a pedir a compreensão da população com o facto de haver quatro edifícios da habitação pública, que não podem ficar construídos dentro do prazo estabelecido.

Enquanto os mencionados quatro prédios estão em construção, realizam-se sucessivamente os preparativos para as obras de construção das fracções pós-dezanove mil. Pois, com a concretização do projecto da construção de dezanove mil fracções da habitação pública, entrar-se-á na nova fase de construção da habitação pública pós-dezanove mil. Tal como se refere nas LAG para o próximo ano, no corrente ano procedeu-se à abertura das propostas para construção de habitação pública dos Lotes 1 e 2 da Ilha Verde, estando prevista a iniciação, em breve, das respectivas obras de construção. Ainda fazem parte do projecto da construção da habitação pública pós-dezanove mil, as obras num estaleiro na Taipa, as quais estão a ser realizadas no momento actual. Para além disso, dispomos de outros dois estaleiros, onde se realizarão também obras de construção da habitação pública.

Em resposta às perguntas sobre a quantidade das fracções da habitação pública a construir, afirmo que vamos adoptar um novo método para o planeamento do mesmo assunto, aprendendo com as experiências acumuladas durante mais de cinco anos, na construção das dezanove mil fracções da habitação pública. No processo da concretização do projecto de dezanove mil, eu e os meus colegas ficámos impressionados com as dificuldades que se tinham para encontrar terrenos para a construção dos respectivos prédios. Percebemos que era tão verdade a seguinte frase: “Não é difícil construir prédios, o que é difícil é encontrar terrenos”. Tal como referi há pouco, podemos recorrer a métodos novos e técnicas avançadas da construção civil, e através da simplificação dos respectivos processos, por forma a acelerar as obras da construção da habitação pública. Contudo, a maior dificuldade com que nos deparámos é, sem dúvida, encontrar terrenos e torná-los prontos para a realização das obras de construção civil, isto é, tornar um terreno por preparar num terreno preparado. Com efeito, gastámos mais de três anos, desde a definição, em 2007, do objectivo de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, para resolver o

mencionado problema, isto é, o problema de encontrar e preparar terrenos, tendo as onze mil fracções sido construídas nos últimos dezoito ou dezanove meses. Dentre todos os problemas, o problema de mais difícil solução era o de terreno habitado ou de terreno ocupado ilegalmente. No primeiro caso tínhamos a necessidade de arranjar habitação para os residentes da habitação pública que moravam nos prédios existentes no terreno em causa. E no último caso, tínhamos que activar o respectivo processo jurídico, obrigando a saída dos indivíduos que ocupavam ilegalmente o terreno. Como o processo jurídico requeria tempo, e como podia ocorrer situação de resistência, não era nada fácil a recuperação deste tipo de terrenos. Já houve casos em que o assunto tinha que ser resolvido nos tribunais, ou em que era necessária a intervenção dos agentes do Corpo de Polícia de Segurança Pública. Nos cinco anos passados, por causa da necessidade de recuperação dos terrenos, deparámo-nos várias vezes com situações conflituosas com recorrência da violência, nas quais os cidadãos atiraram ovos contra o Sr. Eng. Jaime Roberto Carion.

As dificuldades existentes na própria construção das dezanove mil fracções da habitação pública, não se situam na vertente técnica, mas têm a ver com a falta de profissionais do respectivo sector, tais como com a falta de empreiteiros e de supervisores da construção civil. O facto é que, com a animação do mercado imobiliário e a realização das numerosas obras privadas e públicas de construção civil, ninguém nos deu garantia de concluir as respectivas obras de construção das fracções da habitação pública no prazo de dois anos. Com vista a levar a cabo a tarefa definida, elaborámos muitas estratégias para diminuir a necessidade dos recursos humanos, assim como para simplificar os respectivos processos, por forma a acelerar a realização das obras em causa. Penso que estas experiências serão úteis para os trabalhos posteriores da construção da habitação pública. Tal como afirmei, vamos adoptar um novo método para o planeamento da construção da habitação pública. Devido às dificuldades supra referidas, vamos deixar o modelo de definir primeiro uma quantidade fixa das fracções a construir, depois tentar encontrar terrenos disponíveis, e depois abrir concursos públicos para a adjudicação das respectivas obras, passando a adoptar uma forma mais flexível na realização das respectivas obras, actuando segundo duas linhas paralelas: por um lado, continuaremos a encontrar e preparar terrenos, tornando-os prontos para a realização das obras de construção civil, de modo a satisfazer as necessidades a longo prazo. Sublinho que este é um trabalho que se deve realizar permanentemente, com o objectivo de reservar terrenos suficientes para a construção da habitação pública de acordo com as realidades do Território.

Por outro lado, quando já tivermos os terrenos reservados e preparados, podemos construir, a qualquer altura, a habitação pública nestes terrenos preparados, com vista a satisfazer as necessidades dos residentes a médio ou a curto prazo. Com as experiências acumuladas, penso que podemos construir prédios bastante rapidamente, recorrendo às estratégias mencionadas. É neste sentido que se estão a construir, neste momento, edifícios que permitirão atribuir 6.000 fracções de habitação pública, obras essas que, fazem parte do projecto de pós-dezanove mil. Com a adopção deste novo modelo de realização dos respectivos trabalhos por duas vias paralelas, podemos acompanhar melhor as mudanças registadas na realidade, que dizem respeito às necessidades da habitação pública, sentidas pela habitação de Macau. É possível que as fracções necessárias não possam ser imediatamente construídas. Porém, com a adopção dos novos métodos e novas técnicas, assim como com a reserva dos terrenos preparados, acreditamos que as respectivas obras não vão demorar muito tempo. Esta é a nova concepção e a

nova forma que adoptaremos para o planeamento e para a construção da habitação pública, após a concretização da oferta de dezanove mil habitações públicas.

São bastantes as perguntas feitas há pouco, sobre a oferta da habitação privada e sobre os preços dos imóveis no mercado imobiliário privado. Reitero que o Governo da RAEM presta grande atenção ao desenvolvimento do mercado imobiliário privado. Analisando a situação concreta, podemos afirmar que a subida dos preços dos imóveis se deve a vários factores. Nos últimos anos, temos estado perante um ambiente económico mundial complexo e movimentado. Com vista a promover o desenvolvimento económico, muitos países e regiões do mundo têm adoptado a política de *quantitative easing*, imprimindo dinheiro. A abundância de dinheiro quente no mercado financeiro mundial levou a um ambiente de juros muito baixos, tendo-se criando condições externas favoráveis para as acções de especulação dos imóveis. Para além dos mencionados factores externos, o aumento espectacular dos preços dos imóveis ainda tem a ver com a grande procura registada no mercado imobiliário privado, derivada pelo aumento dos salários dos habitantes, assim como pelo desenvolvimento abrupto da economia de Macau.

Quando a procura aparece rápida e subidamente, normalmente a oferta não pode ter o mesmo ritmo, causando, assim, o desequilíbrio entre a procura e a oferta, o que espero que os residentes de Macau percebam. Tal como mencionei há pouco, ainda que se disponha de terrenos, necessita-se de tempo para os tornar em terrenos onde se possam construir prédios, e depois em prédios. A mesma dificuldade é sentida no mercado imobiliário privado. Logo vou analisar as respectivas dificuldades, assim como a questão da eficiência dos trabalhos de apreciação e autorização dos planos de construção. Claro que os promotores comerciais de construção civil procuram sempre lucros. Eles decidem colocar os prédios construídos à venda ou não analisando a evolução do mercado imobiliário privado. Assim sendo, às vezes o Governo não tem a possibilidade de intervir na situação da oferta do mesmo mercado, pois, de certo modo, os promotores comerciais de construção civil podem não aproveitar imediatamente os terrenos concedidos, e não vender logo os prédios construídos. O que o Governo pode fazer é acelerar a velocidade dos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, assim como, construir mais habitação pública, por forma a aumentar, directa ou indirectamente, a oferta dos imóveis para satisfazer as respectivas necessidades.

Ciente dos problemas existentes relativos ao desequilíbrio entre a procura e a oferta da habitação privada, e à conseqüente subida abrupta dos preços dos imóveis, o Governo da RAEM criou, há vários anos, o Grupo de Trabalho para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável do Mercado Imobiliário, que adoptou medidas diversificadas, por forma a reestabelecer a ordem do mercado imobiliário privado. Com o intuito de fazer crescer a oferta da habitação privada, construímos mais habitação pública, bem como melhorámos a eficiência dos trabalhos de apreciação e autorização das plantas de construção civil, o que acabei de referir. Para além disso, também foi definida uma série de políticas, nomeadamente a de requalificação dos edifícios industriais, por forma a estimular a construção da habitação privada, satisfazendo as necessidades dos residentes. Porém, tal como todos sabem, os respectivos efeitos produzidos estão aquém daquilo que é desejado, o que tem a ver com a abundância de dinheiro quente no mercado financeiro mundial, e com um ambiente de juros muito baixos. A mesma situação permanece já há muito tempo e ainda está em

constante agravamento. Esta é a razão pela qual começámos, nos últimos anos, a reprimir as acções de especulação e de investimento feito pelos capitais provenientes nomeadamente dos lugares exteriores, de modo a reduzir a procura registada no mercado imobiliário privado. Acho que há dois tipos de procura dos imóveis, a procura para resolver o problema habitacional, e a aquisição para investimento. Se tivéssemos muitos terrenos e muitos prédios, queríamos ou até promoveríamos o investimento nos imóveis. No entanto, perante a situação actual de carência da habitação, esperamos reservar os imóveis aos residentes necessitados verdadeiramente. Portanto, adoptámos, no ano corrente, as políticas da cobrança do imposto de selo especial, de fixação das exigências mais rígidas para a atribuição do empréstimo hipotecário, e de limitação da aquisição da habitação por pessoas colectivas como forma de investimento, por forma a reprimir as acções de especulação e de investimento. Ainda que haja cidadãos que não acreditam nos efeitos que podem ser produzidos por estas políticas, vamos continuar a observar as modificações no respectivo mercado imobiliário, tomando outras medidas quando for necessário, com vista a reduzir a aquisição dos imóveis, feitas pelos especuladores e investidores com o objectivo de obter lucros. No futuro, vamos continuar a envidar esforços neste sentido. Esperamos que a habitação privada construída, e que é colocada à venda no mercado imobiliário privado, possa servir para satisfazer as necessidades da população.

Para além disso, com vista a impedir a intensificação excessiva das acções de especulação, definimos igualmente normas mais rígidas para a regulamentação do funcionamento do mercado imobiliário privado. Foi assim que procedemos aos respectivos estudos, tendo elaborado o Regime jurídico para a regulamentação da compra e venda de fracções autónomas de edifícios em construção, o qual está a ser apreciado na especialidade na respectiva Comissão Permanente da Assembleia Legislativa. Esperamos que as normas previstas no mencionado Regime jurídico, possam ser aplicadas o mais rapidamente possível, por forma a normalizar o funcionamento do mercado privado em destaque.

No que concerne aos trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, nos últimos anos têm-se registado muitas críticas, apresentadas pelos deputados, contra a baixa eficiência na realização dos referidos trabalhos. O facto é que temos envidado grandes esforços para o aperfeiçoamento das mesmas tarefas, nomeadamente através da simplificação do respectivo processo, da separação, através do sistema informático, dos projectos mais simples dos projectos relativamente complicados, por forma a aumentar a eficiência dos trabalhos em destaque, bem como, da simplificação da linguagem utilizada nas instruções fornecidas aos membros do respectivo sector, designadamente aos profissionais responsáveis pela elaboração do projecto da construção, ensinando-os a fazer desenhos que possam satisfazer as exigências, evitando as possíveis falhas e o indeferimento dos respectivos projectos. Para além disso, ainda criámos uma plataforma para o trabalho em conjunto dos três departamentos da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, os quais são precisamente o Departamento de Gestão de Solos, o Departamento de Urbanização, e o Departamento de Planeamento Urbanístico. Com a criação desta plataforma, muitas comunicações por forma das correspondências tornam-se desnecessárias. Pois os respectivos casos são discutidos cara a cara, com a presença simultânea dos funcionários dos mencionados três departamentos. O mesmo modelo tem sido adoptado também nos trabalhos interdepartamentais, nomeadamente na realização dos trabalhos de vistoria dos edifícios construídos. Para

a aceleração dos respectivos trabalhos, são convocadas reuniões onde participam os representantes da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, da Direcção dos Serviços de Turismo, do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, e da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, para a análise, cara a cara, dos respectivos projectos. Esta forma de trabalho permite a redução, em grande medida, das comunicações através das correspondências. Tencionamos alargar, mais tarde, o âmbito da aplicação do mesmo modelo aos trabalhos interdepartamentais relativos à apreciação e autorização dos projectos de construção civil.

No ano corrente, criámos igualmente um mecanismo que visa o reforço da comunicação e interacção entre os serviços públicos competentes e o sector de construção civil, por forma a fornecer ao respectivo sector informações importantes, e a esclarecer atempadamente os possíveis mal-entendidos. Reparem que acabei de afirmar que tínhamos criado plataformas para reforçar a comunicação e facilitar a troca de ideias nas três interfaces: a interface entre os diferentes departamentos da DSSOPT, a interface entre os diversos órgãos governamentais envolvidos nos referidos trabalhos na área de Transportes e Obras Públicas, e a interface entre os respectivos serviços públicos e o sector de construção civil. A criação destas plataformas pode contribuir, sem dúvida, para a aceleração dos respectivos trabalhos, assim como, para o esclarecimento das dúvidas tidas pelos membros do mesmo sector, nomeadamente sobre as exigências sobre os projectos de construção civil, e as formalidades que precisam de tratar para a realização das respectivas obras. Logo vou expor os respectivos dados estatísticos, os quais podem provar que, o que disse corresponde à realidade.

Sublinho que a lentidão que se verifica na apreciação e autorização dos projectos de construção civil, criticada fortemente pelos membros do sector de construção civil, não é o resultado da baixa eficiência dos organismos governamentais. A mesma lentidão deve-se antes à disparidade registada nas interpretações, feitas pelos serviços públicos e pelos promotores comerciais de construção civil, em relação a um conjunto de diplomas legais, nomeadamente à Lei de terras, assim como, à ausência da Lei de Planeamento Urbanístico, cuja orientação é indispensável para o tratamento do mesmo assunto. Esta divergência e ausência são as razões principais da ocorrência das disputas quanto à aceitabilidade dos projectos de construção civil. Perde-se, nalguns casos, imenso tempo nas respectivas discussões. Espero que se concluam rapidamente os trabalhos de elaboração dos cinco diplomas legais referentes à construção civil, os quais são precisamente a Lei de Planeamento Urbanístico, a Lei de terras, o Regulamento geral da construção urbana, o Regulamento de segurança contra incêndios, e o Regime jurídico da acreditação, registo, inscrição e qualificação profissional de técnicos no âmbito da edificação e do urbanismo, e que a aprovação e publicação destes cinco diplomas legais venham a resolver os mencionados problemas estruturais. É de saber que, neste momento, uma parte destes diplomas legais já se submeteu ao processo legislativo, ao passo que a outra parte se encontra na fase final da preparação.

Talvez possamos aproveitar esta oportunidade para mencionar a evolução dos trabalhos de elaboração dos mencionados diplomas legais. Sabe-se que a Lei de terras já foi aprovada pelo Conselho Executivo, enquanto que se concluíram, no mesmo Conselho, as discussões sobre a Lei de Planeamento Urbanístico, com a necessidade de introduzir modificações em várias estipulações. O Regulamento geral da construção urbana, por sua vez, também se encontra na fase final da apreciação, no âmbito do Conselho

Executivo, estando a mesma situação registada no caso do Regime jurídico da acreditação, registo, inscrição e qualificação profissional de técnicos no âmbito da edificação e do urbanismo. Penso que será rápida a aprovação destes últimos dois diplomas legais pelo Conselho Executivo, ainda que haja necessidade de ajustamento de alguns dos seus conteúdos. O Regulamento de segurança contra incêndios ainda está a ser elaborado, tendo o respectivo quadro geral e os respectivos princípios sido discutidos no Conselho Executivo, podendo-se prever, a meu ver, a conclusão, em breve, dos trabalhos de elaboração do mesmo diploma legal. Espero que os referidos cinco diplomas legais sejam aprovados no próximo ano, de modo a resolver os problemas estruturais existentes.

Tirando os casos problemáticos sobre os quais se concentram grandes discussões, neste momento temos na mão 233 projectos de construção civil (os projectos que visam a construção de prédio, não incluindo os obras de decoração e que visem o alargamento dos prédios construídos) por apreciar e autorizar, dezanove dos quais pertencem à Classe MA, sendo os restantes da Classe M (175 projectos), da Classe P (37 projectos), e das outras categorias. Comparando com a data exigida pela lei em que devemos atribuir a respectiva resposta, a taxa média de adiamento, registada no momento actual, é a de dez dias. Dentre os dezanove projectos da Classe MA que temos na mão, há cinco casos de atraso na atribuição da resposta. Reparem que o que refiro é a atribuição da resposta e não a atribuição da autorização. Dentre os projectos da Classe M, que totalizam 175 casos, e que visam a construção dos prédios de poucos andares, dezasseis casos são casos aos quais não chegámos a atribuir resposta dentro do prazo prometido. Estes são dados mais actualizados preparados pelos nossos colegas sobre a situação da realização dos respectivos trabalhos. Vamos continuar a aperfeiçoar os mencionados mecanismos, por forma a acelerar os trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil. Penso que com a aprovação e publicação dos diplomas legais supra mencionados, assim como com a resolução consequente dos problemas estruturais, pode-se aumentar a velocidade na realização dos respectivos trabalhos.

Estas são as explicações acerca dos vários temas. Em seguida, vou passar a palavra ao Sr. Director Wong, que vai responder às perguntas apresentadas pelos Srs. Deputados sobre o trânsito de Macau, ainda que o tempo possa não ser suficiente para um esclarecimento suficientemente pormenorizado.

Presidente: Sr. Director Wong:

O Sr Director tem quinze minutos para fazer a intervenção. Caso o tempo não seja suficiente para responder às perguntas, o Sr Director pode continuar a sua explicação na reunião de amanhã, depois da intervenção dos deputados.

Sr. Director Wong, por favor.

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

Antes de dar as respectivas respostas, vamos examinar, em primeiro lugar, quais são as perguntas apresentadas há pouco pelos Srs. Deputados.

Analisando e ordenando as perguntas apresentadas, constataremos que a atenção dos Srs. Deputados estava concentrada nos três aspectos mais importantes que têm a ver com a Política

Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, os quais são precisamente o transporte público, o controlo do aumento do número dos veículos motorizados, e a criação de um ambiente pedonal com segurança.

Talvez vamos abordar primeiro a questão da criação de um ambiente pedonal com segurança, mencionando os respectivos trabalhos realizados.

Há pouco, o Sr. Deputado Mak Soi Kun disse que tenho que assumir as respectivas responsabilidades se não mandar construir mais túneis e mais pontes aéreas para peões. Sendo assim, explico primeiro os projectos sobre os sistemas pedonais.

É de salientar que, um dos objectivos principais da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, é o da criação de um sistema pedonal confortável e que permita a criação de uma atmosfera de lazer. Com vista a atingir este objectivo, planeamos construir grande quantidade de vias pedonais tridimensionais, por forma a aliviar as grandes pressões da rede rodoviária do Território, encorajando os residentes a deixar de utilizar automóveis, criando um ambiente físico para a deslocação ecológica com segurança e conforto. Sem dúvida, pode-se diminuir a utilização das viaturas motorizadas, com o alargamento do sistema pedonal, permitido pelo estabelecimento de ligações entre os principais pontos-chaves do trânsito, e pelo fornecimento de facilidades para a deslocação a pé, e pela possibilidade de acesso, a pé, a determinados lugares que antigamente eram inacessíveis. O que se verifica na realidade é a realização sucessiva de obras, destinadas à construção ou ao aperfeiçoamento das pontes aéreas para peões, nos pontos críticos de trânsito e nas estradas com grande movimento. São exemplos destas obras, as obras de construção de pontes aéreas numa estrada com quatro faixas de rodagem, perto da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, e na Estrada Almirante Magalhães Correia, próxima do Edifício “Jardim Hoi Wan”, na Taipa, para além da construção de uma ponte aérea junto do Edifício do Lago, uma habitação económica que vai ser habitada em breve, com o intuito de permitir aos residentes locais, o acesso fácil ao ambiente natural da Grande Taipa, assim como atravessar a estrada com segurança, para apanhar autocarros do outro lado da estrada.

Com vista a facilitar a deslocação, a pé, pelos residentes ou turistas, também planeamos construir uma ponte aérea na Rotunda do Istmo, no COTAI, onde haverá um túnel para a passagem dos veículos.

Com a finalidade de diminuir a utilização dos veículos motorizados, tais como autocarros, camionetas de turismo, carros e motos, bem como, de melhorar o ambiente onde vivemos, há necessidade de otimizar o ambiente pedonal, criando um sistema que não consiste apenas em túneis e pontes aéreas para peões. Na concepção da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres, constitui uma das estratégias mais importantes, o aproveitamento da característica de Macau (de ter uma dimensão reduzida e de ser pequena a distância entre o ponto de partida e o ponto de chegada nas deslocações), para a promoção das deslocações ecológicas, isto é, para estimular a população a andar a pé para chegar aos diversos destinos.

Na Península de Macau, está-se a desencadear um conjunto de obras para a construção de um acesso pedonal livre de barreiras arquitectónicas, das quais fazem parte as obras de embelezamento na Rua da Encosta, consistindo sobretudo na instalação de um elevador que levará os transeuntes da mesma rua para cima do Monte da Guia,

e vice-versa. A referida via tem como ponto de partida a Alameda Dr. Carlos d' Assumpção, no NAPE, passando pela passagem subterrânea para peões até ao Jardim Comendador Ho Yin, donde se pode utilizar outra vez o túnel para peões para evitar atravessar as estradas com muito movimento. Depois, seguindo-se em frente, pode-se atravessar uma outra estrada utilizando a ponte aérea localizada entre o Gabinete de Ligação do Governo Central na RAEM e a Sede da Guarnição em Macau do Exército de Libertação do Povo Chinês, subindo depois para o Monte da Guia através do elevador na Rua da Encosta. Atrás do Edifício do Serviço de Urgência do Centro Hospitalar Conde de São Januário, que se encontra em construção, há uma nova passagem que conduz até uma estrada rolante, instalada na Rua da Surpresa, donde se pode ir à Rua do Campo. A razão que nos levou à criação de um acesso pedonal comprido e confortável como referi, afastado da poluição que se costuma encontrar nas estradas, e com recorrência aos equipamentos que permitem a deslocação vertical automática, é precisamente estimular os residentes a abandonar o carro, deslocando-se a pé, por forma a aliviar a pressão que se faz sentir no trânsito do Território de Macau.

Tal como acabei de referir, na Península de Macau, estamos a realizar obras para a instalação da escada rolante que permitirá a ligação da Rua do Campo à Rua da Surpresa, assim como à Rua de Tomás da Rosa, onde se pode utilizar o elevador que liga a Calçada da Surpresa à parte nova do Centro Hospitalar Conde de São Januário. A utilização do outro elevador que liga o Pavilhão de «Cheoc Kung» e a Rua da Encosta permitirá a chegada rápida à passagem aérea para peões, situada entre o Gabinete de Ligação do Governo Central na RAEM e a Sede da Guarnição em Macau do Exército de Libertação do Povo Chinês, entrando assim no NAPE com facilidade. O referido sistema pedonal visará uma combinação orgânica do centro da cidade com as novas zonas urbanas.

A zona entre a zona central e a zona da Praia Grande, é outra zona a que prestamos atenção, pois percebemos que os transeuntes se deparam normalmente com algumas dificuldades, quando querem atravessar a Avenida Doutor Mário Soares e a Avenida Comercial de Macau. Sendo assim, decidimos construir uma ponte aérea para peões na Avenida Doutor Mário Soares, perto da Praça da Amizade, bem como uma ponte aérea na Avenida Comercial de Macau, de modo a facilitar os residentes que querem ir ao Edifício do Banco da China. O que se vê aqui são as obras, em realização, da construção das respectivas pontes aéreas. Pensamos construir, mais tarde, via pedestre aérea que ligue as mencionadas pontes aéreas à Avenida de Lopo Sarmiento de Carvalho e à zona do Pavilhão Octogonal, por um lado e por outro lado, estender o mesmo sistema pedonal para a zona do Lago Sai Van, até à futura paragem do metro ligeiro.

Com o intuito de melhorar o ambiente da via pedonal, em benefício dos residentes da Taipa, tencionamos criar uma via pedestre arborizada ao longo da Avenida de Guimarães, até ao futuro ponto-chave do metro ligeiro na Rotunda do Estádio, assim como, até à Avenida de Kwong Tung, perdão, até à Avenida Dr. Sun Yat Sen. Afirmando que já comunicámos as mesmas ideias aos serviços públicos competentes. Acabei de aproveitar a reunião de hoje para fornecer as informações sobre os planos que visam a optimização do sistema pedonal automático, nomeadamente na Avenida de Guimarães, na Taipa, e na zona do Edifício do Banco da China, na Península de Macau.

Depois de apresentar, perante o hemicírculo, a concepção geral do sistema pedonal que se pretende criar na RAEM, darei a palavra ao

Sr. Secretário.

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

Hoje já falei muito da habitação pública. Agora vou fornecer mais informações sobre o mesmo assunto. Assim, na reunião de amanhã já posso concentrar a atenção noutros temas. Acha que está bem assim? Se tiver tempo, também vou dar informações sobre o reordenamento dos bairros antigos.

A propósito da habitação pública, vou fornecer a seguinte informação sobre um outro terreno que encontrámos para além dos terrenos mencionados onde se podem construir quatro mil fracções da habitação pública. O facto é que encontrámos um terreno bastante grande ao pé da Piscina Olímpica de Macau, onde está um prédio com cinco andares, e que pode servir para a construção de mil fracções da habitação pública. Neste momento, o referido prédio, que era aproveitado para estacionar autocarros em 2005, e onde se montaram alguns escritórios posteriormente, já faz parte das reservas para a construção da habitação pública. Tencionamos construir aí habitação económica para satisfazer as respectivas necessidades.

A vivificação dos bairros antigos é um tema abordado há pouco por vários deputados. Vou aproveitar o pouco tempo que me restou para dar explicações sobre este assunto. Falamos, desde há muitos anos, do reordenamento dos bairros antigos, o qual, segundo a concepção definida, deve ser realizado seguindo as seguintes quatro linhas: recuperação e reparação, preservação e protecção, reconstrução e desenvolvimento, e embelezamento das vias públicas.

Os trabalhos de reconstrução e desenvolvimento podem ser desencadeados após a aprovação e a publicação do Regime Jurídico do Reordenamento dos Bairros Antigos, ao passo que os serviços públicos na área dos Assuntos Sociais e Cultura são responsáveis pela realização dos trabalhos de preservação e protecção. Assim sendo, vamos concentrar a atenção nos trabalhos de recuperação, de reparação, e de embelezamento das vias públicas. Como todos sabem, um dos grupos interdepartamentais é precisamente o grupo responsável pelo embelezamento das vias públicas, criado em 2007, que realizou um conjunto de trabalhos para o embelezamento das vias públicas, trabalhos esses que produziram efeitos bastante positivos, que podem ser observados por toda a gente.

No reordenamento dos bairros antigos, prestamos atenção aos pontos, linhas e superfícies. Os pontos são os monumentos, as linhas são as vias públicas entre os pontos turísticos, e entre as linhas encontram-se superfícies, que são os bairros antigos, tais como o bairro das Portas do Cerco, o bairro do Lilau, e o bairro antigo à volta das Ruínas de S. Paulo. Há pouco, muitos deputados mencionaram a necessidade de tomar medidas diversificadas que visem a vivificação destes bairros. O facto é que, realizámos, no ano passado, muitos estudos e planeamentos, que permitiram a definição de algumas estratégias para o reordenamento das superfícies, isto é, dos bairros antigos.

Quando se fala do reordenamento dos bairros antigos, não podemos deixar de mencionar os bairros antigos da zona norte, onde moram mais de duzentos mil habitantes. Há pouco, houve alguns deputados que prestaram atenção a estes bairros, cuja densidade populacional é a mais alta de todo o Território. No reordenamento dos mesmos bairros antigos, para além da aplicação das estratégias básicas mencionadas, ainda vamos tomar medidas específicas para o

seu melhoramento. Vamos planear de novo o bairro das Portas do Cerco, por forma a atribuir um aspecto completamente novo a este bairro que fica no ponto mais a norte da Cidade de Macau. Com vista a concretizar este objectivo, claro que é preciso um período bastante prolongado para a elaboração dos respectivos planos, assim como, para a implementação destes planos, sobretudo porque implica um conjunto de questões que têm a ver com o trânsito e com as normas do planeamento urbanístico. Em termos dos trabalhos de aperfeiçoamento a curto prazo, podemos tomar algumas medidas para melhorar o ambiente da zona norte, nomeadamente o ambiente do Edifício Mau Tan e do Edifício Hong Lok, no Bairro de Iao Hon, eliminando os problemas da ordem de segurança e da ordem sanitária. É de informar que o respectivo grupo interdepartamental já definiu planos concretos, que visam a realização, mediante a cooperação dos serviços públicos competentes, das obras destinadas à resolução de uma série de problemas, tais como os problemas de infiltração, os problemas que têm a ver com a insuficiência dos candeeiros de rua, assim como com a má condição em que se encontra o pavimento das estradas. Em termos dos trabalhos de aperfeiçoamento a médio prazo, pretendemos otimizar o sistema pedonal que liga a zona norte à zona do Ouvidor Arriaga e à zona de Horta e Costa, sistema pedonal esse que, neste momento, não é satisfatório, de maneira nenhuma. É de realçar que, este objectivo que planeamos concretizar no médio prazo, corresponde ao desejo dos residentes e dos donos das lojas da zona norte, manifestado pelos mesmos cidadãos no encontro com o Chefe do Executivo, que se deslocou à zona norte em Julho do ano corrente para visitar os residentes locais. Afirmando que se vão pôr em prática no próximo ano, as medidas a curto prazo, enquanto que os planos de médio e longo prazo serão concretizados segundo uma determinada ordem, de modo a melhorar efectivamente o ambiente da zona em destaque.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Bom, amanhã às três horas da tarde, vamos continuar a discussão das LAG, na área de Transportes e Obras Públicas.

Declaro encerrada esta reunião.

(Interrupção)

(Sessão de 4 de Dezembro)

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

Boa tarde.

Vamos continuar a discussão das Linhas de Acção Governativa para o ano de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas. Primeiro vou pedir a cinco deputados para apresentarem as suas opiniões e perguntas. Depois passarei a palavras ao Sr. Secretário, que vai dar as respectivas explicações. Se houver questões que não chegaram a ser esclarecidas na reunião de ontem, as autoridades podem fazê-lo depois da intervenção dos cinco deputados.

Tem a palavra a Sra. Deputada Ho Sio Kam.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Boa tarde a todos!

Na reunião de ontem, muitos colegas prestaram atenção aos trabalhos de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, o que é natural, uma vez que a questão da habitação é uma questão de importância crucial para o bem-estar da população. Depois de ouvirem a explicação que o Sr. Secretário deu na reunião de ontem, nomeadamente sobre as razões de forças maiores que levaram ao adiamento da data da terminação das obras em três estaleiros, e sobre o atraso nas obras da construção do outro edifício por razões imputáveis à concessionária, penso que os cidadãos perceberam melhor a evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, assim como as causas dos respectivos atrasos. Não obstante a existência da distância entre aquilo que é desejado pelos residentes, e aquilo que se verifica na realidade, espero que as autoridades e a sua equipa não fiquem desanimadas, continuando a envidar esforços para resolver os problemas habitacionais aos residentes. É de saber que, actualmente, a habitação constitui, de facto, um grande problema para os residentes de Macau. Apesar dos atrasos verificados na concretização do respectivo plano, acho que o que é importante é procurar a verdade nos factos, deixando os cidadãos saber o que ocorreu na realidade. Penso que os residentes sabem medir muito bem os sucessos e os fracassos na execução das acções governativas.

Queria aproveitar esta oportunidade para pedir ao Sr. Secretário que, noutras ocasiões semelhantes, garanta uma maior transparência na execução das acções governativas, fornecendo as respectivas informações mais atempadamente, de modo que os cidadãos conheçam melhor a situação real, o que é muito importante. Caso contrário, criar-se-ão muitos mal-entendidos, os quais, no fundo, são evitáveis. Chamo a atenção para a grande diferença existente entre a antiga Lei da habitação económica e a nova Lei da habitação económica, nomeadamente sobre o regime de pontuação, e sobre a prioridade na distribuição das respectivas fracções. Assim sendo, penso que há necessidade de explicar muito bem, junto da população, o conteúdo da nova Lei da habitação económica, por forma a evitar que os residentes nutram desejos, baseando-se nas interpretações falsas da mesma Lei. Há pouco, o Sr. Secretário forneceu a informação de o Governo só abrir nova inscrição para a requisição da habitação económica, quando tiver os terrenos preparados e os respectivos edifícios construídos. Penso que depois de ouvirem a explicação do Sr. Secretário, muitos cidadãos percebem que é irrealista, a esperança que tinham, de figurar na nova lista para a distribuição da habitação económica, aproveitando a ocasião do primeiro trimestre do próximo ano. Este é um exemplo que revela a importância do aumento do grau de transparência das decisões tomadas pela Administração.

Apesar do atraso registado nos trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, não posso deixar de elogiar os serviços públicos competentes, que envidou grandes esforços para levar a cabo a missão atribuída. Tenho respeito sobretudo pela determinação e pela coragem tida pela equipa responsável pela execução das tarefas referentes à construção de nove mil e tal fracções da habitação pública nos estaleiros de Seac Pai Van, onde não há nem água, nem electricidade, nem rede telefónica fixa, nem sinais de telecomunicação, nem outras facilidades necessárias. Segundo contou o Sr. Secretário na reunião de ontem, foi num espaço de tempo relativamente curto (cerca de

dezoito meses), e depois de terem ultrapassado muitas dificuldades, que conseguiram construir os edifícios cujas fotografias vimos ontem. O outro aspecto que merece o meu reconhecimento, é precisamente a insistência do Sr. Secretário, em utilizar equipamentos ecológicos na construção da habitação pública de Seac Pai Van, correndo o risco de não conseguir concretizar, dentro do prazo estabelecido, o projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, e perante opiniões contrárias dos seus colegas. Apoio a sua decisão de instalar os mencionados equipamentos nos respectivos edifícios, os quais permitirão a utilização da água reciclada, do gás natural e dos candeeiros de rua LED. Acho que fez muito bem e contribuiu muito para a protecção do ambiente. Como ontem os colegas já falaram muito sobre a questão da habitação, hoje vou trocar opiniões com o Sr. Secretário sobre os trabalhos de protecção ambiental.

Desde a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, a sociedade de Macau tem questionado os efeitos produzidos pelo mesmo organismo governamental, para a salvaguarda do ambiente do Território contra os diversos tipos de poluição. De facto, não obstante a publicação de um conjunto de relatórios dos estudos realizados pela DSPA, parece aos cidadãos de Macau que as medidas adoptadas pela mesma Direcção dos Serviços, não podem produzir os efeitos desejados. No ano corrente, foi elaborado e publicado o Planeamento da Protecção Ambiental de Macau para os Próximos Dez Anos, no qual se define o rumo de desenvolvimento, no futuro, dos trabalhos de protecção ambiental. Não podemos negar a importância deste documento. Apesar disso, duvidamos que os planos elaborados não possam levar à concretização dos objectivos definidos. Achamos que é fundamental a realização de trabalhos concretos para a protecção do ambiente. Tenho prestado muita atenção ao Programa de recolha selectiva de materiais recicláveis, que começou a ser implementado em 1999 nas escolas do Território. Ainda me lembro muito bem da colaboração fornecida pelas diferentes instituições de ensino locais, desde o início da execução do mesmo projecto. Mais tarde, a implementação do mesmo plano foi alargada para os diversos serviços públicos, às associações privadas, para além de ser executada também pelo Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais. Durante os mais de dez anos, têm sido incessantes as acções de sensibilização, realizadas pela DSPA junto da população de Macau, para a importância da recolha selectiva de materiais recicláveis, tendo sido pequena, a proporção ocupada pelos materiais recicláveis e recolhidos através da forma selectiva, em relação à quantidade total dos resíduos sólidos recolhidos. É de saber que os materiais recicláveis e recolhidos separadamente no ano passado, ocupa apenas uma proporção de um quinhentos avos em relação à quantidade total dos resíduos sólidos recolhidos. Os directores das escolas querem saber a forma, segundo a qual são tratados os materiais recicláveis e recolhidos por forma selectiva. Isto é, o que o Governo costuma fazer aos papéis, garrafas de plástico, latas de alumínio e de ferro, recolhidos no âmbito do Programa de recolha selectiva de materiais recicláveis. Será que estes materiais recicláveis costumam ser queimados na Central de Incineração juntamente com outros resíduos não recicláveis? Muitos amigos no círculo educacional querem ter esta dúvida esclarecida, depois de terem realizado muitos trabalhos, nomeadamente na educação dos alunos para a participação no referido Programa. As escolas locais querem saber, o que é que o Governo costuma fazer, afinal, no que diz respeito à recolha selectiva de materiais recicláveis.

Para além disso, a sociedade de Macau ainda presta muita atenção à evolução dos trabalhos relativos à avaliação ambiental. A

demora na publicação dos respectivos critérios depois da realização, há muito tempo, da consulta pública sobre o mesmo assunto, preocupa a população, que não pode ver uma protecção efectiva do ambiente de Macau, por causa da falta dos critérios formalmente publicados para o respectivo efeito. Nesta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário, quando é que se publicarão os critérios para a avaliação ambiental, assim como os respectivos diplomas legais, nomeadamente o de ruídos?

A outra pergunta que queria fazer ao Sr. Secretário tem a ver com a atribuição de subsídios às escolas particulares, para a aquisição de equipamentos ecológicos, os quais, para dizer com franqueza, são bastante caros. Como o Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética, criado no ano passado, apoia sobretudo as pequenas e médias empresas na aquisição dos equipamentos ecológicos, e devido à insuficiência dos recursos financeiros de que dispõem, as escolas particulares da RAEM, que querem contribuir para a protecção do ambiente do Território, não têm possibilidade de concretizar os seus desejos. Fiz a mesma pergunta no ano passado, não sabendo se o Sr. Secretário ainda se lembra do pedido que apresentei. Fiquei muito contente ao ouvir, no corrente ano, a notícia de que, actualmente, as escolas já podem beneficiar dos respectivos subsídios atribuídos pelo Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética. Sendo assim, queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações sobre as condições necessárias para a requisição dos respectivos subsídios, assim como sobre o respectivo procedimento e o horário de funcionamento dos serviços públicos responsáveis.

Passo a concentrar a minha atenção na questão do trânsito. Não pretendo fazer comentários sobre o projecto de optimização do sistema pedonal automático, apresentado pelo Sr. Director Wong na reunião de ontem. Queria antes transmitir a insatisfação da população de Macau, com os serviços de autocarro. Segundo os dados estatísticos publicados, diariamente há quatrocentas mil pessoas em média que apanham autocarro, ocupando uma percentagem de quase oitenta por cento em relação à população total de Macau. Registando-se, portanto, uma pressão bastante grande no sistema do transporte público. Com vista a melhorar a qualidade dos serviços de autocarro, a partir do ano corrente o Governo assumiu uma posição de direcção no planeamento e na organização dos respectivos serviços, tendo gasto, no ano de 2012, seiscentos e oitenta milhões de patacas. Sendo Macau um território pequeno, tendo a Administração gasto um montante tão grande de recursos públicos (no próximo ano o Governo lançará um bilião e quatrocentos milhões de patacas para a mesma finalidade), os serviços de autocarro prestados, porém, não correspondem às expectativas dos residentes da RAEM, os quais não estão satisfeitos nomeadamente com a péssima atitude de alguns dos condutores de autocarro. Neste caso, queria pedir ao Sr. Secretário para explicar, quais são as medidas que vão ser tomadas no próximo ano, para aperfeiçoar os respectivos serviços, assim como, quais são as estratégias de que a Administração dispõe, para garantir, no ano que vem, a qualidade e a quantidade dos mesmos serviços.

A segurança no trânsito é o outro tema que queria abordar. A observação dos dados estatísticos permite-nos constatar que, nos primeiros dez meses do ano corrente, foram registados quase trezentos e setenta mil casos de transgressão das regras rodoviárias, nomeadamente os casos de estacionamento do veículo em lugar proibido, de conduzir mais depressa do que é permitido, de conduzir sob a influência do álcool, de não ceder a passagem a peões nas passeadeiras, de passar no sinal vermelho, e de falar ao telefone

enquanto conduzem, segurando o telemóvel na mão. Pese embora o facto de a Administração ter envidado grandes esforços para manter a ordem no trânsito, os efeitos obtidos ficam aquém daquilo que é desejado. Com efeito, o trânsito de Macau é confuso, para além da ocorrência frequente dos acidentes de viação. É verdade que na Cidade de Macau circulam grande quantidade de veículos motorizados. Contudo, parece-nos que a razão principal para a confusão no trânsito e os acidentes frequentes, é a fraca sensibilidade da segurança rodoviária. Sendo assim, achamos que há toda a necessidade de reforçar as acções de educação e sensibilização, criando mecanismos a longo prazo, sensibilizando os residentes para a importância de respeito pelas normas jurídicas rodoviárias. É de saber que, junto do portão da garagem de uma escola na Taipa, se costumam estacionar várias viaturas, que impedem sempre a saída, da mesma garagem, das camionetas da escola, que, depois das aulas, levam os alunos para casa. Os automóveis estacionados ilegalmente constituem um problema bastante grande, pois é aborrecido para a escola, telefonar todos os dias para a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e para o Corpo de Polícia de Segurança Pública, pedindo a remoção dos respectivos veículos. A fraca consciência cívica dos respectivos condutores é a causa para a prática do mencionado acto, o qual tem causado grande incómodo e angústia à escola prejudicada. Perante esta situação, queria perguntar ao Sr. Secretário se existem mecanismos a longo prazo, que visem a sensibilização dos cidadãos para a importância da condução com segurança, assim como para a obrigação de respeitar as normas jurídicas rodoviárias. Na minha opinião, com vista a reestabelecer a ordem no trânsito de Macau, temos que aplicar as sanções definidas aos transgressores das respectivas normas, por um lado e por outro, há necessidade de envidar um maior esforço para a educação da população.

Por fim, queria sugerir à Administração que instalasse mais sinais semáforos, que indiquem o tempo que falta para a mudança da luz vermelha para a luz verde, de modo a garantir uma maior segurança aos transeuntes, evitando que os mesmos atravessem a estrada quando a luz está vermelha. O Sr. Secretário pensa que o Governo pode aumentar o número do referido equipamento, instalando-o junto das passeadeiras, de modo a produzir o efeito desejado?

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

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário:

Na reunião de ontem, muitos colegas apresentaram perguntas sobre a situação da concretização do projecto da construção de dezanove mil fracções da habitação pública, tendo o Sr. Secretário fornecido explicações pormenorizadas. De facto, actualmente, a atenção da população está centrada na questão da habitação, que é o assunto de maior importância para eles. Na minha opinião, o que o Governo deve fazer neste momento, é prestar muita atenção aos trabalhos de vistoria da habitação pública construída, e de estender a rede rodoviária até às zonas com grande concentração da habitação pública, para além da criação de um ambiente comunitário agradável para os residentes que vão habitar os novos edifícios da habitação pública. Estou preocupada sobretudo com a distribuição das nove mil e tal fracções da habitação pública de Seac Pai Van, consideradas pela Administração como o projecto mais importante que integra o plano de construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Em 31 de Dezembro, os empreiteiros vão entregar ao Governo da RAEM os edifícios construídos de Seac Pai Van. Penso que será

complicada a distribuição das nove mil e tal fracções construídas. Penso que o Governo tem a necessidade de planear os respectivos trabalhos com muito cuidado, por forma a evitar as possíveis confusões.

Conforme revelou o Governo, e de acordo com a apresentação feita na reunião de ontem pelo Sr. Secretário, para além das dezanove mil fracções que fazem parte do respectivo projecto, ainda há quase nove mil fracções que servem como reservas da habitação pública. Nesta situação, penso que já temos condições para preparar a abertura de novos concursos para a aquisição da habitação social e da habitação económica. No entanto, nas LAG para o próximo ano, apenas encontrei referências sobre a abertura, no primeiro trimestre do próximo ano, do novo concurso de candidatura a habitação social, assim como o lançamento de um novo concurso de candidatura a habitação económica para as fracções de T1 que restaram no projecto de dezanove mil habitações públicas. Percebo que na nova Lei da habitação económica, está estipulado que só se abram novos concursos de candidatura a habitação económica quando houver os respectivos edifícios construídos. Por um lado, acho problemático o conteúdo desta regra, uma vez que ela não permite ao Governo a elaboração dos projectos de construção da habitação económica, baseando-se nas necessidades reais dos residentes. Sendo assim, penso que a Administração pode sempre abrir novo concurso de candidatura a habitação económica para além das fracções de T1, de modo a detectar as necessidades existentes. Por outro lado, como o Governo já tem terrenos reservados e já começou a proceder ao desenho dos respectivos edifícios, a abertura do concurso não representa uma violação das normas definidas na nova Lei da habitação económica. Perante a reivindicação da população da abertura, o mais cedo possível, do novo concurso para a aquisição da habitação social e da habitação económica, espero que o Governo atribua grande atenção à opinião pública, considerando a possibilidade de aceitar o respectivo pedido.

Para além de apresentar o referido pedido, ainda queria fazer uma pergunta ao Sr. Secretário, que tem a ver com o aproveitamento das lojas nas habitações públicas. Com a modificação do modelo de desenvolvimento da habitação pública, a forma do aproveitamento de todos as suas fracções e lojas é decidido pelo Governo, porque é a Administração que paga todas as despesas para a construção dos respectivos edifícios. Concordo perfeitamente com a sugestão que o Sr. Deputado Kou Hoi In apresentou na reunião de ontem, de que o Governo guarde algumas lojas na habitação pública, alugando-as por um preço mais barato às pequenas e médias empresas, proporcionando, assim, oportunidades de negócio às mesmas empresas. Aqui chamo a atenção para a necessidade de criar mecanismos transparentes e justos, evitando o tráfico de interesses.

Em seguida passarei a expor as minhas ideias sobre a questão de terrenos de Macau destinados aos seus residentes, que é uma questão polémica, sobre a qual não se regista o consenso da sociedade de Macau em geral, e dos deputados da Assembleia Legislativa em especial. Na reunião de ontem, o Sr. Secretário comentou vagamente o mesmo assunto. Acho, porém, que o Governo da RAEM tem a responsabilidade de criar mecanismo que permita a discussão aberta do mesmo tema, pois só com estudos e reflexões aprofundados, com a apresentação das opiniões, e com a discussão e análise das opiniões apresentadas, é que o princípio de terrenos de Macau destinados aos seus residentes pode vir a ser aceite pela maioria dos residentes. Pela minha parte, tenho uma ideia completamente nova que queria partilhar com os colegas e com as autoridades, ideia essa que nasce do desejo de o Governo substituir os promotores comerciais de

construção civil, no desenvolvimento das Novas Zonas Urbanas. Devido ao fracasso das políticas habitacionais definidas pelo Governo da RAEM depois da transferência da soberania de Macau, assim como à estagnação, durante longo espaço de tempo, do desenvolvimento da habitação pública, foi elaborado, em 2007, o projecto de construção, o mais tarde nos finais do ano de 2012, de dezanove mil fracções da habitação pública, por forma a satisfazer as necessidades dos agregados familiares figurados nas respectivas listas de espera. São observáveis os esforços envidados pelo Governo, portanto, acreditamos que as respectivas fracções serão construídas no futuro próximo, apesar da existência de dificuldades na construção de alguns edifícios. Não obstante a não correspondência entre as expectativas da população, e os trabalhos realizados pela Administração, pensamos que muitos problemas possam vir a ser resolvidos, com a determinação e coragem tidas pelos diversos serviços públicos do Governo da RAEM.

Observando a situação actual da RAEM, constatamos o aumento espectacular dos preços dos imóveis e uma série de consequências derivadas. A desordem do mercado imobiliário privado, e a desarticulação dos preços dos imóveis com a capacidade financeira dos residentes locais, têm a ver com a ineficácia das políticas da habitação pública adoptadas pela Administração, bem como com a carência da intervenção do poder público no mesmo mercado, o qual, durante longo espaço de tempo, se desenvolve livremente sem qualquer controlo. Perante esta situação, não só os habitantes fazem grandes queixas, como também as pequenas e médias empresas, afectadas pelas altas rendas derivadas da subida abrupta e incessante das lojas, têm muita dificuldade em continuar as respectivas actividades comerciais. Tem razão a referida sugestão apresentada na reunião de ontem pelo Sr. Deputado Kou Hoi In, sugestão essa que, espero que o Governo considere com muita atenção. Com efeito, a Administração pode construir mais habitação pública e pode adoptar a política de terrenos de Macau destinados aos seus residentes, por forma a aumentar a oferta da habitação privada, satisfazendo as necessidades dos residentes que não reúnam as condições necessárias para a aquisição da habitação pública. Não é nada fácil, porém, resolver os problemas encarados pelos donos das pequenas e médias empresas, sobretudo o problema das rendas caras das lojas. O facto é que só os grandes grupos e lojas em cadeia resistem às condições desfavoráveis do mercado, onde vão desaparecendo os adversários mais fracos. Perante a impossibilidade da sobrevivência das pequenas e médias empresas, pergunto o que é que o Governo pode fazer para as ajudar. Penso muito para encontrar possíveis soluções que visem a inversão da situação e a sobrevivência das pequenas e médias empresas. Costuma-se dizer que o maior problema das pequenas e médias empresas é a carência dos recursos humanos. A meu ver, a situação já mudou. Hoje em dia, a renda cara já se tornou o maior obstáculo para o desenvolvimento das mesmas empresas. Nesse caso, como é que se pode concretizar o objectivo de diversificação adequada da economia de Macau?

Pensei muito para encontrar saídas para as pequenas e médias empresas. Um dia, enquanto estava a ponderar este problema, surgiu-me uma ideia nova, que penso que não pode ser aceite pela sociedade de Macau com facilidade. Apesar disso, vou explicar esta ideia, na expectativa de dar uma modesta opinião para estimular outras mais valiosas, nomeadamente no respeitante ao planeamento das Novas Zonas Urbanas, e à implementação da política de terrenos de Macau destinados aos seus residentes. Espero que as autoridades possam ter novos conceitos na realização dos respectivos trabalhos. O facto é que, com a insuficiência dos recursos territoriais, se não quebrarmos com o actual modelo de funcionamento do mercado

imobiliário, os residentes vão continuar a sofrer com os preços muitíssimo altos dos imóveis, e as pequenas e médias empresas vão ter sempre dificuldades em sobreviver.

No tempo da Administração Portuguesa, eram relativamente abundantes os terrenos de Macau. No entanto, naquela altura, o Governo não tinha suficientes recursos financeiros para a construção da habitação económica e para a realização das obras dos aterros. Sendo assim, era vulgar a cooperação com os promotores comerciais de construção civil para a concretização dos respectivos projectos, recebendo os mesmos promotores terrenos ou apartamentos como recompensa. Este é um facto registado no passado. Hoje em dia, na abundância do erário público mas carência dos recursos do solo, temos que encontrar estratégias para afirmar o poder do Governo na utilização dos terrenos.

Há algum tempo que a nossa atenção estava concentrada nas formas de investimento a que o Governo deve recorrer para valorizar as reservas no erário público, nomeadamente a reserva básica e a reserva extraordinária, pois não estávamos satisfeitos com o juro muito baixo fornecido pelas instituições financeiras. Nos próximos quatro anos, encontrar-se-á um montante de mais de trinta e sete bilhões de patacas nos saldos do Fundo de Segurança Social, e é um problema definir uma forma ideal para investir com este dinheiro de valor bastante avultado. Houve colegas que sugeriram, há vários dias, que o FSS comprasse terrenos na Ilha da Montanha. Ao ouvir isto, fiquei com a ideia de que o Governo pode substituir os promotores comerciais de construção civil no desenvolvimento dos cinco terrenos que serão conquistados dos aterros. A situação é tal como a construção da habitação pública, tendo o Governo o poder de decisão sobre a forma de aproveitamento das lojas no rés-do-chão dos respectivos edifícios. Assim, com o desenvolvimento das zonas dos novos aterros, a Administração pode ajustar o mercado imobiliário privado, que está numa loucura. Não acham que esta ideia pode ser uma estratégia efectiva para o controlo do mercado imobiliário privado, por um lado e por outro, para a valorização das reservas do erário público e dos fundos da segurança social? Penso que é viável utilizar os novos aterros que ocuparão uma percentagem de 10 % em relação à dimensão total do Território de Macau, para ajustar o funcionamento do mercado imobiliário que incide sobre os restantes noventa por cento dos terrenos da RAEM. Peço ao Governo que pondere a possibilidade de adopção desta estratégia. O que precisamos é libertar o pensamento, procurando estratégias adequadas sob o princípio de terrenos de Macau destinados aos seus residentes.

Hoje de manhã contei a alguns colegas a ideia que acabei de referir, no desejo de estimular opiniões mais valiosas. Pode ser que esta ideia corresponda apenas a um sonho irrealizável. Porém, penso que se todos começarem a procurar as possíveis saídas, os sonhos se podem até tornar um dia numa realidade. Segundo a minha ideia, os empreiteiros e os operários de construção civil continuarão a ter trabalhos, o que se muda é apenas o promotor comercial de construção civil, papel esse que passará a ser desempenhado pelo Governo da RAEM, nomeadamente pelo FSS. Espero que os diversos sectores e camadas da sociedade de Macau possam desenvolver discussões sobre a viabilidade desta ideia, chamando a atenção para a importância de prestar muita atenção às formas de aproveitamento dos cinco terrenos que serão conquistados dos aterros. Tenho o desejo de que estes cinco terrenos possam trazer maiores benefícios à população de Macau, e de que os dirigentes governamentais possam ter o pensamento libertado, encontrando as melhores formas para o aproveitamento dos mencionados terrenos.

Estas são as minhas opiniões sobre o assunto em destaque.

Em seguida passarei a analisar o problema relativo aos preços dos combustíveis, nomeadamente do petróleo liquefeito, que constituem o outro tema favorito das conversas entre os cidadãos de Macau. Trata-se de um assunto bastante importante que tem a ver com a vida quotidiana dos residentes. Portanto, temos que esclarecer as razões que levaram ao aumento incessante e de grande amplitude dos combustíveis, designadamente do petróleo liquefeito, que ocupa uma percentagem de 50% em relação à totalidade dos combustíveis consumidos. Perante a prática de “cartel”, os residentes e as lojas de Macau não podem fazer nada, senão aceitar os aumentos impostos. Perante esta situação, a população queria perguntar ao Sr. Secretário, se o Governo costuma supervisionar a fixação dos respectivos preços. A Direcção dos Serviços de Economia considera o petróleo liquefeito como uma mercadoria não específica, e portanto, os respectivos preços não são controlados. Sendo a Companhia da Electricidade uma companhia detentora de exclusivo, os preços da electricidade são controlados pelo Governo. A mesma coisa não ocorre com os preços do petróleo liquefeito, o que é uma pena, uma vez que este é um produto de certo modo indispensável para a vida quotidiana dos cidadãos da RAEM. A sociedade pediu, desde há muitos anos, a liberalização do respectivo mercado, e a introdução de mais concorrência, pedido esse que, não foi satisfeito até agora. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são os mecanismos de que o Governo dispõe, para a supervisão do mencionado mercado. O Sr. Secretário vai-me dizer que o Governo não costuma fazer nada para supervisionar o mesmo mercado? Não sei se o organismo governamental a si subordinado, e responsável pela supervisão dos assuntos referentes aos combustíveis, pode fazer alguma coisa para defender os interesses da população de Macau. Espero que, na realização das acções governativas, o Governo possa pensar mais nas necessidades da população, arranjando estratégias para defender os seus interesses. Na questão dos preços do petróleo liquefeito, perante a grande insatisfação da população, não é suficiente falar simplesmente da liberdade na economia. Não podemos admitir a continuação desta situação, reivindicando a consideração do petróleo liquefeito como produto cujo preço está sujeito ao controlo da Administração. No que concerne a combustíveis, ainda queria pedir informações sobre o abastecimento de gás natural, de cuja introdução ouvimos falar há vários anos. No entanto, até agora ainda não podemos ver a possibilidade de utilizar outro combustível semelhante para substituir o petróleo liquefeito. Se for possível, espero que o Sr. Secretário possa explicar a respectiva situação. Nas LAG para o próximo ano, há referências sobre a ligação com a rede principal de gás natural da Província de Guangdong. Não sei se o Sr. Secretário pode fornecer informações pormenorizadas sobre este projecto. Será muito bom se se tratar de algumas ideias novas que possam contribuir para a diversificação de combustíveis. Seja como for, espero que o Governo preste muita atenção aos preços irrazoáveis do petróleo liquefeito, e tome as medidas necessárias para a resolução do mesmo problema.

Obrigada.

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

Leong On Kei: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

São importantes as acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas, que incide sobre várias vertentes, tais como no planeamento urbanístico, no trânsito e transporte, na construção da habitação, no abastecimento de energias, na protecção ambiental, e nas comunicações. Sr. Secretário, na sua opinião, os trabalhos realizados no corrente ano, nas mencionadas vertentes, correspondem, ou não, às expectativas dos cidadãos? Na reunião de ontem, os colegas apresentaram muitas críticas contra diferentes aspectos dos seus trabalhos, assim como numerosas opiniões para o seu aperfeiçoamento. Espero que o Sr. Secretário e a sua equipa possam procurar a optimização nos trabalhos referentes nomeadamente à habitação pública, ao trânsito, ao planeamento urbanístico e à concessão dos terrenos, tendo em consideração as opiniões apresentadas, elaborando estratégias científicas, e aumentando a transparência das políticas adoptadas, por forma a promover o melhoramento constante da qualidade de vida da população. Sr. Secretário, os cidadãos em geral e os deputados em especial, apresentaram-lhes muitas opiniões, porque nutrem grandes expectativas de ver o sucesso conquistado pelos serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas.

O Sr. Secretário disse a seguinte frase na reunião de ontem: “Nas circunstâncias favoráveis há poucos desafios; as adversidades estimulam a perseverança, esforço e sustentação do entusiasmo”, a qual me fez lembrar das seguintes letras de uma canção da artista de Hong Kong Paula Tsui, intitulada “As circunstâncias favoráveis e as adversidades”: “Em compensação dos suores, são os sonhos não realizados”, letras essas podem reflectir muito bem os sentimentos tidos pelos cidadãos figurados nas listas para a distribuição da habitação pública. O que aconteceu ao Sr. Secretário pode ser descrito, por sua vez, com as seguintes letras da mesma canção: “Em compensação dos suores, são os êxitos alcançados”. Não obstante a insatisfação dos cidadãos, o facto é que o Sr. Secretário e a sua equipa têm trabalhado duramente, não se podendo negar os sucessos conquistados. Nos últimos dias, muitos residentes pediram-me para transmitir as suas opiniões sobre os trabalhos na área de Transportes e Obras Públicas, as quais vou mencionar seguidamente, na esperança de obter a resposta do Sr. Secretário, para além de pedir ao Sr. Secretário para ponderar cuidadosamente as opiniões e sugestões apresentadas.

Em primeiro lugar, queria apresentar perguntas que têm a ver com as políticas da habitação pública. O anúncio, pelo Governo e perante as taxas de inflação altas e os preços dos imóveis caríssimos, da abertura, no primeiro trimestre do próximo ano, das novas inscrições para a requisição da habitação, representa uma ótima notícia para os cidadãos de Macau. Apoiando e aplaudindo a tomada desta decisão, assim como pedindo a abertura, o mais cedo possível, dos novos concursos de candidatura a habitação pública, queria apresentar perguntas sobre dois aspectos dos trabalhos realizados na área de Transportes e Obras Públicas, pedindo a resposta do Sr. Secretário.

A primeira pergunta diz respeito à distribuição das fracções da habitação pública localizada numa zona longínqua da zona onde os requerentes residem, o que pode afectar gravemente a qualidade de vida dos mesmos cidadãos, nomeadamente por causa da questão do trânsito. Houve residentes que recusaram, por causa disso, escolher fracções na primeira oportunidade que tinham. No entanto, o mesmo problema ocorreu na segunda oportunidade que tinham para escolher fracções. Os mesmos cidadãos recusaram outra vez, pela mesma

razão, escolher as fracções da habitação pública, que lhes poderão causar grandes inconveniências na vida, tendo perdido, assim, o lugar nas respectivas listas, em que figuraram durante muitos anos para a distribuição da habitação pública. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que o Governo pode tomar, e que vise a resolução deste tipo de problemas, tendo em conta a obrigação de respeitar o princípio de “ter por base a população”.

De acordo com o disposto na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, os Estados Partes na mesma Convenção reconhecem o direito igual de todas as pessoas com deficiência de viverem na comunidade, com a mesma liberdade de escolha que as demais pessoas, o direito à liberdade de escolher a sua residência, em igualdade de condições com as demais pessoas, o direito a um nível de vida adequado, incluindo habitação digna, devendo os Estados Partes salvaguardar e promover o exercício deste direito sem discriminação em razão de deficiência. É de realçar que são aplicáveis na RAEM, os referidos conteúdos da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, tendo os serviços públicos responsáveis pela definição e implementação das políticas da habitação pública, a obrigação de cumprir as normas previstas na mesma convenção, o que, no entanto, não é constatado na realidade. Com efeito, segundo o que está estipulado nos respectivos diplomas legais, os portadores de deficiência mental só podem apresentar a requisição da habitação pública juntamente com os seus familiares e em nome do agregado familiar, ainda que a mesma exigência não seja apresentada aos portadores de outros tipos de deficiência. Aqui queria chamar a atenção para o facto de que, os indivíduos com ligeira deficiência mental têm a capacidade de tomar conta de si próprios, podendo perfeitamente viver independentemente, assim como, para a necessidade de classificação do grau de deficiência aos respectivos requerentes, permitindo a aquisição, nos casos aplicáveis, de fracções da habitação pública a título individual, por forma a respeitar o espírito da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, garantindo o exercício do respectivo direito pelos cidadãos portadores de ligeira deficiência mental. Na opinião do Sr. Secretário, existe contradição entre as mencionadas normas, previstas na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, e a proibição estabelecida pelo Governo, de os residentes com deficiência mental não poderem requerer a habitação pública? Com vista a aumentar o grau de reconhecimento público das políticas da habitação pública, e tendo em conta a emissão do cartão de avaliação de deficiência pelo IAS, na definição e implementação, no próximo ano, das estratégias, medidas e planos de fornecimento da habitação pública, o Governo vai considerar os diferentes graus de deficiência, registados no respectivo cartão, de modo que os residentes com ligeira deficiência mental, mas que tenham capacidade de tomar conta de si próprios, possam requerer, a título individual, a distribuição da habitação pública? Para possibilitar a adopção da referida medida, as autoridades vão pedir a cooperação inter-serviços, por forma a permitir, o mais cedo possível, o exercício do respectivo direito pelos residentes portadores de ligeira deficiência mental?

Em terceiro lugar, queria prestar atenção às formas de tratamento dos resíduos sólidos electrónicos, adoptadas pela Administração para a protecção ambiental. Com a evolução tecnológica a grande velocidade, renovam-se rápida e constantemente os produtos electrónicos, o que levou à produção de grande quantidade de resíduos sólidos electrónicos. É de saber que os resíduos sólidos electrónicos contêm grande quantidade de substâncias tóxicas que podem prejudicar a saúde dos seres vivos, e portanto, têm que se tomar medidas específicas para o seu tratamento, de modo a garantir

a segurança do ambiente e a evitar o prejuízo da nossa saúde. Nas respectivas normas da protecção ambiental, há referências sobre o reforço da gestão dos resíduos sólidos eléctricos e electrónicos, a elaboração dos projectos sobre a recolha e o tratamento dos resíduos sólidos eléctricos e electrónicos, assim como dos outros documentos sobre as estratégias a adoptar para a prevenção da poluição do ambiente pelos resíduos sólidos eléctricos e electrónicos. Como nas LAG para o próximo ano, na área de Transportes e Obras Públicas, não vemos conteúdos sobre as políticas e medidas a tomar em 2013, que visem o tratamento, de forma ecológica, dos resíduos sólidos eléctricos e electrónicos. Cientes da urgência no tratamento ecológico dos mencionados resíduos sólidos, que são altamente prejudiciais para o ambiente e o corpo humano, tal como acabamos de referir, queríamos perguntar ao Sr. Secretário quando é que o Governo vai publicar o projecto de recolhimento e de tratamento dos resíduos sólidos eléctricos e electrónicos, assim como outros documentos que a isso dizem respeito.

Em quarto lugar, queria apontar para o problema da realização de numerosas obras nas vias públicas, que tem causado grandes pressões ao trânsito e muitas inconveniências à população na sua vida quotidiana. Com efeito, devido ao desenvolvimento rápido da economia do Território, o qual se tem registado nos últimos anos, muitas infra-estruturas existentes já não podem satisfazer as necessidades reais, sentidas pelos novos projectos de desenvolvimento. A necessidade de construção das novas infra-estruturas, e de substituição das tubagens subterrâneas envelhecidas, constitui a principal razão para a grande quantidade de obras nas vias públicas, que se realizam, segundo dizem alguns cidadãos, nos trezentos e sessenta e cinco dias de um ano. O facto é que se realizaram, em 2012, várias obras de grande escala, de reinstalação da tubagem de água subterrânea, as quais exerceram um impacto bastante forte sobre o trânsito da respectiva zona, e sobre as deslocações diárias dos residentes locais. A não conclusão das obras dentro do prazo estabelecido, e a falta de coordenação entre diferentes obras, registadas durante longo espaço de tempo, levou ao agravamento do problema, nomeadamente por causa da necessidade de a mesma estrada ser repetidamente escavada. Tomando como exemplo as obras de construção, na Rotunda do Istmo, de um túnel para a circulação dos veículos, que se iniciaram em Fevereiro de 2011, e que deviam ser concluídas, segundo a previsão, no primeiro trimestre de 2013, necessita-se de mais tempo para a conclusão destas obras, por causa da complexidade das tubagens subterrâneas, complexidade essa que, não chegou a ser detectada na elaboração dos respectivos planos iniciais, conforme a explicação fornecida pelos serviços públicos competentes. Pela razão exposta, as referidas obras só se poderão terminar no terceiro trimestre de 2013. Não percebemos muito bem a razão apresentada que levou ao adiamento do prazo previsto, questionando se foram realizados trabalhos de sondagem do subsolo do lugar onde se realizaram as respectivas obras. O anúncio do adiamento da data da conclusão das mencionadas obras, apresentando a razão referida, é o resultado das falhas cometidas na sondagem do solo, ou na coordenação interdepartamental? Perante o caso mencionado, que é apenas um dos problemas registados na realidade, temos razão para duvidar da qualidade dos trabalhos exercidos pelo Grupo interdepartamental de coordenação das obras viárias, criado em Março de 2009, subordinado ao Conselho Superior de Viação, e que exerce as funções de coordenação e vigilância dos projectos das obras de abertura de pavimentos a executar, e de reforçar a comunicação e coordenação entre os serviços públicos competentes e as sociedades detentoras de exclusivo, por forma a diminuir as influências negativas exercidas pela realização das obras viárias sobre os

residentes locais. Queria perguntar ao Sr. Secretário quais são as medidas que o Governo vai tomar, para reduzir o impacto exercido pela realização das mencionadas obras sobre a vida da população, assim como, para detectar e prevenir a ocorrência dos casos de adiamento na data da conclusão das obras, e o desperdício dos recursos públicos decorrente da necessidade de mais tempo para a realização das respectivas obras públicas e do consequente reforço dos orçamentos.

Ainda me restou um pouco de tempo. Queria aproveitá-lo para prestar atenção às políticas governamentais relativas à construção de unidades hoteleiras do tipo económico. Na reunião realizada há dias, destinada à discussão das LAG, na área dos Assuntos Sociais e Cultura, o director dos Serviços de Turismo revelou que, no ano corrente, o número dos turistas que visitaram Macau atingiu o de vinte e oito milhões de pessoas em média, e que, devido à insuficiência dos hotéis, só metade destes turistas passam noite no Território, tendo a respectiva taxa sido a de 1,48 noites (ou de 2 noites, se só se contar com hotéis de cinco estrelas, o que demonstrou que a maioria dos visitantes gostam de ficar em hotéis de cinco estrelas). Pensando melhor, perceberemos que a razão que levou os cinquenta por cento de turistas a não passar a noite em Macau, deve ser os altos preços dos quartos dos hotéis de cinco estrelas. Sendo assim, temos a necessidade de criar mais hotéis do tipo económico, por forma a prolongar o tempo de permanência dos turistas. Sem dúvida, com vista a concretizar o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, tem que se criar suficientes facilidades turísticas, por forma a satisfazer as necessidades dos turistas que seguem modelos diferentes de consumo. Pelo exposto, podemos afirmar a indispensabilidade dos hotéis económicos e das pensões, para além de indicarmos que agora é a ocasião propícia para o desenvolvimento das mesmas unidades hoteleiras. Nas LAG para o próximo ano, mencionam-se a realização das obras do Novo Acesso entre Guangdong e Macau, das quais fazem parte as obras da construção de hotéis económicos. Perante o desenvolvimento contínuo da Cidade de Macau, e com a publicação, em breve, da Lei de Planeamento Urbanístico, o Governo já ponderou a possibilidade de reservar e conceder terrenos noutras zonas do Território, nomeadamente nas Novas Zonas Urbanas, para a criação de unidades hoteleiras do tipo económico?

Limitada pelo espaço e tempo, termino aqui a minha intervenção.

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

Lee Chong Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo:

Os residentes de Macau costumam dizer a seguinte graça: se Ao Man Long continuasse a desempenhar o cargo de secretário para os transportes e obras públicas, os cidadãos de Macau já podiam deslocar-se recorrendo ao metro ligeiro, assim como, o erário público podia gastar menos para a construção da mesma infraestrutura para o transporte público, poupando mais de dez biliões de patacas. Será que a população de Macau já passou a seguir uma errada filosofia de valores humanos, tendo saudades de Ao Man Long, que cometeu graves crimes de corrupção? Ou podemos interpretar esta opinião como uma reacção contra os fracos resultados e efeitos na execução das acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas, decorrente do facto de não tomada de

decisões depois das discussões, e de não execução das políticas definidas?

Para dizer com franqueza, são fracos os resultados e efeitos na execução das acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas: as dezanove mil fracções da habitação pública não podem ser construídas dentro do prazo estabelecido; os serviços de telecomunicações não são supervisionados com eficácia; e o trânsito está numa grande confusão que se agrava em cada dia que passa. Inesperadamente, a competência e a forma de trabalhar de um titular de um cargo principal do Governo, podem até exercer influências sobre a filosofia de valores humanos tida pelos cidadãos. Sr. Secretário, não acha que temos toda a necessidade de reflectir sobre este fenómeno de modo profundo, verificando se se trata de influências positivas ou influências negativas?

Nos encontros realizados ultimamente com alguns jovens de Macau, e em que ouvi as suas opiniões sobre as acções governativas na área de Transportes e Obras Públicas, detectei a concentração da insatisfação nas três vertentes: a habitação, o trânsito e os serviços de telecomunicações. Na reunião de hoje não vou abordar a questão da habitação pública, uma vez que a minha colega, a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang falou muito sobre este tema. Partilho da opinião da mesma deputada, que apontou para a necessidade de realização, o mais rapidamente possível, dos trabalhos referentes à distribuição da habitação pública construída, à preparação das respectivas rodovias, à criação de um ambiente comunitário agradável, assim como à abertura de novas inscrições para a requisição da habitação pública, de modo que os cidadãos de Macau possam ficar descansados. Queria pedir, no entanto, o esclarecimento ao Sr. Secretário sobre o número das fracções da habitação pública a construir depois do projecto das dezanove mil. É de saber que a confusão existente entre a última fase da concretização do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, e o projecto de construção da habitação pública pós-dezanove mil, pode levar ao mal-entendido sobre o número das fracções da habitação pública a construir depois do projecto das dezanove mil. Pois parece-nos que o Sr. Secretário anunciou que depois da conclusão do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, ainda se construiriam mais dezanove mil fracções da habitação pública. Não sei como é o projecto pós-dezanove mil, e portanto, queria pedir o esclarecimento ao Sr. Secretário.

No que concerne à política habitacional, queria exprimir as minhas opiniões sobretudo sobre a política de terrenos de Macau destinados aos seus residentes. Escrevi aqui os respectivos comentários para entregar depois ao Sr. Secretário. Alerto para a criação, resultante da definição e da implementação da mencionada política, de um terceiro mercado imobiliário, para além do mercado imobiliário existente, e da habitação pública. Acho que é de certo modo perigoso considerar os imóveis como a principal fonte da dinâmica económica do Território, pois não é novidade a ocorrência, nos diferentes países e regiões do mundo, da situação do rebotar da bolha do imobiliário, o qual traz muitas vezes consequências bastante graves, muito embora o mesmo possa não acontecer a Macau. De qualquer maneira, os residentes vão sofrer com as oscilações do mercado imobiliário, por um lado e por outro, a formação da bolha do imobiliário pode impedir o desenvolvimento adequadamente diversificado da economia do Território. Portanto, espero que o Sr. Secretário possa manter o equilíbrio necessário no desenvolvimento das Novas Zonas Urbanas, o que percebo que é extremamente difícil para o Senhor, que pertence à área da engenharia, e não à área da economia. No entanto, como está a

desempenhar o respectivo cargo, tem a obrigação de resolver os respectivos problemas, nomeadamente o problema referente aos preços dos imóveis. Se o referido terceiro mercado imobiliário, que se criará com a definição e implementação da política de terrenos de Macau destinados aos seus residentes, puder servir, juntamente com a habitação pública, para o ajustamento e o controlo do mercado imobiliário existente, os residentes de Macau gostariam de pedir ao Sr. Secretário para explicar os pormenores do respectivo projecto, de modo que eles possam perceber como os desejados efeitos podem vir a ser produzidos, pois no nosso entender, este objectivo é difícil de ser concretizado. É simples o que desejam os habitantes de Macau, incluindo os jovens: ou eles passam a ter maiores capacidades financeiras para poder comprar a sua habitação, ou os preços dos imóveis descem até ao nível suportável. Espero que as autoridades possam actuar convenientemente, para que os desejos dos residentes possam vir a tornar-se uma realidade.

Ouvi, há pouco tempo, contar que em Macau, é vulgar que um indivíduo ou uma sociedade possua cinquenta ou até cem apartamentos, o que me levou a pensar que, na elaboração das respectivas políticas, os dirigentes governamentais têm que ter em conta o mencionado fenómeno. Pois não parece que faça sentido fornecer aos referidos indivíduos e sociedades os mesmos benefícios fiscais (nomeadamente em termos da contribuição predial e do imposto cobrado sobre as rendas recebidas) que os benefícios fornecidos a outros cidadãos que não tenham tantos apartamentos. Existe, de facto, contradição entre a respectiva política, e os objectivos de diminuir o número dos apartamentos desocupados, de aumentar o espaço residencial para cada um dos cidadãos, de baixar os preços dos imóveis, e de ajustar as rendas que neste momento são muito caras. Queria saber qual é a opinião do Sr. Secretário em relação ao mencionado problema.

Na discussão das LAG das várias áreas, expus o problema de que os jovens de Macau de hoje têm o desejo de arranjar, o mais rapidamente possível, um trabalho que lhes permita satisfazer os requisitos para a requisição da habitação económica. Com efeito, as políticas definidas pelo Governo podem influenciar a filosofia de valores humanos, seguida pelos residentes, nomeadamente o tipo de habitação que se quer ter, e a exigência que se apresenta a si próprio em termos da capacidade da concorrência. Depois de ouvir isso, a Administração deve perceber quão grande é a implicação das políticas habitacionais e dos resultados e efeitos produzidos pelos serviços públicos, em termos do comportamento da população, designadamente dos jovens. É um facto que o espaço residencial e o espaço da vida dos habitantes de Macau estão a ficar cada vez mais pequenos, mesmo nos casos de reunir condições financeiras para a aquisição de um apartamento. Para perceber a situação real não é suficiente observar os dados estatísticos publicados, que indicam o número das pessoas, em média, que habitam um apartamento, pois tal como referi, uma pessoa pode possuir cinquenta ou até cem apartamentos. Antigamente, costumávamos ouvir falar do índice de aproveitamento de 80% na construção de um prédio. Fazendo a conta segundo as fórmulas indicadas no respectivo diploma legal, os edifícios da habitação económica têm um índice de aproveitamento de apenas uma pouco mais de 50%. Não percebemos por que é tão baixo o respectivo índice. O facto é que as fracções da habitação económica são tão pequenas que até nem dá para respirar.

Também nos deparamos com o problema de falta de espaço no transporte público, designadamente nos autocarros. Com a definição e a implementação das políticas de primazia do transporte público e de trânsito tridimensional, diariamente há mais de quatrocentas mil

pessoas em média que apanham o autocarro, o que corresponde a um aumento de grande escala. Perante esta situação, podemos afirmar que já atingimos o objectivo de estimular mais pessoas a utilizar os meios de transporte público, com o custo de muitos recursos públicos, os quais foram gastos nomeadamente para a aquisição de muito mais autocarros. No entanto, o que se tem observado é a acumulação de muitos veículos motorizados nas estradas, pois o número de viatura motorizadas não diminuiu com a promoção da utilização dos autocarros. Na avaliação dos efeitos e resultados obtidos com a implementação da política de primazia no transporte público, perguntamos se se registou o abrandamento da velocidade do crescimento irracional dos veículos motorizados, com o grande aumento do número de autocarros e das pessoas que apanham autocarro. Isto é, queríamos saber se há muitos cidadãos que abandonaram o hábito de conduzir, passando a apanhar autocarro, com a implementação da mencionada política.

Quanto ao sistema de trânsito tridimensional, por um lado, achamos que em Macau, são poucos os lugares que dão para a construção dos mesmos sistemas. Por outro lado, são poucas as pessoas que conduzam o autocarro até aos auto-silos que fazem parte dos sistemas de trânsito tridimensional, onde estacionem a sua viatura, e depois utilizem os sistemas pedonais automáticos. Queríamos saber como é que o Governo pode estimular nos cidadãos o referido comportamento. Ainda no âmbito da primazia do transporte público, e no caso da Avenida de Almeida Ribeiro, onde se estabeleceu uma paragem para os táxis, pensamos que os taxistas agradecem muito a tomada da respectiva medida, porque na referida avenida, eles podem arranjar clientes com facilidade, escusando de fazer filas em frente dos grandes hotéis e casinos. Contudo, os agentes da polícia ficarão de certeza muito zangados, porque os táxis bloqueiam a circulação dos carros na mencionada avenida, que é estreita. Não sei se o Sr. Secretário já ouviu a opinião dos respectivos agentes. O facto é que há muitas discussões na sociedade, sobre os resultados e efeitos produzidos pela definição e pela implementação das políticas de primazia do transporte público, nomeadamente pela adopção do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro. Tal como referi, aumentou a quantidade de autocarros e das pessoas que utilizam o mesmo meio de transporte, porém, a quantidade de viaturas que circulam nas estradas não diminuiu. Sendo assim, talvez só possamos afirmar que não foi atingido o objectivo de melhoramento do trânsito de Macau.

A pior situação deve estar registada nos serviços de telecomunicações, tendo os serviços de *internet* sido interrompidos quatro vezes num ano. Depois da ocorrência destas falhas, não se ouviram notícias sobre a tomada de medidas efectivas para a prevenção da repetição das mesmas interrupções, nem se registaram nenhuma promessa sobre o respectivo melhoramento. Pensamos que em cada acidente que ocorreu e que provocou a interrupção dos referidos serviços, a sociedade concessionária só precisava de entregar um relatório e pagar uma multa de um pouco mais de cem mil patacas. O facto é que não foram publicadas as sanções aplicadas e as razões que levaram à aplicação das multas.

Perante o pedido apresentado pelos cidadãos de serviços de telecomunicações mais baratos, a Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações deu a resposta de que não tinha a competência para a intervenção no mesmo assunto. As interrupções repetidas e a lentidão em termos da velocidade dos serviços de *internet*, mostraram que a respectiva sociedade concessionária não tem capacidade suficiente para fornecer, com qualidade, os respectivos serviços. As mudanças constantes da política relativa à

passagem dos serviços da rede de telemóvel 2G para 3G, revelaram a falta de planificação e a fraca eficiência dos serviços competentes, para não falar do problema relativo aos serviços de antenas comuns que envolve processos judiciais. Não sabemos o que a DSRT fez nos dez anos passados, para a evolução do mesmo assunto até ao ponto do aparecimento, há dois anos, da necessidade de criação do grupo de trabalho inter-serviços para a resolução do mesmo problema. Evidentemente, os trabalhos realizados pela DSRT não conseguiram surtir os efeitos previstos. Os jovens de Macau com quem tive um encontro, pediram-me para transmitir as seguintes opiniões que tinham sobre alguns dirigentes governamentais na área de Transportes e Obras Públicas: “Não costumam ouvir as opiniões do público, e quando as ouvem, não as percebem. No caso de terem compreendido as opiniões, não actuam. Quando actuam cometem erros. Normalmente não querem reconhecer as falhas cometidas. Mesmo que as reconheçam, não procedem à respectiva correcção. E mesmo que tomem acções para a correcção dos erros, não ficam persuadidos. Apesar de não estarem convencidos, não exprimem abertamente a sua opinião”. Queria saber qual é o comentário que o Sr. Secretário vai fazer perante estas opiniões. Como se pode verificar, as acções governativas e a atitude dos dirigentes governamentais, podem influenciar a imagem que o Governo da RAEM tem perante a população, assim como, a filosofia de valores humanos de uma sociedade. Trata-se, portanto, de um impacto que traz grandes consequências. Talvez agora seja altura para pôr em ordem determinados aspectos. Sabemos que a sua equipa trabalha duramente, o que, porém, não é suficiente, pois são fundamentais os efeitos produzidos.

Sugiro ao Sr. Secretário que adopte a política definida pela Sra. Secretária Chan, nas LAG na área da Administração e Justiça, de reestruturação, no próximo ano, das competências dos diversos órgãos governamentais, com vista a melhorar os resultados e os efeitos das acções governativas. É um trabalho de grande importância fazer o planeamento para os próximos dez anos. Todavia, não podemos ver, nas LAG em causa, projectos interligados bem elaborados. O que há são apenas planos individuais sem combinações orgânicas. Espero que o Sr. Secretário nos possa mostrar a qualidade do respectivo projecto, de modo que fiquemos descansados. É de saber que o que o Sr. Secretário desenha é um projecto económico, e que os serviços na área de Transportes e Obras Públicas deixam de ser órgãos que satisfazem apenas as necessidades do desenvolvimento económico, passando os mesmos a fazer planeamentos sobre os regimes que visem a construção de *hardwares* e *softwares* para o desenvolvimento económico. Sendo assim, qualquer erro pode conduzir a consequências muito graves. É neste sentido que insistimos em pedir ao Sr. Secretário para reestruturar os organismos da sua área, assim como, para desenhar muito bem o projecto global, aumentando o grau da transparência, tal como pediu a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang há pouco. Pensamos que tem que prestar atenção também à importância de interligação entre planos diferentes, bem como de clareza das políticas definidas, por forma a obter bons resultados e efeitos na execução dos planos elaborados. Na discussão da LAG na área da Administração e Justiça, sugeri à Sra. Secretária Chan que agrupasse os serviços na vertente dos assuntos jurídicos. Na área de Transportes e Obras Públicas, sugerirei a fusão dos serviços responsáveis pelos assuntos referentes ao trânsito, ao transporte e às infra-estruturas de transportes, a fusão dos órgãos governamentais no domínio das obras públicas e do desenvolvimento de infra-estruturas, bem como a fusão dos organismos que coordenam os serviços públicos, relacionados nomeadamente com a água, a electricidade, as telecomunicações e os combustíveis. O Sr. Secretário não acha que

há necessidade de combinar os mencionados serviços públicos, por forma a garantir a qualidade dos respectivos planeamentos? Na minha opinião, podemos tomar como referência a organização do Governo de um país, procedendo à reestruturação dos órgãos na área de Transportes e Obras Públicas.

Por fim, queria sugerir a nomeação de um vice-secretário para o ajudar, se o Sr. Secretário se sentir realmente muito cansado.

Obrigado.

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

Sio Chi Wai: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Em primeiro lugar, queria trocar opiniões com o Sr. Secretário acerca do projecto da construção de dezanove mil fracções da habitação pública.

Como é sabido por todos, teve lugar, há vários anos, a definição do mencionado projecto, que se afirmou como uma resposta dada ao pedido da população de Macau, que reivindicou a construção de mais habitação pública. Ainda me lembro muito bem de que, quando o Governo prometeu concluir os obras de construção de dezanove mil fracções da habitação pública nos finais de 2012, o mais tarde, a sociedade de Macau em geral não acreditou na possibilidade de cumprimento da mesma promessa. Com a publicação sucessiva das notícias sobre a evolução dos respectivos trabalhos, nomeadamente sobre a selecção dos terrenos, os residentes começaram a ter uma maior confiança em que o mesmo projecto pode ser levado a cabo, ainda que não lhes parecesse que as respectivas obras pudessem ser concluídas no ano de 2012. No ano corrente, a evolução bastante rápida das obras da construção da habitação pública, levou os cidadãos a acreditar cada vez mais na conclusão do mencionado projecto dentro do prazo estabelecido. Na opinião de alguns residentes que conheço, mesmo que estas obras não se pudessem terminar em 2012, não seria grande o respectivo adiamento. Sendo Macau um Território, de dimensão reduzida, os cidadãos podem sempre verificar, com facilidade, a evolução dos respectivos trabalhos. Vou muitas vezes a Coloane, e fico impressionado com a rapidez com que se constroem os edifícios de Seac Pai Van. Sendo assim, tal como muitos residentes de Macau, acredito perfeitamente que o Governo pode concluir as respectivas obras em 2012. Para além dos esforços envidados para promover o grande desenvolvimento das obras da construção dos edifícios da habitação pública, os serviços públicos ainda procuraram, durante o ano corrente, manter a transparência das respectivas notícias, revelando, com a cooperação dos meios de comunicação social e aos cidadãos de Macau, a evolução das respectivas obras. Aprecio este gesto dado pelos respectivos dirigentes governamentais, o qual pode servir para acalmar os residentes ansiosos. Espero que no futuro, o Sr. Secretário e os seus colaboradores, nomeadamente os grupos de acompanhamento dos assuntos específicos, possam aprender com estas boas experiências, deslocando-se mais frequentemente à Assembleia Legislativa, com vista a trocar opiniões com os deputados sobre as acções governativas. Para além disso, as autoridades também podem interagir directamente com a população,

ouvindo as suas opiniões. No processo de implementação do projecto da construção de dezanove mil fracções da habitação pública, verifiquei os grandes esforços envidados pelo Sr. Secretário e pela sua equipa, o que é reconhecido também pela população de Macau. Penso que o sucesso alcançado também se deve à colaboração dos serviços públicos pertencentes a outras áreas, portanto, podemos considerar o sucesso como o resultado dos esforços prestados pelo Governo da RAEM.

Na reunião de ontem, o Sr. Secretário agradeceu a colaboração prestada pelos membros do sector de construção civil, a qual tornou possível a construção, no espaço de tempo de dezoito ou dezanove meses, da grande quantidade de fracções da habitação pública. A meu ver, o Sr. Secretário também tem que agradecer a alguns deputados presentes, que têm prestado grande atenção, durante longo espaço de tempo, à evolução dos trabalhos de construção dos respectivos edifícios da habitação pública. A pressão exercida por estes deputados tem dado força à sua equipa, estimulando nela a coragem e a determinação de levar a tarefa a cabo. Sendo assim, o Sr. Secretário deve aproveitar esta oportunidade para agradecer outra vez a atenção a estes deputados.

Tal como afirmaram alguns deputados, são complicados os trabalhos a realizar após a conclusão das obras de construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Pois há necessidade de distribuição das fracções construídas, de construção das respectivas rodovias, de ligação destas rodovias à rede rodoviária existente, assim como de criação de um ambiente comunitário agradável. Para além disso, com a abertura, no próximo ano, de novas inscrições para a requisição da habitação pública, anunciada pelo Governo nas LAG, os serviços públicos competentes terão muitos trabalhos a realizar, especialmente na situação de terem sido introduzidas novas regras sobre a habitação económica. É necessária igualmente a análise das experiências acumuladas no processo de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, ajustando a proporção entre as fracções de T1, T2, T3 e T4. Embora se trate de tarefas minuciosas, é bastante grande a quantidade dos trabalhos a realizar. Não se devem esquecer da realização das obras de decoração pelos residentes a quem forem atribuídas as respectivas fracções, da consequente importância da ordem da habitação de diferentes edifícios, assim como dos trabalhos de administração dos espaços públicos e de manutenção e reparação dos equipamentos públicos dos respectivos edifícios. Penso que as companhias de administração predial do Território ainda não têm experiências suficientes para gerir um conjunto tão grande de edifícios como o de Seac Pai Van. Actualmente, a Associação de Administração de Propriedades de Macau fala muito da carência de trabalhadores dedicados à respectiva profissão. Estes são todos problemas que têm necessidade de ser encarados. Penso que segundo as regras definidas, depois da conclusão das respectivas obras, o Governo vai contratar companhias privadas para a administração dos grandes blocos da habitação pública, o que não vai ser muito fácil, nomeadamente porque não há muitas companhias com experiências e recursos humanos suficientes para tratar dos mesmos assuntos. Todos estes são pormenores que o Sr. Secretário precisa de ponderar com cuidado.

Em segundo lugar, vou concentrar a minha atenção nos trabalhos que visam o estreitamento da cooperação regional. Nas Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas, anuncia-se o objectivo que se pretende atingir no próximo ano, de aprofundar as relações interactivas de cooperação regional, procedendo-se aos estudos da viabilidade da

implementação do “Plano de Acção de Construção de Áreas Habitáveis da Zona do Estuário do Rio das Pérolas”. Acreditamos que só através da cooperação regional e da complementaridade das vantagens, é que se pode garantir o desenvolvimento sustentável de Macau. Neste momento, estão-se a processar com intensidade a cooperação entre Guangdong, Hong Kong e Macau, sobretudo a cooperação na Ilha da Montanha e na Zona Nova de Nansha. A construção das novas infra-estruturas tais como a Ponte Hong Kong–Zhuhai–Macau, o Novo Acesso entre Guangdong e Macau, e o metro ligeiro da RAEM, permitirá uma circulação muito mais intensa de passageiros e mercadoria. Há muitos trabalhos a realizar, os quais dizem respeito designadamente à articulação e à ligação de trânsito entre a rede rodoviária da RAEM, a Ponte Hong Kong – Zhuhai – Macau, e a extensão até Hengqin da Ferrovia interurbana Guangzhou-Zhuhai. Como se pode imaginar, os serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas terão muitos contactos com as respectivas repartições da Província de Guangdong e da RAEHK, já que são indispensáveis os trabalhos de coordenação para a cooperação regional. Acho que podemos aproveitar as boas relações que temos com a Província de Guangdong, nomeadamente no respeitante ao aproveitamento de terrenos, no abastecimento de água e de electricidade, e na protecção do ambiente, para facilitar os trabalhos futuros. É evidente que o Sr. Secretário tem que prestar muita atenção ao planeamento de um conjunto de *hardwares*, por forma a garantir o sucesso nos trabalhos de aprofundamento da cooperação regional.

No que concerne às obras de construção das infra-estruturas, presto uma atenção especial à construção do Novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, perto do Aeroporto Internacional de Macau, que é o único aeroporto da RAEM. Na minha opinião, há toda a possibilidade de construção de um ponto-chave de trânsito importante para o transporte de passageiros e de mercadorias, a partir da combinação do Terminal Marítimo da Taipa com o Aeroporto Internacional de Macau. Na construção das infraestruturas no âmbito da cooperação regional, devido às razões evidentes, o Governo da RAEM não detém o poder de decisão nem no planeamento nem na realização das obras. Na construção do Terminal Marítimo da Taipa, a situação é completamente diferente, porque se trata de um projecto nosso, sobre o qual o Governo da RAEM tem todo o poder de decisão. Nas LAG para o Ano Financeiro de 2012 e nas LAG para o Ano Financeiro de 2013, há referências sobre as obras de construção do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, obras essas que, são consideradas como obras de importância primordial em que se concentra grande atenção do Governo da RAEM, e que se pretendem concluir em 2013. Como se têm ouvido poucas notícias sobre a evolução dos respectivos trabalhos, assim como sobre o planeamento das obras complementares, tais como as obras que visem a ligação terrestre do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa e do Aeroporto Internacional de Macau, com o COTAI, com o Posto Fronteiriço de Hengqin, com o Posto Fronteiriço das Portas do Cerco, e com o Posto Fronteiriço de Gongbei, por forma a salientar as suas funções de um ponto-chave de trânsito, peço ao Sr. Secretário para explicar detalhadamente os respectivos projectos.

Em seguida queria pedir informações sobre os futuros trabalhos de gestão do funcionamento do metro ligeiro. Sabemos que as obras de construção do metro ligeiro foram adjudicadas e iniciadas progressivamente. Presto, desde há muito tempo, atenção à adjudicação dos trabalhos de gestão do funcionamento do metro ligeiro, assim como dos serviços de manutenção e reparação. Não sei se estes dois tipos de trabalhos serão agrupados no mesmo pacote ou

não. Nem sei se o Governo vai abrir concursos públicos para a adjudicação dos mencionados trabalhos, ou o Governo vai gerir directamente os assuntos referentes ao funcionamento do metro, pois até agora, não ouvimos nenhuma notícia a isso relacionadas. Claro que ainda falta muito tempo para a entrada em funcionamento da referida infra-estrutura do trânsito. Porém, não é muito cedo começarmos a pensar na formação da mão-de-obra especializada no mesmo trabalho, especialmente no caso de Macau, território onde nunca existiu este meio de transporte público. Não se esqueçam de outro problema que tem perturbado a RAEM, o qual é precisamente a carência dos recursos humanos. Penso que devemos pensar no modelo que vamos adoptar para a formação dos respectivos profissionais, sendo um dos modelos, o de contratar indivíduos experientes de lugares exteriores, que posteriormente podem ser substituídos gradualmente pelos seus colegas que tenham o estatuto de residente permanente de Macau. A propósito disso, queria pedir ao Sr. Secretário para revelar as ideias sobre a gestão do funcionamento do metro ligeiro.

Por fim, queria voltar a prestar atenção a um assunto que já mencionei noutra ocasião, o qual tem a ver com a protecção ambiental. Em Setembro de 1987, as nações mundiais inauguraram o tratado de Montreal que passou a regular a produção e o consumo de produtos destruidores da camada de ozónio. Neste tratado foi definido um calendário para os países signatários eliminarem progressivamente o uso dos mencionados produtos. É de saber que, com base nas Disposições sobre a Protecção da Camada de Ozónio, o Governo de Hong Kong proíbe, a partir de 1993, a importação de produtos que contenham substâncias que reajam com o ozónio na parte superior da estratosfera, tendo o mesmo governo elaborado e publicado o diploma legal intitulado “Regulamento sobre a Protecção da Camada de Ozónio – Refrigerantes Proibidos”, em que está prevista a proibição, a executar progressivamente, da importação de produtos, nomeadamente electrodomésticos (máquinas de ar condicionado e frigoríficos), em que se utilizam refrigerantes destruidores da camada de ozónio. No entanto, até agora na RAEM ainda não há diplomas legais que visem a proibição da importação dos mesmos produtos, razão pela qual queria perguntar ao Sr. Secretário quando é que o Governo da RAEM vai tomar as respectivas medidas para impedir a utilização dos respectivos produtos, perigosos para o ambiente natural, tendo respeito pela mencionada convenção internacional.

Obrigado.

Presidente: Muito bem.

Já cinco deputados se pronunciaram. Queria pedir ao Sr. Secretário e aos seus colaboradores para darem a respectiva resposta.

Sr. Secretário, por favor.

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

Obrigado pelas perguntas apresentadas pelos Srs. Deputados.

Antes de responder às perguntas apresentadas na reunião de hoje, primeiro vou dar respostas às perguntas feitas ontem, as quais têm a ver com temas diversificados, e portanto, não cheguei a fazer os respectivos esclarecimentos.

Na reunião de ontem, houve deputados que apontaram para a

existência de incoerência entre as Linhas de Acção Governativa, apresentadas pelo Chefe do Executivo, e as Linhas de Acção Governativa, por mim apresentadas. A propósito disso, queria fazer um esclarecimento ou uma declaração.

O facto é que a elaboração das Linhas de Acção Governativa foi feita mediante muitas vezes de comunicação e muitas reuniões entre o Chefe de Executivo e os secretários das diversas áreas, razão pela qual não pode haver incoerência ou até contradição, como afirmaram alguns deputados na reunião de ontem, entre as LAG apresentadas pelo Chefe do Executivo e as LAG por mim apresentadas. O que pode ser diferente são as palavras utilizadas, o que é compreensível, visto que o Chefe de Executivo analisa a situação a partir de uma perspectiva macro, ao passo que, na qualidade de secretário para os Transportes e Obras Públicas, concentro-me muitas vezes nos pormenores. Peço aqui a compreensão dos Srs. Deputados, uma vez que, pela razão exposta, não é possível que haja disparidades entre as Linhas de Acção Governativa, apresentadas pelo Chefe do Executivo, e as Linhas de Acção Governativa, por mim apresentadas.

Em resposta às perguntas apresentadas por alguns deputados, que afirmaram a existência de diferenças entre as informações fornecidas pelo Chefe do Executivo, e as informações por mim fornecidas, sobre a abertura de novas inscrições para a requisição da habitação pública. Sublinho que não há diferenças entre as referidas informações, sendo diferentes as formas utilizadas para a explicação, tal como acabei de explicar. Tenho a certeza de que as nossas informações têm o mesmo conteúdo, tendo trocado opiniões com o Chefe do Executivo várias vezes sobre o mencionado assunto, o que foi afirmado, aliás, pelo próprio Chefe do Executivo, quando estava presente no plenário da Assembleia Legislativa na semana passada. Na realidade, comuniquei várias vezes com o Chefe do Executivo sobre o assunto em destaque, nomeadamente na manhã do dia em que ele veio à Assembleia Legislativa fazer a apresentação das LAG.

Penso que todos os deputados conhecem a nova Lei da habitação económica, especialmente os deputados que participaram nas discussões na especialidade, realizadas na Comissão Permanente, do mesmo diploma legal. É de realçar que na mesma Lei está estipulado que só na situação de existirem os respectivos edifícios construídos, é que se vão abrir novos concursos de candidatura a habitação económica. No respectivo parecer da Comissão Permanente responsável pela discussão na especialidade do mesmo diploma legal, está registado o seguinte: “abertura de concursos em função dos recursos e procura de habitação”. Ora, na abertura dos respectivos concursos, o Governo tem que seguir rigorosamente as normas definidas, o que está certo. Neste momento, só temos as fracções de T1 construídas, e portanto, naturalmente vamos abrir, segundo a lei, concursos de candidatura a fracções de T1 da habitação económica. Como é evidente, segundo a legislação vigente, não devemos abrir concursos de candidatura a outros tipos de fracções inexistentes, não abrindo concursos de candidatura a fracções de T1, que já estão construídas. Estas são as explicações que forneço para o esclarecimento do respectivo assunto.

Houve também deputados que prestaram atenção, na reunião de ontem, ao relatório sobre a construção do metro ligeiro que o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes prometeu emitir ao Comissariado contra a Corrupção. Queria informar os mesmos deputados de que o mencionado órgão governamental já elaborou o respectivo relatório com o resultado das análises realizadas, e já o entregou ao CCAC. Neste momento, o Governo da RAEM está a avaliar os dois relatórios, ponderando os vários aspectos. Mais tarde,

quando já tivermos concluído a respectiva avaliação e nas ocasiões propícias, vamos publicar o conteúdo desta avaliação para conhecimento da população.

O facto é que antes da reunião de ontem já comunicámos o facto de estarmos a avaliar os dois relatórios supra referidos à Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Terras e Concessões Públicas da Assembleia Legislativa, tendo prometido que vamos fazer a apresentação dos resultados da mesma avaliação junto da mesma Comissão. Acho óptimo este tipo de interacção entre o Governo e a Assembleia Legislativa, que pode contribuir para o aumento do grau da transparência das acções governativas. Como o mencionado trabalho está em realização, espero que os Srs. Deputados nos possam dar tempo para a realização da avaliação, bem como para a redacção do respectivo relatório, procedendo à ponderação necessária.

Visto que na questão da construção de dezanove mil fracções da habitação pública, estava concentrada a atenção de muitos deputados na reunião de ontem, e como na reunião de hoje continuou a haver deputados que pediram esclarecimento sobre o respectivo projecto, hoje vou fornecer mais informações sobre a evolução das respectivas obras de construção civil. Antes disso, vou responder, de forma concisa, às perguntas apresentadas pelos deputados que focalizaram a atenção nos casos individuais.

Na reunião de ontem, o Sr. Deputado Chan Wai Chi, o Sr. Deputado Ho Ion Sang e o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, pediram explicações sobre as acções de desocupação, realizadas pelo Governo nos dois terrenos localizados no Bairro de Fai Chi Kei. A propósito deste caso, forneço as seguintes informações: Durante o período em que o respectivo adjudicatário não reunia condições para a colocação dos tapumes, devido ao facto de que o respectivo procedimento se encontrava em curso, ainda que o mesmo adjudicatário tenha obtido a concessão definitiva dos dois terrenos em causa, os respectivos terrenos foram ocupados ilegalmente por terceiros, tendo sido colocados neles veículos motorizados abandonados. Sendo assim, o Governo tem a responsabilidade de desocupar estes terrenos, activando o procedimento para a desocupação dos terrenos públicos.

O Sr. Deputado Chan Meng Kam, o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, e o Sr. Deputado Ho Ion Sang, por sua vez, abordaram a questão da concessão de terrenos e a questão do valor dos prémios. Tal como repeti várias vezes, já chegaram à última fase, os trabalhos de elaboração da Lei de Planeamento Urbanístico e de revisão da Lei de terras, diplomas legais esses que, serão entregues, em breve, à Assembleia Legislativa para a apreciação. Penso que na altura da apresentação ou da discussão na especialidade, posso responder às respectivas perguntas com pormenores.

À parte das perguntas apresentadas pelo Sr. Deputado Chan Wai Chi, pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, pelo Sr. Deputado Ho Ion Sang, pelo Sr. Deputado Au Kam San, e pelo Sr. Deputado Lau Veng Seng, o Sr. Director Wong forneceu as respectivas respostas na reunião de ontem, tendo mencionado o sistema pedonal automático. Os mencionados deputados ainda apresentaram perguntas sobre os serviços de táxi e sobre a via especial para ciclomotores e motociclos na Ponte de Sai Van. Tendo em consideração a grande procura dos serviços de táxi, no ano corrente abrimos concurso para a emissão de duzentas licenças novas, parte das quais, segundo o que constatámos, foram aproveitadas para o exercício da respectiva actividade. É possível que os residentes continuem a ter dificuldade em apanhar

táxi. Vamos continuar a observar a situação, emitindo mais licenças quando se registar a mesma necessidade na realidade.

Em relação ao Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, informo-vos de que já se concluiu a respectiva consulta pública, e que neste momento, estamos a debruçar-nos sobre os respectivos estudos pormenorizados. No futuro, vamos reforçar a fiscalização dos serviços de táxi, por forma a dar resposta aos pedidos dos cidadãos, introduzindo novos conteúdos, no referido diploma legal, que visam o combate das irregularidades cometidas pelos condutores de táxi. Espero que o mesmo Regulamento possa ser submetido, no primeiro semestre do próximo ano, à apreciação do Conselho Executivo.

Quanto aos serviços de rádio-táxi, vamos aproveitar a oportunidade da renovação das licenças especiais dos “táxis amarelos” para a introdução das novas disposições, por forma a aumentar os serviços prestados pelos rádio-táxis, estendendo-os aos bairros antigos. No respeitante aos efeitos produzidos pela via especial para ciclomotores e motociclos na Ponte de Sai Van, logo vou pedir ao Sr. Director Wong para dar a resposta, fornecendo os respectivos dados estatísticos. Em relação à estação de autocarros subterrânea das Portas do Cerco, depois de termos preparado uma sala de espera climatizada com ar condicionado, neste momento estamos a reforçar o respectivo sistema de ventilação. No que concerne aos veículos cuja chapa de matrícula tem letras, algarismos e traços de cor amarela, no momento actual estamos a estudar, juntamente com a Direcção dos Serviços de Finanças e com a Direcção dos Serviços de Turismo, os assuntos ligados à revogação das normas jurídicas em que está prevista a atribuição de isenção do imposto às transmissões de veículos motorizados novos destinados a transporte colectivo dos clientes dos hotéis, das agências de viagens e dos casinos, questão essa que, tem chamado a atenção da sociedade de Macau desde há muitos anos. É de informar também que, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego está debruçada sobre os trabalhos de definição dos respectivos critérios, de modo que possa ser publicado, no próximo ano, o Regulamento relativo à homologação e à utilização de capacetes de protecção para condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores.

Limitados pelo espaço e devido à consideração de outros factores, nomeadamente a grande quantidade de trabalhos a realizar na área de Transportes e Obras Públicas, depois de ponderação suficiente, não chegámos a incluir nas LAG conteúdos sobre o sector logístico, o que chamou a atenção de um deputado, que pediu informações sobre este aspecto. Em seguida vou explicar os trabalhos que realizamos para apoiar o desenvolvimento do referido sector. Criado no ano passado, e com a convocação de várias reuniões, a Comissão para o Desenvolvimento do Sector Logístico já definiu as linhas de acções a realizar para satisfazer os objectivos previstos, tendo decidido encarregar uma companhia de consultoria de realizar estudos relativos à construção, na ilha artificial da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, de instalações para o mencionado sector, assim como ao respectivo modelo de funcionamento. O reforço da cooperação com o sector logístico das regiões vizinhas, a formação de pessoal qualificado na área da logística e o reconhecimento da sua qualidade, são uns dos trabalhos a serem realizados pela mesma Comissão. Para isso, é de esperar que se organizem os respectivos cursos de formação, assim como se crie o respectivo regime de credenciação.

O Sr. Deputado José Pereira Coutinho pediu informações sobre o desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau. Como o mesmo deputado colocou a pergunta de uma forma bastante vaga,

não cheguei a compreender muito bem em que consiste a sua dúvida. Em seguida vou tentar responder à pergunta sobre o aumento do capital da Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L.

No período compreendido entre 1995 e 2010, a Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L. contraiu empréstimos junto do Governo da RAEM, aos sócios e aos Bancos, para a construção e para a manutenção do funcionamento do Aeroporto Internacional de Macau. Devido à fraca capacidade financeira que não permite o pagamento das dívidas contraídas, os juros dos empréstimos constituíram um peso muito grande que desequilibró o estado financeiro da mesma sociedade, razão pela qual a Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, S.A.R.L., emitiu aos sócios uma série de acções preferenciais remíveis, valorizadas em um bilião, novecentos e quarenta e sete milhões de patacas, que serviram para pagar as dívidas contraídas aos Bancos há muitos anos, permitindo à Sociedade em causa fazer um planeamento financeiro equilibrado e a longo prazo que possibilitará o seu desenvolvimento no futuro. Esta é a resposta que atribuo à pergunta do Sr. Deputado José Pereira Coutinho. Logo pode haver mais deputados que também prestem atenção ao desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau. Nesse caso, vou pedir ao Sr. Director Chan para fornecer as respectivas informações, por forma a esclarecer melhor a dúvida do Sr. Deputado José Pereira Coutinho. É de saber que, nos últimos anos, gastámos muito tempo para a elaboração do projecto de desenvolvimento, até 2030, do Aeroporto Internacional de Macau. Muito embora a versão que elaborámos agora possa não ser a versão definitiva do respectivo projecto, podemos aproveitar a oportunidade de hoje, para fazer a apresentação do rumo de desenvolvimento do aeroporto em destaque.

O Sr. Deputado Chan Meng Kam e o Sr. Deputado Chui Sai Peng apresentaram um conjunto de perguntas, nomeadamente perguntas sobre a cooperação regional, às quais fornecerei respostas concisas.

Afirmo, em primeiro lugar, a grande atenção que atribuímos à qualidade e à segurança das obras de construção do novo *campus* da Universidade de Macau, na Ilha da Montanha. É de saber que criámos um mecanismo de supervisão permanente, composto nomeadamente por um sistema de supervisores, os quais acompanham de perto as respectivas obras de construção civil, por forma a garantir a qualidade e a evolução normal das mesmas obras. O Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas exerce, por sua vez, controlos rigorosos na apreciação e autorização dos pedidos de aquisição dos materiais de construção, de modo a garantir a respectiva qualidade. São fixadas no acordo complementar, as despesas para as obras de construção em causa, as quais totalizam nove biliões e oitocentos milhões de patacas, não sendo possível o reforço dos orçamentos. Queria aproveitar esta oportunidade para agradecer ao Governo Central o fornecimento, numa ocasião tão propícia, de um lugar tão bom ao Governo da RAEM, para a construção do novo *campus* da Universidade de Macau. O facto é que são relativamente baratas, as despesas de nove biliões e oitocentos milhões de patacas, para a realização de umas obras de tão grande envergadura como estas. Em seguida vou fornecer alguns dados estatísticos para referência dos Srs. Deputados.

Devido às altas taxas de inflação registadas nos últimos anos, não só tem havido grandes aumentos nos preços das mercadorias, necessárias para a vida quotidiana da população, mas também o Governo se tem deparado com grandes subidas das despesas para a realização das obras públicas. Tomando como exemplo as despesas pedidas num concurso público que se abriu há pouco tempo, para a

construção de quinhentas e tal fracções da habitação pública, com a dimensão média de cinquenta metros quadrados de cada, as despesas totais atingiram mais de quatrocentos milhões de patacas. Comparando com este caso, as obras de construção do novo *campus* da Universidade de Macau, na Ilha da Montanha, foram adjudicadas, há três anos, por um preço relativamente barato. Acreditem que as mesmas despesas seriam muito mais caras do que nove biliões e oitocentos milhões de patacas, caso se adiasse a data de adjudicação para um ou dois anos depois.

Os mesmos deputados ainda prestaram atenção à evolução dos trabalhos de revisão e modificação da Lei de terras, às obras de aterros para a criação das Novas Zonas Urbanas, assim como ao planeamento destas novas zonas. Tal como já repeti muitas vezes, tendo sido aprovada pelo Conselho Executivo, a proposta de Lei de terras será entregue à Assembleia Legislativa em breve. Quanto ao planeamento das Novas Zonas Urbanas, na concessão dos terrenos para a construção de edifícios de uso habitacional, vamos abrir os respectivos concursos públicos, o que também já anunciámos noutras ocasiões. No que concerne às obras de aterros, vamos proceder à adjudicação das respectivas obras tendo em consideração a natureza, as características e as exigências especiais das respectivas obras. No momento actual, já se concluíram os trabalhos ligados à abertura de concursos públicos para a adjudicação das obras referentes à zona A, indo as respectivas obras ser iniciadas no futuro próximo. Abrir-se-ão, no próximo ano, os concursos públicos destinados à adjudicação das obras dos aterros da zona E. Em relação à entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, o respectivo grupo de coordenação está a debruçar-se sobre os respectivos estudos, por forma a definir um conjunto de normas sobre o trânsito na mencionada ponte, nomeadamente normas sobre a circulação transfronteiriça dos veículos motorizados ligeiros. Prometemos que vamos apresentar, nas ocasiões propícias, as normas definidas, de modo que os residentes da RAEM percebam as políticas de trânsito transfronteiriço da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, nomeadamente as decisões sobre o reconhecimento recíproco da habilitação para condução dos veículos ligeiros. Tal como mencionaram alguns deputados, na ilha artificial da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau vamos construir um parque de estacionamento de grande dimensão, onde se estacionarão os veículos vindos de lugares exteriores, entrando os respectivos passageiros na cidade de Macau utilizando meios de transporte colectivos, de modo a prevenir a sobrecarga da rede rodoviária de Macau.

Na reunião de ontem, o Sr. Deputado Kou Hoi In, o Sr. Deputado Mak Soi Kun, e o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, apresentaram perguntas sobre a protecção ambiental e os serviços de telecomunicações, enquanto que o Sr. Deputado Lee Chong Cheng criticou, na reunião de hoje, os serviços de telecomunicações. Logo, eu e o Sr. Director Tou vamos explicar os respectivos assuntos.

Houve ainda deputados que exprimiram opiniões sobre os edifícios velhos e perigosos e os problemas de infiltrações, pedindo explicações sobre as medidas que o Governo vai tomar para resolver os respectivos problemas na sua raiz. Logo vou responder a estas perguntas juntamente com outras que têm a ver com a habitação e com as obras de construção civil.

O Sr. Deputado Ho Ion Sang, por sua vez, prestou igualmente atenção aos trabalhos de supervisão das instalações electromecânicas, questão essa que, foi abordada várias vezes pelo mesmo deputado, para além de ser um assunto em que se tem concentrado a atenção da

sociedade de Macau. Com vista a dar resposta aos respectivos pedidos apresentados, criámos, no ano corrente, um grupo de trabalho interdepartamental, por forma a aperfeiçoar os respectivos trabalhos. Como todos sabem, no momento actual, os trabalhos de supervisão dos equipamentos electromecânicos instalados em espaços públicos, e dos equipamentos electromecânicos instalados em espaços privados, são geridos por órgãos governamentais diferentes, tendo-se registado a carência de mecanismo de coordenação, assim como a desunificação em termos técnicos e em termos de manutenção e reparação. No futuro, na RAEM vão aparecer cada vez mais hotéis e edifícios de uso residencial, o que levará inevitavelmente ao aumento incessante das mencionadas instalações. Na concretização do objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer, e com a possível criação de parques temáticos, podem surgir cada vez mais instalações do tipo montanha-russa, ou outras instalações electromecânicas. Sendo assim, há necessidade de aperfeiçoar o regime de supervisão dos mesmos equipamentos. Com base nos resultados obtidos nos estudos e análises realizados pelo referido grupo de trabalho interdepartamental, e depois de ouvir as opiniões da empresa de consultadoria encarregada de realizar os respectivos estudos, vamos desencadear os respectivos trabalhos a partir de vários aspectos, trabalhos esses que, como é evidente, não se concluem em um ou dois dias. Durante a discussão, ouviu-se a opinião sobre a criação de uma entidade própria, responsável pela realização dos respectivos trabalhos. Tal como acabei de referir, depois da consideração a partir duma perspectiva global, decidimos realizar os respectivos trabalhos em vários aspectos, concretizando os objectivos a curto, a médio e a longo prazo.

Em seguida, vou apresentar mais detalhadamente os trabalhos de aperfeiçoamento que pretendemos realizar em quatro aspectos diferentes. Em primeiro lugar, vamos elaborar um guia para a supervisão da qualidade das instalações electromecânicas e das instalações mecânicas específicas, existentes em espaços públicos e privados. Em segundo lugar, vamos criar um sistema centralizado de base de dados, no qual se armazenem informações sobre as instalações electromecânicas e as instalações mecânicas específicas existentes em Macau (de modo que o Governo da RAEM possa avaliar as possíveis influências sobre o Território, se houver notícias sobre problemas existentes em determinados tipos de instalações electromecânicas), assim como, informações sobre as empresas e os profissionais de manutenção e reparação das respectivas instalações. Em terceiro lugar, será criado para os respectivos profissionais o regime de formação e avaliação. Em quarto lugar, vamos proceder aos estudos para decidir se há necessidade de criar um organismo próprio, e de elaborar os respectivos diplomas legais, para a regulamentação dos respectivos assuntos. Antes da tomada da respectiva decisão, vamos elaborar guias que não tenham o estatuto de diplomas legais, fornecendo informações sobre o desenho, a fabricação, o ensaio, a vistoria, a manutenção e reparação das respectivas instalações, definindo os parâmetros técnicos e os regimes de supervisão para as respectivas fases, de modo que o respectivo sector fique adequadamente orientado. Na ausência de um órgão governamental próprio para a gestão dos respectivos trabalhos, os serviços públicos com as respectivas competências continuam a ser responsáveis pela supervisão das instalações em destaque. Portanto, a Direcção dos Serviços de Turismo e o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, responsáveis pela emissão das respectivas licenças, continuam a supervisionar a qualidade dos equipamentos electromecânicos instalados nos estabelecimentos turísticos e de restauração. O Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais é também responsável pela supervisão da qualidade dos

elevadores e escadas rolantes instalados em lugares públicos. Quanto às instalações electromecânicas existentes em espaços privados, estas serão supervisionadas pela Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes. Estamos cientes de que muitos trabalhos têm que ser realizados de forma gradual. Como por exemplo, é preciso tempo para a criação de um sistema centralizado de base de dados, uma vez que se tem que criar primeiro um regime para registar as empresas dedicadas às actividades de manutenção e reparação das respectivas instalações. Para além disso, também é complicada a criação do regime de formação e avaliação dos respectivos profissionais. A DSSOPT será responsável pela realização deste trabalho, fazendo estudos aprofundados.

Tal como mencionei, houve, na reunião de ontem, deputados que pediram informações sobre os trabalhos de protecção ambiental, e sobre a divisão dos trabalhos entre a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental e o IACM. Vou fornecer as respectivas explicações sobre este tema mais tarde, juntamente com o Sr. Director Cheong.

O problema das inundações que afectam um conjunto de zonas do Território, designadamente a zona do Porto Interior, é um problema que perturba o Território desde há muitos anos, problema esse que, tem chamado grande atenção à sociedade de Macau, constituindo não só um tema em que se concentra a atenção dos deputados da Assembleia Legislativa (nomeadamente os deputados que se pronunciaram na reunião de ontem), mas também o conteúdo das preocupações manifestadas por outras personalidades da sociedade de Macau em diferentes ocasiões, inclusivamente na Assembleia Popular Nacional e no Comité Nacional da Conferência Consultiva Política do Povo Chinês. O Governo de Macau tem prestado uma atenção especial a este assunto, ainda que nos últimos anos, os trabalhos realizados pela Administração se limitem a ser estudos e análises destinados à elaboração de planos para a resolução do problema. De acordo com a opinião de uma empresa de consultadoria contratada pelos residentes locais por conta própria, o problema das inundações pode ser resolvido com a construção de um dique à beira do rio. Claro que esta é uma das formas prováveis para a resolução do mencionado problema. No entanto, não achamos que este seja o melhor projecto que devemos adoptar. Não se esqueçam do objectivo de reordenamento dos bairros antigos. Seria óptimo se pudéssemos combinar os trabalhos de resolução do problema de inundações, e os trabalhos de reordenamento do bairro antigo do Porto Interior. Na reunião de ontem, houve deputados que pediram para a mudança dos cais do Porto Interior, cujas instalações já estão muito velhas e com grande falta de espaço. O trânsito é outro problema que precisa de ser resolvido através do reordenamento da zona em destaque. Com efeito, desde a Barra até à Avenida do Almirante Lacerda e depois à zona norte, as estradas estreitas com muitos semáforos estão sempre cheias de viaturas. Não acham que devemos resolver todos estes problemas de uma só vez? No ano passado, os colegas da DSSOPT realizaram estudos e análises preliminares e elaboraram um relatório com os respectivos dados, o qual foi entregue a uma instituição experiente do Interior da China, que foi encarregada pelo Governo da RAEM de analisar detalhadamente a respectiva situação. Examinando o relatório elaborado por esta companhia, constatámos muitas semelhanças nas opiniões apresentadas neste relatório e as nossas opiniões. Com vista a resolver todos os problemas existentes, é possível que precisemos de oito ou dez anos para o planeamento e reconstrução da zona em causa. É claro que os residentes locais não podem esperar um período de tempo tão prolongado para ver a solução do respectivo problema. Sendo assim, foi elaborado também um projecto a curto

prazo, para resolver temporariamente os problemas existentes. Em seguida vou explicar estes projectos com pormenores.

Tal como acabei de referir, existem um projecto a longo prazo, e um projecto a curto prazo.

O projecto a longo prazo tem como objectivo o reordenamento global da zona do Porto Interior, visando a satisfação das necessidades nas vertentes de turismo, trânsito e transporte marítimo, e satisfazendo igualmente as necessidades sentidas pelos residentes locais, que desejam ver a resolução do problema das inundações. Só depois do desenho e do planeamento feito pelo Governo da RAEM, é que podemos proceder à elaboração de projectos na vertente técnica, decidindo se vamos levantar um dique à beira do rio, ou realizamos obras de aterros, alargando a área do Porto Interior (o que é mais complicado, porque para isso, é preciso obter a autorização do Governo Central). Seja como for, no projecto a longo prazo, só depois da decisão tomada pelo Governo da RAEM sobre o reordenamento da zona do Porto Interior, é que podemos proceder a outros tipos de estudos aprofundados.

Quanto ao projecto a curto prazo, este é um projecto que pode, segundo o resultado das análises preliminares, resolver o problema da intrusão marinha, ocorrida no primeiro e no décimo quinto dia de cada mês do calendário chinês, ou no caso de grandes marés provocadas por factores astronómicos, ou com a influência de tufão. De acordo com a recomendação dos especialistas, vamos criar uma linha de controlo de inundações, que se estende desde o Templo de A-Má, no Porto Interior, onde se localiza a Escola de Pilotagem da Capitania dos Portos, até ao Mercado Municipal do Patane, onde se situa o Edifício “Portuário” da Capitania dos Portos. A mencionada linha à beira do rio representa as terras mais baixas do Território de Macau, influenciada facilmente pelo fenómeno da intrusão da água do mar.

Conforme a opinião dos mesmos peritos, devem-se fazer os seguintes dois tipos de preparações na mencionada linha: o controlo de inundações e a drenagem das terras alagadas. Tal como se pode verificar nestas gravuras, para o controlo de inundações, causadas pela intrusão marinha, ocorrida normalmente no primeiro e no décimo quinto dia de cada mês do calendário chinês, ou no caso de grandes marés provocadas por factores astronómicos, deve-se construir, ao longo da mencionada linha de controlo de inundações, um muro com a altura de cerca de trinta centímetros, nos lugares não muito baixos. Nos lugares especialmente baixos, deve-se construir um muro mais alto ou até uma comporta contra inundações. Quanto aos cais, devem-se instalar comportas hidráulicas, as quais servem para evitar as inundações provocadas pela intrusão da água do mar ou pelas grandes marés provocadas por factores astronómicos. Quando se verificar a respectiva necessidade, têm que se levantar as comportas instaladas. Designamos a mencionada medida por “tapar todos os buracos”, isto é, todos os cais têm que ser sujeitos a preparações que satisfaçam as exigências de controlo de inundações. Nalguns cais não é necessária a instalação de comportas hidráulicas. Nestes casos, basta construir um arco para o efeito de impedimento da água, arco esse que permite a aproximação das embarcações da terra. Na implementação deste projecto a curto prazo, vamos verificar a situação dos cais um por um, por forma a definir estratégias adequadas, que satisfaçam as exigências que visam o controlo de inundações, por um lado e por outro, permitam o funcionamento normal dos cais quando não se regista o perigo de inundações. Todavia, por mais medidas que tomemos, há sempre possibilidade da infiltração da água pelos buracos. Assim, no caso da

ocorrência das inundações, temos que tomar as medidas destinadas à drenagem das terras alagadas, canalizando a água para duas caixas de *box-culvert*, localizadas uma no norte da mencionada linha de controlo de inundações, e a outra no sul. Para a remoção da água acumulada nas caixas de *box-culvert* depois da intrusão marinha, serão construídas duas estações elevatórias de águas junto das referidas caixas de *box-culvert*. Estas são as medidas que tencionamos tomar, segundo o projecto a curto prazo, para o controlo de inundações e a drenagem das terras alagadas nas zonas que costumam ser afectadas pela intrusão da água do mar.

O grupo de trabalho interdepartamental ainda fez a divisão do trabalho para a concretização das medidas do controlo de inundações e da drenagem das terras alagadas. A Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes e a Capitania dos Portos, vão colaborar na realização dos trabalhos relativos ao desenho e realização das obras, tais como a construção de muros e arcos, e a instalação de comportas para impedir o transbordo da água para a terra. Trata-se de trabalhos bastante complicados, porque implica a necessidade de negociação com os proprietários dos cais no que diz respeito às obras a realizar. Apelo aqui para uma maior comunicação e colaboração entre os órgãos governamentais e os cidadãos.

Como o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais tem ricas experiências com os trabalhos ligados a estações elevatórias de águas, vamos negociar com o IACM, de modo que o mesmo organismo desempenhe as respectivas funções na execução das medidas da drenagem das terras alagadas.

Acabei de fazer a apresentação dos trabalhos da primeira fase que pretendemos realizar para resolver o problema das inundações que afectam um conjunto de zonas do Território, designadamente a zona do Porto Interior.

Passarei a responder às perguntas apresentadas pelos deputados na reunião de hoje. Se o tempo permitir, vou pedir ao Sr. Director Wong para dar resposta às perguntas referentes ao trânsito, apresentadas na reunião de ontem, e sobre as quais ele não chegou a fornecer explicações.

Há pouco, muitos deputados continuaram a prestar atenção ao número das fracções construídas que integram o projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública. Primeiro vou apresentar o meu agradecimento aos Srs. Deputados, que nos deram muitas opiniões preciosas durante os últimos anos sobre a construção da habitação pública, agradecendo também o encorajamento e a estimulação que os mesmos nos dirigiram para levarmos a cabo o mencionado projecto. Concordo com a opinião do Sr. Deputado Sio Chi Wai de que eu e a minha equipa temos que agradecer sinceramente a atenção atribuída pelos Srs. Deputados.

Neste momento, na construção das dezanove mil fracções da habitação pública está focalizada toda a atenção da população, perguntando todos se o projecto pode ser levado a cabo no prazo estabelecido. Perante esta situação, posso dizer com franqueza que actualmente, a principal dificuldade que temos não tem propriamente a ver com as obras de construção civil, mas sim com um conjunto de trabalhos que devem ser realizados após a conclusão das respectivas obras. Tal como apontaram alguns deputados, temos grandes dores de cabeça para tratar dos assuntos de acompanhamento. Não sei se os Senhores ainda se lembram do caso da habitação do Edifício de Alameda da Tranquilidade, que contém apenas oitocentas e oitenta fracções. Com a realização simultânea de muitas obras de decoração,

os resíduos da construção civil estavam espalhados por toda a parte, inclusivamente em espaços públicos, prejudicando as condições sanitárias e a beleza das vias públicas, assim como poluindo o ambiente do próprio edifício de Alameda da Tranquilidade. Para além disso, muitos elevadores deste edifício avariaram-se por causa dos trabalhos de transporte da grande quantidade de resíduos da construção civil, produzidos nas respectivas obras de decoração. Ora, não se esqueçam do facto de que o Edifício de Alameda da Tranquilidade tem apenas oitocentas e oitenta fracções, o Edifício do Lago, que já foi construído no ano corrente, e cuja data de habitação foi também já fixada, tem duas mil e setecentas fracções, ou seja, o triplo do número das fracções do Edifício de Alameda da Tranquilidade. Mais tarde, o grande conjunto da habitação pública de Seac Pai Van vai proporcionar mais nove mil e tal fracções. Podem imaginar quão grande será a quantidade de trabalho implicado? Segundo uma sociedade concessionária de serviço público, cujo nome não revelo, devido à falta da mão-de-obra especificada, para a instalação dos contadores nos edifícios da habitação pública de Seac Pai Van, são precisos seis ou sete meses, no caso de não satisfazer as necessidades de outros requerentes. Claro que não podemos aceitar estas condições. Todavia, as outras sociedades concessionárias de serviço público também disseram que tinham dificuldades em instalar, dentro de um espaço de tempo curto, os respectivos equipamentos em tantas fracções da habitação pública. Portanto, não é nada fácil acelerar os trabalhos ligados ao abastecimento de água, de electricidade, de gás natural e à prestação dos serviços de telecomunicações. Chamo a atenção para o facto de que, os mencionados trabalhos são trabalhos relativamente simples, e já não estamos a falar das obras de decoração e dos trabalhos de mudança de casa. Naquela altura, de certeza vão entrar na área dos respectivos edifícios grande quantidade de camionetas para transportar os materiais de construção civil e para a remoção dos resíduos da construção civil, assim como para transportar os trabalhadores e os demais materiais para as obras de decoração e para a mudança de casa. Se não realizarmos bem os trabalhos de preparação, pode haver grandes confusões na habitação dos edifícios da habitação pública construídos. Agradecendo as opiniões dos Srs. Deputados, afirmo que neste momento, eu e os meus colegas do Instituto de Habitação estamos a fazer o respectivo planeamento, por forma a garantir a boa ordem na habitação dos mencionados edifícios, evitando as possíveis confusões.

Tal como acabei de referir, para a concretização do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, não só são difíceis os trabalhos de procura de terrenos e as obras de construção civil, dificuldades essas que mencionei na reunião de ontem, como também requerem muitos esforços e muita atenção, os trabalhos de planeamento e da concretização dos planos definidos que permitem a habitação com ordem dos edifícios construídos. Espero que os Srs. Deputados prestem igualmente atenção aos organismos governamentais que trabalham duramente para preparar os assuntos ligados à habitação dos edifícios da habitação pública construídos, assim como para a realização de trabalhos de outras naturezas. As suas contribuições podem ser menos visíveis do que as dos colegas responsáveis pela gestão da realização das obras de construção civil, mas os seus esforços são também indispensáveis para a concretização do projecto em destaque. Tomando como exemplo os trabalhos de apreciação das plantas de construção civil que fazem parte do projecto de construção das dezanove mil fracções da habitação pública e do novo *campus* da Universidade de Macau, realizados no ano corrente, contando com a dimensão total da área bruta de construção, os mencionados trabalhos ocupam uma percentagem de 40% em relação à totalidade dos trabalhos de

apreciação das plantas de construção civil. O facto é que os colegas da DSSOPT prestaram grandes esforços, o que os Srs. Deputados podem não o saber. Para além disso, os colegas do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas e do Departamento de Gestão de Solos da DSSOPT, também trabalharam duramente para levar a cabo as tarefas referentes à concessão dos terrenos e aos outros preparativos necessários. É preciso igualmente proceder ao registo da propriedade horizontal. Graças aos esforços envidados por estes colegas, os trabalhos da concretização do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública podem ser levados a cabo com sucesso. Não posso deixar de mencionar a grande quantidade de trabalhos que os colegas do Instituto de Habitação precisam de realizar, nomeadamente para a distribuição, no ano corrente, de mais de mil fracções da habitação pública construídas. É de saber que, para isso eles realizaram um conjunto de trabalhos: entrevistar outra vez os respectivos requerentes, verificar de novo o seu rendimento mensal, o seu património líquido, e a mudança em termos dos membros do agregado familiar, assim com realizar audiências quando necessário. Para além disso, os mesmos colegas do Instituto de Habitação ainda têm que assegurar a realização das tarefas diárias relativas nomeadamente à distribuição de subsídios aos requerentes figurados nas respectivas listas de espera para a distribuição da habitação social.

Para além das questões da procura de terrenos, da apreciação das plantas de construção civil, da realização das obras de construção, e da distribuição e ordenação dos assuntos ligados à habitação dos edifícios construídos, a concretização do projecto de construção de dezanove mil fracções da habitação pública, ainda implica a preparação das instalações sociais que visem a satisfação das necessidades básicas dos residentes locais. Penso que este é um assunto à qual a população presta muita atenção. Não queremos ver a situação de que, depois da habitação dos respectivos edifícios, não haja no lugar perto nem padaria, nem farmácia, nem outros estabelecimentos mais básicos. Para o tratamento deste assunto, temos que realizar grande quantidade de trabalho, comunicando com os Serviços de Saúde, com o Instituto de Acção Social, com o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, e com a Direcção dos Serviços de Educação e Juventude. Na reunião de ontem, o Sr. Deputado Chan Meng Kam prestou atenção a este aspecto, tendo perguntado se eram suficientes as instalações sociais. Em resposta ao mesmo deputado, afirmo que tanto o Edifício do Lago, como a Habitação Pública de Seac Pai Van, estão equipados de instalações sociais suficientes. Recentemente convidámos os meios de comunicação social e o Conselho para os Assuntos de Habitação Pública, para visitar o Edifício do Lago, onde há estabelecimentos de todos os tipos, satisfazendo as necessidades quotidianas dos habitantes, tais como um centro de saúde espaçoso, o qual dá grande conveniência sobretudo nos dias de mau tempo, mercado de produtos secos, creche, o Complexo de Apoio à Família e de Serviço Comunitário do IAS, que visa a prestação dos serviços de aconselhamento, por forma a ajudar a resolver os problemas sociais e familiares, o complexo educativo da DSEJ, no qual há salas de performance onde os jovens, adolescentes e crianças podem aprender a cantar e a dançar, para além de existir um centro de planeamento futuro que visa a prestação dos respectivos apoios aos jovens necessitados. Os visitantes afirmaram que, aí, os habitantes podiam ter todos os tipos de necessidades satisfeitas, não sendo preciso ir procurar a outros lugares. Para as deslocações, há um terminal de correspondência mesmo em frente do edifício em referência, e portanto, os residentes terão sempre assentos onde ficam sentados, seguindo, assim, para o seu destino com suficiente conforto. É de informar que na Habitação Pública de Seac Pai Van

existem as mesmas instalações sociais.

É evidente que nem todas as instalações sociais supra referidas entram em funcionamento logo no início da habitação dos respectivos edifícios. Todavia, garantimos que as instalações mais essenciais que servem para satisfazer as necessidades urgentes, vão entrar rapidamente em funcionamento, podendo as outras demorar um pouco mais no início de prestação de serviços. Sublinho que os trabalhos de preparação, nomeadamente os trabalhos de desenho das respectivas instalações, não se iniciaram apenas na altura da conclusão das respectivas obras de construção. O facto é que comunicámos o assunto, com antecedência, aos respectivos serviços públicos, mostrando-lhes a parte construída do edifício, fornecendo-lhes as informações necessárias, e prestando-lhes apoios se se registaram os respectivos pedidos. Fizemos isto na expectativa de que na altura da habitação dos edifícios em causa, as instalações essenciais poderiam entrar simultaneamente em funcionamento. Para os outros casos, estabelecemos um prazo razoável dentro do qual devem começar a prestar os respectivos serviços, satisfazendo as necessidades dos residentes dos edifícios em causa.

Em resposta às perguntas da Sra. Deputada Kwan Tsui Hang e do Sr. Deputado Kou Hoi In, os quais prestaram atenção à utilização das lojas da habitação pública, nomeadamente da Habitação Pública de Seac Pai Van, afirmo que vamos alugar estas lojas mediante a abertura dos concursos públicos, devendo os adjudicatários aproveitar estas lojas de acordo com as nossas orientações. Com vista a garantir a satisfação das necessidades dos residentes dos respectivos edifícios, estas lojas só podem ser aproveitadas para o exercício de determinadas actividades comerciais. Como por exemplo, não é possível a criação de ourivesarias nestas lojas, nem é possível o exercício, nas mesmas lojas, das actividades turísticas. Penso que os estabelecimentos de que os residentes precisam mais, são os estabelecimentos de comidas e de artigos da vida quotidiana. Trata-se, portanto, de actividades comerciais às quais as pequenas e médias empresas se costumam dedicar. Espero que estas empresas possam participar nos trabalhos de aperfeiçoamento do ambiente comunitário dos grandes conjuntos da habitação pública, entregando a candidatura aos respectivos concursos públicos. Na posição do Governo, o aluguer destas lojas não tem como objectivo obter lucros, mas sim satisfazer as necessidades diárias dos residentes da respectiva habitação pública, assim como, ajudar as pequenas e médias empresas. Vamos proceder segundo a lei. Talvez venhamos a introduzir ajustamentos no regime existente sobre o aluguer das lojas da habitação social, por forma a prestar um maior apoio às pequenas e médias empresas, ajudando-as a ultrapassar as dificuldades relacionadas com as rendas caras.

Como muitos deputados prestaram atenção à qualidade dos serviços de autocarro, em seguida, vou pedir ao Sr. Director Wong Wan para fornecer explicações sobre os recursos públicos gastos para o melhoramento dos respectivos serviços, assim como sobre os novos projectos que se pretendem adoptar, que visam o alcance do mesmo objectivo.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Director Wong, por favor.

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

Como todos sabem, começou-se a adoptar, desde o ano passado,

o novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro, que se afirma como um dos meios de transporte público. Passados mais de um ano, foram registados alguns aperfeiçoamentos nos serviços em destaque, ainda que existam aspectos em que há espaço para o melhoramento. Apesar da existência de defeitos, pelo menos, é inquestionável o aumento do número de autocarros. De acordo com o resultado das pesquisas que realizamos permanentemente, os cidadãos que não conseguiam apanhar autocarros, passaram a poder ir de autocarro para o destino aonde querem chegar, depois de entrada em funcionamento do novo modelo, o que representa um grande progresso em comparação com o tempo antes da introdução do novo modelo. Neste momento, as opiniões dos residentes têm sobretudo a ver com o ajustamento da frequência de partida dos autocarros. Estamos conscientes de que são insuficientes os melhoramentos, e que temos que procurar também a optimização em termos de qualidade, com base no melhoramento conseguido em termos de quantidade.

No ano de 2013, pretendemos melhorar os serviços de autocarro a partir de cinco aspectos. Em primeiro lugar, percebendo a importância da consideração das características da rede rodoviária de Macau, bem como do bom aproveitamento das rodovias existentes, vamos procurar uma maior fluidez na circulação dos autocarros, pois só com o aumento da quantidade dos mesmos, não se pode oferecer aos residentes de Macau bons serviços de autocarro. Com vista a alcançar os objectivos definidos, ir-se-á dividir faseadamente a rede das carreiras de autocarro em linha principal e linha subsidiária. Paralelamente, tendo em conta as necessidades dos cidadãos, bem como a situação concreta das vias rodoviárias em Macau, ir-se-á escolher os modelos de autocarros e definir os horários, bem como fazendo a articulação a todas as zonas de Macau com o transbordo, abrangendo assim o itinerário dos autocarros. O conceito essencial é a circulação dos grandes autocarros nas rodovias principais e desimpedidas, assim como a circulação dos pequenos autocarros nas rodovias estreitas nos bairros antigos, fazendo a articulação entre as mencionadas duas linhas com os serviços de transbordo, por forma a elevar a eficiência e a função da rede em geral.

Por outro lado, ir-se-ão diminuir os percursos de desvios e curvas, diminuindo adequadamente as paragens intermediárias, elevando a circulação funcional dos autocarros. É de saber que no ano corrente, já iniciámos, ao longo da via pública entre a Rua do Almirante Sérgio e a Avenida do Almirante Lacerda, os trabalhos destinados ao aumento da distância que separava duas paragens intermediárias. Depois do ajustamento, a distância entre as duas paragens aumentou de cento e cinquenta metros (a distância mais curta que existia) até trezentos ou quinhentos metros, o que contribuirá para a rentabilidade dos serviços de autocarro. Pensamos realizar, no primeiro trimestre do próximo ano, uma consulta pública de grande escala sobre o ajustamento geral das carreiras dos autocarros, recolhendo as respectivas opiniões e sugestões. Na auscultação pública, vamos expor exemplos concretos das novas carreiras, de modo que o público possa perceber melhor as nossas ideias.

No que concerne ao alargamento da rede das carreiras, a conclusão da construção e inauguração do conjunto de habitações públicas de Seac Pai Van e do novo *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, pressupõem a extensão do âmbito da cobertura dos serviços dos transportes públicos até às ilhas. Com o objectivo de escoar eficazmente o fluxo de pessoas que viajem entre Macau e as ilhas, será realizado o estudo da criação da via rápida para transportes públicos que circulam entre Seac Pai Van, o *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha e as Zonas Central,

Sul e Norte da Península de Macau, de modo a garantir a articulação entre a nova zona comunitária / o novo *campus*, e a zona onde os residentes e estudantes viviam (ou ainda vivem). Será actualizada prioritária e parcialmente a rede de carreiras dos transportes públicos, reduzindo a duplicação das carreiras da Zona Central, com vista a construir gradualmente uma rede de transportes públicos constituída por rede de carreiras rápidas como “esqueleto”, rede de carreiras gerais como “base” e rede de carreiras complementares como “ramal”, por forma a concretizar sistematicamente a criação de carreiras de autocarros rápidas que ligam com as respectivas zonas e centros modais de transportes. A par disso, para as deslocações dos idosos e deficientes em transportes públicos, serão criadas carreiras que facilitem a deslocação dos referidos indivíduos da sua residência para os hospitais (com paragens instaladas nas zonas onde morem os mencionados indivíduos de forma concentrada), com ênfase nas condições de segurança, fiabilidade e rigor no horário.

Em segundo lugar, vamos introduzir elementos ecológicos na prestação dos serviços de autocarro, tencionando realizar o plano de experiência de autocarros eléctricos ligando o Edifício do Lago com as novas zonas da Taipa (zona de Cotai Strip) e com a vila da Taipa. Ainda vamos introduzir autocarros movidos a gás natural. Segundo o planeamento, nos finais do corrente ano ou no início do próximo ano, vai haver quase vinte autocarros movidos a gás natural que entram em funcionamento. Para além disso, encorajamos a introdução de autocarros ecológicos pelas companhias de autocarros. Recentemente, examinámos um autocarro número Euro V, adquirido por uma das companhias de autocarros, tendo ficado satisfeitos com as suas funções. Está previsto que no próximo ano, a mesma companhia de autocarros vai pôr mais vinte autocarros destes, aproximadamente, em funcionamento, servindo a população de Macau. Com o intuito de implementação da política de promoção das deslocações ecológicas, tomaremos um conjunto de medidas de encorajamento, estimulando as respectivas companhias a instalar equipamentos de filtro nos seus autocarros, por forma a diminuir a poluição do ar pelos gases emitidos pelos escapes dos veículos motorizados.

Pedimos ainda às companhias de autocarros para optarem, na aquisição de novos veículos, o tipo de autocarro com piso rebaixado e sem degraus, de modo a facilitar o acesso aos idosos e aos indivíduos que tenham dificuldade em movimentar-se. As mesmas companhias ainda devem instalar, nos autocarros, equipamento que ajude a subida ao veículo pelas pessoas portadoras de deficiência motora, e equipamentos que sirvam para a fixação da posição das cadeiras de rodas.

Em terceiro lugar, criaremos um regime de avaliação que permita a avaliação, de uma forma global, do funcionamento dos respectivos serviços, por forma a melhorar constantemente a qualidade dos serviços de autocarro. Neste momento, já incumbimos uma instituição académica de criar o mecanismo de avaliação quantitativa e operacional dos serviços de autocarro, tendo como referência as experiências de outros países e regiões, adequando-as às realidades de Macau. Na mencionada avaliação verificam-se quatro aspectos, designadamente a frequência e qualidade de serviço; o equipamento e segurança dos veículos; o comportamento e a atitude dos condutores; as condições de operação e gestão dos operadores. Procuramos fazer uma avaliação quantitativa dos referidos aspectos, reflectindo, com a maior aproximação da realidade possível e ao público, a qualidade global dos serviços prestados pelas sociedades concessionárias, por forma a aumentar a transparência dos trabalhos de supervisão. É de saber que haverá uma articulação estreita entre o

mencionado regime de avaliação e o respectivo mecanismo de “prémio-multa”, criado tendo em consideração o conteúdo do contrato de concessão do exclusivo, de modo a produzir efeitos de encorajamento e dissuasão.

Em quarto lugar, continuaremos a realizar trabalhos para a implementação do projecto “Amigos dos Autocarros”, que visa a promoção, através da criação da respectiva organização, da comunicação e do intercâmbio entre o Governo, as operadoras e os cidadãos, com o objectivo de melhorar a qualidade, nomeadamente a segurança dos serviços de autocarro, mediante a participação pública nos trabalhos de supervisão. O mecanismo de comunicação rápida e a organização periódica de diferentes actividades, permitem e estimulam os utentes a exercer a sua função de supervisão, assim como a apresentar opiniões e sugestões concretizáveis que contribuirão para o desenvolvimento sustentável dos serviços de autocarro, bem como, para o aperfeiçoamento dos mesmos serviços.

Por outro lado, estamos a proceder aos estudos e análises sobre a necessidade de reforço, aos condutores profissionais, da técnica de condução, do conhecimento das regras rodoviárias, e da cortesia na prestação do serviço. Pedimos às companhias de autocarros para aperfeiçoar o regime e a cultura de gestão, divulgando as mensagens de condução com segurança junto dos condutores, premiando os bons e castigando os maus, otimizando o horário de trabalho, de modo que os condutores e os outros trabalhadores da linha de frente tenham tempo suficiente para descansar, garantindo a segurança na condução. Exigimos ainda às respectivas operadoras a realização periódica do exame médico aos seus funcionários da linha de frente, de modo que os mesmos tenham boas condições de saúde para a prestação do respectivo serviço. Vamos vigiar de perto os mencionados trabalhos, designadamente os trabalhos de formação dos trabalhadores da linha de frente, realizados pelas respectivas operadoras, por forma a prestar melhores serviços aos cidadãos de Macau.

Em quinto lugar, em 2013 implementar-se-á o projecto de requalificação das paragens de autocarros. Com este projecto pretende-se substituir, no próximo ano e de forma progressiva, todas as paragens de cor vermelha, algumas sem cobertura, por novas paragens feitas de aço inoxidável e com cobertura, de modo a melhorar a qualidade global dos serviços de autocarro.

Com vista a esclarecer a dúvida de alguns deputados, que prestaram atenção aos recursos públicos gastos para apoiar o funcionamento das companhias de autocarros, forneço as seguintes informações: no período compreendido entre o mês de Agosto de 2011 e o mês de Agosto de 2012, o Governo da RAEM pagou seiscentos e setenta e tal milhões de patacas para subsidiar a prestação dos serviços de autocarro, nomeadamente para permitir a redução das tarifas aos utentes que comprem passe mensal, Macau Pass, cartão de idosos, cartão de estudantes, cartão de deficientes, e que gozem do benefício de transbordo gratuito, despesas essas que totalizam duzentos e noventa e tal milhões de patacas. Porém, o montante gasto pela Administração para subsidiar as tarifas, foi o de trezentos e oitenta e tal milhões de patacas, isto é, há uma diferença de cento e vinte e quatro e tal milhões de patacas. Esta quantia de cento e vinte e quatro e tal milhões de patacas foi utilizada para pagar... Perdão, enganei-me... Vou voltar a explicar estes números. Contando com as setenta e seis e tal milhões de patacas que pagámos para os impostos cobrados pela Direcção dos Serviços de Finanças, as despesas relativas às tarifas atingiram trezentos e oitenta e tal milhões de patacas. Para além disso, o Governo ainda precisou de

pagar uma série de despesas, para permitir a substituição de veículos velhos por veículos novos, o aumento da frequência de partidas de autocarros, e a maior distância percorrida pelos mesmos. Acabei de fazer uma descrição pormenorizada sobre as despesas pagas pelo Governo, para o financiamento das respectivas operadoras.

Estas são as explicações que pretendo dar para referência dos Srs. Deputados.

Presidente: Muito bem.

Srs. Deputados:

Agora são cinco horas e quinze minutos. Vamos descansar meia hora, e depois vamos continuar a reunião.

(Intervalo)

Presidente: Bom, vamos continuar a reunião.

Tem a palavra a Sra. Deputada Chan Melinda Mei Yi.

Chan Melinda Mei Yi: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Depois de ter ouvido as numerosas respostas atribuídas nas reuniões de ontem e de hoje pelo Sr. Secretário, fiquei com a impressão de que o Sr. Secretário tem grande progresso na eloquência, e que a sua equipa se preparou muito bem para as duas reuniões, tendo recolhido e organizado muito bem as informações e dados estatísticos, assim como trazido gravuras e fotografias para apoiar as respectivas explicações. Não obstante a razoabilidade dos argumentos que o Senhor apresentou para se esquivar das responsabilidades, na qualidade dos representantes dos cidadãos, temos a obrigação de transmitir as opiniões da população de forma objectiva. Todos os anos, encarrego uma instituição independente de realizar investigações sobre a vontade do povo, detectando o índice de felicidade da população. Segundo o resultado das investigações realizadas nos últimos três anos seguidos, a vertente em que se regista a maior insatisfação é a da habitação. Sendo assim, ainda que nas reuniões de ontem e de hoje, muitos colegas tenham exprimido as suas opiniões sobre as políticas habitacionais, vou aproveitar esta oportunidade para expor o meu ponto de vista sobre as mesmas políticas.

As suas explicações mostraram que o Sr. Secretário não acha que haja problemas nas políticas habitacionais definidas. Tenho esta sensação. Se o que acabei de afirmar for verdade, será que o Sr. Secretário acha que é vítima de uma injustiça? Espero que o Senhor possa fazer o respectivo esclarecimento. Se o Sr. Secretário pensar assim e se a sua equipa também pensar assim, estou bastante preocupada, porque não acho que esta seja uma atitude que um dirigente governamental deva ter, dirigente esse que, deve ouvir a opinião dos cidadãos com modéstia e sinceridade, devendo evitar colocar-se na posição oposta da população, incitando as suas insatisfações. É de saber que o fundamental é manter a harmonia da sociedade. Sendo um titular do cargo político que define políticas e toma decisões importantes, o Sr. Secretário deve ouvir, com

modéstia, a opinião dos residentes, percebendo as razões das suas insatisfações com as políticas habitacionais, e procurando soluções ajustando as respectivas políticas. Nas suas explicações, podemos perceber que o Sr. Secretário dá muita importância ao espírito de equipa, apoiando e protegendo os seus inferiores. No entanto, se existirem realmente falhas nos serviços públicos dirigidos por si, o Sr. Secretário não deve escusar estas faltas, devendo, antes pelo contrário, reconhecer estas faltas e realizar estudos sobre estas falhas, por forma a resolver os problemas. Perante a crítica dos cidadãos, o Sr. Secretário tem que reconhecer os erros cometidos, uma vez que é o dirigente supremo da área de Transportes e Obras Públicas. O facto é que os responsáveis de muitos órgãos a si subordinados, trabalham há mais tempo na Função Pública do que o Sr. Secretário. Penso que eles sabem quais são os problemas existentes, pelo menos sabem melhor do que o Sr. Secretário. Todavia, não sei se estes dirigentes contaram ao Sr. Secretário toda a verdade, deixando o Senhor ter conhecimento destes problemas. Se a resposta for negativa, acho que não é justo que o Sr. Secretário assuma todas as responsabilidades.

Na reunião de ontem e de hoje, o Sr. Secretário forneceu explicações sobre a construção das dezanove mil fracções da habitação pública, explicações essas que podemos ler nos jornais de hoje. Não concordo com a consideração das razões que levaram ao adiamento da data da terminação das obras de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, como razões de forças maiores. Vou expor, em seguida, o meu ponto-de-vista sobre esta questão. Na minha opinião, os grandes projectos de construção civil que demoram muito tempo para concluir, podem ser impedidos por um conjunto de factores que ocorrem de repente, os quais, porém, não são totalmente imprevisíveis. Como por exemplo, factores ligados ao tempo meteorológico, ao abastecimento de materiais de construção, à mudança do câmbio, e à inflação, alguns mencionados pelo Sr. Secretário, são todos variáveis cuja ocorrência possível podemos prever. Então, quais são as razões que podem ser consideradas como razões de forças maiores? Na minha opinião, a ocorrência do terramoto, da pneumonia atípica, das greves e da crise económica, pode ser tida como razões de forças maiores. Pela razão exposta, não aceito a justificação apresentada pelo Governo para se esquivar da responsabilidade que deve assumir pelo atraso na construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Se as razões mencionadas pelo Sr. Secretário foram realmente uma surpresa para a Administração, a meu ver, de certeza os estudos prévios não foram bem realizados. Temos que prestar muita atenção a este aspecto, uma vez que é muito frequente o adiamento da data de conclusão e a necessidade de reforço do orçamento das obras públicas. Tomando como exemplo a obra de construção do novo *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, este é um dos muitos casos em que há necessidade de reforço do orçamento. Como consequência disso, o erário público tem que gastar muito mais dinheiro para pagar as despesas extras. Tudo isto é um facto observável. Contudo, na defesa que fez, o Sr. Secretário apresentou muitos pretextos para justificar as falhas existentes. Daí podermos ver que o Sr. Secretário e a sua equipa têm grande capacidade de raciocínio. É uma grande pena que os Senhores não tenham aproveitado cabeças tão boas para elaborar um bom orçamento, realizando estudos, análises e avaliações. Não vale a pena dar muitas explicações. O que os cidadãos querem ver são os resultados e efeitos positivos das acções governativas. A recorrência à eloquência para esconder falhas só produz efeitos negativos. Para perceber isto basta imaginar a reacção que o Sr. Secretário tem, perante um inferior que só saiba arranjar desculpas para a sua não actuação. O Sr. Secretário não pode continuar assim, porque no próximo ano vai haver uma avaliação de resultados e efeitos na execução das linhas

de acção governativa. Espero que o Sr. Secretário seja mais rigoroso no exercício das suas funções de tutela. Caso contrário, pode ter problemas na mesma avaliação.

Analisando a resposta dada pelo Sr. Secretário na reunião de ontem e de hoje, constatámos que o seu conteúdo se concentra sobretudo na explicação dos trabalhos realizados, tocando muito pouco nas políticas que se pretendem implementar no futuro. Depois da reunião de ontem, muitos cidadãos telefonaram-me, pedindo informações sobre as políticas do desenvolvimento futuro da habitação pública. Na sessão da apresentação das LAG, e perante as perguntas sobre as políticas habitacionais, o Chefe do Executivo disse para pedirmos as respectivas informações ao Sr. Secretário na discussão das LAG, na área de Transportes e Obras Públicas. O que aconteceu foi que na reunião de ontem, alguns colegas apresentaram as respectivas perguntas, tendo todos ouvido a resposta atribuída pelo Sr. Secretário. Na reunião de hoje, o Sr. Secretário voltou a explicar a razão que levou à definição do projecto da abertura do concurso de candidatura a habitação económica para as fracções de TI que restaram do projecto de dezanove mil habitações públicas. Ora, os cidadãos de Macau queriam saber quais são as políticas habitacionais que serão adoptadas após o projecto da construção das dezanove mil fracções. No momento actual, só temos conhecimento de que foi elevado o limite máximo de rendimento mensal para a candidatura da habitação económica, não sabendo o conteúdo concreto do planeamento feito pela Administração sobre o desenvolvimento, no futuro, da habitação pública. Será que o Governo só vai fazer o respectivo planeamento depois da conclusão das obras de aterros para a criação das Novas Zonas Urbanas? Queríamos saber por que é que o Governo não elabora projectos de construção da habitação pública, baseando-se nos resultados dos censos realizados, ou seja, com base nos dados estatísticos referentes ao número da população, à taxa de natalidade, à taxa de desemprego, e à média dos ordenados. O Governo fez o cálculo para perceber qual é o número de fracções da habitação social e da habitação económica que devem ser construídas? O Governo já alguma vez fez este tipo de cálculo? É de saber que este tipo de planeamento tem a ver também com o planeamento urbanístico. Espero que o Sr. Secretário possa revelar, logo, os projectos elaborados a longo prazo sobre o assunto em destaque, de modo que fiquem informados, os cidadãos que aguardam as respectivas notícias há muito tempo. É possível que a população tenha que aguardar vários anos para ver a concretização dos projectos que o Sr. Secretário revela hoje. O que é importante é a existência de esperanças. Espero que logo, o Sr. Secretário nos possa dar o calendário da construção, no futuro, da habitação pública.

Na sessão destinada à discussão das LAG, na área de Transportes e Obras Públicas, não podemos deixar de mencionar a DSSOPT, pois toda a gente se queixa da lentidão que se regista no processo de apreciação e autorização das plantas de construção civil. Segundo explicou o Sr. Secretário na reunião de ontem, comparando com a data exigida pela lei em que se deve atribuir a respectiva resposta, a taxa média de adiamento, registada no momento actual, é a de dez dias (espero que não me tenha enganado). Quando se fala da demora, queria apresentar os seguintes dois exemplos para demonstrar que, às vezes a demora até é bastante grande.

O primeiro exemplo que queria apresentar é o caso da construção do novo Estabelecimento Prisional, cuja concepção remota ao ano de 2000, ano imediatamente posterior ao ano em que se deu a transferência da soberania de Macau. Sabemos que houve muitas modificações nas respectivas plantas de construção, e houve mesmo

mudança de lugar onde se constrói o referido estabelecimento. Passados muitos anos, o novo Estabelecimento Prisional ainda está em construção. Sendo assim, queríamos perguntar quais são as razões que levaram à grande demora na construção das mencionadas instalações prisionais.

A construção do Edifício Judicial é o outro caso em que se regista grande demora. Falámos durante muitos anos da necessidade de construção de um edifício judicial, mas só no ano passado é que se iniciaram as respectivas obras, com a instrução do Chefe do Executivo, que afirmou que era preciso adoptar medidas especiais para tratar dos assuntos de importância extraordinária. No entanto, até agora o mesmo edifício ainda não entrou em funcionamento. O Sr. Secretário pode explicar a razão que levou a esta demora? Peço explicações para estes casos no intuito de detectar a existência das possíveis falhas, por forma a introduzir ajustamentos necessários, aperfeiçoando os respectivos processos. Como todos sabem, no futuro próximo serão realizadas, no Território, muitas obras públicas de grande envergadura. As experiências passadas contribuem sempre para a conquista dos maiores sucessos no futuro. É neste sentido que peço ao Sr. Secretário para mencionar os projectos que se pretendem realizar para o desejado melhoramento.

Na reunião de ontem, houve colegas que prestaram atenção à questão dos terrenos não aproveitados, nomeadamente ao desaproveitamento de dois terrenos localizados no Bairro de Fai Chi Kei, concedidos em 2008 a um promotor comercial de construção civil pelo Governo da RAEM. Depois de ouvir a explicação dada pelo Sr. Secretário há pouco, queria perguntar porque é que o Governo não recorreu à acção de força para a desocupação dos mencionados terrenos, removendo dali os veículos abandonados como na recuperação dos terrenos de Coloane. Será que o Governo é duro para os grupos sociais mais fragilizados, mas tolerante para outro tipo de individualidades? Perante a reclamação do respectivo promotor comercial de construção civil, que se queixa do facto de os terrenos estarem clandestinamente ocupados, assim como da impossibilidade do seu aproveitamento, queríamos saber, afinal, quem é que deve assumir a responsabilidade pelo desaproveitamento dos referidos terrenos, é o promotor comercial de construção civil ou o Governo da RAEM? Há pouco, o Sr. Secretário disse que a Administração estava a tratar deste assunto. Queria saber qual é a forma segundo a qual se trata do assunto em destaque, bem como, quanto tempo ainda vai demorar o respectivo processo de tratamento. Podemos perguntar se os mencionados terrenos podem ser considerados como terrenos não aproveitados? Fizemos esta pergunta porque nos parece que quem tem a responsabilidade pelo seu desaproveitamento é o Governo da RAEM, e não o promotor comercial de construção civil. Espero que o Sr. Secretário possa voltar a dar as respectivas explicações, pois queríamos saber quanto tempo ainda é necessário, para o Governo desocupar os terrenos em causa, entregando-os ao respectivo promotor comercial de construção civil para o seu aproveitamento.

Vou aproveitar o tempo que me restou para abordar a questão da protecção do ambiente. Foi em Junho de 2009 que o respectivo organismo governamental passou a ter o estatuto de direcção de serviços. Com o decorrer de vários anos, a Assembleia Legislativa não recebeu nenhuma proposta de lei elaborada pela DSPA no que diz respeito à protecção ambiental. Ouvimos falar muito da elaboração da proposta de lei de Bases do ambiente e da proposta de lei de Prevenção e controlo do ruído ambiental, as quais, porém, não puderam ser entregues à Assembleia Legislativa até ao momento. Sem estes diplomas legais, a Direcção dos Serviços de Protecção

Ambiental terá muitas dificuldades em desenvolver as suas acções de fiscalização e de controlo da poluição, exercendo as funções que lhe são inerentes, o que tem preocupado a população. Esperamos que o Sr. Secretário possa prestar os apoios necessários ao mencionado órgão governamental a si subordinado, acelerando os respectivos trabalhos, de modo a melhor proteger o ambiente de Macau, beneficiando a população do Território.

Na apresentação que fez na reunião de ontem, o Sr. Secretário afirmou que temos que prestar atenção à eliminação das fontes de poluição, à reciclagem e à reutilização dos resíduos. Concordo e apoio perfeitamente as suas ideias, querendo trocar opiniões com o Sr. Secretário sobre o funcionamento do sector que se dedica às actividades de recolha de materiais recicláveis. Em primeiro lugar, temos que reconhecer que as mencionadas actividades de remoção dos resíduos produzidos na vida quotidiana pelos cidadãos, contribuem para a concretização dos respectivos objectivos definidos nas LAG. No entanto, actualmente, o sector em referência depara-se com a dificuldade ligada à grande falta de espaços para armazenar os materiais recolhidos, pois estes materiais só são transportados para outros lugares para serem tratados, quando se registar uma quantidade acumulada bastante grande. Perante as rendas caras e a dificuldade em encontrar lugares adequados para montar o respectivo armazém, bem como as insatisfações dos vizinhos que fazem queixas contra o facto de os materiais recolhidos e acumulados serem materiais usados e portanto, sujos, os respectivos operadores têm dificuldade em armazenar os papéis e garrafas de plástico usados, recolhidos das diferentes zonas de Macau, mantendo o ambiente em redor em óptimas condições sanitárias. Com vista a possibilitar a sobrevivência do mencionado sector, que, no fundo, pratica actividades úteis para a protecção ambiental, sugiro que a Administração aprenda com as experiências de Hong Kong, onde, tal como em Macau, são caríssimos os imóveis. É de saber que o Governo de Hong Kong definiu a política de alugar sítios localizados nas zonas suburbanas, aos operadores do sector de recolha de materiais recicláveis. Não sei quais são as medidas que vão ser tomadas pelo Sr. Secretário e pela sua equipa, que visam a prestação de apoio ao referido sector, cujas actividades contribuem para o controlo da poluição e para a protecção do ambiente, objectivos esses que os órgãos governamentais na área de Transportes e Obras Públicas pretendem atingir. Sendo assim, julgo que o Sr. Secretário vai arranjar forma para resolver o referido problema, e assim, gostaria de saber quais são as suas ideias sobre este assunto.

Obrigada.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Tong Io Cheng.

Tong Io Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Na reunião de ontem, muitos colegas exprimiram opiniões e apresentaram perguntas sobre a habitação pública, tendo o Sr. Secretário dado as respectivas respostas. Na reunião de hoje, muitos colegas continuaram a falar da habitação pública, continuando o Sr. Secretário a responder às perguntas apresentadas. Em seguida vou também abordar a questão referente à habitação pública, tema ao qual a população de Macau presta a maior atenção, o que é afirmado

por muitos colegas. Sendo deputado, inevitavelmente tenho que abordar este problema, e o Sr. Secretário tem que continuar a fazer esclarecimentos.

Muitos colegas prestam atenção ao projecto de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, porque a conclusão, ou não, das respectivas obras de construção civil antes de 31 de Dezembro do ano corrente, implica o cumprimento, ou não, da respectiva promessa, feita pelo Sr. Secretário perante o hemiciclo. Parece que não há possibilidade de conclusão de todas as obras dentro do prazo estabelecido, o que não significa, no entanto, que o Sr. Secretário não tenha feito o respectivo planeamento baseando-se nos cálculos cuidadosos. Se a data de 31 de Dezembro de 2012 tivesse sido escolhida às cegas sem qualquer fundamento, o Sr. Secretário deveria assumir responsabilidades muito grandes perante o público. Porém, segundo o esclarecimento feito na reunião de ontem pelo Sr. Secretário perante o hemiciclo em especial e os cidadãos em geral, foram assinados, com os respectivos promotores comerciais de construção civil, contratos em que se explicitam a data da conclusão das respectivas obras, a qual é precisamente o dia 31 de Dezembro de 2012. Pessoalmente acho aceitáveis as justificações apresentadas pelo Sr. Secretário, uma vez que para garantir a conclusão das respectivas obras um, dois, ou três anos depois, a melhor forma é a celebração de contratos. Claro que aqui implica a questão de cumprimento do contrato. Sabemos que todos os contratos se baseiam numa expectativa, sendo que a sua realização depende de muitos factores. Na minha opinião, na construção das dezanove mil fracções da habitação pública, temos que concentrar a atenção na examinação dos esforços envidados pelo Governo para o cumprimento da promessa, e dos trabalhos de supervisão realizados pela Administração para chamar a atenção ao promotores comerciais de construção civil, pedindo-lhes para cumprir os contratos celebrados, concluindo as obras dentro do prazo estabelecido. Ouvindo as explicações do Sr. Secretário, fiquei com a sensação de que o Governo já realizou grande quantidade de trabalho para levar a cabo a respectiva tarefa, não podendo, porém, deixar de apontar a inadequação na utilização do conceito jurídico de “motivo de força maior”. O facto é que, em vez de recorrer a este conceito para justificar o atraso registado, a Administração deve utilizar outros conceitos. Nos processos judiciais, há muitos termos para designar os factores imprevisíveis, os quais são utilizados para esclarecer a questão ligada às responsabilidades implicadas. É neste sentido que se distinguem os motivos de força maior e os motivos não considerados como de força maior, assim como a possibilidade de incumprimento contratual e a impossibilidade de cumprimento contratual. Estes conceitos são, de facto, bastante complicados. Mesmo no caso do atraso no cumprimento dos respectivos contratos, penso que o que os residentes querem saber é o seguinte: as fracções da habitação pública nunca ficarão construídas, ou o adiamento da data de conclusão vai ser apenas de um ou dois meses? Os cidadãos vão verificar as respectivas causas, e o Governo vai aplicar sanções aos casos em que a responsabilidade de atraso é imputável ao respectivo adjudicatário das obras de construção civil. Na minha opinião, o ponto crucial é a duração do tempo no caso de atraso. Se o atraso fosse de mais de dez anos, e se os bebés já se tivessem tornado adolescentes, quando os edifícios ficassem construídos, claro que os residentes não aceitariam esta situação. Todavia, não acho que o atraso de um ou dois meses implique a pena de decapitação. A meu ver, os dirigentes governamentais devem envidar todo o esforço para levar a cabo as acções governativas, ao passo que os deputados fazem tudo o que é possível para a supervisão das acções realizadas pelo Governo, apontando para as imperfeições. Não acho, no entanto, que neste assunto haja necessidade de

aplicação da pena de decapitação, nem sei em que situação é aplicável esta pena.

Tal como acabei de referir, se os requerentes souberem quanto tempo ainda precisam de esperar para a distribuição da habitação pública, e se a demora não implicar espaço de tempo muito prolongado, os mesmos residentes não ficarão muito insatisfeitos. Neste momento, talvez seja também importante tratar da distribuição das fracções construídas, mas que não foram escolhidas pelos requerentes, assunto ao qual, alguns colegas prestaram atenção há pouco. O que aconteceu foi que alguns dos requerentes figurados nas listas da espera conseguiram comprar apartamentos de que gostavam, ao passo que os outros não conseguiram obter fracções de dimensão grande que queriam adquirir. Trata-se dos direitos que estes requerentes têm na compra das fracções da habitação económica. É de saber que, o facto de sobrarem fracções de uma sala e um quarto no projecto das dezanove mil, não significa que os outros residentes que satisfaçam as condições para a requisição da habitação económica, não queiram comprar as fracções de T1, muito embora quase todas as pessoas preferam viver numa casa espaçosa, se a capacidade económica permitir. Normalmente precisamos de fazer opções tendo em conta as condições concretas. Nasci numa família de base, pertencendo os meus familiares, parentes e amigos à mesma camada. Muitos deles satisfazem os requisitos para a requisição da habitação económica. Portanto, mesmo que eu não apresente a respectiva candidatura, às vezes ouço-os falar das suas vontades. Muitos dos meus conhecidos já disseram que queriam requisitar fracção de T1 no caso de abertura da respectiva inscrição. O que quero dizer com isto é, que há sempre habitantes que querem comprar fracções de uma sala e um quarto. Penso que o Sr. Secretário tem que distinguir duas situações, a situação de ninguém querer as fracções de T1, e a situação de os requerentes preferirem fracções de dimensões maiores se puderem escolher. Com os altos preços dos imóveis, é natural que todos queiram escolher apartamentos maiores. Chamo igualmente a atenção para a necessidade de fazer investigações na abertura dos novos concursos, por forma a decidir a ordem e a prioridade de forma justa e razoável.

Sou membro da Comissão Permanente responsável pela apreciação na especialidade da proposta de lei da habitação económica, a qual foi promulgada há pouco tempo. Se houver realmente necessidade de introduzir modificações na nova Lei da habitação económica, as respectivas opiniões serão apresentadas à Assembleia Legislativa, e haverá discussões no hemiciclo sobre os ajustamentos necessários. Porém, não parece que as alterações venham a ser introduzidas dentro de pouco tempo, como por exemplo, dentro de um ou dois meses. Será que não abrimos novos concursos antes de revisão e modificação da nova Lei da habitação económica? Se as respectivas discussões continuarem, vai aparecer outro problema de difícil solução. Tanto a Assembleia Legislativa, como o Governo, têm sempre a responsabilidade de aperfeiçoar constantemente a legislação da RAEM. No entanto, não podemos parar com tudo antes da concretização dos aperfeiçoamentos desejados. Tomando como exemplo a questão da habitação pública, antes do melhoramento da nova Lei da habitação económica, temos que tratar das fracções que sobraram do projecto das dezanove mil, bem como dos assuntos ligados ao registo dos novos requerimentos e à distribuição dos apartamentos dos novos edifícios construídos. Ao fazermos isto, temos que seguir a legislação em vigor, pois vivemos numa sociedade de estado de direito. Ora, de acordo com a nova Lei da habitação económica, a abertura dos concursos será feita em função dos recursos e procura de habitação. Sendo assim, é natural que se abra novo concurso de candidatura a habitação

económica para as fracções de T1 que restaram do projecto de dezanove mil habitações públicas. Pois não faz sentido, abrir um concurso para o registo das requisições das fracções que ainda não estão construídas. Não acredito que ninguém queira as fracções de T1. Claro que muitos residentes querem saber se o Governo vai planear a construção, após a distribuição das fracções de T1 que restaram, das fracções de maior dimensão. Eles querem saber se o Governo precisará de muito tempo para fazer a respectiva decisão. Portanto, gostaria de pedir ao Sr. Secretário para ter a paciência de voltar a dar as respectivas explicações, percebendo que a habitação é o assunto em que se focaliza a atenção da população, neste momento em que a taxa de desemprego é muito baixa. Como os residentes não podem ser todos sócios das grandes empresas do jogo, nem vão comprar carros que são muito caros para eles. Naturalmente os habitantes procuram arranjar uma casa onde vivam felizes.

Vimos nos jornais de ontem notícias sobre a intenção da Administração de estabelecer medidas conducentes à contenção e erradicação das edificações informais, notícias essas que são reveladas nos respectivos jornais de uma forma vistosa. Acho que se trata de uma decisão corajosa da Administração, cuja execução, porém, implicará grandes dificuldades. Este é precisamente o segundo assunto sobre o qual queria trocar opiniões com o Sr. Secretário. Todos sabem quão grande é a quantidade das edificações informais que existem actualmente em Macau. É certo que a demolição e remoção de todas as edificações informais causarão grandes reacções dos residentes. Normalmente só os cidadãos sujeitos às acções de demolição ou remoção é que vão fazer barulho, mantendo em silêncio, os cidadãos que vêem as suas edificações informais em estado de segurança. Não é preciso fazer testes psicológicos, e sabemos este resultado. Com vista a levar a cabo a mencionada tarefa com sucesso, para além da coragem e da determinação, o Sr. Secretário ainda precisa de ter em consideração as sensações e reacções dos residentes atingidos. Concordo com a ideia da eliminação das edificações informais, as quais são produtos típicos da sociedade contemporânea que causam um conjunto de problemas. Não só Macau, muitas cidades do mundo têm a necessidade de contenção das edificações informais. Antigamente, como em Macau havia menos residentes, o Governo não costumava impor normas rigorosas na questão das habitações, nem tomar medidas rígidas para tratar das edificações informais existentes. Temos que compreender que este é um problema encarado por todas as cidades que tenham a sua história de desenvolvimento. Apelo para um tratamento personalizado das edificações informais existentes. Ouvi o Sr. Secretário falar da tomada de medidas para encorajar os residentes a tomar a iniciativa de remover as edificações informais, prestando o Governo os apoios necessários. Acho esta uma óptima política. Na minha opinião, a erradicação das edificações informais é um objectivo a atingir a longo prazo. Não procedam com precipitação, dando tempo à população para que se habituem devagarinho às novas normas. Temos que tratar deste problema com muita calma.

Por fim, queria prestar atenção aos trabalhos de elaboração de diplomas legais que visem a protecção do ambiente. Dou sempre muita importância a esta necessidade, apesar de não ter conhecimentos específicos sobre a disciplina em causa. Dizem os meus colegas que se especializam na elaboração de leis de protecção ambiental que, em Macau há ausência de diplomas legais, elaborados baseando-se na consideração global das necessidades da protecção ambiental. Não sou especialista desta área, e não sei avaliar esta opinião. Limito-me a transmitir a mesma mensagem ao Sr. Director dos Serviços de Protecção Ambiental, pedindo o seu

comentário. Espero que o Sr. Director possa dar explicações sobre os trabalhos realizados na área da protecção ambiental. De facto, com a multiplicação dos habitantes na Terra, o ambiente em que vivem entra gradualmente em degradação, ainda que haja melhoramento noutros aspectos. Se não impedirmos o pioramento da situação através da elaboração e publicação dos respectivos diplomas legais, serão graves as consequências. Quando falamos da protecção do ambiente, algumas pessoas vão dizer que não temos nada para fazer com a pequena dimensão do Território, pois em Macau não há nem florestas, nem javalis, nem tigres (nomeadamente tigres-do-sul-da-china). É verdade que não temos isto. No entanto, temos no mar circundante golfinhos-corcunda-indopacífico, os quais, porém, estão sujeitos ao perigo de extinção. Não sei o que podemos fazer no âmbito da cooperação regional, com vista a salvar a mencionada espécie que vive na Região do Rio das Pérolas, assim como outros seres vivos aquáticos. Espero que o Sr. Secretário possa prestar atenção a este aspecto, procurando fazer a sua contribuição para manter o equilíbrio ecológico da Região em que Macau se integra. Não tenho conhecimento específico sobre este assunto, mas peço ao Governo para realizar os respectivos trabalhos.

Obrigado.

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

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Depois de muitos colegas terem apresentado as suas opiniões e críticas, queria dar ao Sr. Secretário o seguinte conselho: treze anos após a transferência da soberania de Macau e perante as novas realidades do Território, o Sr. Secretário e os seus colaboradores têm a necessidade de fazer reflexões profundas, perguntando como é que podem renovar os conceitos, por forma a tornar as acções governativas efectivas.

Em seguida queria trocar opiniões com o Sr. Secretário acerca de vários assuntos.

O primeiro aspecto que queria abordar tem a ver com as grandes alterações das regras da brincadeira dos diversos organismos da área de Transportes e Obras Públicas. Com efeito, há pelo menos cinquenta diplomas legais na sua área que foram criados ou modificados neste momento, nomeadamente a Lei de terras, a Lei de Planeamento Urbanístico, o Regulamento geral da construção urbana, a Lei sobre o imposto do selo especial sobre a transmissão de bens imóveis destinados a habitação, e um conjunto de diplomas legais destinados à introdução de modificações nos procedimentos seguidos pelos serviços públicos na sua área. Penso que estas modificações provocarão grandes reacções às respectivas entidades correlativas, sobretudo àquelas cujos interesses ficariam afectados com as alterações introduzidas. Os residentes prestam muita atenção à abertura da nova inscrição da habitação económica. No entanto, até agora ainda não vimos a publicação dos regulamentos administrativos que fixem os limites mínimo e máximo do rendimento mensal, e o limite máximo de património líquido dos candidatos. Reparem que estes são apenas alguns exemplos para as lacunas existentes na legislação na área de

Transportes e Obras Públicas.

Acho fundamental definir regras da brincadeira justas, aceites pelas diversas camadas da sociedade de Macau, o que não é nada fácil. Nem a Assembleia Legislativa pode garantir a existência de tal justiça, uma vez que os deputados também têm as suas propensões e interesses que querem defender. Sendo assim, dificilmente se consegue tomar uma decisão equilibrada e imparcial.

Nas reuniões de ontem e de hoje, os colegas falaram muito da habitação pública. Queria prestar atenção antes à habitação privada. O Sr. Director Wong várias vezes fez previsão sobre a quantidade da habitação privada que podia ser colocada à venda nos próximos anos. Espero que na próxima vez, o Sr. Director Wong nos informe da quantidade de prédios que ficarão construídos no futuro próximo. Acho que o Sr. Director nos pode indicar um número mais aproximado da habitação privada que entrará no mercado imobiliário nos próximos anos, com base nas informações recolhidas na realidade, isto é, fazendo o cálculo observando as plantas de construção civil autorizadas, as obras de construção civil iniciadas e em realização. Notei uma coisa: o Governo tem adoptado medidas para controlar a compra dos imóveis, aumentando os respectivos impostos. No entanto, perante a grande procura dos imóveis no mercado da habitação privada, movida inclusivamente por uma psicologia de pânico, e a escassez da oferta, a Administração não fez nada para ajudar. Nesta situação, os respectivos preços só podem subir espectacularmente e constantemente, até ao ponto de casas péssimas de pequena dimensão também custarem dois ou três milhões de dólares de Hong Kong. Sem novos prédios colocados à venda, está-se perante um beco sem saída. Paralelamente à mencionada situação difícil, está a lentidão, que criticamos sempre, na apreciação e autorização dos projectos de construção civil. Afinal quais são as razões para as grandes demoras? Penso que temos que renovar as ideias, introduzindo modificações de acordo com a nova realidade, por forma a resolver o problema de falta da habitação privada, normalizando o mercado imobiliário. Ainda que não possamos permitir a construção de prédios sem a respectiva autorização, é necessário, sem dúvida, modificar o respectivo procedimento, de modo a acelerar o processo em causa.

Há pouco, o Sr. Director Wong fez uma apresentação detalhada sobre os serviços de autocarro, o que me levou a mudar de ideia — não pretendia criticar, na reunião de hoje, os serviços de autocarro. No entanto, perante a satisfação dos dirigentes governamentais com os serviços em destaque, não posso deixar de apontar para as falhas existentes na realidade. De facto, passado um ano a contar a partir da data do início da adopção do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro, temos a necessidade de fazer a respectiva revisão, analisando as insuficiências e procurando melhoramentos. Não obstante o aumento da quantidade total dos autocarros, referido pelo Sr. Director, muitos cidadãos não têm mais facilidade em apanhar autocarros. Todas as vezes em que encontrei o Tio Hong na rua, ele queixou-se da dificuldade que tem em apanhar o autocarro n.º 28B. Segundo o Tio Hong, para levar o neto para a residência no Edifício Nova Vila Chong San, tem que aguardar o autocarro n.º 28B pelo menos meia hora. O pior é a mudança da respectiva paragem da Avenida de D. João IV para a China Plaza, porque na nova paragem só para o autocarro n.º 28B. Sendo assim, o Tio Hong e o seu neto não têm possibilidade de apanhar ali outros autocarros que também passam perto da casa, estando, por isso, perante um beco sem saída.

O exemplo que acabei de apresentar demonstra que, com vista a prestar serviços de autocarro razoáveis, temos que ter muito cuidado

no desenho dos itinerários, da frequência de partidas, e da localização das paragens. Na reforma do trânsito, temos que ter em consideração o objectivo que pretendemos atingir, designadamente o objectivo de transformação de Macau num centro mundial de turismo e lazer. Sendo Macau uma cidade de dimensão reduzida com a sua Zona Histórica, devemos adoptar políticas para a construção de uma cidade onde os residentes e turistas possam deslocar-se a pé em boas condições. Claro que nesta cidade continuará a haver veículos motorizados, cuja utilização deve obedecer ao princípio de primazia do transporte público, promovida pela adopção do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro, que se deu há mais de um ano. Pergunto, porém, se as autoridades acham que a redução de três paragens de autocarro em duas, pode traduzir a importância atribuída ao transporte público. Penso que muitos utentes dos serviços de autocarro ficam insatisfeitos com a introdução deste novo modelo, nomeadamente com a mudança referente às paragens, a qual traz muitas inconveniências aos cidadãos, pois agora os passageiros de autocarro precisam de percorrer uma maior distância andando a pé.

A falta de flexibilidade é o outro defeito detectado no novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarro. Tomando como exemplo o Festival de Gastronomia, que teve lugar no mês passado, neste evento havia grande falta de autocarros, os quais estavam cheios de adultos e crianças provenientes de diferentes zonas de Macau, os quais se apertavam uns contra os outros. Para além das comidas pouco saborosas, os visitantes ainda estavam insatisfeitos com o longo tempo que precisavam de aguardar para apanhar autocarro. Antigamente era melhor, porque quando se verificava que havia grande procura de serviços de autocarro, as respectivas operadoras mandavam rapidamente veículos ao lugar, podendo obter, em contrapartida, receitas provenientes das tarifas pagas. Com a adopção do novo modelo, para qualquer alteração, as companhias de autocarro têm que pedir sempre a autorização, o que prejudica a qualidade dos serviços em destaque. Mesmo que fossem informadas da existência de quase cem cidadãos que estavam à espera dos autocarros, as respectivas operadoras não tinha a possibilidade de mandar ali um veículo. Este é um defeito que deve ser aperfeiçoado no futuro. Chamo a atenção aos serviços competentes também para a necessidade de intensificação dos serviços de autocarro nos vários sábados em que há espectáculos de fogo-de-artifício. O que se registou no passado foi a carência de meios de transportes públicos nestes dias, o que dificultou o acesso dos residentes aos lugares ideais para a apreciação do fogo-de-artifício. Num ano, só em vários dias há estes espectáculos, mas nem nestes poucos dias, definidos com antecedência, se pode proceder a uma ordenação especial, para satisfazer as necessidades dos cidadãos. As autoridades não acham que esta é uma falha muito grande? Claro que se pode deslocar a pé, com a falta de meios de transporte. Nesse caso, porém, quem sofre mais são as crianças muito pequenas, e os residentes que levam bebés ao colo.

O controlo do crescimento das viaturas motorizadas é o outro trabalho que se tem que realizar com urgência. Actualmente, existem em Macau duzentos e dez mil veículos motorizados, dentre os quais, há oitenta mil e tal automóveis ligeiros, mais de mil e quinhentas camionetas de turismo, e novecentas e tal camionetas dos casinos, ao passo que o número dos autocarros não atinge o de mil e cem. Acho que há toda a necessidade de diminuir a circulação das camionetas dos casinos, as quais partem de trinta em trinta minutos, ou em cada vinte e cinco minutos, transportando, às vezes, um único passageiro numa camioneta com cinquenta assentos. Gasta-se, assim, a gasolina e obstrui-se o trânsito. As empresas do jogo costumam organizar, para cada casino, uma equipa de camionetas para transportar os

clientes. Sendo assim, o número destas camionetas cresce constantemente com a abertura de cada vez mais casinos, o que sobrecarrega a rede rodoviária do Território, para além de poluir o ambiente. Sugiro que o Governo coordene a actividade das camionetas dos casinos, agrupando itinerários idênticos de casinos diferentes, por forma a reduzir a circulação das camionetas dos casinos, aliviando as grandes pressões no trânsito. O facto é que quem conduz em Macau encara inevitavelmente imensos problemas tais como engarrafamentos e falta de parques para o estacionamento. A situação agrava-se em cada dia que passa, desafiando a paciência dos condutores. Perante esta situação, temos que renovar os nossos conceitos para encontrar soluções, não é? O Governo investiu com muito dinheiro para apoiar o funcionamento dos serviços de autocarro. Contudo, o que é essencial é conduzir a população a abandonar os automóveis, passando a utilizar meios de transporte públicos, concretizando verdadeiramente a política de primazia do transporte público. Para dizer com franqueza, a primazia do transporte público significa o abandono dos meios de transporte privados. Com vista a otimizar verdadeiramente o trânsito de Macau, os serviços competentes têm que fazer bons desenhos, definindo regras efectivas, executando-as e controlando a situação com eficácia.

A população de Macau queixa-se muito dos serviços prestados pelas sociedades detentoras do exclusivo atribuído pelos órgãos governamentais na área de Transportes e Obras Públicas. A par disso, porém, os preços dos respectivos serviços sobem incessantemente, mesmo com a liberalização do mercado das telecomunicações. Não sei qual é a razão que levou ao aparecimento desta situação, pois não sou desta área. Só utilizo o telemóvel para telefonar e para atender telefonemas. Mesmo assim, a interrupção dos sinais também me traz muitos incómodos. Pode-se imaginar quão grandes são os prejuízos causados aos sectores comerciais e financeiros, por exemplo, pelas interrupções da rede e dos sinais de telemóveis, ocorridas com frequência. Não sei se a situação pode melhorar com a preparação de mais um sistema complementar. Sabemos que alguns hospitais têm até o seu próprio gerador de electricidade, o qual espero que nunca seja utilizado. Isto significa que não ocorreram acidentes de corte de electricidade. Há igualmente muitos problemas com os combustíveis, nomeadamente os combustíveis petrolíferos, cujos preços sobem constantemente em grande escala. Queria saber qual é a evolução dos trabalhos da diversificação dos tipos de combustíveis perante a necessidade dos residentes, que querem deixar de utilizar o petróleo liquefeito, que é caro demais. Sei que na realidade, há dificuldades de substituir este combustível pela energia eléctrica por causa da pequena capacidade dos contadores eléctricos. Não sei qual é a entidade responsável pelo respectivo planeamento. É o governo e a CEM? Queria perguntar por que é que a população não tem o direito de utilizar só a electricidade. Penso que este é um dos problemas que precisamos de resolver com urgência no reordenamento e na construção do Território. O Governo tem que introduzir modificações nas normas definidas, assim como reforçar a respectiva supervisão, pois não basta atribuir aos residentes o subsídio para a electricidade. Na minha opinião, temos que abandonar o actual modelo de funcionamento com demasiada tolerância, modificando as respectivas regras e exigindo as operadoras a prestar bons serviços, sob pena de caducidade do contrato do exclusivo.

O outro problema ao qual queria prestar atenção tem a ver com o sector dos operários. Nos últimos anos, têm sido registados, nas obras públicas, bastantes conflitos nas oportunidades de emprego e quanto ao nível dos salários. Enquanto que está estipulado, na respectiva Lei de Bases, que os trabalhadores residentes tenham a

prioridade de ser empregados, vemos a chegada de grande quantidade de trabalhadores não residentes, que vêm substituir os trabalhadores residentes nas obras públicas. É de saber que, no contrato de adjudicação, o Governo tem o direito de definir todas as condições. Não sei a razão pela qual há sempre disputas relativas aos salários dos operários que trabalham nas obras públicas. Sendo a entidade que adjudica as obras públicas, o Governo da RAEM pode perfeitamente fixar, nos contratos de adjudicação, estipulações que defendam os interesses dos trabalhadores residentes. Em Macau, que é um território pequeno, as informações são divulgadas com rapidez. O sector dos operários ficou extremamente insatisfeito com a descida do salário diário das quatrocentas e cinquenta patacas, salário atribuído em 2008, para as trezentas e noventa patacas, salário actualmente atribuído aos trabalhadores residentes nas obras públicas. Pensamos que não há justificações para esta descida do ordenado. Esperamos que o Governo possa ponderar profundamente este assunto, introduzindo modificações tanto nas normas definidas, como nos trabalhos de execução, e que as experiências do passado possam ser aproveitadas para a criação de novos modelos, que visem a solução dos problemas existentes, os quais, para dizer com franqueza, são bastantes. Implicam muitos interesses, os trabalhos na área de Transportes e Obras Públicas, nomeadamente nas obras públicas, as quais são bastantes no futuro próximo. Sublinho que há necessidade de manter o equilíbrio dos interesses de todas as partes, inclusivamente os interesses públicos, por forma a construir uma sociedade mais justa e harmoniosa.

Obrigado.

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

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Deputado Lam Heong Sang disse que não queria criticar o Sr. Director Wong, faço eu este trabalho.

Sr. Secretário:

Para dizer com franqueza, reconheço que o Sr. Secretário e os seus colegas prestaram muita atenção e envidaram grandes esforços para realizar as acções governativas em benefício da população. Apesar disso, se as medidas adoptadas não se articulam bem com as políticas definidas, o que se pode verificar é apenas uma grande confusão e medidas tomadas com precipitação para resolver situações mais urgentes.

Os assuntos referentes ao trânsito e transportes terrestres, marítimos e aéreos, têm um peso considerável na área de Transportes e Obras Públicas. Na minha opinião, a grande insatisfação da população com o trânsito do Território, referida há pouco pelo Sr. Deputado Lam Heong Sang, tem a ver sobretudo com a ineficácia das respectivas políticas, que não podem resolver os problemas na sua raiz. Queria aproveitar a oportunidade de hoje para trocar opiniões com o Sr. Secretário acerca das falhas registadas nas políticas e nas medidas de trânsito, expondo os respectivos dados estatísticos, e pedindo ao Sr. Secretário para concentrar a atenção nos sujeitos do trânsito, os quais são precisamente as pessoas que se deslocam a pé e os veículos que circulam nas estradas. Espero que as minhas análises possam ser úteis para o Sr. Secretário.

Vou focalizar a minha análise na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2010 a 2020), e nas medidas adoptadas para a concretização das respectivas políticas definidas, não fazendo

comentários sobre as estratégias de uma junção, dois lados e três círculos. A meu ver, a maior falha das políticas do trânsito é a seguinte: as medidas não foram adoptadas tendo em consideração a verdadeira fonte dos problemas do trânsito, não podendo atenuar a grande tensão criada pelo desequilíbrio entre o aumento constante e a grande velocidade dos veículos motorizados e o crescimento vagaroso da dimensão das estradas. Os seguintes dados estatísticos podem revelar a pertinência desta afirmação.

De acordo com os Censos 2011, a população total de Macau totalizava, em 2011, quinhentas e cinquenta e sete mil e quatrocentas pessoas, o que corresponde a um crescimento de 27,8% em relação à população total de quatrocentas e trinta e seis mil e trezentas pessoas, registada em 2001. O número dos turistas que visitaram a RAEM no ano de 2011 atinge o de vinte e oito milhões e duas mil e trezentas pessoas, o que equivale a um aumento de 172%, relativamente aos dez milhões duzentas e setenta e nove mil pessoas, registadas em 2001. Em 2011, o número total dos veículos motorizados que circulavam em Macau foi o de duzentos e seis mil trezentos e quarenta e nove, o que representa uma subida de 79,8% em comparação com o número de cento e catorze mil setecentos e sessenta e quatro, registado em 2001. No período compreendido entre 2001 e 2011, a dimensão do Território de Macau cresceu apenas 15,9%, tendo aumentado de 25,8 quilómetros quadrados para 29,9 quilómetros quadrados, ao passo que no mesmo período, o comprimento total das estradas aumentou 24,9%, tendo-se prolongado de 333,1 quilómetros a 416 quilómetros. Quanto à densidade dos veículos motorizados que circulam no Território, esta densidade atingiu, em 2011, a de 496 quilómetros quadrados por quilómetro, tendo crescido 44% comparativamente com a densidade registada em 2001, que foi a de 344,5 quilómetros quadrados por quilómetro. É aborrecido ouvir estes dados, os quais, porém, são as melhores provas da existência de problemas. Em seguida, ainda vou apresentar outros dados estatísticos.

No mês de Outubro de 2012, o número dos veículos motorizados que circulavam em Macau foi o de duzentos e catorze mil novecentos e noventa e três, o que equivale a um aumento de 5,2%, ou seja, um aumento de dez mil seiscientos e trinta e três veículos, em comparação com o número de duzentos e quatro mil trezentos e sessenta, registado no período homólogo de 2011. É ainda maior o grau do aumento de automóveis no mesmo período, os quais aumentaram de noventa e quatro mil e quarenta e três, número registado em Outubro de 2011, para cem mil trezentos e trinta e quatro, número registado em Outubro de 2012, o que corresponde a um crescimento de 6,7%, isto é, um aumento de seis mil duzentos e noventa e um veículos num ano, mais de quinhentos veículos num mês. Comparando o número dos veículos motorizados que circulavam em Macau em Outubro de 2012, com o período homólogo de 2000, o respectivo número quase duplicou, o que significa que de 2000 a 2012, os automóveis cresceram a um ritmo de oito mil e tal veículos por ano. Os dados que acabei de apresentar podem demonstrar claramente o grande aumento do número de veículos motorizados, e o pequeno crescimento da dimensão do Território de Macau e do comprimento total das estradas. Esta é a principal razão que conduziu aos engarrafamentos frequentes. Sr. Secretário, há nitidamente a necessidade de controlo adequado do ritmo de crescimento das viaturas motorizadas.

Na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2010 a 2020), está definida a política importante de criação de uma rede de transportes públicos que tem como base o metro ligeiro. Antes de o metro ligeiro ficar construído, o Governo concentra a atenção no

aperfeiçoamento dos serviços de autocarro, negligenciando, porém, a importância do controlo adequado do crescimento dos veículos motorizados, necessidade essa que é mencionada na Política Geral em destaque. O facto é que nas LAG para o próximo ano, não se podem verificar medidas concretas destinadas à restrição do aumento das viaturas motorizadas. Pelo contrário, a tomada das medidas que visam o encorajamento da aquisição de veículos ecológicos através do fornecimento dos benefícios, nomeadamente o de redução dos impostos, contribui para estimular o crescimento do número dos veículos motorizados. O facto é que, depois da entrada em vigor, em Março do ano corrente, da Lei de alteração ao Regulamento do imposto sobre veículos motorizados, que permite a concretização da política de atribuição do benefício fiscal aos residentes que compreem veículos ecológicos, se registou no Território um aumento de 44% do número dos automóveis ligeiros em comparação com o período homólogo do ano passado, o que demonstrou que a tomada da referida medida produziu o efeito de estimular os residentes a comprar veículos motorizados, tendo levado a um maior aumento dos mesmos veículos, contrário ao objectivo definido. Perante a contradição existente entre a política definida na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2010 a 2020), de controlo adequado do número dos veículos motorizados, e a medida adoptada para a promoção da aquisição de veículos ecológicos, sugiro ao Sr. Secretário a adopção das seguintes estratégias para controlar o crescimento do número dos veículos motorizados: definição de taxas de imposto cada vez mais altas, aplicadas à aquisição do segundo, terceiro e quarto veículos motorizados, encurtamento do prazo para a inspecção de veículos motorizados, e o aumento de despesas para a inspecção de veículos motorizados.

Devido à pequena dimensão do Território e ao grande número de veículos (sendo a densidade dos veículos motorizados que circulam no Território, a de quase quinhentos quilómetros quadrados por quilómetro), é muito difícil encontrar um lugar para estacionar o veículo. Sendo assim, são inevitáveis os fenómenos de estacionamento de veículos em lugares proibidos, para além dos casos em que as lojas de veículos motorizados estacionam veículos, durante longo espaço de tempo e contra as regras rodoviárias, nos parques de estacionamento situados na beira das estradas. No referido documento anunciam-se o projecto de definir despesas diferentes para o estacionamento do veículo em parques de estacionamento localizados nas zonas e horas diferentes, assim como, o projecto de criação, no período compreendido entre 2010 e 2012 e nas zonas com grande concentração demográfica, de dois mil e quinhentos parques de estacionamento para automóveis ligeiros e motos, e o projecto de procurar criar, nesta base, mais dois mil e quinhentos parques de estacionamento. Faltam vinte e tal dias para chegar o ano de 2013. Queríamos saber qual é a evolução dos trabalhos que visam a concretização do mencionado projecto. No mesmo documento, ainda há referências sobre a necessidade de resolver o problema referente às camionetas dos hotéis e dos casinos. Após a liberalização do sector do jogo, o número das camionetas dos casinos aumenta em cada dia que passa. Segundo os dados estatísticos publicados, em 2011 circulavam em Macau mil quinhentos e sete automóveis pesados, os quais correspondem a um aumento de 186% em relação a 2001, ano em que se registava o número de quinhentos e vinte e sete de automóveis pesados, o que foi mencionado há pouco pelo Sr. Deputado Lam Heong Sang. O facto é que todos os casinos de Macau prestam aos clientes serviços de transporte, circulando as respectivas camionetas entre o casino e os diversos terminais, hotéis e pontos turísticos de Macau, tendo-se definidos diversas trajectórias e sobrecarregando a rede rodoviária do Território. Queríamos perguntar ao Sr. Secretário quais são as

medidas que vai tomar para regulamentar esta situação. Estas camionetas dos casinos ainda entram e saem frequentemente do Posto Transfronteiriço das Portas do Cerco, por causa do estatuto dos condutores que só podem conduzir em Macau quanto se trata de transporte de mercadorias ou passageiros entre o Interior da China e o Território, exercendo grandes pressões ao trânsito daquele local, e afectando a deslocação, a pé ou de carro, dos comerciantes em especial, e dos residentes em geral, que passam o mesmo posto transfronteiriço. Na discussão da LAG do ano passado, e nas interpelações escritas apresentadas, pedi muitas vezes ao Sr. Secretário para resolver o referido problema. No entanto, não obstante a criação, no ano corrente e no prazo de sessenta dias, de uma passagem específica, a situação não melhorou. Gastaram-se inutilmente recursos humanos e financeiros, para além de ter prejudicado o ambiente. Perante os mencionados problemas no trânsito, fiz este trabalho de artesanato, imitando outros deputados. Ofereço aqui o trabalho ao Sr. Secretário, para que o Senhor possa apreciar depois com calma. No censo 2011, ainda se pode verificar o grande aumento demográfico da Ilha da Taipa, tendo o número da população aumentado de quarenta e uma mil setecentas e oitenta e seis pessoas, registadas em 2001, para setenta e oito mil quatrocentas e noventa e sete pessoas, registadas em 2011, o que representa um aumento de trinta e seis mil e tal pessoas, isto é, um aumento de 87%. A par disso, o que se verifica na realidade são os grandes engarrafamentos que ocorrem com frequência na Ponte de Sai Van e na Ponte de Amizade, sendo que a situação piora muito com a ocorrência dos acidentes de viação. Na semana passada, um cidadão contou-me que tinha encontrado um grande engarrafamento quando voltava para casa do emprego, o que o levou a chegar a casa só às oito e meia da noite.

Na reunião de ontem, o Sr. Secretário disse que o Edifício do Lago, na Taipa, o Edifício Koi Nga e o Edifício Ip Heng, em Seac Pai Van, serão habitados em breve. Naquela altura, cinco mil e duzentas famílias (duas mil e setecentas famílias no Edifício do Lago, e duas mil e quinhentas famílias no Edifício Koi Nga e no Edifício Ip Heng) vão passar a viver na Taipa e em Coloane, fazendo aumentar o número dos habitantes das Ilhas. Contando com as habitações privadas que ficarão construídas também neste período, está previsto que em um ou dois anos, a população da Taipa terá um crescimento de dez ou vinte mil pessoas. É de saber que, depois de tomar conhecimento de não existirem restrições quanto à posse e utilização de veículos motorizados, muitos habitantes das mencionadas habitações públicas tencionam conduzir a sua viatura para satisfazer as necessidades de deslocação, nomeadamente para ir levar e buscar os filhos à escola, depois de começarem a viver na fracção da habitação pública distribuída. Para além disso, com a entrada em funcionamento do novo *campus* da Universidade de Macau e do Parque Científico e Industrial de Medicina Tradicional Chinesa Macau-Guangdong, ambos na Ilha da Montanha, vai haver muito mais pessoas que utilizam as pontes existentes, as quais não são suficientes para satisfazer as necessidades futuras. Ainda que na Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres (2010 a 2020), haja referências sobre a construção da quarta ponte, que ligará a Península de Macau e a Ilha da Taipa, e por onde passarão o metro ligeiro e outros meios de transporte, não podemos ver, nas LAG para o próximo ano, nenhum plano sobre o calendário e a forma de construção da quarta ponte. Não sei se esta ponte será construída sob a forma de túnel. Queria perguntar ao Sr. Secretário se só iniciará os trabalhos relativos à construção desta ponte, quando os engarrafamentos nas pontes existentes atingirem um nível mesmo insuportável. Queria pedir também a opinião do Sr. Secretário sobre o conteúdo da Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres

(2010 a 2020), assim como sobre as medidas tomadas para a sua execução.

Não posso deixar de mencionar o Regime jurídico de propriedade horizontal, nomeadamente porque pertence ao respectivo sector. Nas LAG para o ano financeiro de 2013, e quanto ao aperfeiçoamento da legislação relativa à administração dos edifícios, o Sr. Secretário diz o seguinte: “No intuito de melhorar a situação da administração de edifícios de Macau e clarificar as respectivas competências e responsabilidades, será tomada uma solução a partir da fonte. No seguimento dos trabalhos realizados no ano 2012, e em conjugação com o regime de propriedade horizontal constante do Código Civil, iremos proceder ao estudo em relação à revisão do regime de registo das comissões administrativas dos condomínios”. Concordo totalmente com a ideia de resolver os problemas a partir da fonte. De facto, se na elaboração de políticas para a solução de problemas, não concentrarmos a atenção na análise da fonte destes problemas, não serão alcançados os objectivos definidos, por forma a eliminar os problemas existentes, nomeadamente o de administração de um edifício por duas ou mais companhias de administração predial, que ocorre com bastante frequência, problemas esses que deixam os pequenos proprietários ficar cansados física e psicologicamente. De facto, ouvimos sempre notícias sobre os conflitos relativos à administração de edifícios, tais como a notícia sobre o conflito ocorrido no mês passado sobre a administração do Edifício Nam Fai, que levou à grave consequência de corte na electricidade. Felizmente, o referido conflito chegou a ser resolvido com a intervenção e conciliação do Instituto de Habitação. Não podemos negligenciar, por causa disso, os numerosos problemas causados pelo atraso do Regime jurídico de propriedade horizontal, designadamente os problemas de edificações informais, de infiltrações e de pensões ilegais, atraso esse que origina muitos conflitos entre os pequenos proprietários e as entidades de administração de prédios, impossibilita a administração segundo a lei, bem como, é aproveitado pelos serviços públicos para justificar a sua não actuação. Sendo assim, há toda a necessidade de aperfeiçoar a legislação, cuja desactualização é a fonte dos mencionados problemas.

Tal como se pode verificar no excerto que citei das LAG para o próximo ano, os trabalhos de revisão e modificação do Regime jurídico de propriedade horizontal, concentrar-se-ão no estudo da revisão do regime de registo das comissões administrativas dos condomínios, o que, como é evidente, é insuficiente para resolver todos os problemas existentes, não permitindo o aperfeiçoamento do mesmo diploma legal a partir da fonte dos problemas. Sendo assim, acho que os colegas têm muita razão ao fazerem, na reunião de ontem, a crítica dirigida aos órgãos governamentais na área de Transportes e Obras Públicas, de que as respectivas medidas são normalmente tomadas com precipitação para resolver situações mais urgentes. Sr. Secretário, não pode ser sempre assim! Aqui queria pedir a explicação do Sr. Secretário sobre os trabalhos de aperfeiçoamento, a partir da fonte, do regime de propriedade horizontal constante do Código Civil, nomeadamente sobre as normas que se pretendem introduzir para resolver os conflitos relacionados com a administração de edifícios, e que visem a regulamentação dos assuntos referentes à criação de assembleias de proprietários. Queríamos saber também qual é o calendário para a realização dos respectivos trabalhos. Espero obter explicações detalhadas do Sr. Secretário sobre este assunto.

Antes de finalizar a intervenção, volto a exprimir o meu reconhecimento relativo à atenção e ao esforço do Sr. Secretário e da

sua equipa. Vou continuar a apoiá-los, na expectativa de que possam fazer maiores contribuições para o benefício da população de Macau.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Vong Hin Fai.

Vong Hin Fai: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Na reunião de hoje queria exprimir opiniões sobre vários aspectos, esperando que o Sr. Secretário possa fazer o respectivo comentário, fornecendo informações relacionadas.

Em primeiro lugar, vou prestar atenção à questão da optimização dos bairros antigos. As experiências de sucesso sobre a requalificação dos bairros antigos, registadas nos diferentes países e regiões do mundo, demonstram que, com vista a tornar os respectivos bairros em pontos frequentados não só pelos turistas, mas também pelos residentes locais, é preciso dar grande importância às construções existentes, recuperando-as sob a orientação do Governo, que adopta políticas favoráveis para prestar apoio. Nas Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas, há referências sobre a realização de vários estudos sobre a vivificação da Vila de Coloane, inclusivamente a Rua dos Navegantes e os estaleiros navais de Lai Chi Vun. De acordo com o planeamento preliminar, dar-se-á início ao “Estudo sobre o Plano de Reordenamento Urbano do Quadrante Oeste da Rua dos Navegantes da Vila de Coloane”, com o objectivo de atrair empresários das indústrias culturais e criativas para se instalarem no local, procurando, mediante orientações do Governo e a cooperação dos residentes, atingir a meta de revitalização que ponha em relevo tanto a promoção do desenvolvimento urbano como a protecção do meio ambiente da Vila de Coloane, difundindo-se deste modo a herança cultural de vila piscatória. Se não me tiver enganado, o Quadrante Oeste da Rua dos Navegantes da Vila é o quadrante próximo das barracas localizadas à beira-mar, conhecidas por muitos cidadãos de Macau. Penso que o referido planeamento vai ao encontro do desejo de muitos residentes. Tenho, pela minha parte, algumas dúvidas sobre a contradição aparente entre o objectivo de difusão da herança cultural de vila piscatória, e a atracção de empresários das indústrias culturais e criativas para se instalarem no local. No meu entender, a cultura de vila piscatória é uma herança histórica, ao passo que as indústrias culturais e criativas são uma novidade. Sendo assim, queria perguntar quais são as ideias que o Governo tem, bem como, quais são as medidas que o Governo vai adoptar, para a promoção da combinação orgânica destes dois elementos.

No projecto do reordenamento da Vila de Coloane, está incluída a requalificação dos estaleiros navais de Lai Chi Vun. Segundo as LAG em destaque, a Administração pretende desenvolver Lai Chi Vun como zona pequenina que apresenta características diversificadas em termos de património industrial e difusão de uma herança cultural, melhorando a qualidade de vida dos residentes e mostrando o passado brilhante do sector da indústria de Macau, de forma a promover o desenvolvimento social e económico da Vila de Coloane. Queria pedir ao Sr. Secretário para fornecer informações

sobre os resultados dos respectivos estudos e as ideias novas sobre o mencionado projecto.

Em segundo lugar, queria expor os meus pontos de vista sobre a evolução dos trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública. Depois de ouvir, na reunião de ontem, a explicação detalhada do Sr. Secretário, temos uma ideia mais clarificada sobre os respectivos dados: a figuração, nas listas de espera para a distribuição da habitação pública, de dezanove mil agregados familiares (doze mil para a distribuição da habitação económica, e sete mil para a distribuição da habitação social), é o resultado das inscrições feitas em 2003 e em 2005. No caso da habitação económica, dentre os doze mil agregados familiares que estão nas listas de espera, nove mil e tal tiveram a oportunidade de fazer escolha, tendo cinco mil e tal agregados familiares já escolhido a fracção de que gostam. Segundo disse o Sr. Secretário na reunião de ontem, na distribuição da habitação pública que integra o projecto de dezanove mil, normalmente só 75% dos requerentes escolhem a sua fracção na primeira oportunidade de fazer opção. Isto quer dizer que há ainda cerca de sete mil requerentes da habitação económica que não escolheram a sua fracção. No entanto, entre estes sete mil requerentes da habitação económica, só cerca de três mil agregados familiares não tiveram nenhuma oportunidade para a escolha. No caso da habitação social, dentre os sete mil agregados familiares que fazem parte da lista dos dezanove mil, mais cinco mil já receberam as fracções distribuídas. Sendo assim, há ainda cerca de dois mil agregados familiares que estão à espera da distribuição da sua fracção. Fazendo a conta, podemos chegar facilmente à conclusão de que, até ao momento, há ainda cinco mil e tal agregados familiares aos quais a Administração não forneceu nenhuma oportunidade de escolha da habitação pública. Para dizer com outras palavras, há cinco mil e quinhentos agregados familiares que escolheram a sua fracção da habitação económica, e há cinco mil e tal agregados familiares que receberam a fracção da habitação social, agregados familiares esses que totalizam onze mil.

No caso da habitação económica, até aos finais do ano corrente, vai haver mais três mil e quinhentas fracções, aproximadamente, da habitação económica que estarão em condições de venda antecipada, para satisfazer a necessidade dos agregados familiares figurados na lista de espera. É de saber que partes destas fracções são fracções do tipo T1, tal como mencionou o Sr. Secretário na apresentação que fez. No caso da habitação social, como está previsto que até ao dia 31 de Dezembro de 2012, haverá cerca de cinco mil fracções da habitação social construídas (cinco mil e oitenta e três fracções, se não me tiver enganado), as quais podem ser distribuídas aos respectivos requerentes. Analisando os dados disponíveis, constatámos que dá quase nove mil, a soma de mais de cinco mil e quinhentos, número dos agregados familiares que escolheram a sua fracção da habitação económica, e três mil quinhentos e cinquenta, número das fracções de T1 da habitação económica que ainda não foram escolhidas, e que dá mais de dez mil, a soma de mais de cinco mil, número dos agregados familiares que receberam a sua fracção da habitação social, e cinco mil e oitenta e três, número das fracções da habitação social construída até aos finais do ano corrente. Tal como se pode verificar, o resultado da soma de todos os números aproxima-se de dezanove mil. Sendo assim, não acho que haja necessidade de responsabilizar os respectivos colegas. Penso que a insatisfação da população tem sobretudo a ver com a incompreensão da situação real, por causa da insuficiência das informações fornecidas pelos serviços públicos competentes, os quais, debruçados nos trabalhos de supervisão das obras de construção da habitação económica, prestaram pouca atenção à realização dos

trabalhos de explicação junto dos deputados em especial, e dos residentes de Macau em geral, não tendo publicado os respectivos dados estatísticos com clareza.

A conta que acabei de fazer centra-se sobretudo nas fracções da habitação pública construídas até aos finais da habitação pública. Em seguida, vou analisar a questão a partir da perspectiva dos agregados familiares que ainda não tiveram oportunidade para a escolha da sua fracção. De acordo com a apresentação feita pelo Sr. Secretário na reunião de ontem, até ao dia 20 de Novembro do ano corrente, há ainda mil seiscentos e cinquenta agregados familiares figurados na lista para a distribuição da habitação social. Tal como referi há pouco, até ao dia 31 de Dezembro de 2012, haverá cinco mil e oitenta e três fracções da habitação social construídas, as quais podem ser distribuídas aos respectivos requerentes. Sendo assim, o problema referente à habitação social resolver-se-á, considerando a questão a partir da perspectiva dos agregados familiares. Em termos da habitação económica, verifica-se a impossibilidade da satisfação da necessidade de mais de mil requerentes figurados nas listas da espera das dezanove mil, os quais não querem comprar as fracções de T1. Penso que o Sr. Secretário e a sua equipa devem adoptar medidas adequadas, de modo que estes requerentes possam ter acesso, dentro de um espaço de tempo razoável, a fracções de T2 ou T3 da habitação económica.

Em terceiro lugar, queria pedir às autoridades da área de Transportes e Obras Públicas, para mencionarem a evolução dos trabalhos de legislar sobre a revisão e modificação do Regulamento de Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxi, que está em vigor desde o tempo da Administração Portuguesa, depois da promulgação da Portaria n.º 399/99/M, e portanto, é executado há mais de dez anos. Nas LAG para o ano de 2012, o Sr. Secretário anuncia o projecto de revisão e modificação do referido Regulamento, projecto esse que, foi mencionado outra vez nas LAG para o ano de 2013. Nas LAG para o próximo ano, anuncia-se que foram concluídos os trabalhos de elaboração do projecto que visa a introdução das modificações no Regulamento em destaque, assim como a respectiva consulta pública, sendo de esperar que o respectivo projecto seja submetido ao processo legislativo em 2013. Na apresentação que fez há pouco, o Sr. Secretário afirmou que seria adoptada a forma de regulamento administrativo para a publicação do mencionado projecto. Nesse caso, segundo a Lei do Regime jurídico de enquadramento das fontes normativas internas, não há necessidade de submeter o respectivo conteúdo à apreciação da Assembleia Legislativa. Sendo assim, gostaria de apresentar algumas opiniões sobre este assunto, tendo em consideração nomeadamente o número reduzido de casos em que os passageiros (turistas ou residentes locais) conseguiram acusar, com sucesso, os condutores de táxi, os quais cometeram, alegadamente, as falhas de recusa em prestar serviços quando é curta a corrida, e de opção pelos caminhos mais longos. Com efeito, conforme as informações fornecidas pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, dentre as duas mil e tal reclamações apresentadas pelos cidadãos em 2011, só em 10% dos casos, os respectivos taxistas foram considerados como transgressores das respectivas normas. No entanto, nos casos em que as mesmas acusações foram apresentadas pelas entidades públicas, na maioria dos casos (mais de 90%), foram atribuídas sanções aos condutores de táxi acusados. Sabemos que já se concluiu a respectiva consulta pública. Que eu saiba, a auscultação pública foi realizada sobretudo junto do respectivo sector, isto é, dos titulares de licença de táxi e dos taxistas. Queria perguntar se as autoridades realizaram igualmente consulta pública junto da população em geral, e das instituições que tenham mais contacto com o público que

aproveita mais frequentemente os respectivos serviços de transporte público, tais como as agências de viagens, tendo em conta as grandes dificuldades que se têm registado nos últimos anos. Não tenho conhecimento do conteúdo concreto do respectivo projecto. Contudo, pelo facto da adopção da forma de regulamento administrativo como forma da publicação, posso deduzir que as regras seriam menos rigorosas do que o regime paralelo de Hong Kong, ou seja, as Disposições sobre o Trânsito Rodoviário (Veículos que prestem serviços públicos), em cujo artigo 374.º, do Capítulo D, está prevista a aplicação da sanção de seis meses de prisão aos transgressores das respectivas regras, o que é impossível no caso de Macau, por causa da adopção do regulamento administrativo como forma de publicação. A adopção da forma de regulamento administrativo, elimina a possibilidade de criminalização das respectivas irregularidades. Chamo a atenção para a necessidade das estratégias como a instalação, dentro do táxi, das câmaras do CCTV e do sistema de posicionamento global, a estratégia de os agentes se disfarçarem de passageiros, as quais permitem a recolha de provas para a acusação dos respectivos transgressores. A meu ver, só com a adopção das referidas estratégias, é que se consegue combater com sucesso as respectivas irregularidades, prevenindo a sua ocorrência.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Cheung Lup Kwan.

Cheung Lup Kwan: Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Não tendo muitas opiniões e sugestões a apresentar, vou expor sobretudo alguns dos meus sentimentos depois de ouvir as intervenções dos colegas. Em primeiro lugar, exprimo a minha admiração pelo Sr. Deputado Lam Heong Sang e pelo Sr. Deputado Ung Choi Kun, os quais apresentaram muitos números. Sugiro ao Sr. Secretário que, no próximo ano, na elaboração das Linhas de Acção Governativa, convide estes dois deputados para dar opiniões, de modo que o respectivo relatório tenha altas qualidades, e seja muito bem aceite pelos colegas da Assembleia Legislativa.

Durante os vários anos em que ocupa o posto de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, o Sr. Secretário foi sempre criticado. Acho que o Sr. Secretário não deve assumir a responsabilidade pelas falhas já existentes, lamentando que o Senhor não subiu ao cargo numa ocasião propícia. O facto é, quando o Sr. Secretário assumiu a respectiva função, a construção de dezanove mil ou catorze mil fracções da habitação pública, estar a ser mencionada há muito tempo. Isto é porque no tempo do ex-Secretário para os Transportes e Obras Pública, Ao Man Long, a economia de Macau não era muito boa, razão pela qual o Governo não queria iniciar as obras de construção da habitação públicas, com o receio de as respectivas obras poderem exercer influências negativas sobre o mercado de habitação privada, nomeadamente para evitar prejudicar os interesses dos residentes que tenham adquirido imóveis no mesmo mercado. Como consequência disso, ouviram-se falar muito dos projectos da construção da habitação pública, cuja concretização nunca chegámos a constatar. Mais tarde, o Sr. Secretário substituiu Ao Man Long, exercendo o cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas, sendo-lhe atribuída, pela população de Macau, a

responsabilidade pela grande demora na construção da habitação pública. Também por causa do crime de corrupção cometido por Ao Man Long, o Sr. Secretário tem sempre muitos receios e preocupações, não tendo a coragem para tomar decisões. Pois a carência da força e da determinação é o maior obstáculo que o impede de conquistar maiores sucessos.

Apesar de tudo, o elogio atribuído por muitos deputados na reunião de hoje relativo aos trabalhos de construção das dezanove mil fracções da habitação pública, é a maior recompensa para os grandes esforços envidados pelo Sr. Secretário e pela sua equipa. Penso que com o sucesso alcançado na realização do mesmo projecto, o Sr. Secretário pode passar a viver uma vida mais facilitada. No entanto, não posso deixar de apontar para uma situação preocupante, que é o facto de muitos dos seus inferiores trabalharem na mesma área desde muito mais cedo do que o Sr. Secretário, pois o Senhor trabalhava antes no IACM. Sendo assim, tenho o receio de o Sr. Secretário não possa comunicar muito bem com os titulares dos cargos de direcção e chefia na área de Transportes e Obras Públicas, os quais podem não ter muito respeito pelas suas ordens. Como consequência disso, as suas ideias não podem ser concretizadas.

Tomando como exemplo os órgãos governamentais responsáveis pela protecção ambiental e pela regulamentação dos serviços de telecomunicações, os quais existem há muito tempo. Antigamente ninguém prestava atenção à qualidade dos trabalhos realizados pelos mesmos serviços públicos. No entanto, nos últimos anos, devido a um conjunto de factores, nomeadamente com a liberalização do sector das telecomunicações, com a intensificação das concorrências, e com o aumento dos utentes dos respectivos serviços, apareceram muitos problemas e criaram-se grandes insatisfações dos residentes. Espero que o Sr. Secretário possa prestar muita atenção aos problemas existentes, os quais são muito grandes. Perante o mencionado problema de os seus inferiores trabalharem na mesma área desde muito mais cedo do que o Sr. Secretário, sugiro que o Sr. Secretário tenha os seus colaboradores fiéis e de confiança, assessores, assistentes ou vice-Secretário, tal como sugeriu um colega, que o ajudem a comunicar com os titulares dos cargos de direcção e chefia na área de Transportes e Obras Públicas dos serviços públicos na área de Transportes e Obras Públicas, por forma a perceber as dificuldades existentes que impossibilitam a resolução dos problemas. Não sei se o Sr. Secretário está a fazer isto. De qualquer forma, espero que o Sr. Secretário considere esta necessidade, procurando uma melhor percepção da situação. Caso contrário, muitas ordens e ideias não podem ser concretizadas e o Sr. Secretário não tem conhecimento disso, assumindo assim a responsabilidade que lhe seja atribuído pela sociedade.

Não compreendo muito bem os problemas referentes ao sistema de transporte público, pois nunca ando de autocarro. Segundo revelou o Sr. Secretário, diariamente há quatrocentas mil pessoas em média que apanham autocarro. Não tenho conhecimento da situação concreta, nem sei se o Sr. Secretário tem na mão dados estatísticos sobre as paragens onde há mais passageiros e as paragens onde há poucos passageiros. Penso que não é difícil obter estas informações, se o Sr. Secretário tiver lançado os inquéritos de pesquisa, e realizado investigações junto da população. Segundo contaram alguns colegas, os engarrafamentos registados devem-se parcialmente às necessidades de deslocação de grande quantidade de trabalhadores não residentes. Acho que as suas palavras têm razão, uma vez que na RAEM existem cem mil trabalhadores não residentes. Imaginemos que oitenta mil dos quais precisam de

apanhar autocarros duas, três ou quatro vezes por dia. No caso de três vezes, diariamente há duzentos e quarenta mil trabalhadores não residentes em média que apanham autocarros. No fundo, o número dos habitantes locais que utilizam os serviços de autocarro é relativamente pequeno. Não sei se o Sr. Secretário já alguma vez considerou este problema, de modo a tomar medidas efectivas para diminuir as respectivas pressões. Talvez o Sr. Secretário possa publicar uma directriz administrativa, atribuindo às empresas que contratam grande quantidade de trabalhadores não residentes, a responsabilidade de fornecer serviços de transporte aos trabalhadores não residentes que contratam, tais como os casinos que transportam os clientes com as suas camionetas. Esta pode ser uma das vias que pode ajudar a resolver os respectivos problemas no trânsito antes da conclusão das obras de construção do metro ligeiro.

Tenho ainda algumas dúvidas sobre a forma de atribuição de subsídios às companhias de autocarro. Que eu saiba, os subsídios são atribuídos em função dos quilómetros percorridos. Sendo assim, com vista a obter mais subsídios, as respectivas operadoras mandam autocarros (alguns em muito más condições, segundo contaram alguns colegas) circular independentemente das necessidades reais. Não sei se isto é verdade. Se a referida situação existir na realidade, o Sr. Secretário tem que mandar fazer novos planeamentos, nomeadamente sobre a forma de atribuição de subsídios. O grande aumento dos salários dos condutores de autocarro constitui outro problema. É bom o melhoramento no nível dos ordenados, o que está certo em qualquer parte do mundo. No entanto, ao atribuir os respectivos subsídios, a Administração tem a obrigação de considerar o possível impacto exercido aos outros sectores. No meu caso, o meu condutor ficou mal disposto e queria deixar o emprego. Agora deixo-o conduzir as camionetas das agências de viagens durante a noite, não lhe pedindo a prestação do serviço. Outros profissionais também podem ficar insatisfeitos com a excelente remuneração da profissão de condutor. Pelo exposto, peço ao Sr. Secretário para ponderar o assunto com profundidade, pois o Governo tem a obrigação de manter o equilíbrio e a harmonia da sociedade.

No que concerne à gestão dos solos, não acho justa a atribuição da razão dos problemas referentes ao aproveitamento dos terrenos concedidos, ao conluio entre funcionários do governo e os comerciantes. Reconheço a necessidade de tratamento dos respectivos assuntos. No entanto, chamo a atenção para a existência de problemas deixados pela história, cuja solução não pode ser feita com precipitação. Não é suficientemente longo o período de treze anos da história do Governo da RAEM, para a solução de todos os problemas existentes. O Sr. Secretário está no cargo há apenas poucos anos, intervalo esse que é muito curto para o preenchimento de todas as lacunas e a correcção de todas as falhas existentes na DSSOPT tanto no tempo da Administração Portuguesa, como no tempo de hoje. Peço ao Sr. Secretário para considerar os respectivos assuntos tendo uma perspectiva abrangente, ponderando todos os factores e regimes da sociedade, existentes antes e depois da transferência da soberania de Macau, perguntando se os adjudicatários dos terrenos não fizeram nada para o desenvolvimento dos terrenos, ou se a DSSOPT e o Governo não cumpriram as suas responsabilidades, apoiando os respectivos adjudicatários a realizar os seus projectos. Espero que o Sr. Secretário não tome uma posição pré-escolhida, decidindo fazer isto ou aquilo, como pediram alguns dos deputados, antes da realização de estudos e análises aprofundados sobre o assunto. Penso que o Sr. Secretário percebe muito bem toda a história. Se o Sr. Secretário quiser tomar decisões que prejudiquem os interesses dos respectivos adjudicatários, com

vista a satisfazer determinadas necessidades, nomeadamente para conquistar boa fama, saiba que o seu comportamento trará influências negativas à sociedade. Não me dedico às respectivas actividades após a transferência da soberania de Macau, nem telefonei ao Sr. Secretário para discutir os respectivos assuntos. Espero que ao tomar as respectivas decisões, o Sr. Secretário possa fazê-lo com justiça, procurando evitar, na medida em que seja possível, o levantamento de processo judicial, o que é mau tanto para as entidades privadas, como para a Administração Pública.

No que diz respeito à adjudicação das obras públicas, ouve-se falar muito, tanto antes da transferência da soberania de Macau como depois, da existência de injustiças, assim como, da utilização de muitos truques para conseguir a adjudicação das respectivas obras. Acredito que o que se ouve corresponde à realidade, ainda que não seja cem por cento correspondente. Penso que o Sr. Secretário e o Sr. Director percebem muito bem os problemas existentes. As obras da construção do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa foram adjudicadas após a transferência da soberania de Macau. Tal como apontou o Sr. Deputado Chan Meng Kam, houve vários reforços do orçamento para a realização das respectivas obras, para além da introdução de muitas modificações nas plantas de construção. Até hoje, ainda se fala da conclusão das respectivas obras daqui a vários anos, o que é uma grande tristeza. Os Senhores fizeram grandes elogios aos trabalhos realizados na área de Transportes e Obras Públicas. No entanto, nem estas obras de grande importância para a vida diária da população podem ser realizadas como deve ser. Queria saber quais são os problemas existentes. Percebo por que é que os colegas guardam muitas insatisfações com os Senhores. A meu ver, a razão para isto é os Senhores não terem coragem de reconhecer, perante os deputados e os residentes, as falhas cometidas que levam ao adiamento da data de conclusão dos projectos. Acho que os Senhores devem ser francos, reconhecendo os erros cometidos, recebendo as críticas e procurando o melhoramento. Pergunto por que é que as autoridades nunca explicaram as razões que levaram à grande demora das obras de construção do Terminal em causa, assim como, porque é que houve tantos reforços do orçamento nas mesmas obras. É de saber que o silêncio significa que há problemas que não se podem revelar ao público. Hoje em dia, na adjudicação das obras públicas, os trabalhos são distribuídos de forma igualitária, obtendo todos os concorrentes uma parte do trabalho, e portanto, há menos reclamações. Ainda assim, espero que a Administração possa aumentar o grau de transparência no respectivo assunto, anunciando as razões que levaram à tomada da decisão na adjudicação das obras públicas. O que é curioso é que existe sempre diferença entre as despesas declaradas no concurso público, e as despesas verdadeiramente necessárias, e que o Governo aceita sempre muito bem esta diferença. Não me lembro muito bem qual é o número total de obras em que se deu o reforço do orçamento. Talvez o Sr. Director Carion me possa dar este tipo de informação. O que ocorre com frequência é que três meses após o início das obras, se pede logo o reforço do orçamento. Penso que tanto os empreiteiros, como a Administração, calculam muito bem as despesas para a realização das respectivas obras, somando o custo dos materiais de construção civil e o salário dos operários. Os empreiteiros não vão fazer mal a conta. Contudo, o que acontece é que muitos fizeram mal a conta, pedindo sempre o reforço posterior do orçamento, situação essa que fez com que muitos residentes, tal como eu, nos queiramos dedicar a este tipo de actividades. Basta pedir primeiro despesas de valor reduzido, obtendo a adjudicação das obras, e depois é que se pede o reforço do orçamento. Peço à Administração para ser mais rígida para com este tipo de situação, independentemente do adjudicatário em causa. Caso contrário, se todos fizerem a mesma coisa, ter-se-á

muita confusão, para além de não poder garantir a justiça no tratamento do mesmo assunto. No futuro é preciso realizar muitas obras públicas, nomeadamente as obras dos aterros. Não queremos ouvir outra vez a notícia sobre o reforço do orçamento. Os empreiteiros sabem muito bem os preços da areia, do betão armado e dos tijolos, e portanto, não podem errar sempre nas contas. Não percebemos porque é que em todas as obras públicas, há necessidade de reforço do orçamento, assim como, porque é que todos os pedidos foram autorizados. Ainda que os dirigentes governamentais não beneficiem da tomada da respectiva decisão, os cidadãos ficam ressentidos com esta situação.

Vou continuar a apontar para os problemas existentes na DSSOPT. Desculpem, agora a minha atenção está concentrada neste organismo governamental. Não sei se o Sr. Secretário tem conhecimento destes problemas, depois de estar no cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas durante vários anos. Nem sei se existe no pessoal da DSSOPT o fenómeno de associar-se para interesses pessoais. É inevitável que pessoas de origens diferentes pensem de formas diferentes. Antigamente, eram simples os trabalhos de apreciação e autorização dos projectos de construção civil, necessitando o requerente de submeter a planta de alinhamento e planta cadastral, as plantas de estrutura, o nome do engenheiro e do engenheiro da água e da electricidade. Era mais difícil obter a autorização do Corpo de Bombeiros. Actualmente é ainda necessário pedir o parecer da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. Seja como for, não são complicados os respectivos trabalhos. Há pouco, o Sr. Secretário afirmou que a taxa média de adiamento, registada no momento actual, era a de dez dias. No entanto, segundo os meus amigos, demoraram mais de dezenas de dias para conseguir a autorização para a instalação de uma placa de publicidade. Talvez haja melhoramento nos últimos dois meses. Não sei. Tudo isto dá-me a impressão de que o Sr. Secretário não sabe muito bem o que está a ocorrer na realidade. Aconselho o Sr. Secretário a que preste mais atenção à opinião pública. Tal como referi, não são complicados os trabalhos de apreciação e autorização das plantas de construção civil. Espero que o Sr. Secretário possa dar instrução aos seus inferiores da DSSOPT, ensinando-os como devem realizar os respectivos trabalhos. Penso que os mesmos vão procurar fazer o melhor possível de acordo com as suas orientações. Espero que o Sr. Secretário possa exercer o actual cargo durante mais mandatos.

Obrigado.

Presidente: Tem a palavra o Sr. Deputado Chan Chak Mo.

Chan Chak Mo: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário,

Srs. membros do Governo,

Caros Colegas:

Como noutras vezes, sou o último a pronunciar-se. Vou procurar ser conciso na apresentação das opiniões e sugestões, de modo que as autoridades tenham mais tempo para dar respostas e explicações.

Muitos temas foram abordados pelos colegas. Pela minha parte, queria analisar vários assuntos com mais profundidade.

Em primeiro lugar, queria prestar atenção às políticas habitacionais. Como todos sabem, as dezanove mil fracções da

habitação pública estão quase construídas. O respectivo projecto não pode ser concretizado dentro do prazo estabelecido por várias razões. Quer se trate de casos de força maior quer não, penso que a maioria dos deputados é compreensiva e vai aceitar este resultado. De qualquer forma, está certo que todos gostam de ouvir a notícia sobre a construção de mais fracções da habitação pública, após a conclusão do projecto das dezanove mil. Tal como o Sr. Deputado Lam Heong Sang, queria saber por que é que o Governo não presta mais atenção ao mercado da habitação privada. Não sou do sector imobiliário, tendo, porém, amigos que são promotores comerciais de construção civil. Segundo estes amigos, há plantas de construção civil, que implicam a construção de trinta mil fracções da habitação privada, e que estão a ser apreciadas na DSSOPT, dados esses que são diferentes dos dados fornecidos na reunião de ontem pelo Sr. Secretário, talvez porque ultimamente se tenha acelerado a velocidade na realização dos respectivos trabalhos. Como todos sabem, a subida espectacular dos preços dos imóveis é a consequência do desequilíbrio entre a oferta e a procura. Se as referidas fracções da habitação pública forem construídas e colocadas à venda rapidamente, podem contribuir para a recuperação do referido equilíbrio. Nesta situação, teoricamente os preços dos imóveis vão descer. O Governo da RAEHK adoptou muitas estratégias para baixar os preços dos imóveis, não tendo atingido o mesmo objectivo por causa do desequilíbrio entre a oferta e a procura dos imóveis. O que se conseguiu foi apenas a diminuição das transacções. Segundo o Sr. Deputado Mak Soi Kun, os peritos e académicos dizem as mesmas coisas. Sem o aumento da oferta, os preços dos imóveis não vão descer. Actualmente, o desequilíbrio entre a oferta e a procura dos imóveis é agravado pelas acções de especulação. Os especuladores acumulam imóveis, os quais só são vendidos por preços muito altos, ou quando estes especuladores não conseguirem suportar os juros do Banco. Como não sabemos quando é que isto vai acontecer, por que é que a Administração não envia maiores esforços, acelerando os trabalhos de apreciação e autorização das plantas de construção civil? Claro que se pode continuar a construção da habitação pública. Se a DSSOPT puder apreciar e autorizar rapidamente as mencionadas plantas que implicam trinta mil fracções da habitação privada, a construção e a colocação à venda destes apartamentos podem contribuir para um maior equilíbrio entre a procura e a oferta dos imóveis, assim como a consequente descida dos preços dos imóveis, pois esta, é a lei do mercado imobiliário. Acabei de analisar o primeiro assunto que queria abordar. Espero que o Sr. Secretário possa fazer comentários sobre as minhas ideias.

Em segundo lugar, queria apontar para os problemas com os quais o sector da restauração se depara actualmente. O Sr. Secretário forneceu informações sobre a quantidade dos projectos de construção civil que estão a ser apreciados pela DSSOPT, assim como a taxa média de adiamento na apreciação e autorização das plantas de construção. Estes dados não me interessam, uma vez que sou comerciante de restauração. Para montar um restaurante, temos que pedir a respectiva licença à DSSOPT. Aí encontramos bastantes problemas, os quais vou explicar em seguida, na esperança de que o Sr. Secretário compreenda as nossas dificuldades, procurando resolver estes problemas.

Costumam trabalhar muito, os órgãos governamentais na área de Transportes e Obras Públicas, nomeadamente a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. Com vista a promover a economia das energias e a redução da emissão de substâncias poluentes, a DSPA estimula o sector da restauração a utilizar mais a electricidade, em detrimento dos combustíveis mais poluentes, tais como o

petróleo liquefeito e o gasóleo, os quais são menos seguros e mais prejudiciais para o ambiente. Pensamos aceitar a sugestão da DSPA, não só porque podemos receber subsídios atribuídos pelo Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética, mas também porque achamos que as explicações da DSPA têm muita lógica. Há pouco, o Sr. Deputado Lam Heong Sang apontou para os problemas existentes na utilização da electricidade. Em seguida queria analisar este assunto com mais profundidade.

A DSPA ainda forneceu informações sobre os artigos eléctricos ecológicos, tais como lâmpadas, frigoríficos, máquinas de ar condicionado e até os EPs, um tipo de exaustor ecológico. As pequenas e médias empresas foram convencidas e decidiram instalar os respectivos equipamentos. Nesse caso, um contador de electricidade de cem amperes pode não ser suficiente, sendo necessário instalar outro maior. Normalmente as lojas da zona de S. Paulo e da zona do Patane têm esta necessidade. Como todos sabem, para a instalação dos multímetros de cinquenta amperes ou superior, é preciso pedir à DSSOPT a licença de exploração de instalações eléctricas. Passemos a examinar o procedimento que temos de seguir para conseguir a respectiva autorização. Na primeira etapa, devemos pedir à DSSOPT a autorização da planta temporária, trabalho esse que demora sete dias, espaço de tempo bastante curto. Na segunda etapa, a planta temporária autorizada deve ser submetida à CEM para a requisição da instalação de um contador que permita a circulação da corrente eléctrica mais forte. Catorze dias após a submissão dos documentos, e se se satisfizerem todas as condições exigidas, a CEM vai pedir, catorze dias depois, o pagamento das despesas, ficando prontas as respectivas formalidades duas ou três semanas depois. No fim, todos os documentos, inclusivamente a cópia da licença de obras, devem ser entregues outra vez à DSSOPT para a apreciação final, a qual demorará trinta dias. Quando tudo estiver preparado, a CEM telefona ao requerente comunicando-lhe a notícia. Estava a referir casos em que a respectiva zona e o respectivo edifício dispõem das condições necessárias. Nestes casos são necessários dois e meio ou três meses para o tratamento das formalidades - reparem que não estava a falar da montagem de um novo restaurante, mas sim do melhoramento dos equipamentos de um restaurante em funcionamento. Se as linhas eléctricas do edifício em causa não puderem suportar um contador tão grande, nada pode ser feito, tal como afirmou o Sr. Deputado Lam Heong Sang. Se as linhas eléctricas do edifício em causa não puderem suportar um contador tão grande, nada pode ser feito, tal como afirmou o Sr. Deputado Lam Heong Sang. A CEM pode queixar-se do facto de o Governo não ter permitido a construção dos postos de transformação. Se por acaso existirem os postos de transformação necessários, o problema continua a ser insolúvel, caso os proprietários do edifício em causa não concordem com a mudança do multímetro e das linhas eléctricas. O facto é que nos bairros antigos, a possibilidade da mudança dos contadores de electricidade depende do Governo, da CEM e do próprio edifício. Portanto, às vezes é mesmo impossível deixar de utilizar combustíveis pouco ecológicos, mesmo que queiramos reduzir a emissão das substâncias poluentes, por forma a dar resposta ao pedido da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, e da Comissão de Segurança dos Combustíveis. Perante muitos problemas insolúveis, os comerciantes têm grandes dificuldades em exercer as suas actividades, especialmente quando nenhuma entidade correlativa quer assumir a respectiva responsabilidade.

Há pouco, mencionei a necessidade da licença de obras para requisitar a autorização para a mudança do contador de electricidade. Em seguida, vamos observar o procedimento definido pelos serviços

públicos responsáveis pela emissão da respectiva licença, sob a orientação do princípio da promoção e materialização de medidas e estratégias científicas. No caso de a licença de exploração do estabelecimento comercial em causa ter sido emitida pela Direcção dos Serviços de Turismo, a requisição da mencionada licença de obras também deve ser feita junto da DST. De acordo com o procedimento definido, a resposta será dada no prazo de setenta e cinco ou de noventa dias. O pior é que na maioria dos casos, são necessárias modificações. Depois de várias vezes de indeferimento e de introdução de ajustamentos, só se pode obter a licença de obras cento e tal dias depois. É de saber que o sector da restauração está muito insatisfeito com esta situação. No meu caso, tenho restaurantes com licença de exploração emitida pela DST, e tenho restaurantes com licença de exploração emitida pelo IACM. Comparando os mesmos serviços prestados pelos dois organismos governamentais distintos, constata-se que o IACM é muito mais eficiente no tratamento do mesmo assunto. Ao passo que só com muitíssima sorte é que se consegue uma licença de obras, emitida pela DST, num espaço de tempo de noventa dias (muitos restaurantes estabelecidos nos hotéis aguardam mais de dois anos para obter a respectiva licença – o que pode não ter a ver com a DSSOPT, sendo a mesma rigidez verificada na emissão da licença de exploração, pela DST, aos restaurantes instalados em grandes hotéis), o IACM, que promove a prestação dos serviços de *um stop*, emite a mesma licença no prazo de trinta ou quarenta dias, ou no máximo, quatro ou cinco meses, caso haja necessidade de introdução de alterações nas plantas. Questionamos por que é que a DST, que é também órgão governamental como é o IACM, não fornece serviços de *um stop*, estabelecendo contactos mais frequentes com os diversos serviços públicos, nomeadamente com a DSSOPT. Espero que o Sr. Secretário possa convocar reuniões com a DST, porque a DSSOPT também pode tomar a iniciativa de sugerir a prestação dos serviços de *um stop*. Se a DST também puder prometer atribuir a licença dentro do prazo de quarenta dias, resolver-se-ão muitos problemas aos respectivos comerciantes. Caso contrário, os mesmos comerciantes sofrem sempre prejuízos. Vou explicar porquê esta afirmação. Para requisitar a licença de obras, tem que se proceder primeiro aos trabalhos de desenho. No caso de não sermos o proprietário da loja, temos que celebrar o respectivo contrato de arrendamento com o senhorio, antes de se iniciarem os trabalhos de desenho. Depois da conclusão dos mesmos trabalhos, que podem demorar vários dias ou cerca de vinte dias, entregamos os documentos necessários para pedir a emissão da licença de obras. Como a apreciação do requerimento demora tempo, normalmente iniciamos as obras logo após a apresentação do pedido da autorização. Preferimos pagar a multa por causa da realização de obras sem a licença de obras, à falência da loja por causa das rendas caras que pagamos durante sete ou oito meses em que a loja não se encontra em funcionamento. O que disse é verdade, e é aquilo que está a ocorrer na realidade todos os dias. Já uma vez expus o mesmo problema perante o Sr. Secretário. No entanto, a mesma situação continua sem melhoramento, embora o Senhor acredite no que disse. É assim talvez porque o Sr. Secretário pensa que se trata de procedimentos definidos, e que devemos cumprir as regras estabelecidas. Pergunto porque é que não se podem introduzir modificações para facilitar a vida da população, assim como, porque é que há uma diferença tão grande entre dois órgãos governamentais em termos de tempo necessário para a apreciação e autorização das obras muito simples. O que acontece na actualidade é que realizamos obras antes da obtenção da licença de obras, na expectativa de que a mesma licença possa ser atribuída antes da conclusão das mesmas obras. Com a licença emitida, podemos pedir à DSSOPT para fazer a examinação. Depois da examinação, podemos informar o IACM de

que as respectivas obras já estão concluídas. Esta forma de trabalhar já não é segredo para ninguém. Tanto o IACM, como a DSSOPT, têm conhecimento desta situação, uma vez que é impossível ter as obras concluídas dez dias após a emissão da respectiva licença de obras. Apesar disso, nunca houve problemas. Penso que todos percebem que esta é a única solução para o problema existente. Como é evidente, não podemos esperar tanto tempo sem fazer negócios, pagando rendas caríssimas. O nosso maior desejo é o seguinte: logo que as obras se tiverem finalizado, temos na mão a licença de obras. Há quase um acordo não verbalizado entre os serviços públicos competentes e nós, cujo conteúdo é declararmos a conclusão das obras sete dias após a emissão da licença de obras. Depois de serem avisados, os representantes do IACM procederão também à examinação das obras. Se não houver problemas, o estabelecimento comercial em causa pode entrar finalmente em funcionamento. Para o requerimento da licença de obras, ainda temos que apresentar a prova da compra de seguros para os operários. Como se sabe, uma vez que comprámos os seguros, começou-se a contar o tempo para o período em que têm cobertura. Devido à lentidão dos trabalhos de apreciação, normalmente temos que comprar várias vezes seguros para conseguir a desejada licença. Não podemos fazer queixas da companhia de seguros, porque percebemos que o período de cobertura não se pode iniciar três meses depois da data da compra do mesmo seguro. Portanto, ficamos também prejudicados economicamente na compra de seguros por causa da demora na emissão da mencionada licença, para além dos prejuízos na contratação de operários, e prejuízos causados pelo cancelamento da autorização da importação de trabalhadores não residentes. Tudo isto está a acontecer, hoje em dia, no Território de Macau.

Reitero que é necessário tomar medidas para facilitar a vida dos residentes, necessidade essa que, foi mencionada igualmente pelo Sr. Secretário. Há pouco, expus as dificuldades encaradas pelas pequenas e médias empresas. Em seguida, passarei a prestar atenção às grandes empresas, tais como as empresas do jogo. O Sr. Secretário afirmou, na reunião de ontem ou na reunião anterior, que os trabalhos de apreciação dos grandes projectos integrados, tais como os projectos das grandes empresas do jogo e sobre a construção dos *resorts*, demoram normalmente três ou quatro anos (se não me tiver enganado). Acho que este é um problema de eficiência. Comparativamente com o Governo da RAEM, o Governo da RAEHK é muito mais eficiente. O Sr. Secretário atribuiu a causa da grande demora nos trabalhos de apreciação ao facto de os requerentes terem introduzido muitas alterações nas plantas de construção. Ora, o que queríamos saber é o seguinte: se não se tivessem introduzido modificações nas respectivas plantas, quanto tempo seria necessário para a realização dos respectivos trabalhos de apreciação e autorização? Se a demora tivesse a ver só com a introdução das alterações, os respectivos requerentes podiam esperar dez anos, e mereciam, não necessitando o Sr. Secretário de assumir a respectiva responsabilidade. No entanto, o Sr. Secretário não chegou a ter a coragem de afirmar o seguinte: se não houvesse modificações, poderíamos levar a cabo os trabalhos de apreciação dentro de dois anos, espaço de tempo que achamos razoável para a realização dos referidos trabalhos. Questionamos se realmente são necessários três ou quatro anos para a apreciação de um projecto de grande envergadura. Se a resposta for afirmativa, penso que ninguém quer vir a Macau fazer investimentos, com a excepção das empresas do jogo, as quais são companhias públicas, portadoras de capitais de valor avultado, por um lado e por outro, estas empresas procuram uma maior quota de mercado. Estas empresas não se importam de gastar muito tempo nas obras de construção, pois o que procuram é a

perfeição e o efeito de atracção. Elas podem fazer isto, porque grande parte do dinheiro é proveniente dos sócios. As pequenas e médias empresas, os pequenos promotores comerciais de construção civil, e os comerciantes do sector da restauração, vindos de lugares exteriores, porém, vão desistir da tentativa de fazer investimentos na RAEM, por causa do receio da lentidão dos respectivos procedimentos administrativos. Tal como disse a Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, em Macau tudo sobe, sobem os salários (perdão, enganei-me, a mesma deputada não disse isto, aliás, os salários devem subir), sobem as rendas das lojas, sobem as matérias-primas, sobem os materiais de construção, para além da grande dificuldade em contratar empregados. Se os procedimentos administrativos também se apresentarem com muitos defeitos, pergunto quem é que quer montar negócios em Macau. Neste caso, só as grandes empresas podem sobreviver com a referida grande demora nomeadamente nos trabalhos de apreciação. Reparem que os órgãos governamentais que devem assumir a responsabilidade pela ocorrência desta situação, pertencem todos à área de Transportes e Obras Públicas. Espero, portanto, que o Sr. Secretário possa prestar muita atenção ao mencionado problema.

Volto a pedir a prestação, mediante a cooperação entre a DSSOPT, o IACM e a DST, dos serviços de *um stop* na emissão da licença de exploração de instalações eléctricas e da licença de obras. É de saber que é através da DSSOPT que se pedem pareceres à Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental e também à Comissão de Segurança dos Combustíveis, se existir, no caso a ser tratado, sistema centralizado de combustíveis. Estes são todos serviços públicos pertencentes à área do Sr. Secretário. Já uma vez me ocorreu uma coisa muito estranha. Uma vez, pedi uma licença de obras, tendo a Comissão de Segurança dos Combustíveis tido a opinião de que havia necessidade de introduzir modificações nas plantas. Para pedir o respectivo esclarecimento, fui ter com a mesma Comissão, a qual, contudo, disse para eu ir falar com o IACM, uma vez que se tratava de plantas entregues à CSC pelo IACM. Achei que a CSC tinha razão, pensando que seria uma grande confusão, se diferentes organismos competentes dessem a explicação à sua maneira. Fui pedir explicações, então, ao IACM. Este, por sua vez, tinha a necessidade de dialogar com a CSC. Porém, é precisar fazê-lo através da DSSOPT. Daí que podemos imaginar as voltas que se deram e o tempo que se perdeu.

Restaram-me dois minutos, vou aproveitá-los para exprimir opiniões, que já tinha exprimido há muitos anos, sobre a guia para a supervisão da qualidade das máquinas pesadas, mencionada há pouco pelo Sr. Secretário. Quanto às instalações electromecânicas existentes em espaços privados e supervisionadas pela DSSOPT, penso que estas instalações são sobretudo de elevadores. Todavia, o Sr. Secretário também afirmou há pouco que nas instalações electromecânicas se incluem também instalações do tipo montanha-russa. Na minha opinião, no caso da introdução, em Macau, destas instalações, a guia mencionada pelo Sr. Secretário não incidirá sobre a supervisão da sua qualidade. Ainda que na respectiva guia haja conteúdos sobre estas instalações, nenhum órgão público tem a competência de exercer a função de supervisão. Nem o investidor que quer montar um parque temático, dentro de um hotel grande e investindo com vários biliões de patacas, pode encontrar uma entidade pública que lhe possa emitir a respectiva licença de exploração, pois nem o IACM, nem a DSSOPT, nem a DST têm a respectiva competência. Sendo assim, há necessidade de criar um órgão público responsável pela regulamentação do mesmo assunto, órgão esse que pode não ser um órgão independente, podendo estar vinculado a si ou à DSSOPT. Sabemos que no Governo da RAEHK,

há um departamento com este tipo de competência, o qual é precisamente o *Electrical and Mechanical Services Department*. Como é evidente, só quando existirem serviços públicos com as respectivas competências, nomeadamente a competência de emitir a licença de exploração, é que se pode falar do poder de emitir a respectiva guia. Sem o apoio de diplomas legais, ninguém vai seguir as normas definidas. Tomando como exemplo o IACM, como este órgão público tem a competência de emitir licença de exploração e autorizar a renovação da mesma licença, tem o poder de definir instruções sobre a segurança alimentar e as condições sanitárias. Se no início do próximo ano houver interessados que peçam a emissão da licença para a exploração das referidas actividades, nomeadamente a da montanha-russa, que é bastante perigosa, não há nenhum organismo público que possa assegurar os respectivos trabalhos. Acho que o Sr. Secretário tem que iniciar os trabalhos destinados à criação do mencionado órgão mais rapidamente possível. Quando o Governo já dispuser dos serviços públicos próprios para o tratamento do mesmo assunto, dentro de meio ano vão aparecer requerentes que peçam a mesma licença. Se o desenvolvimento do Território é realmente muito rápido, o Sr. Secretário não acha que devemos aproveitar o tempo de agora para ponderar o mencionado assunto, criando um órgão novo ou atribuindo as respectivas competências aos órgãos existentes.

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

Presidente: Bom, mais sete deputados pronunciaram-se. Restando pouco tempo, o Sr. Secretário tem que responder às perguntas dos deputados de forma concisa.

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

Há pouco, muitos deputados apresentaram as suas opiniões e perguntas. Vamos primeiro responder às perguntas feitas nas reuniões de ontem e de hoje, e às quais não chegámos a dar respostas. Depois voltaremos a esclarecer questões sobre as quais já fornecemos informações, se o tempo permitir.

Em primeiro lugar vou pedir ao Sr. Director Cheong para explicar como é que o planeamento de protecção ambiental será implementado no futuro, tendo em conta o facto de muitos deputados terem prestado atenção a este aspecto. Os serviços de telecomunicações são outros assuntos abordados por muitos deputados. Percebemos que a sociedade de Macau nutre uma grande expectativa com o melhoramento da qualidade dos mesmos serviços. Portanto, logo vou pedir ao Sr. Director Tou para fazer a apresentação sobre os projectos que visam o aproveitamento das redes existentes, e da nova rede fixa a construir no futuro, para melhor desenvolver os serviços de telecomunicações, tais como os serviços de telemóveis, da rede e de transmissão dos sinais televisivos. O Sr. Director Tou vai fornecer também informações sobre a forma que adoptaremos para o reforço dos trabalhos de supervisão dos serviços em destaque.

Como os Srs. Deputados prestaram igualmente muita atenção às facilidades turísticas, nomeadamente aos trabalhos de optimização do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, bem como, às informações referentes ao Novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, a Sra. Directora Wong fornecerá explicações sobre as respectivas instalações. Em seguida, vou pedir aos mencionados três directores para responderem às perguntas relativas à protecção do ambiente, aos serviços de telecomunicações, e aos

assuntos dos portos, respectivamente, fornecendo informações relacionadas.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Director Cheong, por favor.

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

Srs. Deputados:

Vou responder, de forma sintética, às perguntas apresentadas pelos Srs. Deputados sobre o planeamento da protecção do ambiente, a evolução dos trabalhos de elaboração dos respectivos diplomas legais, e a recolha dos resíduos recicláveis.

Cientes das expectativas que a população tem sobre os trabalhos de protecção ambiental, surgidas com o desenvolvimento a grande velocidade da sociedade de Macau, assim como com o aparecimento de muitos problemas ligados à degradação do ambiente, procedemos constantemente à revisão dos efeitos produzidos pelos trabalhos desenvolvidos no mesmo âmbito. Foi assim que realizámos, em Setembro do ano corrente, consultas públicas sobre o Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2010 – 2020), pondo o ponto final aos trabalhos da elaboração do mesmo Planeamento para os futuros dez anos. Antes disso, tínhamos iniciado os trabalhos de protecção ambiental, nomeadamente no que concerne ao controlo do ruído ambiental e à recolha selectiva de materiais recicláveis, objectivos definidos depois da análise aprofundada sobre o ambiente do Território, após a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. No futuro, adoptaremos políticas, medidas e estratégias efectivas que visem a concretização do Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2010 – 2020), eliminando a poluição a partir da fonte. Foi neste sentido que fixámos os limites de emissão de gases poluentes a que devem obedecer os automóveis novos aquando da sua importação, por forma a controlar a poluição do ar, que é um aspecto de importância primordial para a protecção do ambiente do Território. No próximo mês, ou melhor, nos finais deste mês, os mesmos critérios começarão a ser aplicados para impedir a importação de veículos motorizados altamente poluentes. No futuro, vamos desencadear os respectivos trabalhos de acordo com o mencionado Planeamento, procedendo designadamente à optimização dos diplomas legais sobre a protecção do ambiente. É de informar que a proposta de lei de prevenção e controlo do ruído ambiental já foi submetido ao processo legislativo. Pensamos que no próximo ano se concluirão todos os trabalhos de revisão e modificação da mesma Lei. Antes disso, continuaremos a controlar a poluição sonora segundo a legislação em vigor.

A sobreposição das competências sobre a protecção do ambiente é o outro aspecto sobre o qual o Sr. Secretário me pediu para dar explicações. É de saber que a protecção ambiental é um trabalho cujo sucesso depende dos esforços envidados pelas entidades públicas e privadas, e portanto, é sempre boa a participação nos mesmos trabalhos por mais organismos, quer governamentais, quer não-governamentais. Ainda assim, não excluímos a necessidade de uma melhor divisão e coordenação das tarefas realizadas actualmente por diversos serviços públicos, mesmo que não existam contradições entre o conteúdo destas tarefas. Sendo assim, vamos criar um grupo interdepartamental, com base no enquadramento definido no Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2010 – 2020), com vista a atingir o mencionado objectivo, garantindo a

realização, com ordem, dos trabalhos de protecção do ambiente de Macau.

Como se pode verificar nas LAG para o próximo ano, a fortificação das medidas de controlo da poluição do ar, e a elevação do nível da prestação dos serviços de remoção e transporte de resíduos, são os trabalhos mais importantes que pretendemos realizar no ano de 2013, tendo em conta nomeadamente as opiniões dos cidadãos de Macau recolhidas no passado. Segundo as LAG em causa, com base no lançamento, em 2012, do regulamento administrativo que fixa os limites de emissão de gases poluentes a que devem obedecer os automóveis novos aquando da sua importação, em 2013 o trabalho a ser desenvolvido será acerca dos veículos em circulação. Ir-se-á elaborar a legislação para reforçar o controlo da inspecção de veículos e estabelecer normas para controlo das emissões de poluentes. A par disso, ir-se-á estudar formas efectivas para o tratamento de veículos antigos e inúteis, trabalho esse que, está intimamente articulado com os projectos previstos no Planeamento para os próximos dez anos, da recolha de resíduos recicláveis, cuja concretização será feita através da adopção das medidas a curto, médio e longo prazo. Para além do tratamento, feito no Território, dos veículos antigos e inúteis, ainda procuraremos o desenvolvimento do mesmo trabalho através da cooperação regional, estando em curso os respectivos preparativos. Neste momento, também estamos debruçados sobre os estudos relativos à definição da política de poluidor-pagador, ponderando a possibilidade de pôr em prática os respectivos projectos-piloto, por forma a diminuir a quantidade de resíduos que precisam de ser tratados, assim como a melhorar os trabalhos de reciclagem.

No que diz respeito ao tratamento dos resíduos electrónicos, é de informar que encarregámos anteriormente uma instituição académica, de realizar estudos sobre a recolha e tratamento dos materiais recicláveis de determinados tipos, tais como os monitores e os componentes electrónicos que processam as informações dos computadores antigos e inúteis, pois não queremos tratar destes resíduos simplesmente através da queima. Sem dúvida, os mencionados estudos representam um esforço envidado para o aprofundamento dos trabalhos de reciclagem e de reutilização dos resíduos recolhidos.

Muitos deputados manifestaram a preocupação com a saturação da zona do aterro para resíduos de materiais de construção, preocupação essa que é partilhada por nós, pois percebemos a urgência em adoptar estratégias para resolver este problema. Por um lado, andamos a arranjar um lugar adequado que possa substituir a actual zona do aterro para resíduos de materiais de construção. Por outro lado, estamos debruçados sobre os estudos relativos à reutilização dos resíduos mencionados, combinando-a com o princípio de poluidor-pagador. Para já, é preciso elaborar planos que visem a recolha de materiais de construção nos próprios estaleiros ou nos lugares de demolição dos edifícios, de modo a diminuir a quantidade dos mesmos resíduos que entram na zona do aterro para resíduos de materiais de construção. Estes são trabalhos importantes que planeamos realizar para o prolongamento da vida da zona em destaque.

No que concerne aos ruídos de baixa frequência, realizamos um conjunto de trabalhos para o seu controlo. Por um lado, apresentamos opiniões técnicas aos órgãos governamentais responsáveis pela emissão da licença de exploração a determinados tipos de estabelecimentos comerciais, tais como os *karaoke*s e os hotéis, cujo espaço público às vezes é afectado pelos ruídos de

baixa frequência.

Por outro lado, costumamos apresentar sugestões aos utilizadores de determinados equipamentos sonoros, pedindo-lhes para diminuir, na medida em que for possível, o impacto exercido aos residentes vizinhos. Para além disso, realizamos ainda estudos e análises aprofundados, recolhendo dados estatísticos que possam revelar os prejuízos causados à saúde humana pelos ruídos de baixa frequência, tendo em consideração o facto de que dentre as regiões vizinhas, só Taiwan promulgou normas jurídicas que colocam limites aos ruídos de baixa frequência. Nas restantes regiões, há apenas regras que visam o controlo do volume dos ruídos.

A construção do regime de avaliação do impacto ambiental, representa outro aspecto ao qual os Srs. Deputados prestaram muita atenção. É de apontar que a avaliação do impacto ambiental tem muito a ver com os trabalhos de apreciação e autorização das plantas de construção civil, pedindo a DSSOPT normalmente à DSPA, opinião ou até relatório da avaliação ambiental, na realização dos mencionados trabalhos. Neste momento, já concluímos os trabalhos de elaboração do “Texto Exploratório para a Criação de um Regime de Avaliação do Impacto Ambiental”, tendo elaborado igualmente a Guia para a redacção de relatórios da avaliação ambiental. No próximo ano, daremos seguimento aos trabalhos relacionados com estes dois aspectos. Tendo em consideração o facto de o regime de avaliação do impacto ambiental ter levado à introdução de modificações nos diplomas legais de outras áreas, vamos desenvolver os seguintes trabalhos, por forma a reforçar a articulação com os outros serviços públicos em termos da protecção ambiental. Em primeiro lugar, vamos definir medidas efectivas que permitam uma cooperação mais estreita com os serviços públicos responsáveis pela apreciação e autorização dos projectos de construção civil. Em segundo lugar, vamos definir e publicar critérios, que devem ser respeitados na realização da avaliação ambiental. Em terceiro lugar, vamos elaborar e publicar a lista de tipos de empreendimentos sujeitos à avaliação do impacto ambiental, aprofundando-se, através desta lista, o conhecimento e a aplicabilidade sobre a avaliação do impacto ambiental, quer dos serviços públicos responsáveis pela construção, quer dos sectores profissionais relacionados. Para a elaboração da mencionada lista, neste momento estamos a trocar opiniões com os serviços públicos competentes, acerca das obras públicas e dos restantes projectos de construção que devem estar sujeitos à avaliação do impacto ambiental. Acabei de fazer a apresentação dos trabalhos no âmbito da protecção ambiental, que pretendemos realizar segundo etapas definidas, por forma a dar resposta às expectativas dos residentes, assim como, a controlar a poluição que está a prejudicar gradualmente o ambiente de Macau.

Em seguida fornecerei informações sobre o funcionamento do Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética, que, segundo se constata na realidade, começou a produzir efeitos bastante positivos. Com efeito, no início do seu funcionamento, o número das requisições de apoios registadas num mês, foi o de cerca de cinquenta casos. Actualmente, num mês registam-se mais de duzentos requerimentos. Portanto, pode-se afirmar que houve um aumento bastante salientado em termos de quantidade de requerentes. Passados mais de um ano a contar a partir da data da entrada em funcionamento do FPACE, e depois da avaliação, realizada em vários aspectos, dos efeitos e resultados produzidos, sugerimos ao Governo da RAEM o prolongamento, por período de duração de um ano, do projecto de financiamento de produtos e equipamentos ecológicos. A observação dos respectivos dados estatísticos permite-

nos constatar que, dentre as entidades financiadas, mais de noventa por cento são empresas comerciais, sendo as restantes, associações privadas. É de apontar que surgiram, na RAEM, algumas pequenas e médias empresas que se dedicam às indústrias ecológicas. Sabe-se que os subsídios atribuídos foram utilizados sobretudo para a aquisição das lâmpadas ecológicas que permitam a economia das energias. Tal como se anuncia nas LAG para o próximo ano, vamos reforçar o apoio atribuído às escolas locais. A propósito disso, vamos trocar informações com a Direcção dos Serviços de Educação e Juventude, por forma a evitar a sobreposição da atribuição de financiamento, pois como é sabido por todos, a DSEJ costuma apoiar economicamente as escolas a realizar obras de melhoramento. Sendo assim, temos a necessidade de acompanhar os respectivos assuntos.

Os outros trabalhos que precisamos de realizar para garantir a utilização razoável dos recursos públicos, têm a ver com o reforço da supervisão, com rigor e através dos fiscais, do estado da aplicação dos produtos e equipamentos ambientais, adquiridos no período de mais de um ano da implementação do respectivo projecto, por esta via pelas instituições patrocinadas. Para além disso, vamos verificar, mediante a cooperação com o Conselho de Consumidores, se são razoáveis, os preços declarados para a aquisição de determinados equipamentos ecológicos, concentrando a atenção nos casos em que se implica a atribuição de subsídios de valor bastante grande. O facto é que houve casos em que se provou que não são razoáveis os respectivos preços declarados.

No próximo ano, implementaremos o projecto sobre a eliminação de veículos em circulação altamente poluidores. Está previsto o lançamento, pelo Governo da RAEM e nos anos de 2013, 2014 e 2015, de quatrocentos milhões de patacas para permitir a concretização do mesmo projecto. Vamos realizar consulta pública junto do respectivo sector, por forma a definir as etapas e procedimentos da substituição dos respectivos veículos. Este é outra forma de aproveitamento razoável dos recursos públicos, para o controlo da poluição, designadamente a poluição do ar, melhorando o ambiente do Território.

Obrigado, Sr. Secretário.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:
Sr. Director Tou.

Presidente: Qual é o membro do Governo que vai dar explicações a seguir?

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:
Sr. Director Tou, por favor.

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

Como muitos deputados prestaram atenção aos assuntos relacionados com a substituição da rede 2G pela rede 3G, em seguida vou fazer o respectivo esclarecimento.

É de saber que uma das políticas das telecomunicações mais importantes, é precisamente a introdução, em Macau, das novas tecnologias das telecomunicações, o que é verdade sobretudo no respeitante às telecomunicações móveis. Os seguintes dados podem-nos ajudar a perceber melhor como são rápidos o desenvolvimento dos serviços de telecomunicações no Território, assim como a velocidade da renovação das respectivas tecnologias. É de apontar

que, em 1988, foi introduzido no Território o sistema celular de AMPS, sistema esse que, foi substituído, em 1995, pelo sistema de GSM. Isto quer dizer que, num espaço de tempo de sete anos, nos serviços de telecomunicações prestados em Macau, se deu a passagem do sistema analógico ao sistema digital. Podemos constatar com facilidade que o sistema de GSM já existe em Macau há dezasseis anos, desde 1995 até actualmente, tendo a rede 3G começado a ser utilizada a partir do ano de 2007. Estas são razões pelas quais, temos condições suficientes para a substituição da rede 2G pela rede 3G, quer em termos das técnicas envolvidas, quer em termos do conteúdo dos serviços prestados, apesar da dependência psicológica que se regista em alguns dos cidadãos, os quais estão habituados aos serviços da rede 2G. Promovemos a substituição da rede 2G pela rede 3G, sobretudo por causa da necessidade de ceder as boas frequências utilizadas habitualmente na rede 2G à rede 3G, de modo a apoiar os serviços de dados da rede 3G, que estão em grande desenvolvimento. Com vista a resolver os respectivos problemas, a estratégia que se costuma adoptar em escala mundial, é a atribuição das boas frequências utilizadas habitualmente na rede 2G à rede 3G, não constituindo Macau uma excepção neste aspecto.

Verificar-se-á, no futuro e em Macau, a mesma tendência de atribuição das boas frequências às redes mais avançadas, nomeadamente à rede 4G, que já está a ser utilizada em muitos países e regiões do mundo, adoptando a mesma estratégia. Acho que os residentes de Macau não precisam de ficar preocupados. Posso garantir que a passagem da rede de 2G para 3G, quer neste momento, quer no futuro, não lhes trará nenhuma desvantagem, uma vez que os serviços da rede 3G são mais baratos do que os da rede 2G. Para além disso, na altura da passagem da rede, as operadoras fornecem muitos benefícios aos utentes dos respectivos serviços. Sendo assim, a passagem mais cedo da rede 2G para a rede 3G, significa apenas usufruir mais cedo dos benefícios oferecidos.

No ano corrente, ocorreram quatro interrupções nos serviços de *internet*. Sublinho que é do nosso objectivo evitar a ocorrência de qualquer acidente na rede. No entanto, por mais medidas que adoptemos para reforçar a supervisão, há sempre possibilidade de ocorrência de situações imprevisíveis. Penso que não há, na escala mundial, nenhuma instituição de supervisão que possa garantir a nulidade em termos de acidentes na rede. O que podemos garantir é o reforço dos trabalhos de supervisão, por forma a diminuir a possibilidade de ocorrência de acidentes, assim como, a recuperação mais rápida possível dos serviços, aquando da ocorrência de acidentes. É de saber que prestámos grande atenção às quatro interrupções nos serviços de *internet*, tendo enviado grandes esforços para detectar as causas que levaram à sua ocorrência, e tendo imediatamente mandado colegas recolher informações *in loco*. Também já publicámos o resultado da investigação sobre os primeiros dois acidentes, deixando a população saber que os respectivos acidentes foram causados pelas falhas cometidas pelos respectivos operadores. Neste momento, estamos a fazer pesquisas para detectar as razões que levaram à ocorrência dos últimos dois acidentes. A análise dos dados recolhidos tem-nos revelado que os últimos dois acidentes também devem ter resultado das faltas dos operadores, os quais, segundo acreditamos, introduziram, por engano, comandos e dados errados no sistema. Devido às causas e ao impacto exercido sobre vários aspectos pelos quatro acidentes, emitimos à operadora um conjunto de instruções, pedindo-lhe para aprender com as experiências, alertando para ter cuidado com os problemas existentes e para a necessidade de melhoramento de alguns aspectos.

Pretendemos incumbir uma empresa de consultadoria de terceira parte, de realizar avaliação e comparação em termos da estrutura da rede e do modelo de funcionamento, entre a actual operadora de Macau e as companhias da mesma natureza de renome internacional, com o intuito de conhecer melhor as qualidades e os defeitos da operadora da RAEM, o que nos pode ajudar a otimizar os trabalhos de supervisão.

Tal como mencionou o Sr. Secretário na apresentação que fez, vamos submeter, ainda no ano corrente e à consideração superior, a decisão sobre a emissão da licença da rede fixa, na esperança de que nos finais do corrente ano ou no início do próximo ano, possamos emitir a nova licença. A emissão da nova licença significa o início da construção da nova rede pública de telecomunicações fixa, ou seja, o início do melhoramento das instalações das telecomunicações, o que contribuirá para o desenvolvimento sustentável do sector de telecomunicações. Com o aperfeiçoamento das novas redes, talvez possamos resolver o conflito histórico entre a TV Cabo Macau e as companhias de antena comum. Na sequência do início da construção da nova rede pública de telecomunicações fixa e do respectivo serviço, decorrente da emissão da nova licença, bem como da conclusão, que será dada no futuro, do processo arbitral que opõe a TV Cabo Macau ao Governo da RAEM, a convergência, ou seja, a prestação do serviço convergente conhecido pela “combinação das três redes”, já se reveste das condições básicas para o seu desenvolvimento. A par disso, vamos ainda otimizar os trabalhos de supervisão dos serviços de telecomunicações. Com tudo isto, acreditamos na concretização, no futuro, do desenvolvimento sustentável dos serviços de telecomunicações. Estas são as minhas explicações sobre os serviços em causa.

Obrigado, Sr. Presidente.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:
Sra. Directora Wong Soi Man.

Presidente: Muito bem. Tem a palavra a Sra. Directora.

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

Sr. Presidente,

Srs. Deputados:

Em seguida vou fornecer informações sobre o Projecto de Melhoramento do Espaço do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, bem como informações sobre o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa.

O Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior é o Terminal Marítimo de Passageiros mais importante de Macau, passando por ali numerosos passageiros, os quais ocupam uma percentagem de mais de trinta por cento em relação à totalidade dos passageiros que entram e saem do Território. Desde a transferência da gestão deste terminal marítimo para o Governo da RAEM em Dezembro de 2011, com vista a melhorar a imagem do referido porto de Macau, temos envidado grandes esforços para proporcionar aos passageiros um bom ambiente e serviços de qualidade, com o apoio das respectivas actividades comerciais. Neste momento, já se concluíram os trabalhos de elaboração do Projecto de Melhoramento do Espaço do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, estando prevista a abertura, em Janeiro do próximo ano, dos

concursos públicos para a adjudicação das obras com a colaboração da DSSOPT. Se tudo correr bem, nos meados de 2013 podem-se iniciar as respectivas obras, as quais durarão cerca de um ano. É de saber que o Projecto de Melhoramento do Espaço do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, tem como objectivo principal alargar o espaço público para o atendimento dos passageiros. No primeiro andar do edifício do mencionado terminal marítimo, haverá quarenta e cinco balcões das diferentes agências de viagens e dos hotéis (actualmente existem apenas dezassete balcões), para além de bancos, lojas de câmbio e lojas francas, não havendo estabelecimento de comidas e bebidas. No segundo andar do edifício, há sobretudo bilheteiras, não havendo estabelecimento de comidas e bebidas, nem balcões das agências de viagens. No terceiro andar do edifício, será reservada uma zona tampão, onde pode caber trezentas pessoas, tal como se pode observar nesta gravura. Esta zona tampão servirá para a permanência dos passageiros nos incidentes inesperados, nomeadamente nos dias de nevoeiro forte ou de tufão. Para além disso, para a optimização da área de recolha das bagagens, mencionada nas últimas reuniões por muitos deputados, designadamente pelo Sr. Deputado Kou Hoi In, mudaremos para outro lugar os escritórios dos serviços públicos que ficam, neste momento, perto da mencionada área, de modo a dar mais espaço para a instalação de uma esteira de recolhimento de bagagens. Durante as obras de optimização que durará um ano, tal como referi, o terminal marítimo em causa continuará a funcionar normalmente, o que será permitido pela realização faseada de obras em zonas diferentes.

Muitos deputados ainda prestaram atenção ao Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, cujo planeamento foi feito com a cooperação interdepartamental entre diferentes serviços públicos, nomeadamente os órgãos governamentais responsáveis pela regulamentação dos assuntos relacionados com a construção civil, o trânsito, o metro ligeiro, a aviação civil, o turismo e a segurança pública. No futuro, as vias rodoviárias à volta do terminal marítimo em destaque, estarão ligadas à trajectória do metro ligeiro, de modo a satisfazer as necessidades de deslocação da grande quantidade de passageiros. Para além disso, há ainda paragem de autocarro e parques de estacionamento, incluindo um parque de estacionamento para as camionetas das agências de viagens, parque de estacionamento esse que, não fica longe do terminal marítimo em análise. É de esperar que as instalações de acompanhamento possam entrar gradualmente em funcionamento com a finalização das obras de construção do mesmo terminal marítimo.

Em seguida, vou fornecer dados, de uma forma comparativa, para revelar a diferença em termos de dimensão, entre o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior e o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa. É de saber que existem actualmente no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, vinte balcões para a verificação da identidade dos viajantes, ao passo que no Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, o número destes balcões passará a ser o de quarenta, para a verificação da identidade dos passageiros que entrem no Território, e o de quarenta e quatro, para a verificação da identidade dos passageiros que saiam no Território. Quanto ao número dos canais de sistema de auto-passagem, no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior há vinte canais, e no Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa haverá trinta canais. No Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, em cada hora permitem-se a partida ou a chegada de trinta embarcações, no máximo, enquanto que no Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa se permitem a partida ou a chegada de quarenta embarcações, no máximo. No que concerne a pontões, há catorze no Terminal

Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, e dezanove (três dos quais são pontões de multi-funções) no Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa. A outra característica do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa é a sua vantagem geográfica. Graças à proximidade deste terminal marítimo com o Aeroporto Internacional de Macau, pode-se desenvolver o transporte com a combinação da via aérea e da via marítima. No futuro, será construída uma passagem com cobertura, que liga o terminal marítimo em causa ao Aeroporto Internacional de Macau. Penso que com estas informações, os Srs. Deputados podem perceber melhor a dimensão do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa.

Segundo o Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas, o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa ser-nos-á entregue nos meados do próximo ano. Tendo em consideração o facto de ser grande o número dos serviços públicos e das companhias de transporte de passageiros por via marítima, com vista a garantir o funcionamento com ordem do novo terminal marítimo, definiremos um período de seis a nove meses, em que o novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa entra só parcialmente em funcionamento, podendo os respectivos órgãos públicos e privados, tais como os organismos da Alfândega, os serviços de gestão do terminal, de segurança pública e de limpeza, habituar-se às novas instalações e ao novo ambiente. Durante o mencionado período, o Terminal Marítimo Provisório de Pac On continuará a funcionar. Penso que no primeiro semestre de 2014, o novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa poderá entrar em pleno funcionamento. Neste momento, estamos a realizar os preparativos, comunicando com as várias companhias de transporte de passageiros por via marítima, nomeadamente para tratar dos assuntos de aquisição de pontões. As mesmas companhias já se deslocaram ao novo terminal marítimo para verificar as condições concretas existentes.

Esta é a apresentação que queria fazer. Obrigada.

Presidente: Sr. Secretário Lau, por favor.

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

O Sr. Presidente permite-me fazer uma breve conclusão?

Presidente: Está bem.

Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io:
Queria, em primeiro lugar, agradecer as opiniões preciosas apresentadas pelos Srs. Deputados nas reuniões de ontem e de hoje, as quais duraram dez horas, na sua totalidade, opiniões essas que, nos estimularão o espírito de trabalhar com entusiasmo. Cientes da existência da distância entre a expectativa da população, e os efeitos e resultados obtidos com a execução das acções governativas, vamos continuar a ser corajosos perante as dificuldades, envidando o maior esforço para levar a cabo as seguintes tarefas: construção da habitação pública pós-dezanove mil, construção do novo *campus* da Universidade de Macau na Ilha da Montanha, entrega à Assembleia Legislativa das cinco propostas de lei mencionadas, realização das obras que visam a requalificação da zona do Porto Interior, e os trabalhos de supervisão dos equipamentos electromecânicos. Espero que os Srs. Deputados continuem a apresentar opiniões e sugestões, encorajando-nos a trabalhar melhor.

Obrigado a todos.

Presidente: Muito bem.

Srs. Deputados:

Finalizamos aqui a discussão das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2013, na área de Transportes e Obras Públicas. Na reunião do dia treze vamos proceder à discussão e votação na especialidade da proposta de lei intitulada “Lei do Orçamento de 2013”, à apreciação do Parecer relativo ao Relatório sobre a Execução do Orçamento de 2011, assim como ao tratamento de outras matérias que podem ser definidas caso haja necessidade. Mais tarde, vou enviar-lhes a respectiva convocatória.

Declaro encerrada a sessão.

Intérpretes-tradutores: Gabinete de Tradução

Redactores: Gabinete de Registo e Redacção