



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

## INTERPELAÇÃO ORAL

Tratando-se o projecto do Novo Terminal Marítimo da Taipa de uma obra pública, esta tem que ser sujeita a uma rigorosa fiscalização, no sentido de garantir que o erário público seja aplicado de forma adequada. Porém, passados sete anos, sabe-se que o dinheiro gasto, do cofre, já atingiu o montante de 2.600 milhões de patacas, mas, mesmo assim, as obras principais do terminal, e as do parque de estacionamento subterrâneo e da zona comercial, não foram concluídas dentro do prazo, isto porque, tendo sido abandonadas, foi necessário demolir parte das edificações e proceder à sua reconstrução, o que é lamentável! Atendendo a isso, foi necessário construir o terminal provisório, em 2007. Apesar das obras de ampliação do novo terminal, no valor de 1.580 milhões de patacas, terem sido iniciadas há pouco tempo, já foi autorizada a prorrogação do prazo e, segundo fontes de informação, é possível que se tenha de proceder, ainda, a reforços do orçamento. O pior é que essas confusões todas, para além de serem um grande desperdício do erário público, estão a afectar a autoridade das decisões do Governo.

Assim sendo, interpelamos a Administração sobre o seguinte:

1. No que respeita às obras de construção do Novo Terminal Marítimo da Taipa, os projectos de concepção geral, bem como de concepção das diversas



( Tradução )

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

instalações complementares, foram adjudicados, desde 2004, à *Sociedade «Profabril Asia Consultores, Limitada»* e à *Pengest Internacional — Planeamento, Engenharia e Gestão, Limitada*. De acordo com as informações disponíveis, essas duas empresas fazem parte dum mesmo consórcio, logo, deveria ter havido um projecto integrado de concepção do Novo Terminal. Em meados de 2005 e no segundo semestre de 2006, as obras principais do Terminal, assim como as do parque de estacionamento subterrâneo e da zona comercial, foram adjudicadas pelo Governo, respectivamente, ao *Consórcio Wa Kin/China Road and Bridge/Sociedade de Construções e Fomento Predial de Macau* e à *Companhia de Construção e Engenharia OMAS, Limitada*. A duração da execução das duas obras foi de 18 meses e 10 meses, respectivamente, portanto, deveriam ter ficado concluídas nos finais de 2006 e em meados de 2007. Entretanto, nenhuma das obras foi devidamente concluída e o montante total de cada uma, cujo pagamento foi originalmente autorizado, por Despacho do Governo, para ter lugar, respectivamente, em 2005/2006 e 2006/2007, foi então devidamente reduzido para 360 milhões de patacas e 374 milhões de patacas. Foi acordado que o pagamento seria efectuado durante cinco anos, pois só acabou nos finais do ano passado.

As confusões todas que acabei de mencionar começaram a ocorrer no ano de 2006. Quem é que as originou? Terá sido o Governo, os responsáveis pelo projecto ou quem fez as obras? As responsabilidades foram apuradas? As obras do Novo Terminal começaram no ano de 2005 e deviam ter ficado concluídas e ter entrado em funcionamento em finais do ano de 2006. Quando



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

é que o Governo decidiu ampliar as estruturas principais desse Terminal? Se tomou a decisão antes do início daquelas duas obras ou no decorrer delas, porque é que deixou que a sua construção obedecesse aos projectos iniciais? Se tomou a decisão após a conclusão das referidas obras, então porque é que decidiu suspendê-las? Porque é que se teve de pagar um total de 734 milhões de patacas? No 2.º semestre do ano de 2009, realizou-se o concurso público para se proceder à ampliação das estruturas principais do Novo Terminal, cujas obras se iniciaram em Julho passado. E se for esta a razão invocada, então não será uma razão um pouco forçada? Trata-se, pois, de políticas que revelam discrepância temporal. Quem é que tomou estas decisões? Não se trata, então, de uma grave falha na tomada de decisões? Quem vai ser responsabilizado?

2. Em Maio de 2007, a Administração decidiu construir o Terminal Marítimo Provisório da Taipa, com 5 meses e meio de obras que custaram 218 milhões de patacas, tendo o mesmo sido inaugurado no dia 16 de Outubro de 2007. As duas companhias de navegação *Cotaijet* e *Macau Dragon* precisaram de abrir novas rotas marítimas a partir da Taipa. Se estivesse conforme o projecto e concepção originais, o Terminal Marítimo devia ter entrado em funcionamento nos finais de 2006. Se assim tivesse sido, não teria sido desnecessária a construção do Terminal Marítimo Provisório da Taipa? O Terminal Provisório é o resultado de uma falha de tomada de decisão do Governo? Na altura da inauguração do Terminal Provisório, a Directora da Capitania dos Portos afirmou que este ia ser utilizado até finais de 2009 e que não se tratava na



(Tradução)

澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

totalidade de um bem consumível. O Terminal Provisório vai ser destruído? Quais são as instalações que não são consideradas como bens consumíveis? Os referidos 218 milhões de patacas estão incluídos no montante pago ao *Consórcio Wa Kin/China Road and Bridge/Sociedade de Construções e Fomento Predial de Macau*, no valor de 374 milhões de patacas?

3. A empresa “*Zhen Hwa Harbour Constrution Co., Ltd.*” é, neste momento, a responsável pelas obras de ampliação das estruturas principais do Novo Terminal Marítimo da Taipa, pelo montante de 1.834 milhões de patacas, obras estas que deverão estar concluídas em Julho de 2013. O Governo aprovou uma prorrogação do prazo por mais 3 meses? Em caso afirmativo, por que razão? Quantos trabalhadores não residentes foram aprovados nestas obras? Existem aí problemas de trabalho ilegal? Como é que se procede à devida fiscalização? Será que se vai efectuar o reforço das despesas? Como é que se vai garantir a qualidade da obra e que a mesma possa estar concluída no prazo fixado?

19 de Julho de 2011.

Os Deputados à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, Ung Choi Kun e Chan Meng Kam.