



Interpelação Escrita

Como o número de veículos aumenta rapidamente e os recursos de solos são limitados em Macau, a pressão que aqueles causam nas vias públicas agrava-se diariamente. Em 2002, o Governo efectuou uma análise sobre a possibilidade de introduzir o sistema do metro ligeiro, com vista à criação de uma rede de transportes constituída por este sistema como “coluna vertebral”, os autocarros e táxis como sistema base, e um sistema pedonal de apoio, isto é, o Governo pretendeu recorrer aos diversos transportes públicos para aliviar a pressão do trânsito. Contudo, deparou-se com problemas desde o início da execução da obra do metro ligeiro, e a sua data de conclusão acabou por ser adiada, e não sabemos quando o problema do trânsito poderá ser resolvido.

A obra do metro ligeiro está dividida em duas fases. A primeira iniciou-se em 2011¹ e a sua conclusão estava prevista para o ano de 2015²; a segunda, ainda não passou da fase de análise. Mas o Governo afirmou que a parte da Taipa da referida obra ia estar concluída em 2016 e entrar logo em funcionamento³, e que a parte da península de Macau só estaria pronta em 2018 ou 2019⁴. Ora bem, para além de a data de conclusão da obra ter sido adiada, o Governo mudou ainda a sua palavra, ou seja, em vez de abrir na totalidade, o âmbito de funcionamento do metro ligeiro irá limitar-se à parte da Taipa, assim, o problema do trânsito não pode ficar resolvido a curto prazo, e o custo da referida obra, que já está fora do orçamento previsto, também irá ter

¹ Website do GIT: <http://www.git.gov.mo/tc/history.aspx>

² Política Geral de Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2010-2020), P. 48.

³ “Secretário Lau: deslocação de Macau para a Taipa com metro ligeiro e autocarros”, 6 de Dezembro de 2013, Jornal “Ou Mun”, B5

⁴ “Os deputados concordam com a opção da Avenida 24 de Junho”, 12 de Abril de 2014, Jornal “Ou Mun”, A7.



um grande agravamento.

O prazo previsto para a entrada em funcionamento do metro ligeiro está quase a chegar, mas, quanto aos seus equipamentos complementares, incluindo o modelo de exploração, trajectos, gestão dos comboios, colocação dos profissionais de reparação e respectiva formação, tudo está ainda por esclarecer, nomeadamente, se o modo de exploração vai ser público ou privado, pois isso vai implicar se os fins são ou não exclusivamente lucrativos, assim como reflectir-se na qualidade dos serviços prestados. No passado, a Sociedade de Transportes Públicos Reolian, SA, que é uma companhia privada, não estava bem preparada para a exploração de autocarros e acabou por ser declarada falida, o que afecta gravemente não só os serviços de transportes públicos, como a própria governação do Governo da RAEM. Como o metro ligeiro é uma novidade para Macau, o Governo deve estar mais atento, isto é, aprender com as experiências obtidas no caso da Reolian e proceder a melhores planificações, devendo ainda divulgar, quanto antes, os respectivos pormenores junto da população, com vista a chegar a um melhor consenso no seio da sociedade.

Pelo exposto, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Actualmente, compete ao Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (adiante designado por GIT) presidir à criação do sistema de metro ligeiro. As suas atribuições não são apenas a implementação deste sistema na RAEM, mas também o desenvolvimento do sistema de metro ligeiro como meio de transporte fundamental para a solução dos problemas de mobilidade interna da RAEM, a médio e longo prazo. Uma outra missão deste gabinete é estudar e propor modelos de gestão e exploração do



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

metro ligeiro⁵. Por isso, qual é o andamento deste estudo? No futuro, qual vai ser o modelo de exploração do metro ligeiro? Quando é que as informações sobre os equipamentos complementares e recursos humanos vão ser divulgadas?

2. A obra do metro ligeiro continua a arrastar-se e o seu custo foi aumentando para o dobro, quase de dois em dois anos, isto é, o custo previsto era de 4,2 mil milhões em 2007, aumentou para 7,5 mil milhões em 2009; e em 2011, o custo previsto para a obra do metro ligeiro já ia em cerca de 11 mil milhões, verba essa que era quase o triplo da inicialmente prevista⁶. Infelizmente, esse valor parece continuar a subir numa escalada sem fim, por isso, os nossos residentes estão preocupados com a referida obra, cujo custo sobe incontrolavelmente. Assim, as autoridades já dispõem de um orçamento exacto para o custo da obra do metro ligeiro? Como é que os serviços competentes vão conseguir evitar um grande ajustamento do custo previsto para a obra do metro ligeiro?
3. A data de conclusão da primeira fase da obra do metro ligeiro tem vindo a ser sempre adiada, o que nos leva também a preocuparmo-nos com o início da respectiva segunda fase. Então, em que momento se vai iniciar a segunda fase da obra?

12 de Junho de 2014

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM

Ho Ion Sang

⁵ Despacho do Chefe do Executivo n.º 289/2007

⁶ Commissariado de Auditoria: “1ª Fase do Sistema do Metro ligeiro” Relatório de Auditoria Específica, Maio de 2011, “2.ª Fase do Sistema do Metro ligeiro”, Relatório de Auditoria Específica, Setembro de 2012.