



Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San da Assembleia Legislativa

Em cumprimento das ordens de Sua Excelência, o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada a 17 de Janeiro de 2014 pelo Sr. Deputado Au Kam San da Assembleia Legislativa, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 54/E44/V/GPAL/2014 a 21 de Janeiro de 2014, recebida pelo Gabinete do Chefe do Executivo a 23 de Janeiro de 2014, em que pede ao Governo da RAEM para prestar informações, cumpre-me responder o seguinte:

Com vista às necessidades de transporte exigidas pelo desenvolvimento socioeconómico de Macau, o Governo, sob o princípio de “Melhor servir a população”, tem vindo a promover o desenvolvimento sustentável mediante a estratégia de “primazia dos transportes públicos, construindo um sistema de transporte constituído pelo Sistema do Metro Ligeiro, como “coluna vertebral” do sistema de transportes, autocarros e táxis, como sistema de base e um sistema pedonal de apoio, de forma a ampliar a área de cobertura dos transportes públicos através de transportes tridimensionais de divisão racional, sendo melhoradas gradualmente a procura e oferta em Macau por meio de um plano geral dos transportes públicos, no sentido de satisfazer as necessidades das deslocações dos cidadãos.

O Metro Ligeiro será, futuramente, o principal meio de transporte.



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

(Tradução)

O Segmento da Taipa, que está na fase de construção, vai integrar o Segmento de Macau, a 2.^a fase do Sistema de Metro Ligeiro e os traçados a longo prazo, para criar o “duplo círculo” entre a Península de Macau e a Taipa, enquanto a Ponte Sai Van e a futura quarta passagem entre Macau e a Taipa constituirão o “duplo eixo”, sendo assim formada uma disposição estrutural de “duplo círculo e duplo eixo”. Ao mesmo tempo, serão planeadas as novas linhas para estender o serviço às novas zonas comunitárias, tais como a zona de Seac Pai Van. Por outro lado, sob o “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, o Governo vai promover a construção do transporte ferroviário de Guangdong e Macau, bem como os trabalhos de articulação, nomeadamente, o planeamento das linhas de extensão de Macau para Hengqin e para o Novo Acesso entre Guangdong e Macau, entre outros, de modo a satisfazer, no futuro, as necessidades do desenvolvimento sustentável de Macau e implementar um plano dos traçados da rede do Metro Ligeiro favorável à cooperação regional entre a província de Guangdong e Macau.

Com o objectivo de prosseguir o dito plano, além das empreitadas de construção civil, é necessária a respectiva coordenação nas áreas de comboios e sistema. Para este efeito, de acordo com os documentos do concurso público do fornecimento dos comboios e sistemas do Metro Ligeiro, que foi aberto em 2009, o Governo, além de adquirir os comboios e equipamentos do sistema consoante a capacidade de transporte necessária no período inicial de operação da 1.^a fase do Metro Ligeiro, já tomou em consideração o plano de aquisição de comboios adicionais, no sentido de responder às necessidades do desenvolvimento acelerado da sociedade. Conforme estipulado no contrato, considerando as necessidades reais, o Governo podia adquirir, em 2013, os comboios adicionais, a um preço igual ao apresentado na proposta pelo fornecedor



em 2010, pelo que não será afectado pelo custo de produção, inflação e outros factores económicos externos.

Do planeamento dos traçados da rede do Metro Ligeiro de curto e médio prazo, são constatados muitos traçados que reunirão as condições para ser concretizados, nomeadamente a Linha Seac Pai Van, a Linha Exclusiva Transfronteiriça de Hengqin e a Linha de Extensão do Novo Acesso entre Guangdong e Macau, entre outros. Em conformidade com a avaliação feita pelos consultores do projecto, será insuficiente o número dos comboios existentes devido à conclusão gradual dos traçados supracitados e à sua entrada em operação, sendo necessário aumentar o número dos comboios para satisfazer as necessidades da futura operação; os consultores do projecto apontam, ao mesmo tempo, que a partir de 2010, devido à mudança verificada na economia global, tanto o custo de produção, como a inflação são aumentados de forma significativa. Entretanto, caso o Governo considere novamente a aquisição dos comboios nas fases subsequentes, enfrentará provavelmente um aumento considerável no respectivo preço. Por isso, com a consideração geral sobre as opiniões dos consultores do projecto, as necessidades do desenvolvimento de médio e longo prazo do Sistema de Metro Ligeiro, bem como os benefícios económicos, entre outros, o Governo decidiu adquirir as carruagens adicionais para satisfazer as necessidades do futuro desenvolvimento dos traçados da rede do Metro Ligeiro.

Em termos do orçamento do projecto do Metro Ligeiro, a precisão da estimativa vai ser alterada à medida das diferentes fases do projecto e do nível detalhado das informações obtidas. À semelhança das cidades vizinhas onde se construíram sistemas ferroviários, a estimativa de custos tem sido afectada pelo preço das materiais de construção, taxa de



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

(Tradução)

câmbio e outros factores da economia externa, com incertezas, sendo que estes provocam subidas e flutuações consideráveis. Em consequência, durante a construção do Metro Ligeiro, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT) tem cumprido o princípio de “optimização do erário público, elaborando um planeamento racional”, adoptando uma série de medidas de controlo e fiscalização dos custos, por forma a que o preço da obra em concreto seja o mais próximo possível da estimativa inicial, mantendo-o dentro de um nível aceitável; ao mesmo tempo, o GIT vai actualizar, em tempo oportuno, as informações relativas ao preço de construção do projecto do Metro Ligeiro, acompanhando de perto os impactos causados provavelmente pela mudança do mercado e outros factores, e efectuando a respectiva avaliação. Até ao ano 2012, o valor das adjudicações efectuadas ao projecto do Metro Ligeiro foi de cerca de 8,2 mil milhões de patacas, incluindo estudos preliminares do projecto, serviços de consultadoria, aquisição do Sistema e Material Circulante e empreitadas de construção civil dos troços da Taipa, entre outros. Uma vez que ainda existem factores incertos relativamente ao traçado de Macau, o orçamento será alterado consoante as diferentes soluções de traçado e formas de construção. Só depois da confirmação da solução de traçado e de construção é que este Gabinete vai efectuar uma avaliação mais próxima da realidade, tendo em consideração as informações da adjudicação acima referida, e integrando a inflação e outros factores.

O Sistema de Metro Ligeiro é uma infra-estrutura de transporte com profundo impacto no futuro desenvolvimento de Macau. Além de implicar uma grande quantidade de técnicas complexas, o Sistema de Metro Ligeiro é uma obra de natureza social, sendo, portanto, importante para o desenvolvimento social de Macau. No decurso de construção,

4/5



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸基建辦公室
Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

(Tradução)

além de ter em conta os factores técnicos das diversas áreas, será efectuada uma coordenação conforme o desenvolvimento regional, o ambiente social, as opiniões públicas, bem como os objectivos das diversas políticas. Perante os futuros trabalhos, o GIT vai, à semelhança do passado, continuar a envidar os esforços para construir o Sistema de Metro Ligeiro, adoptar uma atitude aberta, e apresentar, através de vários meios, aos sectores sociais a situação concreta do Sistema de Metro Ligeiro, designadamente a estimativa de custos do projecto.

Coordenador do GIT

Lei Chan Tong

Aos 14 de 03 de 2014