

IAOD da Deputada Song Pek Kei em 04.01.2017

Há que aperfeiçoar a política dos transportes públicos para resolver os engarrafamentos

O problema do trânsito está cada vez mais grave e passou a ser o assunto que mais preocupa a população. Assim, o Governo implementou medidas para a protecção ambiental e para aumentar os impostos e as taxas, reduzindo o período de isenção das inspecções dos veículos, a fim de aumentar os custos com a sua utilização e retirar de circulação os veículos velhos, e incentivar os residentes a poupar energia, a proteger o ambiente e a utilizar os transportes públicos, a fim de alcançar o objectivo de controlar os veículos.

Claro que os governantes com percepção já conhecem a questão do trânsito em Macau. Em Abril de 2012, implementou-se a política de benefícios fiscais para os eco-veículos, e os que cumpriam as normas ecológicas beneficiavam de uma redução de 50% no imposto de primeiro registo, até 60 000 patacas. Graças às técnicas de fabrico e à consciência de protecção ambiental, os veículos de luxo com grande volume de emissões produzidos na Europa e no Japão, na sua maioria, preencheram os requisitos do Governo e beneficiaram, assim, da redução máxima do imposto. Contrariamente, os veículos de tipo económico, com volume reduzido de emissões, beneficiaram menos da redução fiscal. Tal política foi criticada por incentivar a compra de veículos de luxo com grande volume de emissões, o que não é nada amigo do ambiente.

Esta política baseia-se na quantidade de combustível consumida por veículos com peso diferente e, a partir daí, nunca se pode concluir que um veículo é “absolutamente ecológico”, pois parte-se do pressuposto de “peso igual” para concluir que um veículo é “relativamente” mais ecológico do que outro. Em 31 de Março de 2015, Hong Kong acabou com essa política, que Macau continua a manter há mais de 4 anos e foi implementada de “boa-fé”. Mas na situação actual, será que a definição de veículo ecológico e os respectivos critérios estão desactualizados? O Governo tem vindo a implementar medidas para o controlo de veículos. Será que pretende, através da política de benefício fiscal para veículos ecológicos, incentivar os residentes a comprar mais veículos? Trata-se, pois, de um assunto que merece revisão em tempo oportuno.

Quanto ao controlo do aumento do número de veículos através de meios administrativos, como o aumento dos impostos e das diversas despesas, recordo-me de que há vários anos, na resposta a perguntas feitas por deputados, o ex-Chefe do Executivo referiu que, ao iniciar o trabalho na sociedade, os jovens não podiam comprar uma casa, mas podiam comprar primeiro um carro, só que agora o pesado imposto vai dificultar a concretização do seu pequeno sonho. É

inevitável que uma parte dos residentes esteja descontente com a série de medidas rigorosas adoptadas para controlar o aumento do número de veículos.

Encurtar o período de isenção da inspecção dos veículos é uma das formas de controlar o seu número. Mas os carros de hoje estão muito desenvolvidos e, em 2014, no Interior da China estipulou-se que os carros novos estão isentos de inspecção durante 6 anos; em 2010, Taiwan, com o melhoramento do sistema de ignição e diminuição da emissão de gases emitidos pelos veículos também alargou o prazo de isenção de inspecção. Actualmente, Macau reduziu o prazo anterior de isenção para 8 anos. De facto, este prazo continua a ser maior do que noutros países e regiões, mas isso não quer dizer que os residentes concordem que venha a ser encurtado, pouco a pouco.

Um lugar de estacionamento é caro e são onerosos os custos para a manutenção do carro, havendo quem se lastime de que são mais elevados do que a renda de um cubículo. Se a situação fosse igual ao que se passa noutras cidades, nomeadamente em Hong Kong, onde se pode usar o metro e o eléctrico nas deslocações, sem necessidade de ficar como “sardinhas enlatadas” nos transportes públicos, então poriam de lado a ideia de ter um carro, que iriam vender para poupar dinheiro. Mas em Macau a realidade é outra. O metro ligeiro é apenas um sonho, pois, passados mais de 10 anos, nem sombras se vêem ainda na Península de Macau. Os autocarros andam sobrelotados e não param nas paragens em horas de ponta. Os que aguardam ficam assim sem liberdade e sem dignidade.

A densidade de veículos em Macau é das mais altas no mundo, e o aumento das vias urbanas e dos parques de estacionamento está muito aquém do crescimento do seu número. Assim, é incontestável que o Governo tenha de adoptar medidas para controlar os carros. Mas, do passado até ao presente, quanto ao ditado de “num mundo caótico, recorre-se a penas pesadas”, em matéria penal e de governação dos assuntos sociais, há que tomar como referência as respectivas críticas e reflexões, bem como os defeitos resultantes de se ignorar os problemas estruturais da sociedade. Quanto ao facto de não ser possível a prioridade dos transportes públicos e de se ter adoptado “medidas picantes” para o controlo dos veículos, quem sofre mais é a população.

IAOD do Deputado Si Ka Lon em 04.01.2017

O Governo tem de ser um bom “guarda-redes” das obras públicas

O custo total do Parque Central da Taipa foi de mais de 440 mil milhões de patacas. Desde a sua entrada em funcionamento em 2012, surgiram muitos problemas nas instalações, sobretudo relacionados com envelhecimento, avarias, má conservação, entre outros. Apesar das várias obras de reparação efectuadas pelas autoridades, esses problemas mantêm-se. Recentemente, as autoridades decidiram gastar 20 milhões para melhorar o ambiente e as instalações na zona de lazer para crianças, o que voltou a suscitar a atenção da sociedade. Os residentes não só estão preocupados com os gastos do erário público, como também estão muito atentos ao problema com a qualidade das obras públicas, e ainda com as lacunas existentes na área das obras públicas.

Nos últimos anos, aconteceram sempre derrapagens nas obras públicas, no que respeita a preços e prazos. Após a conclusão das obras, surgiram ainda diversos tipos de “falhas” que precisaram de reparações, onde se gastou muito tempo, e erário público. Entre as obras com problemas de qualidade, as habitações públicas são as “partes mais atingidas”, isto é: “infiltrações” no edifício Koi Nga; “descascamento da pintura do tecto” no Edifício Ip Heng; “inundação” no Edifício Cheng I; e “quedas de tijolos” e “fendas detectadas no parque de estacionamento” do Edifício do Lago.

Abundam os problemas de qualidade das obras públicas sem que alguém seja responsabilizado. A explicação do Governo para isso é a falta de pessoal para uma fiscalização mais rigorosa sendo, por isso, difícil garantir a qualidade das obras. Como disse o Secretário da tutela “com tantas obras, seria de admirar se não houvesse problemas”. A falta de pessoal será mesmo a principal justificação para o problema da qualidade das obras públicas? Qual a razão para a deficiente qualidade e para os atrasos dessas obras? Se o responsável pela tutela também considera que isso é normal, então, quem poderá ainda assumir o controlo na fiscalização a qualidade, no sentido de corrigir a actual situação irrazoável?

A falta de mão-de-obra não pode ser uma desculpa para os problemas na qualidade das obras públicas. As fontes onde residem estes problemas são a mentalidade governativa e os mecanismos de concurso público e de fiscalização das obras públicas. A sociedade não compreende por que razão é que o Governo não cria, quanto antes, um regime de cláusula penal compensatória, para aumentar as responsabilidades dos empreiteiros em caso de incumprimento do contrato. Porque é que as empresas fiscalizadoras não têm responsabilidades em caso de atraso das obras, mas podem pedir para aumentar as despesas com a aquisição de serviços? Face a estas situações absurdas, não deve o Governo actuar?

Espero que o Governo faça uma avaliação aprofundada e mude a mentalidade incorrecta. Deve encarar e resolver os problemas, e aperfeiçoar os mecanismos de concurso público e fiscalização das obras públicas. Também deve remediar as irregularidades frequentes e absurdas nas obras públicas, desempenhando assim melhor o papel de “guarda-redes” das obras públicas.

IAOD da Deputada Leong On Kei em 04.01.2017

O Presidente Xi Jinping exortou o Governo da RAEM, no encontro que teve há dias em Pequim com o Chefe do Executivo, a “vencer os obstáculos e a solidificar as acções governativas”. Entendo que esta última recomendação vai ser o principal trabalho para o corrente ano. Na verdade, muitas leis e regulamentos vão entrar em vigor em 2017, entre os quais a lei aprovada no mês anterior que altera as normas relativas à proibição de droga, a Lei do Erro Médico e a lei sobre a alteração do montante do subsídio de residência dos trabalhadores da Administração Pública, bem como o regulamento sobre a aprovação de modelos de capacetes de protecção para condutores e passageiros de ciclomotores e motociclos, e as normas sobre as características, inspecção e condução de veículos. Trata-se, portanto, de diplomas que envolvem vários aspectos, e diferentes grupos sociais, classes profissionais e sectores de actividade. Por exemplo, a Lei do Erro Médico envolve médicos e doentes, hospitais, seguros e conselho médico, constituindo a sua efectiva aplicação e execução uma autêntica prova neste ano para a capacidade de governação. Assim, sugiro que haja uma melhor coordenação e articulação na equipa executiva para cumprir as seguintes tarefas:

Primeiro, há que assegurar bem, na sequência da implementação dos referidos diplomas legais, os respectivos *hardware* e *software*, para evitar que a sua eficácia seja significativamente diminuída devido à falta de complemento. Por exemplo, os serviços aplicadores da lei devem dispor dos recursos humanos necessários à respectiva execução. O pessoal que aplica a lei também deve estar inteirado das exigências e disposições previstas na lei, para conseguir resolver, de acordo com a lei e de forma razoável e eficiente, as circunstâncias imprevisíveis ocorridas aquando da sua aplicação, isto é, há que efectuar bem, antes da sua ocorrência, a formação do referido pessoal e, depois, avaliações e balanços, a fim

de acumular experiência e aperfeiçoar constantemente a aplicação da lei, consolidando, assim, o prestígio da governação pelo Governo da RAEM.

Segundo, preparam-se, de forma planeada, ordenada e bem orientada, todos os trabalhos de educação antes e após a entrada em vigor dos novos diplomas legais, para as organizações, as instituições e os indivíduos, etc., afectados conhecerem claramente de que direitos e interesses dispõem e que impacto vão enfrentar após a entrada em vigor da lei, podendo, assim, fazer a preparação necessária, adaptar-se e fazer o ajustamento necessário em articulação com a entrada em vigor da nova lei, no sentido de evitar situações caóticas e incómodos junto da população.

Terceiro, para além de recorrer aos meios tradicionais, tais como a televisão, rádio e jornais para as acções de sensibilização sobre as novas leis, antes e depois da sua entrada em vigor, proponho a utilização dos mais diversos e recentes meios como a internet, por exemplo, para as acções de sensibilização mais amplas e direccionadas, para permitir às classes da população conhecerem-nas a fundo e inteirarem-se sobre o modo de ajustar os seus próprios actos após a entrada em vigor das novas leis, e a fim de evitar infracções resultantes da desarticulação de disposições e da falta de informação.

Assim, o processo legislativo tem de ser minucioso e rigoroso; após a sua conclusão e antes da entrada em vigor dos diplomas legais, há que aperfeiçoar os planos e desenvolver os respectivos trabalhos complementares; e, após a entrada em vigor dos diplomas, há que garantir o seguinte: as medidas complementares têm de ser perfeitas, a divulgação, adequada, os trabalhos preparatórios, suficientes, e a execução, clara e suficiente, pois só assim se consegue desenvolver de forma estável as acções governativas, com base na legislação, na execução sistemática e rigorosa, e na responsabilização.

IAOD do Deputado Sio Chi Wai em 04.01.2017

Em 2009, o Conselho do Estado anunciou, no plano geral de desenvolvimento na Ilha de Hengqin, a política de acesso de veículos com matrícula de Macau àquela ilha. E mais tarde, isto passou a ser também uma política de trânsito no Acordo-Quadro de Cooperação entre Guangdong e Macau. Depois de vários anos de gestação, foi tomada a decisão de avançar com aquela política, e as medidas respectivas entraram em vigor no dia 20 de Dezembro do ano passado, dia em que se comemora o estabelecimento da RAEM. Esta política é inovadora ao nível do País e também no âmbito do aperfeiçoamento aprofundado do posto fronteiriço entre Zhuhai e Macau, porém, os requisitos para esse acesso são tão rigorosos que ficaram aquém das expectativas do público.

Fazendo uma retrospectiva, no dia 20 de Dezembro 2014 o posto fronteiriço de Hengqin começou a funcionar durante 24 horas. Já se passaram 2 anos, porém, a utilização daquele posto ainda não é a ideal, pois não produziu grandes efeitos, nem para aliviar a pressão dos postos de Gongbei e das Portas do Cerco, nem para redireccionar os turistas.

As referidas duas políticas têm uma importância representativa no âmbito da promoção do desenvolvimento económico entre Guangdong e Macau e ainda para facilitar o intercâmbio entre Zhuhai e Macau. Tendo em conta a experiência adquirida na concretização das referidas duas políticas, verifica-se que as políticas podem surtir melhores efeitos quando contam com o reconhecimento e apoio dos cidadãos, por isso, apresento, a seguir, algumas sugestões sobre a definição de políticas no âmbito da cooperação inter-regional:

1. As políticas têm de ser mais pormenorizadas e as informações devem ser mais transparentes.

Os residentes estavam ansiosos pela implementação da política de acesso de veículos de matrícula única, mas a sua chegada veio acompanhada de imensas restrições, portanto, foi de difícil aceitação pelos residentes. O acesso dos veículos com matrícula única de Macau é algo inovador que se apresenta, em si mesmo, com dificuldades ao nível da sua execução e gestão, logo, há que procurar, através das práticas, um modelo adequado de funcionamento e ainda que divulgar, de antemão, junto da sociedade, informações mais claras, por exemplo, as diversas fases de implementação das políticas, etc., caso contrário, as consequências negativas serão várias. Ou seja, com o aperfeiçoamento das políticas, estas conseguirão obter mais apoio dos residentes, e será possível defini-las, verdadeiramente, em prol da população e promover a estabilidade da

sua execução. Só assim é que será possível incentivar os residentes a participarem na cooperação regional.

2. Acompanhar e avaliar os efeitos das políticas, com vista à introdução atempada de ajustamentos

Qualquer política experimental pode gerar bons ou maus resultados. A entrada em Hengqin dos veículos com matrícula de Macau deve acontecer paulatinamente, e deve proceder-se, em tempo útil, à avaliação dos respectivos efeitos, para que a política respectiva seja constantemente actualizada e optimizada. Só assim se pode definir uma política adequada à actualidade e ao futuro desenvolvimento. Quando as políticas de cooperação regional são insatisfatórias, as dificuldades a enfrentar são maiores. Serão então necessárias negociações entre as duas cidades, procurando outro caminho de desenvolvimento que permita salvaguardar o dinamismo das políticas.

3. O Governo deve participar activamente nas estratégias de desenvolvimento da cooperação regional.

A cooperação Guangdong-Macau traz muitas oportunidades de desenvolvimento comercial e económico às duas regiões e melhor qualidade de vida e espaço para os residentes de Macau. Quando se definirem as políticas para essa cooperação, decerto que se vão enfrentar desafios, portanto, o Governo deve ser inovador e, ao mesmo tempo, manter as suas convicções e trabalhar com afinco para responder às solicitações e opiniões dos residentes, e também para obter maior apoio do Governo Central. Deve aplicar melhor os mecanismos de cooperação regional para delinear um grande plano de desenvolvimento para as duas regiões, com vista a que a sociedade de Macau consiga oportunidades e resultados efectivos ao nível do desenvolvimento.

IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 04.01.2017

Acabar com o fenómeno de “os superiores não se preocuparem com bagatelas”, pois todos os assuntos ligados à vida da população são importantes.

Com a aproximação do ano do Galo, quero, primeiro, dirigir a todos os meus votos de um bom ano e de boa saúde! A população deseja que, no ano do Galo, o Governo continue a elevar a qualidade de vida e a melhorar a governação, acabando com o fenómeno de “os superiores não se preocuparem com bagatelas”, pois todos os assuntos ligados à vida da população são importantes. Deve ser o próprio Governo a tomar a iniciativa de agir. Na área da protecção ambiental. Segundo informações da população e de funcionários públicos, as respostas dadas por diversos serviços da tutela do Secretário para os Transportes e Obras Públicas, em relação às queixas de residentes, foram sucintas e claras. Segundo um aviso do mesmo Secretário, no caso de assistirem a uma mesma reunião fora do serviço, é melhor que os dirigentes dos diversos serviços localizados na mesma zona vão, em conjunto, no mesmo carro, para reduzir o uso de veículos de serviço, e tomar a iniciativa de poupar energia e reduzir emissões. No que respeita à entrega de ofícios. Por exemplo, no caso da necessidade de entrega de ofícios ao Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas (GSTOP), a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes (DSSOPT) vai coordenar-se com os serviços nas proximidades, por exemplo, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental (DSPA) e a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), para que um único serviço se responsabilize pela recolha de ofícios antes da sua entrega ao GSTOP, ao invés de os entregar por pessoal de cada serviço. Servindo como bom modelo, deve ser o próprio Governo a promover a protecção ambiental, para além de se articular com o conceito, que o próprio preconizou, de racionalização de quadros e simplificação administrativa. No tocante aos restantes 4 Secretários, a população quer saber: quantos serviços das suas tutelas fazem o mesmo?

Desde sempre, o Governo da RAEM tem afirmado que o mais importante na “racionalização de quadros e simplificação administrativa” é elevar os serviços prestados e a eficácia administrativa, mas, de acordo com as informações referentes ao orçamento, todos os anos, as despesas com o pessoal aumentam, passando de 9200 milhões em 2010 para 20 800 milhões em 2017, no entanto, a população não sente quaisquer melhorias na “racionalização de quadros e simplificação administrativa”, mesmo com o aumento dessas despesas. Isto quer dizer que o Governo ainda não conseguiu identificar o que a população sente, pois as necessidades da camada de base da população ainda foram não resolvidas, por isso esta questiona qual o significado e onde é que se consegue sentir a “racionalização de quadros e simplificação administrativa”.

No documentário da CCTV sobre a guerra da China contra o Japão, intitulado “Nas montanhas TaiHang”, e na respectiva documentação histórica, relata-se: “ a fim de resolver a contradição entre ‘peixe grande e pouca água’ (...) Deng Xiao Ping, Liu Bo Cheng e Yang Xiu Fen agiram rapidamente e decidiram, segundo as indicações do Comité Central do Partido Comunista da China, definir a racionalização de quadros e a simplificação administrativa como uma das missões essenciais para a faixa militar formada pela fronteira de Shanxi, Hebei, Shandong e Henan”. Ainda no documentário salienta-se que: “a racionalização de quadros é reduzir os funcionários administrativos, diminuir os órgãos e as unidades nas Forças, bem como proceder ao ajustamento dos órgãos locais (...) e à simplificação administrativa, por exemplo, uma pessoa que leva um documento, é normal, mas, três pessoas para um documento, chama-se a isto complicação e desperdício, mas, se for uma pessoa que leva três documentos, chama-se a isto eficiência. Isto é simplificação administrativa”. O cerne da referida simplificação consiste em aproveitar de forma suficiente a qualidade e a capacidade dos trabalhadores, para reduzir, continuamente, os procedimentos sobrepostos e distribuir, dentro do possível, os recursos humanos pelos serviços públicos com falta de pessoal, a fim de se alcançar a meta de aproveitar ao máximo esses recursos. Mas, na realidade, muitos dirigentes entendem erradamente o fenómeno de simplificação e consideram-no como redução de pessoal ou congelamento. Isto irá, ou não, constituir obstáculos não palpáveis para o desenvolvimento social e restrições às oportunidades para o desenvolvimento? O Governo tem consciência clara sobre isto?

Para este ano novo, espera a sociedade que a “racionalização de quadros e simplificação administrativa” não seja o objectivo de apenas uma secretaria ou de um serviço público, mas sim de toda a Administração, para que possa contribuir para elevar, pelo menos, a capacidade e a qualidade de toda a equipa governativa e aumentar gradualmente “com esse apetrechamento” toda a eficácia administrativa. Por último, deixo ainda a seguinte nota: para um real ano novo feliz é preciso que os governantes se empenhem também na solução dos problemas de menor importância que afectam os residentes.

IAOD do Deputado Zheng Anting em 04.01.2017

Ex.^{mo} Sr. Presidente,
Caros colegas:

Com o fim do prazo do aproveitamento provisório do terreno onde se encontra o edifício “Pearl Horizon”, o Governo afirmou que ia reavê-lo nos termos da nova Lei de terras. Assim, mais de 3 mil condóminos viram as suas habitações vaporizar-se num instante, tornando-se vítimas de prejuízos psicológicos e económicos.

Os referidos condóminos vêm-se em grandes apuros, mas neste momento há quem manifeste o seu apoio ao Governo, no que respeita ao reaver do terreno nos termos da nova Lei de terras. Entende-se que, devido a abuso de poder, o mesmo foi concedido, há 25 anos, a preço baratíssimo, envolvendo assim corrupção, troca de interesses e conluio entre o Governo e os empresários. Não concordo com esta presunção de culpa. A inflação permanece, sendo então impossível basearmo-nos nos preços actuais para fixar o preço do terreno concedido há 25 anos. Vejamos o preço de um lugar de estacionamento na Avenida de Horta e Costa. Voltando para trás, há 25 anos um lugar de estacionamento custava 50 mil, mas agora 3 milhões, ou seja, uma subida de 60 vezes. Será que esta situação resultou de conluio entre o Governo e os empresários?

Mais, a não conclusão do aproveitamento do terreno no prazo de 25 anos após a concessão é justificada por algumas opiniões como um acto deliberado do adjudicatário como forma de “usurpação do terreno para especulação”. A meu ver, esta é uma acusação injusta antes de se esclarecer as razões para tal. Revendo as páginas electrónicas do Governo e as reportagens da imprensa, constata-se que, em muitos casos, o Governo não deu tempo suficiente para o adjudicatário desenvolver o terreno no prazo provisório de 25 anos. Na história de Macau, o território acolheu vários fluxos migratórios de grande dimensão. Em consequência da falta de terrenos e do aumento da população, foi necessário alargar a área da sua superfície através de aterros, como sucedeu na Areia Preta e no Porto Exterior, onde os terrenos eram atribuídos por concessão pelo Governo, enquanto os adjudicatários investiam no desenvolvimento dos aterros. Segundo a experiência, os aterros de grande dimensão necessitam de 3 a 10 anos para se concluir, e as obras de nivelamento da montanha em Seac Pai Van demoraram 20 anos. Devido à reconversão da economia iniciada antes do retorno da soberania, foi necessário alterar a finalidade de muitos terrenos industriais, requerendo mais tempo para o novo planeamento e reapreciação do projecto, e sua autorização. Por outro lado, é também necessário coordenar, avaliar e alterar os projectos de aproveitamento de terrenos para se coadunarem com os requisitos de planeamento urbanístico, impacto ambiental, classificação do património mundial

e política de habitação. Isto quer dizer que os serviços públicos têm sido responsáveis pelos atrasos sucessivos no desenvolvimento dos terrenos, impedindo, em consequência, a conclusão do aproveitamento dentro do prazo. Assim, a responsabilidade não deve ser imputada ao adjudicatário, o qual não tem culpa por esses atrasos. Mas sendo o adjudicatário inimputável, mesmo assim, o Governo obriga-o a devolver o terreno e, devido a essa “medida radical”, três mil proprietários do “Pearl Horizon” ficaram envolvidos no processo e perderam as suas casas. Assim, aqueles que necessitam de habitação não a podem ter, e aumenta o descontentamento da população, afectando a estabilidade e a harmonia sociais.

Por isso, apelo novamente ao Governo para a constituição, quanto antes, de um grupo interdepartamental para uma investigação conjunta, para determinar a intenção legislativa da Lei de terras que foi revista, reduzindo, assim, os conflitos sociais a partir da origem do problema.

Obrigado!

IAOD da Deputada Lei Cheng I em 04.01.2017

Todos os anos, o Governo despende avultado erário público no arrendamento de propriedades privadas para servirem de escritórios, postos de atendimento, instalações públicas para os residentes, armazéns ou lugares de estacionamento. Nos últimos anos, têm surgido fortes reivindicações para o Governo reduzir as enormes despesas com esse arrendamento, que têm aumentado constantemente. Assim, para além de definir planos para a construção de edifícios destinados a serviços públicos, o Governo tem de rever, de forma global, as necessidades desse arrendamento e melhor aproveitar as propriedades do Governo ou o espaço das instalações públicas, para evitar o desperdício do erário público e dos recursos.

O Auto-Silo da Praça de Ferreira do Amaral é um dos exemplos típicos de desperdício de recursos. A 1.^a cave estava destinada a finalidades comerciais e ao estacionamento de motociclos, mas, há alguns anos, por necessidade urgente de estacionamento de motociclos e dificuldades dos comerciantes nos negócios, as autoridades alteraram os espaços comerciais para estacionamento de motociclos. Mas estes mil novos lugares nunca foram abertos ao público, com o pretexto de os lugares existentes não estarem totalmente ocupados. Desde aquela alteração, há mais de sete anos, os novos lugares de estacionamento permanecem desocupados e as autoridades não definiram outras finalidades para esses espaços, o que revela um grande desperdício de recursos.

Sugeri que o piso subterrâneo da Praça de Ferreira do Amaral fosse melhor aproveitado. Sobre o estudo da viabilidade de alteração dos actuais lugares de estacionamento de motociclos, nesse piso, para estacionamento de automóveis ligeiros, recebi, em Janeiro de 2016, a resposta da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), explicando que, devido ao sentido de circulação à saída desse parque de estacionamento e a limitações objectivas relacionadas com a estrutura desse piso, a actual finalidade seria

mantida por não haver condições para a sua alteração. Ao longo dos anos surgiram diferentes propostas sobre o aproveitamento desse piso subterrâneo, que o Governo não aceitou por diversas razões. Como o Governo não revela se o local vai ter outra finalidade, o referido parque de estacionamento continua sem ser aproveitado.

Gastar quando é necessário e maximizar o potencial são princípios e obrigações na administração das finanças públicas. Exorto mais uma vez o Governo a estudar e a fazer bom uso do andar -1 da Praça de Ferreira de Amaral. Também é necessário explorar e aproveitar o potencial dos espaços comuns desocupados e das propriedades do Governo, para serem utilizados pelos serviços públicos, destinados a actividades comerciais e sociais, ou a parques de estacionamento, por forma a garantir o bom uso dos recursos públicos.

IAOD da Deputada Kwan Tsui Hang em 04.01.2017

As obras da superestrutura do parque de materiais e oficina do metro ligeiro reiniciaram-se no 3.º trimestre de 2016. Afinal, as obras que se arrastaram durante anos voltaram a andar. Segundo várias afirmações recentes das autoridades, estas estão a tentar que o segmento da Taipa do metro ligeiro entre em funcionamento em 2019. O metro ligeiro é completamente automático e o seu normal funcionamento, gestão, manutenção etc. exigem técnicas específicas. Podemos então prever que vão ser criados, em quantidade significativa, vários postos de trabalho consoante as respectivas especificidades e técnicas, entre os quais alguns que exigem formação específica antecipada dos trabalhadores que os vão ocupar, com vista à respectiva dotação pessoal antes da entrada em funcionamento do metro ligeiro.

No início, aquando da preparação dos trabalhos de construção do metro ligeiro, os serviços competentes afirmaram que iam ser disponibilizados, quer durante a construção quer depois durante o funcionamento, vários postos de trabalho, incluindo alguns de maior exigência técnica, oferecendo-se, especialmente aos jovens residentes de Macau, mais escolhas ao nível das profissões.

O projecto do metro ligeiro tem registado graves atrasos. Até ao momento, o Governo ainda não divulgou informações sobre os planos de formação de pessoal especializado para fazer face a este projecto, e nem no Relatório das LAG para 2017 foi feita qualquer referência ao assunto.

Para impulsionar o crescimento de talentos locais e com vista à respectiva articulação com o rumo da diversificação económica, o Governo deve definir medidas concretas para as empresas aproveitarem especialmente os talentos locais e lhes oferecerem formação. E deve ser o Governo a dar o exemplo. Na minha opinião, a sociedade e os serviços competentes devem continuar a prestar atenção ao ponto de situação das obras do metro e aos estudos do respectivo traçado e, aquando da preparação da criação da futura empresa de capitais públicos, devem preparar-se para formar profissionais locais que assegurem o funcionamento, gestão, conservação e reparação do metro ligeiro. Devem ainda definir planos sobre a quantidade dos recursos humanos necessários e dar início aos trabalhos de selecção, contratação e formação de trabalhadores, para, com base nisto, proporcionar às gentes locais postos de trabalhos que exijam competências técnicas e profissionalização, e devem ainda criar espaços e condições para o desenvolvimento diversificado de talentos locais.

IAOD da Deputada Chan Melinda Mei Yi em 04.01.2017

No passado dia 31 de Dezembro, o Governo publicou um despacho que aprova a nova Tabela de Taxas e Preços da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, que entrou em vigor logo no dia seguinte. Foram actualizadas significativamente diversas taxas, sobretudo no que respeita às licenças, inspecção de veículos, e remoção e depósito de veículos, o que deixou os cidadãos espantados.

Segundo um comunicado do Governo, as referidas taxas não eram alteradas há mais de 10 anos e estavam muito desfasadas do mercado, então, a respectiva actualização foi relativamente grande, varia entre 50 e 1233%, sendo o maior aumento superior a 12 vezes, a fim de corresponder ao objectivo de controlar, pela via económica, o crescimento dos veículos e de orientar no sentido do seu uso racional. Não há dúvida que o Governo tem lançado várias medidas, por exemplo, aumentou significativamente as tarifas dos parques de estacionamento públicos, encurtou o prazo de inspecção dos veículos e elevou as taxas para a inspecção de novos veículos, tudo em prol do controlo do seu número. Concordo com o Governo quanto à necessidade de controlar o ritmo de crescimento dos veículos, mas adoptar constantemente medidas de aumento dos custos, cujos destinatários são os cidadãos, será que vai ter efeito? O Governo teve em consideração o grau de aceitação dos cidadãos? Estas questões merecem a reflexão dos governantes.

Segundo a nova tabela, aumentam as multas para os veículos infractores. De facto, faltam lugares de estacionamento na Península de Macau, nomeadamente nos bairros antigos, norte, Praia do Manduco e San Kio, em que a procura é maior do que a oferta, e os residentes dificilmente conseguem encontrar lugares de estacionamento legais. De facto “Quem tem cabelo não quer ser careca”. Claro que não concordo com o estacionamento ilegal, mas à medida que se aumentam as multas, não deviam aumentar-se também os lugares de estacionamento? Ademais, o Governo bloqueia e remove veículos, então, onde é que vão ser depositados os veículos infractores? Há espaço suficiente para depositar os veículos que ainda não foram reclamados? Na sessão de debate das LAG, o Secretário Raimundo do Rosário também afirmou que está a enfrentar dificuldades no tratamento dos veículos abandonados.

Por outro lado, alguns aumentos das taxas não têm a ver com o controlo de veículos, tal como a taxa de registo dos acessórios de motociclos (por exemplo a instalação da caixa para guardar capacetes) que aumentou de 300 para 1200 patacas, um aumento demasiado elevado e que não contribui para alcançar o objectivo de controlar os veículos. E os prejudicados são apenas algumas pessoas das PME, que precisam de transportar mercadorias. Isto deixou a população bastante indignada.

O “controlo de veículos” visa aliviar o congestionamento do trânsito, mas a situação viária e os serviços dos transportes públicos, nomeadamente dos autocarros, táxis, carrinhas das escolas, etc., não conseguem acompanhar o desenvolvimento da sociedade. Recorrer apenas aos meios económicos, através do aumento significativo dos custos para os veículos particulares, não é solução para resolver as necessidades dos cidadãos ao nível das deslocações, só vai dificultar-lhes a vida e não vai resolver, de facto nem de vez, os problemas de trânsito. Assim, o que é que o Governo pode fazer para que os cidadãos aceitem, fácil e gradualmente, as medidas de controlo dos veículos é algo que merece a nossa reflexão.

O Governo deve dar a devida atenção às necessidades da população e ponderar com base nestas. Deve, por exemplo, aumentar os serviços das carrinhas das escolas, por forma a apoiar a levarem os seus filhos à escola; reforçar os serviços de autocarros e táxis, para facilitar a vida dos idosos e as deslocações dos deficientes, incentivando-os assim a utilizarem os transportes públicos; e coordenar melhor as obras nas vias, optimizando o ambiente rodoviário e reforçando a coordenação nas várias vertentes, com vista a resolver o problema do trânsito.

IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 04.01.2017

Após o Retorno, com o rápido desenvolvimento socioeconómico de Macau, os residentes aumentaram os seus conhecimentos relativos às leis e aos seus direitos, e exige-se cada vez mais transparência nas políticas e nos poderes das acções governativas e, ao mesmo tempo, mais responsabilidades ao Governo. Mas, como desde há muito não há um mecanismo de responsabilização, isso ainda não entrou numa fase de desenvolvimento normal, pelo que dificilmente esse mecanismo se irá implementar. Assim, a sociedade acha que os dirigentes têm “poderes mas não são responsabilizados”.

Com vista a dar resposta às exigências de responsabilização por parte da sociedade, o Governo, nos últimos anos, implementou algumas normas para o mecanismo de pedido de responsabilização. Mais, a Administração também salientou várias vezes que se estão a dar passos para a unificação entre responsabilização e poderes, separando bem incentivos e sanções, implementando assim um mecanismo de responsabilização. Infelizmente, as normas referentes à responsabilização só estipulam os deveres legais dos dirigentes e não os mecanismos de averiguação e sanção quando violam os deveres e responsabilidades, por isso sempre existiu a ideia de que “quanto mais se trabalha mais se erra, quanto menos se trabalha menos se erra e quando não se trabalha já não se erra”. Assim, o mecanismo de responsabilização existente é como se não existisse, pois não se consegue ter os devidos efeitos de se supervisionar os dirigentes.

Há que frisar que o princípio da legalidade administrativa é um dos requisitos exigidos pelo Primado da Lei. Fala-se nos Relatórios das Linhas de Acção Governativa, destes últimos anos, na intensificação contínua das acções de formação em Direito, na consciencialização sobre a relevância da legalidade administrativa e da capacidade profissional. Mas, através dos vários relatórios do Comissariado contra a Corrupção e do Comissariado de Auditoria, podemos observar situações relativas à prática de actos administrativos e à tomada de decisões administrativas por parte de dirigentes ou trabalhadores públicos em grave violação do Direito. Algumas dessas situações deveram-se à falta de conhecimentos de Direito, mas o certo é que outras tiveram lugar, mesmo sabendo que a lei não as permitia, logo, intencionalmente, para obviar a lei a fim de facilitar o seu próprio trabalho. Quando descobertas, os respectivos serviços públicos respondem apenas que vão “admitir e concordar”, “rever seriamente”, “detectar as deficiências” e “melhorar no futuro”, sem pedir responsabilidades aos seus autores. Isto não só afecta os efeitos dissuasores do regime de responsabilização, como é ainda um encorajamento para a sua prática em detrimento do interesse público.

Note-se que a noção de governo responsável é uma ideia básica da política democrática moderna e um tipo de controlo pelo cidadão, enquanto disposição

institucional na gestão pública do governo. Sendo uma ideia de valor básico da política democrática, o governo deve dar resposta às solicitações razoáveis da sociedade, e cumprir as suas atribuições, assumindo as responsabilidades políticas, administrativas, legais e morais. Ou seja, o regime de responsabilização deve ser um regime em que se deve e se consegue efectivar as responsabilidades decorrentes de todos os actos praticados pelo governo, e das respectivas consequências. Há que surtir os efeitos de educação e alerta, subjacentes à responsabilização, com vista à prevenção ainda antes de uma eventual ocorrência. Por isso, a meu ver, o Governo da RAEM tem mesmo de criar procedimentos de investigação pública para os casos prejudiciais ao interesse público e decorrentes dos actos dos governantes, tais como falhas ou irregularidades na tomada de decisão, atraso na governação, etc., aperfeiçoando o mecanismo de responsabilização; urge também criar um regime para complementar a legislação relativa à responsabilização com vista à normatividade e rigor da mesma; e urge também aumentar a transparência na governação para proteger o direito a informação do cidadão, para a “responsabilização” ser regular, construindo, com acções concretas, um governo transparente e responsável.

IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 04.01.2017

Dar prioridade à conclusão da revisão da Lei das relações de trabalho

Quanto à revisão da Lei das relações de trabalho, durante o debate das LAG da área da Economia e Finanças, exigi ao Governo que definisse prazos para a respectiva discussão, revisão e implementação. Também propus que fosse dada prioridade à legislação sobre matérias mais consensuais, por exemplo a licença de paternidade. Segundo a resposta do Secretário, o Governo propõe-se discutir primeiro os 7 itens que mais atenção despertam entre a sociedade, porque se “se acrescentarem prioridades na lista das prioridades, deixa de haver prioridades”; e “há um prazo na mente e há ordem na acção”. Durante a recente reunião do Conselho Permanente de Concertação Social, discutiu-se a proposta do Governo, a prioridade à revisão dos 7 itens na Lei das relações de trabalho, e segundo a imprensa, durante a reunião foram apresentados os 7 assuntos a rever com prioridade, que incluem a solução para a licença de paternidade, licença de maternidade e a coincidência de dias de férias, temas que têm despertado mais atenção da sociedade. Porém, a reportagem limita-se a referir que o processo legislativo ainda se encontra na fase de apresentação dos assuntos a rever e a relatar algumas opiniões das partes laboral e patronal. E nada foi divulgado sobre o prazo para se concluir a discussão e a revisão, o que, para mim, é realmente decepcionante.

Há desapontamento, porque as questões que envolvem interesses laborais e patronais têm de passar pelo Conselho Permanente de Concertação Social (CPCS), e só depois de se alcançar consenso entre ambas as partes é que chegam à Assembleia Legislativa. Contudo, o referido Conselho demora sempre muito tempo a discutir os diplomas que lhe são submetidos e, mesmo assim, não se consegue chegar a consenso, portanto, a revisão dos diplomas e respectivas reformas não avançam. E a sociedade tem dúvidas se não é a coordenação por parte daquele Conselho que atrasa a definição de políticas sociais. Por exemplo, o aumento do montante das contribuições para o Regime da Segurança Social, um assunto que tem a ver com a protecção de todos os residentes na aposentação, andou a ser discutido desde 2013 até Outubro do ano passado, e teve de ser o Governo a tomar uma decisão porque não se conseguiu chegar a consenso. Portanto, não se sabe quanto tempo vai demorar a discussão sobre os tais 7 itens prioritários até se chegar a um consenso. E já agora, o que é que o Governo entende por “prioridades”?

Assim sendo, volto a exorto o Governo a reforçar a transparência das reuniões e a divulgar os resultados das discussões, para que a sociedade fique atempadamente informada das situações. Há que esclarecer a data da conclusão da discussão e revisão da lei, concretizando-se a promessa das LAG, isto é, ter uma data para avançar com a licença de paternidade, matéria em relação à qual já

há consenso. E se houver divergência de opiniões entre as partes laboral e patronal sobre a revisão da lei, o Governo deve procurar minimizar as divergências, e se necessário, tomar uma decisão para se concluir, quanto antes, a discussão e a revisão da lei. O Governo deve avaliar as funções do CPCS e fixar um prazo para este discutir as questões que lhe são submetidas, de modo a aumentar a sua eficiência e a permitir que a legislação responda, o mais rapidamente possível, às necessidades da sociedade.

INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA

No dia 1 de Janeiro de 2017, os cidadãos ficaram chocados por terem sido “brindados” com uma prenda de aumento substancial e exorbitante das multas constantes da Tabela de Taxas e Preços da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. (Despacho do Chefe do Executivo n.º 525/2016 de 7 de Dezembro com entrada em vigor a partir de 1 de Janeiro de 2017)

De imediato, surgiram muitas reacções espontâneas de cidadãos oriundos de todas as camadas sociais que recorrem a viaturas, motociclos ou outros meios de transportes próprios, nomeadamente os que lutam diariamente para chegar a tempo e horas aos seus locais de trabalho e às escolas, bem como outras deslocações urgentes aos hospitais e consultórios médicos. A recorrência a transportes próprios tem sido indispensável e necessária porque os transportes públicos, quer os autocarros quer os táxis não conseguem dar “conta do recado”.

As razões do descontentamento geral dos cidadãos são as seguintes:

1. Em primeiro lugar, muitos cidadãos foram apanhados desprevenidos com a imediata mega operação de “caça às multas” sem que tivessem sido previamente avisados e devidamente consultados num assunto que afecta gravemente a sua qualidade de vida e os direitos fundamentais de todos os cidadãos.
2. O Governo “não pode estar fechado” dentro dum gabinete e “inventar” a bel-prazer multas sem prévia consulta pública e sem haver fundamento das razões destes aumentos exagerados (sem dados científicos criando um impacto social tão negativo!) por exemplo, sem levar em consideração com as dificuldades que uma grande maioria dos cidadãos luta quase todos os dias para manter a níveis mínimos de subsistência.
3. Neste primeiros dias de Janeiro de 2017, muitos cidadãos têm queixado nas redes sociais que o Governo ao invés de tentar resolver os problemas do trânsito rodoviário, escolheu a via mais fácil de “atemorizar” e “afectar” a qualidade de vida dos cidadãos elevando centenas de vezes o valor das multas tais como o reboque de automóveis ligeiros que passa de 300 patacas para 1500 patacas. Estes aumentos das multas são desproporcionais e desmedidos da realidade social e não condizem minimamente com os aumentos dos salários dos trabalhadores. Estas situações são agravadas ainda mais com a carestia de vida e subida substancial dos principais bens, na maioria importados, sem contar com os elevados valores das rendas e dos preços da habitação.
4. Diversos sectores sociais têm criticado fortemente à ineficácia do Governo nos últimos 17 anos da RAEM em não aumentar a rede viária em consonância com o aumento de veículos e falta de silos para estacionamento originando uma rede rodoviária cada vez mais congestionada e problemática. Os autocarros “ensardinados” e os problemas em encontrar um táxi disponível são problemas diários para quem tenha de deslocar pela cidade.

5. O Governo viola o princípio de igualdade e concede um tratamento mais favorável ao permitir que as seis concessionárias disponham livremente de escolher locais públicos para estacionamento dos autocarros para transporte gratuito de passageiros, prejudicando o interesse público, a rede rodoviária dos autocarros, táxis e todas outras viaturas que pagam anualmente as respectivas taxas de circulação e que são impedidos de circular e estacionar por uso abusivo desses autocarros que têm o privilégio de serem mais iguais que os outros cidadãos.

6. O Governo só pensa em agravar as multas sem resolver o problema da falta de silos e parques de estacionamento, da situação caótica do congestionamento do trânsito, obras de manutenção intermináveis e sem planeamento das estradas e ruas, muitas vezes sem prévio aviso.

7. E mais grave, é o facto de existirem ainda dezenas e dezenas de reboques de contentores estacionados impunemente em linhas amareladas na zona de Cotai, Ilha Verde e outros locais, por falta de espaços suficientes para parqueamento. Estes parqueamentos são um constante e iminente perigo de circulação especialmente durante a noite face aos deficientes sinais de iluminação e que no passado causaram graves acidentes de viação.

Muito Obrigado.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau aos 04 de Janeiro de 2017.

José Pereira Coutinho

IAOD do Deputado Leong Veng Chai em 04.01.2017

O problema da fossa séptica na Rua de Silva Mendes

Segundo um residente, no n.º 36-A da Rua de Silva Mendes registam-se águas sujas e excrementos a transbordar, sucessivamente, pela fossa séptica, o que, a longo prazo, vai transformar-se num problema de higiene cada vez mais grave para os moradores dessa zona. Há meio ano, quando naquele local ainda não tinha sido construída essa fossa séptica, também se registavam águas sujas e excrementos a transbordar pelas fissuras do chão. Naquela altura, os moradores reclamaram junto do IACM, tendo este construído uma fossa séptica, e assim a higiene ambiental chegou a melhorar. Mas a mesma situação repetiu-se agora, e as águas sujas têm transbordado, sucessivamente, pelo chão, constituindo, conseqüentemente, um problema cada vez mais grave para a higiene ambiental da zona, transformando-se numa situação de risco, ou até de proliferação de mosquitos e ratos.

Recentemente, alguns cidadãos consultaram o IACM sobre a situação, e a resposta foi que o referido local é privado e que o próprio proprietário tem de tratar do problema do entupimento da fossa para o esgoto subterrâneo, e o IACM não vai acompanhar o caso. Os cidadãos estão desamparados e pediram apoio aos diversos serviços públicos competentes, sem obter resposta. Casos semelhantes ocorrem constantemente em diversas zonas da cidade, e os cidadãos não conseguem obter apoio, porque os serviços públicos actuam cada um à sua maneira e “passam a bola de uns para os outros”. Os *slogans* do Governo têm sido sempre: “ter em conta as preocupações dos cidadãos”, elevar a eficiência dos serviços públicos e otimizar as instalações de saúde pública. Espero que o Governo acompanhe os referidos casos e melhore a salubridade do ambiente das zonas com problemas semelhantes, em prol de boas deslocações e de um bom meio habitacional para os residentes.

IAOD do Deputado Lau Veng Seng em 04.01.2017

O Governo da RAEM tem prestado muita atenção ao desenvolvimento do desporto, dedicando bastantes recursos a esta área. Organizou diversos eventos desportivos, promovendo o desenvolvimento do desporto de Macau. Os atletas de Macau envidaram esforços para melhorar o seu nível. Exemplos disso são os bons resultados conseguidos em 2016 pela equipa de futebol de Macau na Taça AFC de Solidariedade e na Taça de Guangdong e Macau, que subiu 12 lugares no *ranking* mundial, o que é muito animador.

Os que foram galardoados tiveram a recompensa do trabalho árduo nos treinos e competições, mas muitos mais atletas não foram premiados apesar de não ter sido menor o sacrifício. Na arena desportiva há sempre quem ganhe e quem perca. É natural. Mas aqueles que se esforçaram muito e ficaram com a carreira comprometida por não vencerem, nunca vão recuperar a juventude e o tempo gasto. Por isso, a fim de criar um ambiente desportivo saudável, não se deve olhar apenas para os prémios, mas antes estabelecer um sistema em que os atletas possam concentrar-se no reforço das competências e ter a garantia de desenvolvimento profissional após a reforma. Em Macau, esta matéria ainda não está amadurecida, portanto, o Governo deve envidar esforços aos mais diversos níveis, como a industrialização do desporto, definição de um melhor sistema de formação de desportistas e melhoria dos benefícios. Permitam-me aproveitar esta oportunidade para saudar os membros da selecção de Macau, e apelar ao Governo para lançar, quanto antes, políticas para o desenvolvimento do desporto. Neste momento em que o País tem o desporto como uma das prioridades do seu trabalho, será que Macau pode figurar no plano geral nacional? Por exemplo, quanto ao futebol, Macau pode participar na Super Liga Chinesa, através não só da competição, como também da organização de alguns jogos. Assim, os futebolistas de Macau poderiam ter um palco maior, ao mesmo tempo que se

promovia o turismo desportivo, atraindo adeptos para assistir aos jogos e fazer turismo em Macau. Além disso, na Super Liga Chinesa há jogadores de países de língua portuguesa. Neste sentido, o desporto também pode ser componente da plataforma entre a China e os países lusófonos. Acredito que os atletas de Macau têm capacidade, e que com políticas adequadas do Governo, no sentido de fornecer um palco e garantir o desenvolvimento profissional, o desporto de Macau conseguirá êxitos, que se transformarão em recursos para o desenvolvimento.

IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 04.01.2017

Implementar a política de “terrenos de Macau para as suas gentes” nos novos aterros e distinguir a finalidade habitação da finalidade especulação

Em Abril de 2007, eu e o deputado Au Kam San enviámos uma carta aberta ao então Primeiro-Ministro do Conselho do Estado, Wen Jiabao, solicitando que, aquando da apreciação do plano dos novos aterros da RAEM, fosse dada atenção ao ambiente urbano e à concessão de terrenos a preços de saldo para construir habitações de luxo, resultado do conluio entre governantes e empresários, fosse restringida a área dos aterros no canal entre Macau e a Taipa e que a atenção fosse focada no desenvolvimento dos aterros na área nordeste de Macau, e que se prevenisse o abuso da dispensa de concursos públicos para conceder terrenos a preços de saldo para a construção de habitações de luxo destinadas a fins especulativos, e, por fim, que se previsse recorrer a todos os terrenos situados nos novos aterros e destinados a fins habitacionais para resolver as necessidades dos residentes de Macau.

Em 2009, o Conselho do Estado aprovou o plano urbanístico dos novos aterros da RAEM. O processo de aterro tem sido lento e, ao longo destes anos, pedimos várias vezes ao Chefe do Executivo para os novos aterros se destinarem aos residentes de Macau, e para implementar políticas para distinguir a finalidade de habitação da especulação, com vista a aproveitar todos os terrenos dos novos aterros destinados à habitação para resolver os problemas habitacionais da população. O Governo encomendou estudos a instituições académicas sobre a política terras de Macau destinadas aos seus residentes, no entanto, o Chefe do Executivo limitou-se à decisão política de reservar terrenos na zona A dos novos aterros para construir 28 mil habitações públicas, sem aproveitar todos os terrenos dos novos aterros destinados à habitação para criar um mercado imobiliário destinado a distinguir a finalidade habitacional da especulação.

Finalmente, os novos aterros vão estar concluídos, e seguem-se agora os estudos de planeamento urbanístico. O Governo encomendou estudos a entidades académicas sobre a política de “terrenos de Macau para os seus residentes”, mas devido aos atrasos das obras da nova zona de aterros, a entidade responsável pelos estudos só conseguiu analisar de forma genérica os prós e contras dessa política, não foi possível uma análise que conjugasse a concretização da referida política com a realidade dos novos aterros. Por isso, foram apenas apresentadas algumas tipologias de habitação que se coadunavam com essa política, nas quais se baseou a consulta pública do Governo sobre Plano de Aquisição de Imóveis para Habitação por Residentes de Macau. Foi devido à incerteza quanto aos recursos de terrenos disponíveis que surgiu a dúvida sobre a redução da área destinada à habitação pública, e a divergência de opiniões que entretanto surgiu também não adiantou mais nada em relação ao assunto.

Visto que é possível efectuar o planeamento geral dos novos aterros, que estão a ser construídos de forma acelerada, pois estão com vários anos de atraso, exorto o Governo a definir, quanto antes, a oferta de terrenos de acordo com o princípio de “terras de Macau destinadas aos residentes de Macau”, clarificando o mecanismo eficiente de longo prazo para melhorar a qualidade habitacional dos cidadãos, através da afectação dos 730 hectares para a construção de 54 000 fracções. Além disso, há que coordenar as obras na reserva de terrenos destinada à construção de 28 000 habitações económicas e sociais. Quanto aos restantes terrenos, também devem ser classificados quanto antes, ao nível do planeamento urbanístico, como lotes destinados à habitação sob o princípio “terrenos de Macau destinados aos residentes de Macau”, explorando outros tipos de habitação pública, centros de realojamento, habitação para trabalhadores da função pública, bem como um mercado privado para os residentes de Macau. A fim de prevenir a especulação, o Governo deve definir, quanto antes, requisitos mais rigorosos, prevendo que apenas os residentes permanentes de Macau que não tenham mais do que uma casa é que podem adquirir uma outra nos novos aterros.

Ng Kuok Cheong 5

O Chefe do Executivo afirmou várias vezes nesta Assembleia que não foi concedido nenhum terreno das novas zonas de aterro. Sugiro então ao CE que concretize o objectivo de estas novas zonas se destinarem a melhorar as condições habitacionais dos residentes, e que garanta que os projectos de aproveitamento desses terrenos para liquidação de dívidas tenha de obedecer ao princípio “terrenos de Macau para as gentes de Macau”.

IAOD do Deputado Au Kam Sam em 04.01.2017

Quem propôs a alteração da lei para atribuir maior discricionariedade ao Governo vai criar problemas ao Chefe do Executivo

A questão mais controversa da Lei de terras é o prazo de 25 anos (o n.º1 do artigo 47.º prevê que o prazo de concessão por arrendamento é fixado no respectivo contrato de concessão, não podendo exceder 25 anos, e o n.º1 do artigo 48.º estipula que as concessões provisórias não podem ser renovadas). A nova lei é totalmente igual à antiga, isto não foi alterado. Mesmo que não tivesse havido revisão da lei em 2013 e se continuasse a utilizar a antiga lei de terras dos anos oitenta, a declaração da caducidade também acontecia ao fim de 25 anos, no termo do prazo de concessão. Afinal, quais são as causas deste problema?

O essencial é que o Governo já não pode dispensar à toa os concursos públicos na atribuição de terrenos.

Há dez anos, com a surpresa da detenção de Ao Man Long, iniciou-se o escândalo nos principais cargos do Governo. Pudemos verificar que os seus actos de corrupção abrangeram, essencialmente, a alteração da concessão e do planeamento dos terrenos, e a concessão de obras públicas. O maior problema da concessão de terrenos prende-se com o facto de o Governo poder exercer o poder discricionário a seu prazer, dispensando os concursos públicos na concessão de terrenos. A Lei de terras da altura também previa expressamente como regra geral que a concessão de terrenos acontecia em hasta pública, no entanto, o Governador (Chefe do Executivo) podia dispensá-la de forma excepcional e com base no interesse público. Segundo o espírito da lei, a regra geral era a concessão de terrenos sujeitar-se a hasta pública, só em casos especiais é que esta podia ser dispensada. No entanto, passaram-se mais de dez anos desde o Retorno, trataram-se mais de 300 terrenos, mais de 100 foram concedidos após a transferência da soberania, 3 deles foram sujeitos a concurso público, e os restantes foram concedidos com dispensa desse processo. Isto significa que, depois do estabelecimento da RAEM há 17 anos, só 3 terrenos foram considerados casos normais, os restantes foram todos especiais. Será isto razoável?

É evidente que a dispensa de concurso público para a concessão de terrenos e o prémio extremamente baixo resultaram na concessão de muitos terrenos a preços de saldo. Então, quem é que adquiriu esses terrenos que valem várias dezenas mais de vezes do que o preço que pagou? Claro que foram aqueles que fazem parte do círculo restrito do poder. E nesse círculo, os verdadeiros amigos podem facilmente adquirir terrenos sem cometerem qualquer acto de corrupção, portanto, isto não é corrupção, é sim conluio entre Governo e empresários e tráfico de influências. As pessoas que não fazem parte desse círculo têm de gastar o seu

dinheiro para oferecer vantagens aos governantes, e isso sim, é corrupção. Mas no caso Ao Man Long, muitos dos envolvidos não pertencem a esse círculo.

Por isso, a revisão da Lei de terras, depois do caso Ao Man Long, focou-se na limitação do poder discricionário a pretexto do “interesse público” na concessão de terrenos com dispensa de concurso público, o que acabou por ficar demonstrado, com sucesso, na nova Lei de terras (desde a entrada em vigor da nova lei em 2013, nunca mais nenhum terreno foi concedido com dispensa de concurso público, o que significa travar mesmo, com sucesso, a tendência de abuso do poder discricionário). Deixou então de ser possível brincar ao jogo de voltar a conceder o mesmo terreno com dispensa de concurso público à mesma concessionária depois de terminados os 25 anos do prazo de concessão.

Agora, os poderosos e os aristocratas que têm terrenos, e até muitos, nas suas mãos, estão a aproveitar o caso do “Pearl Horizon” para contra-atacar, isto é, para deitar abaixo as restrições ao poder discricionário do Chefe do Executivo, para permitir que este conceda terrenos com dispensa de concurso e a seu bel-prazer e prorogue arbitrariamente o prazo de concessão. Este tipo de “atear o fogo” é contraproducente, nem o actual Chefe do Executivo Chui se atreve sequer. Imagine-se que o Chefe do Executivo volta a ter poder discricionário ilimitado - para não falar da política estatal ou de se estar a pôr em causa o verdadeiro interesse público -, os poderosos e os aristocratas vão rotativamente tentar passar a porta para procurar o Chefe do Executivo. Qualquer um é um velho amigo. Um quer prorrogar o prazo, o outro quer terrenos, e não é possível agradar a gregos e a troianos. Se se concederem favores a uns, então, não é possível assegurar a paz, e se forem concedidos favores a todos, é muito feio. Nunca fizeram quebra-cabeças? As alterações à lei para atribuir maior poder discricionário ao Chefe do Executivo podem parecer uma ajuda mas, objectivamente, é atirar o Chefe do Executivo para a fogueira. Só se for uma ajuda para o matar!

IAOD da Deputada Chan Hong em 04.01.2017

Prevenir o *cyberbullying* e reforçar a respectiva educação

Com o desenvolvimento contínuo da tecnologia informática, os jovens navegam cada vez mais na internet e a probabilidade de serem intimidados também aumenta. Segundo os resultados duma investigação sobre o *cyberbullying* entre os jovens, levada a cabo por uma associação, a taxa de vítimas atinge 86 por cento e a de agressores 82 por cento, mais altas do que as de Cantão, Hong Kong, Taiwan e Singapura. Note-se que o problema do *cyberbullying* já é grave em Macau. Portanto, sugiro ao Governo que preste a devida atenção ao assunto e que encontre uma solução.

1. Reforçar a sensibilização sobre a lei

As formas comuns do *ciberbullying* são a violência verbal, boicote, humilhação via imitação, revelação de dados pessoais, edição de fotos sob má-fé, etc. Os conhecimentos dos alunos jovens são insuficientes quanto à definição e ao conteúdo dos actos de *ciberbullying* e poucos no caso da legislação respectiva, portanto, é fácil que, inconscientemente, os comentem. Assim, há que reforçar a educação sobre os valores morais, no sentido de os alunos ficarem cientes que a expressão na internet é regida por lei e de reforçar também a aprendizagem das disposições legais aplicáveis. Sugere-se às autoridades da área da educação que definam instruções e procedimentos para o tratamento do “*ciberbullying*” e que reforcem as acções de formação sobre a matéria junto dos docentes e encarregados de educação.

2. Reforçar o apoio e aconselhamento

Apenas 20% das vítimas de *bullying* procuram apoio, o que demonstra que não sabem como lidar com os problemas. Assim, proponho o reforço do apoio aos alunos vítimas de *bullying*, bem como aos seus encarregados de educação. Se estes não actuam de forma adequada, podem causar graves danos psicológicos tanto às vítimas como aos agressores, portanto, há que reforçar as instruções e que apoiar os encarregados de educação a lidarem correctamente com os problemas.

Para além disso, 61% dos jovens inquiridos são simultaneamente agressores e vítimas de *bullying*. Mas, independente de serem vítimas ou agressores, sofrem de diferentes graus de depressão, ansiedade e pressão, portanto, a correcção de comportamentos e o apoio psicológico devem ter como destinatários tanto as vítimas como os agressores. As escolas têm de reforçar o apoio psicológico, maximizando as funções dos seus docentes e assistentes sociais, com vista à disponibilização de um apoio generalizado.

3. Prevenir o vício da internet

Alguns jovens de Macau são viciados na internet, não conseguem livrar-se do vício do mundo virtual, o que diminui gravemente as suas competências interpessoais. A Administração deve apoiar as escolas na criação de instrumentos destinados a avaliar o grau deste vício e no estabelecimento de normas para o acesso à internet, no sentido de ajudar os jovens a criarem bons hábitos para a utilização saudável da internet.

IAOD do Deputado Tsui Wai Kwan em 04.01.2017

Consultas alargadas, adopção das opiniões do povo, e tomada de decisão com base em dados científicos são princípios das actividades do Governo da RAEM nos quais os cidadãos depositam expectativas! Porém, é estranho que sempre que determinado assunto envolve algum tipo de interesse público, as palavras sempre apregoadas, tais como consulta e opiniões, são todas relegadas ao esquecimento! Recentemente, o Governo lançou a ideia de fazer um estudo sobre a insuficiência de motoristas, para recolher dados para analisar cientificamente, mas alguns grupos de trabalhadores expressaram logo a sua atitude contra, pediram para se parar com o estudo e organizaram marchas nas ruas, com a intenção de pressionar o Governo. Se nem se admitem estudos, então, como se pode pedir ao Governo que governe com base em dados científicos! Isto é mesmo autoritarismo!

As associações, ao proteger os direitos e interesses legítimos dos trabalhadores, devem ter em conta o desenvolvimento social, especialmente as assinaladas pelo patriotismo e amor a Macau devem apoiar a governação científica nos termos da lei. Afinal, aplica-se em Macau o sistema capitalista, que se manterá inalterado durante cinquenta anos. “O desenvolvimento económico e a melhoria de vida da população”, enquanto missão relevante do Governo da RAEM, é também a tarefa principal que tem sido exigida pelos dirigentes do Governo Central.

Segundo os dados estatísticos dos últimos 16 anos, a melhoria da economia e o aumento do salário médio da população estão estritamente relacionados com o aumento do número de trabalhadores não residentes. A realidade diz-nos que há escassez de recursos humanos em Macau, e isso dificilmente leva ao desenvolvimento sustentável. Os números demonstram que só quando os recursos humanos são suficientes é que a economia se desenvolve, e só assim é que a vida da população melhora! E a progressão na carreira depende unicamente da concorrência! Por isso, só abrindo as portas é que a economia pode desenvolver-se de forma próspera!