

**高天賜 議員辦事處**  
**GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ PEREIRA COUTINHO**

**INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA**

A independência dos juizes e dos tribunais é para mim um dos princípios estruturantes mais importantes dum Estado de Direito democrático no âmbito da separação de poderes, havendo a nível mundial incluindo a RAEM a tendência cada vez maior de mediante acções concretas do poder político de actuar com medidas concretas de se intrometer, influenciar e enfraquecer a autonomia e a independência dos juizes e dos tribunais.

Cada vez mais os tribunais vem-se obrigados a intervir na luta contra a corrupção, a criminalidade económica e financeira, e a tomada de decisões que afecta o poder político instituído.

Todos os dias e em todo o mundo incluindo a RAEM, os tribunais tomam decisões com impacto no desenvolvimento económico, político e social e frequentemente são chamados a decidir sobre questões de enorme controvérsia social e política.

Por isso são cada vez mais frequentes as tentações, as tentativas e mesmo as acções concretas do poder político com o objectivo concreto e expresso de influenciar ou enfraquecer a autonomia e a independência dos juizes e dos tribunais.

Na actualidade, as ameaças à independência dos tribunais e juizes pode ter múltiplas origens como sejam as pressões concretas, directas ou indirectas quer do executivo quer vindas do sector legislativo.

Duma maneira geral, a maioria dos cidadãos preocupam-se muito mais com a independência dos tribunais e dos juizes para que sejam livres de interferência e ingerências claras ou camufladas principalmente quando oriundos dos poderes executivos e seus agentes instalados no sector legislativo. Por isso, quanto menor for essa ingerência e interferência dos órgãos executivos e legislativos melhor preparados estarão os órgãos judiciais para bem decidir e aumentar a sua legitimação social.

Os que os cidadãos nunca querem ver é uma ingerência, interferência e a fragilização da independência do poder judicial pelos órgãos executivo e legislativo porque compreendem que o resultado compromete a obtenção de decisões justas e imparciais.

Faço votos, que todos nós saibamos compreender a importância de haver tribunais e juizes independentes e abster de influenciar, condicionar e prejudicar o seu trabalho e o próprio sistema judicial que ainda perdura na RAEM e considerado um dos principais pilares do segundo sistema da RAEM.

Muito Obrigado

**O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de  
Macau aos 16 de Janeiro de 2018.**

**José Pereira Coutinho**

## **IAOD da Deputada Chan Hong em 16.01.2018**

### **Reforçar a gestão nos postos fronteiriços, assegurar a segurança na passagem**

Há dias, um veículo conduzido por um homem da China passou, ilegalmente, pelos postos fronteiriços de Hengqin e do Cotai, o que chocou toda a sociedade. Segundo a Secretaria para a Segurança, há lacunas graves de segurança e falta de comunicação suficiente entre os serviços responsáveis dos dois lados, e os Serviços de Alfândega e a PSP foram enviados para acompanhar o caso, investigar e rever, e foram tomadas medidas de ajustamento. Para evitar a sua repetição, vai-se reforçar a comunicação com os serviços competentes da China.

De facto, não foi o primeiro caso deste tipo. Em 14 de Dezembro de 2017, houve um condutor de táxi sem licença, que, para fugir a uma inspecção, com o seu veículo, arrastou um polícia e feriu-o, tendo, depois, passado por dois postos fronteiriços e fugido para a Ilha de Hengqin. A repetição deste tipo de caso não só demonstrou a insuficiência das medidas de segurança como tem sido alvo de críticas da sociedade.

Com 30 milhões de visitantes por ano a entrar em Macau, as Portas do Cerco passaram a ser o maior posto fronteiriço terrestre da China, e o posto fronteiriço da Ponte Flor de Lótus também assume uma importante função de triagem de passageiros. A gestão e a segurança dos postos fronteiriços têm a ver com a segurança interna e a imagem da RAEM, portanto, é necessária a sua fiscalização. Com a linha governativa de “utilização da ciência e da tecnologia para fortalecer o trabalho policial”, a Administração lançou, em Agosto de 2017, o “Plano de actualização e substituição dos Sistemas electrónicos para controlo de automóveis”. Nas passagens para veículos, vão ser instaladas salas de monitorização e várias câmaras, para concretizar um novo modelo de gestão através da “monitorização central e inspecção com controlo remoto”. O novo sistema pode contribuir para economizar recursos humanos e reduzir a pressão do pessoal alfandegário, alcançando-se os objectivos de comando de emergência, monitorização de serviços e prevenção e controlo dos riscos. Mas, como ocorreram recentemente dois casos de indivíduos que irromperam por postos fronteiriços conduzindo um automóvel, a população está preocupada com a credibilidade e a segurança do novo sistema.

A meu ver, a Administração deve efectuar uma revisão global das medidas de segurança e das instalações de segurança dos postos fronteiriços, adoptando medidas adequadas para o seu melhoramento. Além disso, deve reforçar o mecanismo de cooperação com as autoridades homólogas do Interior da China nas áreas da gestão fronteiriça, de comunicação de informações, e do combate à imigração ilegal e ao contrabando, para elevar a capacidade de prevenção e de resposta a emergências, garantindo a segurança dos residentes e viajantes.

## IAOD do Deputado Si Ka Lon em 16.01.2018

### **Exortar o Governo a recorrer a uma mentalidade moderna para resolver a situação de impasse no trânsito**

Macau é uma cidade pequena. Desde o Retorno à Pátria, o Governo tem reiterado a necessidade de criar uma cidade com condições ideais de mobilidade. Mas quais foram os efeitos? Segundo os cidadãos, as medidas e acções tomadas pelo Governo para a reordenação do trânsito são apenas de pequena dimensão, portanto, há sempre congestionamentos durante as horas de ponta, nas Avenidas de Almeida Ribeiro e de Horta e Costa, e na Praia do Manduco, e os pontos negros de acidentes de viação nos NAPE, no Istmo de Ferreira do Amaral e no Patane não melhoraram. Quer no passado quer agora, o que mais preocupa os cidadãos ao se deslocarem nos seus veículos continua a ser a falta de estacionamento.

O Governo afirma que não há condições para resolver esses problemas devido à pequenez de Macau. Mas será verdade? A meu ver, o problema reside, em grande medida, na falta de flexibilidade de alguns governantes, fazendo com que os trabalhos de manutenção e optimização das nossas instalações de trânsito fiquem muito aquém das das regiões vizinhas. São muito comuns nas cidades de Pequim, Xangai e Cantão instalações modernas, por exemplo, instalações de trânsito tridimensionais, sistemas de trânsito inteligentes e parques de estacionamento aéreos, e já está provado que estas podem resolver eficazmente a falta de espaço rodoviário e de lugares de estacionamento, e os problemas dos pontos negros de trânsito. Olhando para Macau, ao longo destes anos, no âmbito da reordenação de trânsito há falta de uma mentalidade prospectiva e moderna por parte do Governo, que toma apenas medidas paliativas, por isso as construções no âmbito do trânsito não tiveram grande avanço.

De acordo com as instruções do Presidente Xi Jinping, deve-se ter a habilidade de saber adequar as novas tecnologias e métodos aos velhos problemas, promovendo assim o progresso dos trabalhos. Acho que, em Macau, alguns governantes carecem desta mentalidade aberta, deixando muitos problemas cair num impasse. Por exemplo, para quebrar o impasse dos transportes, os governantes têm de ter a determinação de “abrir caminhos nas montanhas, construir pontes sobre rios”, abandonando a mentalidade obsoleta e abraçando uma mentalidade inovadora para enfrentar o futuro.

O problema dos transportes aflige há muito a população, e o Governo deve recorrer a ideias e meios modernos para o resolver. Penso que se deve fazer uso da tecnologia inteligente para construir um sistema de transporte inteligente, criando bases de dados sobre o fluxo de tráfego e os acidentes nas diferentes

ruas, para se proceder à optimização do planeamento da rede rodoviária de Macau. Mais, nos futuros bairros urbanos, por exemplo a Zona A e a zona de aterros do Pac On, deve-se aprender com as experiências do Interior da China, e construir um sistema de trânsito e transportes que conjugue os níveis subterrâneo, térreo e superior, aumentando a capacidade e a eficiência do tráfego. Por outro lado, deve-se tomar como referência as novas tecnologias no mundo e construir parques de estacionamento em altura com sistema de gestão automática, em que os carros são levados para os lugares através de tabuleiros e elevadores controlados por computador, garantindo assim mais lugares de estacionamento e mais facilidade para os residentes.

## IAOD da Deputada Song Pek Kei em 16.01.2018

### **Há que definir um modelo diversificado para os transportes públicos**

O aumento das tarifas de autocarros suscitou, recentemente, forte discussão na sociedade, e no meio disto, registou-se um acidente envolvendo um autocarro que chocou a sociedade e com consequências graves - ferimentos e uma morte. O surgimento de todas estas questões fez soar, mais uma vez, o alarme em relação aos transportes públicos. Como é que vai ser a reforma dos serviços de autocarros e a política de transportes públicos são temas de atenção da sociedade.

Quanto à política de transportes o Governo tem sublinhado, ao longo destes anos, a "primazia dos transportes públicos", adoptando sucessivas políticas e medidas para impulsionar a reforma dos serviços de autocarros e otimizar as carreiras, no sentido de criar um ambiente caracterizado pela eficácia e comodidade. Nestes últimos dois anos, especialmente, o Governo recorreu ao aumento dos custos para reforçar o controlo de veículos, aumentando as tarifas de estacionamento e as multas e encurtando o período para a inspecção obrigatória, por forma a maximizar o aproveitamento dos autocarros.

Com o aumento constante dos visitantes e as limitações da rede rodoviária, será que existe grande margem para melhorias se dependermos apenas dos autocarros para aliviar a pressão das deslocações dos residentes? Na realidade, Macau é pequena, a densidade populacional é alta, e os recursos humanos são limitados, portanto, tendo em conta as actuais condições das vias e a situação de funcionamento das operadoras, a capacidade dos autocarros já está sobrelotada, e mesmo que se aumentem os itinerários e as carreiras, é impossível resolver o problema. O acidente de autocarro deveu-se principalmente à falta de recursos humanos, para além das deficiências do regime de trabalho a tempo parcial. Mais, o funcionamento do metro ligeiro está atrasado, e os sistemas pedonais também não conseguem surtir efeitos, o que acarreta grandes riscos para o trânsito.

Com a construção de Macau como centro de turismo e lazer a nível mundial, é necessário reflectir e rever o planeamento e a implementação das estratégias de trânsito, para se criar um ambiente que permita a fluidez da circulação dos autocarros, e também implementar políticas diversificadas, distribuir os recursos de forma científica, e aumentar a capacidade das vias, pois só assim é que será possível melhorar a circulação rodoviária.

Sugiro: a curto e médio prazo, uma optimização contínua do sistema pedonal, passadeiras, semáforos e demais instalações rodoviárias; uma boa ligação entre os diversos acessos rodoviários – trânsito ferroviário, passagem superior para peões, túneis, etc.; e o reforço da regulamentação sobre os serviços de táxis, com

vista a construir um modelo diversificado para as deslocações via transportes públicos e a criar, com dedicação, um ambiente confortável para cidadãos e turistas.

A longo prazo, há que aproveitar as ocasiões, tais como o plano director urbanístico e a renovação urbana, para integrar, através do planeamento, as redes viárias e criar condições razoáveis para aumentar a capacidade do trânsito rodoviário. Há que aproveitar, sobretudo, as oportunidades decorrentes dos novos aterros e da construção da 4.<sup>a</sup> ligação marítima. Sugere-se que se tente estudar um plano de redes viárias públicas nas margens costeiras a este, para que haja “um autocarro directo” entre a Taipa, os NAPE e as Portas do Cerco, reduzindo-se a pressão do trânsito nos bairros antigos e urbanos e aumentando, significativamente, a eficiência do trânsito.

## **IAOD dos Deputados Kou Hoi In e Ip Sio Kai em 16.01.2018**

Macau conseguiu o título de “Cidade gastronómica”, por isso, as actividades a desenvolver este ano vão centrar-se no tema da gastronomia. A cultura gastronómica de Macau é típica e tem uma longa história, reflectindo a ligação e o desenvolvimento harmonioso da cultura sino-portuguesa. As lojas antigas e típicas, que podemos encontrar nos bairros antigos e ruelas, mantêm a cultura tradicional de Macau, e a sua manutenção e a animação dos bairros antigos vão contribuir para enriquecer o teor cultural e histórico de Macau enquanto “Cidade gastronómica”.

Quanto à manutenção das lojas antigas e típicas, já solicitámos apoio ao Governo. Para além do apoio pecuniário, há que ponderar como é que se vão preservar estas lojas, dado que são património característico e precioso de Macau, e ainda elementos relevantes para a construção de uma “Cidade gastronómica”.

Segundo recentes afirmações do Governo, para fazer face à manutenção da gastronomia local e das lojas antigas e típicas de Macau, o Conselho para as Indústrias Culturais criou uma equipa especializada no âmbito das indústrias gastronómica e cultural, contando assim com o apoio dos representantes dos sectores da restauração, turismo e académico, e ainda das associações civis, para estudar como é que se pode apoiar a manutenção e o desenvolvimento da gastronomia típica de Macau. Pelo exposto, solicitamos ao Governo que defina, quanto antes, os respectivos planos. A preservação cultural e gastronómica é um trabalho de longo prazo, e muitas lojas antigas já fecharam portas devido à pressão do negócio e à falta de sucessores, portanto, é premente apoiá-las e mantê-las.

Para além disso, foi dito que se ia avançar com a revitalização dos bairros antigos, mas isso nunca aconteceu. Não se registou qualquer avanço desde o reordenamento dos bairros antigos até à renovação urbana. É óbvio que sabemos que a revitalização não é um trabalho fácil, mas esperamos que o Governo avance ao menos com a remodelação e o embelezamento, para que os bairros antigos tenham uma nova imagem, e que se reanime o ambiente de negócios e o sucesso regresse. Há que aproveitar a promoção da gastronomia e a sua articulação com a cultura dos bairros antigos para atrair mais visitantes e reanimar a economia.

Esperamos que, durante o estudo do desenvolvimento económico e social, o Governo crie mais condições para fortalecer as bases da nossa gastronomia típica e que, através da revitalização dos bairros antigos, recorra à história, conjugando a cultura gastronómica e as indústrias culturais e criativas, para que a gastronomia tradicional entre novamente no mercado com uma nova imagem, correspondendo-se assim à designação de “cidade criativa de gastronomia”.

## **IAOD do Deputado Chui Sai Peng José em 16.01.2018**

### **O tufão Hato leva-nos a rever o problema dos parques de estacionamento**

No dia 23 de Agosto de 2017, Macau foi atacado pelo imprevisível tufão “Hato”, que causou ferimentos graves, mortes e prejuízos, afectando toda a cidade. Quanto aos trabalhos de recuperação, o Governo criou a Comissão de Inquérito sobre a Catástrofe “23.08”, a fim de investigar os deveres legais dos serviços públicos e do seu pessoal durante a passagem do tufão, nomeadamente eventuais erros e responsabilidades nos trabalhos de prevenção de desastres e de salvamento, e solicitou a especialistas do Interior da China uma série de trabalhos de balanço e de avaliação do desastre. A postura do Governo foi activa e merece o nosso elogio.

Por causa do “Hato”, os parques públicos subterrâneos do Edifício Cheng I, Lido e do Edifício Fai Tat foram afectados. Só quatro meses depois da passagem do tufão é que o silo-auto do Edifício Cheng I foi parcialmente aberto ao público, os outros dois vão abrir ainda este ano, mas mais tarde do que a data fixada pela DSAT. Segundo esta Direcção, as instalações ficaram gravemente danificadas e precisam de reparação, é necessário adquirir novos equipamentos, as obras têm de ser concedidas através de concurso público, e os procedimentos têm de respeitar os diplomas legais vigentes.

Os procedimentos do concurso público para as obras de recuperação do silo-auto do edifício Fai Tat só vão estar concluídos no primeiro trimestre deste ano e as obras no terceiro trimestre. Vários residentes estão insatisfeitos com o Governo, que descarta o interesse público e só sabe seguir os procedimentos, e têm dúvidas do progresso das obras. Segundo alguns condutores, a procura de parques é enorme, e como não existem parques legais, só podem correr o risco de pagar multas.

Quanto à reparação dos parques, sugere-se às autoridades que conjuguem as ideias de “governar nos termos da lei” e “partilhar das preocupações dos cidadãos e perceber as suas exigências”. Primeiro, espero que o Governo pondere, por razões de interesse público, dar tratamento especial às situações especiais, acelerando as obras e evitando que um ano após o “23 de Agosto” os silos continuem por abrir. Com a experiência do Hato, devem ser revistos e aperfeiçoados os diplomas legais relativos às situações emergentes, a fim de reforçar a respectiva capacidade de resposta. Por fim, como muitos parques de estacionamento estão suspensos, os que se encontram nas zonas mais povoadas, como o Fai Chi Kei, estão sob pressão, portanto, sugiro às autoridades que estudem a possibilidade de, em locais considerados agora ilegais, abrir parques ou permitir o estacionamento provisório nocturno, com vista a resolver as necessidades urgentes da população.



A tomada de consciência sobre o sentido de risco passa pela revisão da lei, para, em caso de grandes incidentes contingentes, haver leis para seguir e os serviços públicos possam adoptar as medidas necessárias, atempadas e adequadas. Esta é a melhor resposta a dar à passagem do tufão Hato.

## **IAOD da Deputada Leong On Kei em 16.01.2018**

No ano passado, o Conselho de Estado publicou a “Proibição de importação de resíduos dos oceanos e reforma do sistema de gestão de importação de resíduos sólidos”, proibindo a importação de resíduos de plástico e papel não tratado, entre outros 24 tipos de materiais, medidas que entraram em vigor no passado dia 1 de Janeiro. Isto afectou, sem dúvida, o sector de reciclagem de Macau, já com dificuldades. Nos últimos anos, o sector registou falta de mão-de-obra, aumento dos custos de funcionamento e falta de locais para exercer, e muitos operadores fecharam ou estão prestes a fechar os seus negócios. Como agora o Interior da China implementou mais restrições quanto aos resíduos, este sector ficou sem esperanças e afirma que as dificuldades e os custos de funcionamento vão aumentar, por isso os operadores necessitam de tempo para se acostumar e encontrar meios para sobreviver e, se não conseguirem, terão de suspender a recolha de certos resíduos, que se vão amontoar e saturar o aterro. Assim, é importante que o Governo lhes dê apoio para ultrapassarem as dificuldades e terem condições para um desenvolvimento sustentável.

A indústria de recolha de resíduos é a base para a construção da indústria de protecção ambiental. Neste momento, a recolha de resíduos constitui um dos principais trabalhos de gestão urbana dos países, ao passo que em Macau os operadores da referida indústria que trabalham na linha de frente têm vindo a enfrentar dificuldades de exploração ao longo dos últimos dez anos. O sector tem apresentado as suas reivindicações ao longo dos anos, por exemplo, na sessão de consulta pública sobre a zona dos novos aterros, levantou-se a questão da falta de espaço para armazenar os objectos recolhidos; em 2015 o sector fez uma greve; e no ano passado os elevados custos com a exploração foram manifestados, mas o Governo apenas respondeu que ia ponderar definir medidas para apoiar o sector e, posteriormente, avançou com um Plano de apoio financeiro à aquisição de equipamentos para o sector de recolha de resíduos, mas este criticou a falta de efeitos, apontando que a DSPA não percebe as dificuldades enfrentadas e confessando que o mais necessário não é o apoio ao nível dos equipamentos, mas, sim, as políticas gerais para promover o desenvolvimento do sector de recolha, com vista a resolver efectivamente essas dificuldades.

Os apoios concedidos pelas autoridades ao sector da reciclagem são insuficientes e, assim, este tem vindo gradualmente a diminuir face a diversos tipos de pressão. As autoridades devem efectuar uma análise sobre o funcionamento deste sector ao longo dos últimos mais de 10 anos; conhecer bem, e em concreto, as questões dos trabalhos de protecção ambiental em desenvolvimento; encarar as vozes do sector; reponderar o desenvolvimento do mesmo; definir quanto antes políticas para responder às suas exigências; reforçar os apoios relativos aos trabalhos de protecção ambiental; e ponderar as necessidades do sector ao nível de terrenos, aquando do planeamento dos mesmos a longo prazo. Neste momento, as autoridades devem, em primeiro lugar,

encarar as dificuldades do sector de reciclagem, adoptando formas de o apoiar para este conhecer o conteúdo das novas medidas, de modo a ajudá-lo a ultrapassar as dificuldades, em prol da salvaguarda do seu desenvolvimento a longo prazo.

## **IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 16.01.2018**

Com o rápido desenvolvimento socioeconómico registado depois do Retorno, os preços dos imóveis têm aumentado constantemente. Muitos cidadãos não conseguem resolver os problemas habitacionais através do mercado privado e, assim, só podem contar com as políticas de habitação pública do Governo. Quando este altera essas políticas ou os respectivos regimes, desperta sempre a atenção e a discussão da sociedade. O Governo afirmou há dias que estava a estudar a alteração da Lei de habitação económica, para essas habitações só serem alienadas entre as pessoas que satisfaçam os requisitos para a sua candidatura, proibindo a sua entrada no mercado privado, e as opiniões da sociedade divergem quanto a isto.

Sabe-se que a habitação económica visa apoiar os residentes com determinados níveis de rendimento e património na resolução dos problemas habitacionais, e promover a oferta de habitação que corresponda às reais necessidades e à capacidade de aquisição dos residentes, assumindo-se como uma complementaridade para o mercado privado e a política de habitação social, assim, a política de habitação pública está estritamente ligada ao mercado privado. Actualmente, os preços dos imóveis mantêm-se elevados e a procura de habitação pública é maior do que a oferta, portanto, o regime de candidatura, distribuição e alienação de habitação económica deve ser justo e razoável. A alteração ou o ajustamento do conteúdo e do regime fundamental da Lei de habitação económica, alvos da atenção da sociedade, vão, sem dúvida, ter impacto directo na política de habitação pública e no mercado privado. Sendo um recurso público importante, a habitação económica desempenha um papel relevante no melhoramento da vida da população e na promoção da harmonia e estabilidade social. Assim, ao estudar a alteração da Lei em causa, o Governo deve auscultar amplamente a opinião pública e conhecer com precisão a finalidade da habitação económica, para apurar a política de habitação e o rumo de desenvolvimento a seguir, resolvendo com prioridade o problema da sua oferta. Deve ainda estudar simplificar os procedimentos administrativos de candidatura e a optimização do regime de distribuição, para corrigir as situações irrazoáveis ou lacunas do actual regime, dando resposta atempada às necessidades prementes dos cidadãos.

Mais, segundo diversos sectores sociais, o relatório sobre a procura de habitação pública, publicado no ano passado pelo Governo, subestima de forma evidente as necessidades reais, em desarticulação grave com a realidade social. O Governo respondeu que ia analisar o conteúdo do relatório, pois só se utilizaram os dados de 2011 a 2016, e proceder ao respectivo acompanhamento para melhorar os trabalhos. É de salientar que as dificuldades com que se deparam os residentes são os elevados preços das habitações privadas e, mais, não conseguem ter acesso a uma habitação pública mesmo que aguardem muitos

anos. O Governo aumentou várias vezes o limite máximo de rendimento para a habitação económica, para as famílias com um só elemento e com rendimento mensal inferior a 30 mil patacas poderem candidatar-se. Mas, como a oferta de habitação económica tem sido reduzida, muitos residentes que reúnem condições só podem apresentar a candidatura, mas não conseguem concretizar o seu sonho de adquirir uma casa. Em relação às necessidades reais dos residentes, em particular, da classe média e dos jovens, eles têm capacidade de efectuar prestações, mas não conseguem suportar o pagamento inicial que pode ultrapassar milhões de patacas.

Assim, volto a exortar o Governo a ajudar os residentes a encontrar soluções para os seus problemas habitacionais, para além de concretizar os projectos de habitação pública e assegurar a sua qualidade. Na altura em que há um desequilíbrio entre a oferta e a procura, o Governo deve lançar políticas para reprimir a especulação imobiliária e aumentar a oferta de imóveis, para satisfazer as necessidades reais, responder às solicitações das diversas camadas sociais, especialmente da classe média, das famílias de recém-casados e dos jovens, e cumprir a promessa de “habitação para todos”.

## **IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 16.01.2018**

### **Reforçar os trabalhos de cooperação regional, promover o desenvolvimento dos serviços de saúde de Macau**

Recentemente, foi assinado um acordo de “Cooperação na área de Saúde e Higiene da Região Metropolitana da Grande Baía Guangdong - Hong Kong – Macau”, para criar um mecanismo de prestação de serviços de saúde públicos em situações de urgência e salvamento, e promover o desenvolvimento na área da saúde, construindo assim uma comunidade saudável na área da Grande Baía e enfrentando os desafios da saúde. A respectiva cooperação, com 26 itens, inclui a formação de talentos na área da saúde, o intercâmbio técnico, o exercício de funções e a abertura de negócios no Interior da China, a saúde inteligente, o acesso à saúde e a passagem da 3.<sup>a</sup> idade dos residentes de Hong Kong e Macau no Interior da China, tudo com vista a disponibilizar maior conveniência aos residentes destas duas regiões.

Sou de opinião que esta é uma oportunidade para Macau aprender com as experiências das regiões vizinhas, desenvolvendo a sua área da saúde e aliviando a pressão dos serviços de saúde prestados. Com o aumento do número de itens de cooperação na área da saúde, espero que o seu pessoal possa dispor de mais oportunidades de aprendizagem, formação e estágio, para podermos resolver os problemas da falta de experiência dos médicos especialistas devido ao baixo número da população e, conseqüentemente, poucos casos raros. Tudo isso é benéfico para o futuro transplante de órgãos em Macau e para os médicos conhecerem mais casos de saúde menos frequentes. A longo prazo isso vai elevar a qualidade dos nossos serviços de saúde.

Face ao exposto, o sistema de saúde de Macau tem de se integrar na cooperação regional, em prol do desenvolvimento da saúde transregional e da complementaridade mútua de vantagens. Proponho ao Governo a criação de uma unidade ou de um organismo específico para concretizar os planos do referido acordo-quadro, em prol das instituições médicas públicas, privadas e sem fins lucrativos, disponibilizando-lhes diversos apoios e planos. Há que salvaguardar ainda o arranque no prazo previsto dos trabalhos prioritários para a criação de um regime de saúde consagrado no plano quinquenal, e reforçar os nossos “hardware” e “software”, por forma a contribuir para a cooperação regional.

Assim, face ao grande impulsionamento dado pelo País no desenvolvimento da Grande Baía Guangdong – Hong Kong – Macau, vai aumentar o número de residentes de Macau a trabalhar, a estudar, a viver e a passar a sua terceira idade em Guangdong, e salvaguardar a saúde desses residentes que aí estão é um factor importante para o Governo incentivar as gentes de Macau a integrarem-se no desenvolvimento da Grande Baía. No final do ano passado, o Chefe do Executivo manifestou na Assembleia Legislativa (AL) que ia dialogar com o Interior

da China sobre a participação dos residentes de Macau, a trabalhar e a viver em Guangdong, nos planos de seguro de saúde desta província, e estudar com o Interior da China a definição de um regime de protecção de saúde articulado. Assim, solicito ao Governo para, quanto antes, dialogar com o Interior da China e iniciar os respectivos trabalhos de discussão, para os residentes de Macau que vivem em Guangdong poderem rapidamente usufruir de uma adequada protecção de saúde.

## **IAOD do Deputado Ma Chi Seng em 16.01.2018**

### **Sugestões sobre o aproveitamento das potencialidades e do valor dos jovens e atletas de elite**

Desde o retorno à mãe-pátria, Macau tem alcançado alguns resultados ao nível da promoção do desporto para todos e do desporto de rendimento. Quanto ao desporto para todos, a população está já consciencializada para a prática desportiva, e quanto ao desporto de rendimento, faltam em Macau instalações desportivas e atletas, mas graças aos esforços do Instituto do Desporto e das diversas associações desportivas e suas filiais, os nossos atletas ainda conseguem trazer glória para Macau, tudo devido ao apoio do Governo da RAEM e das associações desportivas.

Como se pode atrair os jovens para a prática desportiva e para se tornarem atletas? Como se consegue incentivar os atletas de elite a dedicarem-se aos treinos, sem preocupações com a vida? Proponho o seguinte:

#### **1. A junção de recursos em prol do estabelecimento de mecanismos para a formação sustentável**

Proceder à definição de cursos na área do desporto, adequados às diferentes escolas, tomando como base a obra céu azul, o número de horas que os alunos dedicam ao desporto e o número de aulas de recreação e manutenção ao nível do desporto para todos, com vista a introduzir nas escolas diferentes modalidades desportivas. Isto vai contribuir para despertar o interesse dos alunos pelo desporto, alargando assim o alcance do desporto para todos e encontrando os jovens com potencialidades para a devida formação.

#### **2. Selecção inovadora de recursos e desenvolvimento das potencialidades**

A população de Macau é pequena, por isso, a selecção de recursos, para ser inovadora, deve ser diversificada, específica e elitista. Para que os jovens atletas possam enveredar pela carreira desportiva e ter o apoio dos pais, o Governo deve apoiá-los quando ainda se encontram na fase importante de definição da carreira profissional. Esse apoio pode concretizar-se em ensino para os jovens que querem ser atletas-estudantes, apoio no prosseguimento de estudos, e formação e acompanhamento físico e psicológico por monitores profissionais, para que os jovens possam definir o rumo do seu futuro e estar determinados e motivados para realizarem os seus sonhos.

#### **3. Elevação do estatuto dos atletas de elite**



O Governo tem aperfeiçoado o Projecto de Apoio Financeiro para Formação de Atletas de Elite Reformados e o Projecto de Apoio Financeiro para Formação de Atletas de Elite, reforçando a protecção aos atletas no activo e depois de reformados. Porém, não se pode esquecer o trabalho de bastidores assegurado pelos treinadores e pessoal de apoio, para os quais o Governo deve reforçar o apoio, para que possam trabalhar esforçadamente e com total dedicação.

Os atletas têm uma imagem positiva e uma certa reputação na sociedade, assim, o Governo deve criar uma plataforma para a colaboração entre atletas e empresas através de parcerias, permitindo que as empresas assumam as suas responsabilidades sociais e, ainda, o desenvolvimento dos valores que os atletas representam. Por exemplo, incluir na acção governativa e através do Plano de Formação Empreendedorismo e Criatividade da Juventude, a definição de “planos de formação” para atletas. E através da colaboração com as escolas, e segundo as necessidades, deve proporcionar-se aos atletas formação para o emprego e empreendedorismo, e treino antes do emprego, para aumentar as suas capacidades competitivas.

## IAOD da Deputada Lei Cheng I em 16.01.2018

O Governo está a recolher opiniões sobre a revisão do regime geral de avaliação do desempenho e do mecanismo de acesso dos trabalhadores da Administração Pública. Segundo a proposta, há cinco aspectos a rever no regime de avaliação e três no mecanismo de acesso. Mas, segundo o documento de consulta, sugere-se fixar quotas para as menções elevadas, aliás, a menção de “excelente” não pode exceder 10 por cento e as menções de “excelente” e “satisfaz muito” não podem, em conjunto, exceder 60 por cento. Receia-se a eventualidade de este método simplificado de divisão não conseguir reflectir, objectivamente, o desempenho dos trabalhadores, mas, sim, afectar o seu moral e constituir uma injustiça, daí a grande repercussão no seio dos trabalhadores da função pública.

Segundo as recentes afirmações da Secretária para a Administração e Justiça, Sónia Chan, o regime de quotas não é uma invenção de Macau, mas o documento de consulta apenas dá exemplos dos países que adoptam este regime, sem elencar os exemplos de não adopção e, assim, é difícil fazer uma comparação entre os casos diferentes a tomar como referência. Olhando para os exemplos dados pelas autoridades, o regime de quotas, em si só, não resolve os problemas, aliás, o mais importante é definir instruções de princípio para a avaliação; ou só se fixa uma dada percentagem como limite para o nível mais elevado e distinto, mas não para os demais níveis, com vista à promoção dos quadros qualificados. Por isso, todos os países fazem-no consoante o seu regime administrativo. Portanto, quanto a ser adequado para Macau introduzir o regime de quotas de outros locais, não se pode julgar todas as situações sob o mesmo critério.

Mais, o vigente regime de avaliação está ligado ao regime de acesso e formação, ou seja, os funcionários com uma classificação elevada podem ser, antecipadamente, promovidos, logo, a taxa de obtenção de uma classificação alta tem aumentado e torna-se na normalidade. De facto, isto nem sempre consegue reflectir o efeito de incentivo do mecanismo de avaliação, sobretudo no caso dos trabalhadores com a menção mais elevada, isto é, excelente. Mas isto tem a ver com as insuficiências dos critérios inerentes aos factores de avaliação, com a falta de aperfeiçoamento da proporção utilizada, com o rigor e a seriedade que a chefia emprega ao efectuar a avaliação, e com a clareza e objectividade das instruções de princípio aplicáveis. Se as autoridades definirem, indiferente e repentinamente, um limite, alguns trabalhadores não vão conseguir obter a classificação que merecem, isto é, apesar de um bom desempenho, a sua avaliação vai ser reduzida à força, o que não é justo.

Um regime que consegue avaliar de forma global e objectiva o desempenho dos funcionários consegue fazer com que os trabalhadores saibam com clareza os objectivos do seu trabalho e as expectativas que os serviços depositam neles e, ao mesmo tempo, fazer compreender claramente a quem faz a gestão os pontos

fortes e fracos de cada trabalhador, para assim dar conselhos, orientações e apoios adequados, ajudando-os a melhorar o seu desempenho. Proponho às autoridades que ouçam seriamente as opiniões dos funcionários públicos sobre a reforma do regime de avaliação, efectuem estudos de forma rigorosa e definam um regime de avaliação científica e exequível.

Ao mesmo tempo, para salvaguardar a aplicação eficaz do regime de avaliação, os notadores devem, no início do período de avaliação, definir claramente com os notados os objectivos a atingir e os critérios, para no final os notadores poderem, em conformidade com os objectivos e critérios definidos, avaliar o desempenho dos notados. Os notadores têm a responsabilidade de se reunir com os notados e de discutir com estes o relatório de avaliação. Mais, há que ter mecanismos de revisão e recurso, para salvaguardar que os resultados da avaliação reflectam verdadeiramente o real desempenho dos funcionários públicos.

## **IAOD do Deputado Leong Sun lok em 16.01.2018**

Começou a falar-se da construção do sistema de metro ligeiro de Macau há mais de 10 anos, a qual tem chamado muita atenção da população devido às vicissitudes e ao avultado investimento. Agora já se concluíram as obras principais da linha da Taipa e prevê-se a entrada em funcionamento em 2019. A estação da Barra e o respectivo Centro Modal de Transportes estão na fase inicial de construção, e a linha de Seac Pai Van, em concepção. A linha da Península de Macau, de acordo com o Governo, “não é, por enquanto, o trabalho prioritário, cujo traçado concreto ainda leva tempo para ser revisto”. Já é impossível o actual Governo concluir o projecto todo nos futuros 2 anos, mas o Governo deve, no mínimo, concluir o plano geral de construção, dando uma resposta à sociedade.

Há dias, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes anunciou que ia estudar, em breve, a linha leste, que faz a ligação entre as Portas do Cerco, a Zona A dos novos aterros e o Terminal do Pac On. A notícia despertou logo a atenção da sociedade, pois nada se sabia sobre o traçado respectivo. Já houve diversas alterações no plano e na ordem de construção do metro ligeiro, devido à falta de uma visão global e de transparência. Apesar do investimento de recursos humanos e financeiros, e dos estudos durante muitos anos, o traçado da linha da Península de Macau ainda não foi definido, o que tem suscitado descontentamento na sociedade. Mais, o estudo sobre a linha leste só agora começou, e a população teme que haja mais alterações com a eleição do Chefe do Executivo em 2019.

Segundo o planeamento, haverá 100 mil moradores na futura zona A dos novos aterros, portanto, a linha leste do metro ligeiro poderá dispersar a pressão do trânsito daquela zona. Assim, não há qualquer problema em se construir a linha leste, só que o Governo apenas divulgou a respectiva ideia no projecto de planeamento dos novos aterros, e não falou mais dos pormenores concretos e equipamentos envolvidos, por exemplo, vai ser reservado espaço na quarta ligação entre Macau e a Taipa para a passagem do metro ligeiro? Ou será que vão ser criados trilhos ferroviários sobre o mar? Até agora, as autoridades nada mais divulgaram. Para o conhecimento da sociedade, solicito assim ao Governo que divulgue mais informações sobre a linha leste.

Ao mesmo tempo, se o Governo concretizar o projecto da linha leste, deve então estudar, quanto antes, as obras da segunda fase da ligação entre as Portas do Cerco e a Barra na península de Macau, fazendo também uma ligação entre a linha noroeste e a linha leste, concluindo a linha anelar do metro na Península de Macau. Mais, tendo em conta os resultados obtidos nas anteriores consultas e estudos, deve concretizar as outras linhas da Península, aperfeiçoando o segmento de Macau.

A pressão de trânsito de Macau está cada vez maior e, na sequência da

*(Tradução)*

entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong – Zhuhai – Macau, e do novo acesso Guangdong-Macau, no futuro, acredita-se que a pressão de trânsito na Zona Norte será ainda maior. A sociedade espera que o metro ligeiro possa entrar completamente em funcionamento quanto antes, para aliviar a pressão do trânsito e conjugar-se com os autocarros, os táxis e os sistemas pedonais, a fim de aperfeiçoar a rede de transportes públicos e o ambiente de deslocações. Espero que o Governo, com as lições tiradas nestes dez anos de atrasos na construção do metro ligeiro, concretize, quanto antes, o planeamento geral do metro.

## **IAOD do Deputado Lam Lon Wai em 16.01.2018**

### **Como promover o Regime de previdência central não obrigatório**

O Regime de previdência central não obrigatório entrou em vigor no passado dia 1 de Janeiro, sendo esta a base para a construção de um regime de segurança social a dois níveis e a promoção de um regime com fins obrigatórios.

Podemos reparar que, nos últimos 6 meses, o Fundo de Segurança Social (FSS) promoveu imenso este regime e o trabalho feito é de aplaudir, mas, como se trata de um novo regime, muitas empresas e residentes não o conhecem, assim, é necessário divulgá-lo ainda mais, em especial, junto das empresas que já disponibilizam um regime de pensões privadas aos seus trabalhadores, pois a promoção do referido regime junto de empregadores e trabalhadores é muito importante, para poderem conhecer as diferenças existentes.

O Regime de previdência central não obrigatório prevê uma revisão três anos após a sua entrada em vigor e a verificação da existência das condições necessárias para a eventual adopção de um modelo obrigatório de Regime de previdência central. Assim, é necessário a Administração promover esta política, com vista a incentivar as empresas e os trabalhadores a aderirem a este regime. Actualmente, o Governo está a atrair a participação das empresas através de um incentivo fiscal, mas este incentivo não é atraente para a maioria das pequenas e micro empresas de Macau, e estas estão pouco incentivadas a participar e, mesmo que o queiram, os trabalhadores não querem, porque estão preocupados com uma futura alteração na sua vida profissional e preferem manter o actual regime de pensões, mais flexível. Mais, o actual Regime de previdência central não obrigatório é pouco atraente para as empresas que não disponibilizam nenhum regime de pensões aos seus trabalhadores, pelo que se deve aditar mais medidas para atraí-las a participar neste regime. O trabalho de promoção deste regime nos próximos três anos não será fácil, por isso a Administração deve indicar quais são as futuras estratégias, objectivos e vias de promoção, porque o Regime de previdência central não obrigatório vai afectar directamente o futuro regime obrigatório, nomeadamente, indicando os objectivos e as vias de promoção do Regime de segurança social a dois níveis.

Por fim, o maior problema do Regime de previdência central não obrigatório é a incerteza que a sociedade sente, nomeadamente, se se vai passar efectivamente para um regime obrigatório, por isso espero que a Administração divulgue atempadamente mais informações sobre isso, sem ter de se esperar três anos pelo relatório de avaliação da execução da lei. Sei que a lei entrou em vigor recentemente e a Administração necessita de tempo para a promover, mas a sua implementação efectiva está dependente da determinação e das responsabilidades do Governo. Assim, espero que se tenha em conta os

interesses dos residentes, esclarecendo a calendarização e as formas de transformação do Regime de previdência central não obrigatório em obrigatório, para reforçar o regime de aposentações dos residentes e suprir as insuficiências existentes no actual regime de segurança social de Macau.

## IAOD do Deputado Lei Chan U em 16.01.2018

### **Os efeitos negativos que os despedimentos sem justa causa provocam nos trabalhadores**

Recentemente, recebi um pedido de apoio de vários trabalhadores que foram despedidos sem justa causa sem receberem uma comunicação prévia, o que lesou gravemente os seus direitos. Este caso está relacionado com trabalhadores que exerciam funções numa empresa que prestava serviços de promoção de saúde escolar. Esta empresa apresentou-se num concurso de adjudicação aberto pela DSEJ com os dados destes trabalhadores para a prestação do referido serviço, mas, após conseguir vencer o concurso, despediu-os sem justa causa.

A Organização Internacional do Trabalho estipulou em 1982 o “Tratado de resolução do contrato de trabalho por parte do empregador” (artigo 158), onde estipula que os trabalhadores não devem ser despedidos, a não ser quando houver problemas com a respectiva capacidade ou se praticarem actos que não correspondam às necessidades, exigências ou serviços de uma empresa. De acordo com este tratado, deve haver um fundamento suficiente para o despedimento, isto é, o trabalhador só é despedido se houver as causas acima referidas, caso contrário, trata-se de uma resolução sem justa causa. A Lei das relações de trabalho de Macau não proíbe a resolução sem justa causa, pelo contrário, estipula que a qualquer momento o empregador pode despedir o trabalhador sem justa causa, pagando-lhe apenas uma indemnização. Sem uma protecção para as resoluções, a relação de trabalho é instável e imprevisível, não havendo assim responsabilidade para ambas as partes, o que não é benéfico para uma relação harmoniosa entre a empresa e o trabalhador, não existindo uma previsão para os rendimentos do trabalhador e não sendo possível também proteger os respectivos direitos.

Julgo que:

1.º, o pânico que ora se instalou deve-se ao facto de o Governo não ter tomado e revisto as respectivas medidas, quando posto perante os casos de despedimentos sem justa causa aplicados pelas operadoras do jogo aos seus trabalhadores, o que bem mostra que aquele não só tem um papel passivo na intervenção, como ainda na luta e defesa dos direitos e legítimos interesses dos trabalhadores, portanto, há que rever as formas como esses casos são tratados e elevar a eficácia, bem como repor a justiça aos que vêm afectado o seu direito ao emprego;

2.º, sendo o trabalho a base de vida do ser humano, e tendo em conta a fraca posição dos trabalhadores nas relações de trabalho, os que foram despedidos



difícilmente conseguem encontrar, de imediato, um novo trabalho, especialmente os mais idosos, e, como a indemnização continua a ser a principal forma utilizada pelo empregador, em caso de despedimento sem justa causa, há que aproveitar a revisão da Lei do Trabalho para ponderar cautelosamente a sua manutenção; e

3.º, em Abril de 2015, o valor máximo da remuneração base mensal, actualizável de dois em dois anos, segundo a situação económica, utilizado no cálculo da indemnização por despedimento sem justa causa passou de 14 mil para 20 mil patacas e, como isso foi há mais de dois anos, há toda a necessidade de o rever, quanto antes.

## IAOD do Deputado Zheng Anting em 16.01.2018

Os autocarros são o meio de transporte mais importante em Macau. Em 2017, o número de passageiros atingiu em média 600 mil pessoas por dia, e a frequência alcançou as 10 mil carreiras. Com o aumento contínuo dos itinerários e das carreiras, o número de passageiros bateu o recorde várias vezes, mas a qualidade dos serviços de autocarros tem sido alvo de críticas da população. Para elevar a qualidade, o Governo iniciou, em 2013, os trabalhos de avaliação dos serviços de autocarros e, segundo os resultados dos últimos anos, as classificações das concessionárias variam entre C e D. Mas muitos residentes dizem que não conseguem entrar nos autocarros nas horas de ponta e queixam-se de situações, tais como, os autocarros não param para receber passageiros; os motoristas travam os autocarros com brusquidão, resultando em ferimentos nos passageiros; e a atitude dos motoristas não é a melhor. O acidente mortal, que ocorreu há dias na Rua de Francisco Xavier Pereira, voltou a suscitar a atenção da população quanto à qualidade e à segurança dos autocarros.

Não queremos mais nenhum acidente rodoviário. Após a ocorrência de acidentes, para além de adoptar medidas temporárias, o Governo tem de estudar o regime de gestão das empresas de autocarros, nomeadamente, elevar a qualidade dos condutores e definir racionalmente os itinerários, para salvaguardar que tenham descanso suficiente e evitar acidentes. Quanto ao elevar da qualidade, há que realizar periodicamente acções de formação contínua para os condutores em efectividade, elevando as suas técnicas de condução e comportamento. Os autocarros transportam diariamente um grande volume de cidadãos e turistas, assim, é elevada a responsabilidade dos condutores. Atendendo à complexidade do ambiente rodoviário, isto é, grande volume de pessoas e veículos, ruas estreitas, elevado número de obras nas vias, etc., mesmo que tenham carta de condução para veículos pesados, há que elevar as exigências das técnicas de condução e da experiência dos que trabalham em regime de *part-time*. Aquando da resolução da insuficiência de condutores, há que salvaguardar o seu nível de experiência, em prol da segurança da circulação dos autocarros nas vias. Para além disso, o Governo tem de: a partir das suas políticas, criar um ambiente propício para as respectivas concessionárias, em prol da atracção de jovens para esta profissão, garantindo assim um número suficiente de condutores e, com base nisto, poder-se-á ajustar racionalmente a frequência dos autocarros, os respectivos itinerários, os turnos dos condutores, etc., reduzindo o número de carreiras extras e a carga horária dos condutores; e garantir um descanso suficiente para estes, evitando que conduzam sob cansaço, tudo em prol da sua saúde e da segurança ocupacional.

Mas, sem se verificar aperfeiçoamentos significativos na qualidade dos serviços de autocarros, o Governo lançou, às pressas, uma proposta de aumento das tarifas, e isto fez o público duvidar, por entender que esta proposta não é razoável e que há falta de fundamentos, entrando em conflito com a política de

“primazia dos transportes públicos”. Se a intenção do Governo é esperar, com o aumento das tarifas, reduzir os subsídios financeiros atribuídos anualmente às companhias de autocarros, mas sem elevar a qualidade dos serviços prestados, só vai haver cada vez mais vozes de oposição. O contrato das três companhias de autocarros vai expirar neste ano, e o Governo deve ponderar como é que define as tarifas de forma científica e explicar ao público como é que, através da assinatura do contrato, consegue fiscalizar eficazmente as três companhias, e exigir que reforcem a atitude de trabalho dos motoristas e a qualidade dos serviços de autocarros, para a concretização eficaz da política “primazia dos transportes públicos”.

## IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 16.01.2018

Segundo a imprensa de há dias, “segundo as suspeitas, um autocarro despistou-se e embateu num veículo de sete lugares, de cor branca, que atropelou uma idosa de 60 anos numa zebra. Com a cabeça e metade do corpo carro, foram precisas mais de 10 pessoas para levantar o veículo e a conseguirem retirar. Os bombeiros levaram-na logo para o Hospital Conde de S. Januário, mas acabou por falecer devido aos graves ferimentos. Este acidente envolveu 5 veículos, e o condutor de um automóvel ligeiro foi transportado ao hospital devido a um entorse do pescoço”.

Devido aos vários acidentes de viação trágicos envolvendo veículos pesados registados nestes últimos anos, fui levado a apresentar interpelações escritas em 7 de Março de 2012, 28 de Agosto de 2014 e 28 de Dezembro de 2016; interpelação oral em 26 de Julho de 2016, e uma intervenção antes da ordem do dia em 12 de Agosto de 2016, para chamar à atenção para os acidentes de viação envolvendo pesados, incluindo autocarros. Os acidentes devem-se, sobretudo, à fraca consciência sobre segurança, à falta de habilidade e de formação profissional sistematizada dos motoristas. O Governo afirma, nas suas várias respostas, que tem feito um enorme trabalho para supervisionar as transgressões dos veículos pesados e para elevar a qualidade dos motoristas, nomeadamente através da criação de um regime de avaliação dos autocarros, da organização periódica de cursos para motoristas por parte das concessionárias e da inspecção anual dos autocarros em circulação. Na resposta de 9 de Fevereiro de 2017, adianta ainda que *“o Governo atribui grande importância aos acidentes ocorridos nas vias públicas e incentiva as companhias e empresas a organizarem formação inicial específica, conforme as exigências do trabalho, com o intuito de elevar a experiência...”* Contudo, isso nada alterou os factos objectivos, isto é, a ocorrência frequente de acidentes de viação envolvendo pesados. Afinal, o Governo terá feito algum balanço e avaliação dos benefícios/resultados dessas acções de formação?

Em Macau, as ruas são estreitas e há muitos veículos, portanto, espero que o Governo tire os devidos ensinamentos deste acidente de viação fatal, e que crie, quanto antes, critérios de avaliação objectivos e científicos para a formação de motoristas de pesados, especialmente os de autocarros de grandes dimensões, com vista a assegurar a formação de todos os motoristas. O mais importante é concretizar o regime de carteira profissional, para que os diferentes motoristas portadores de carta de condução de pesados só possam conduzir depois de obterem a carteira profissional, o facto de ter carta de pesados não significa domínio das técnicas de segurança, portanto, devem passar por formação e só depois de aprovados no exame e de obtido o certificado respectivo é que devem poder trabalhar. Por exemplo, entrou em circulação um novo autocarro com 18 metros, e se os motoristas o conduzissem sem a devida formação, seria uma

bomba ambulante nas vias públicas e uma ameaça para a vida e bens da população, em especial para os passageiros.

## **IAOD do Deputado Wu Chou Kit em 16.01.2018**

### **Há que planear as instalações de transporte**

Devido ao rápido desenvolvimento de Macau nestes últimos anos, são cada vez mais os transeuntes e veículos nas vias públicas estreitas, sobressaindo assim a grave questão do congestionamento. Já em 2013 falei sobre a desactualização das instalações de transportes, incluindo os semáforos e as zebras. Devido ao aumento constante de veículos, são cada vez mais os utentes das vias públicas, o que agravou o congestionamento. Há dias, ocorreu em Macau, infelizmente, um acidente envolvendo vários veículos que suscitou a atenção da sociedade sobre a gestão das 3 concessionárias de autocarros. É então premente melhorar as infra-estruturas de transportes já em uso, e até o modelo de gestão das concessionárias de autocarros. No âmbito da segurança de veículos, já existem no mercado alguns equipamentos sofisticados e de fácil utilização. Pode tomar-se como referência a importância que é dada à segurança rodoviária nos territórios vizinhos, considerando introduzir o “sistema de travão automático”, para reduzir os acidentes rodoviários em Macau. Pelo exposto, para referência dos serviços competentes, apresento as seguintes sugestões ao nível da reconstrução, planeamento e gestão, bem como melhoria do sistema de transportes:

**1.** “Sistema de travão automático”: dando como exemplo a entidade de trânsito de Taiwan, já foram introduzidos padrões aplicáveis à inspecção de segurança dos veículos, tais como o “Sistema avançado de travagem de emergência” (Advance Emergency Braking System, AEBS) ” e o “Sistema de aviso de afastamento da faixa de rodagem” (Lane Departure Warning System, LDWS) ”, divulgados e previstos no regulamento de segurança dos automóveis, da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UN/ECE); e prevê-se que o AEBS deve ser instalado nos vários tipos de automóveis pesados de passageiros e que os novos veículos pesados devem estar equipados com o LDWS.

**2.** Reavaliação das passadeiras e semáforos – a sua função é manter o equilíbrio entre peões e condutores, por forma a minimizar a instalação de várias passadeiras numa rua; a instalação de cronómetro automático nas passadeiras, permitindo aos peões controlar o tempo para atravessar; a redução para uma única faixa de rodagem quando há obras e a extensão do tempo dos semáforos, para permitir a passagem de mais veículos;

**3.** Revisão global das políticas de funcionamento do sistema de transporte público, nomeadamente autocarros, táxis e metro ligeiro, que está prestes a entrar em circulação. Implementação global das políticas de utilização prioritária das vias públicas (prioridade aos transportes públicos);

**4.** Aumentar a capacidade de transporte e a eficiência dos transportes públicos (gestão electrónica, relatório sobre as exigências actuais e futuras dos utentes de

transportes públicos, redefinição das carreiras). Reforçar a cooperação entre as três empresas de autocarros, criar um centro de coordenação para assegurar a gestão diária, formação, avaliação, uniformização dos critérios e capacidades técnicas dos motoristas necessários e a conjugação dos recursos que contribuirão para o seu desenvolvimento;

Ademais, gostaria de apresentar algumas opiniões sobre o serviço de autocarros em Macau:

**1.** Proponho ao Governo que proceda à articulação entre as associações de trabalhadores do sector, as empresas de autocarros públicos e os operadores de hotéis, para discutirem a possibilidade e a forma de apoio mútuo entre os motoristas, elevando a eficiência destes.

**2.** Proponho o reforço da eficiência de exploração, encurtar o período de tempo para a tomada e largada de passageiros. Destacar mais pessoal para as principais paragens de autocarros nas horas de ponta, a fim de se manter a ordem. Distribuir os passageiros pela parte de trás do autocarro, para poderem entrar mais pessoas, evitando que os passageiros fiquem parados à frente da porta, impedindo a entrada e afectando a ordem nas paragens.

**3.** Proponho a optimização da sinalização de trânsito, o destacamento de mais pessoal ou agentes de trânsito, a manutenção da ordem do trânsito, a redução das situações de congestionamento e o aumento da fluidez da circulação de autocarros.

**4.** Proponho a redução da quilometragem desnecessária dos autocarros. Para o efeito, deve permitir-se o estacionamento provisório dos autocarros com maior número de carreiras nos locais próximos das paragens e que reúnam condições para estacionamento, a fim de reduzir a quilometragem dos autocarros vazios e otimizar a mobilidade dos recursos humanos, para uma gestão eficaz.

## IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 16.01.2018

### **Corrigir a posição contra a democracia dos governantes que distorcem a Lei Básica e criar órgãos municipais que satisfaçam a exigência “sem poder político” e que permitam o sufrágio directo por distritos**

Referi várias vezes que, na RAEHK, onde também se aplica o princípio “um país, dois sistemas”, foram criados, nos termos da Lei Básica, órgãos por zona sem poder político e recorreu-se ao sufrágio directo para a eleição dos membros dos conselhos distritais, e nos últimos anos foi já abandonado o método de nomeação destes membros. O *District Council* cujos membros são eleitos pela população é um órgão consultivo, e pode ser incumbido pelo Governo de prestar serviços nos domínios da cultura, recreio e salubridade pública. Isto é uma demonstração de democracia e da participação popular nos serviços comunitários prestados pelo Governo, e não de um governo autárquico; isto demonstra que o conceito “sem poder político” definido na Lei Básica não exclui o mecanismo eleitoral.

Mas em Macau, na definição do conceito de órgão municipal sem poder político, constante do documento de consulta, aponta-se expressamente que este órgão não pode ser eleito. **Numa reunião destinada à interpelação oral, a Secretária para a Administração e Justiça afirmou rejeitar que os órgãos eleitos se tornem num governo autárquico, como acontecia na administração portuguesa, e que os membros eleitos assumam responsabilidades perante os residentes e não perante o Governo.**

Nos parágrafos 14 e 15 do documento de consulta (definição da natureza de órgãos “sem poder político”), o Governo afirma que estes não têm poder político, logo não podem ser eleitos, o que distorce claramente o disposto da Lei Básica. **Na realidade, os governantes estão a colocar o Governo numa posição oposta à da população, temem a fiscalização dos membros eleitos e que estes assumam responsabilidades perante os cidadãos e não perante o Governo. De facto, o próprio Governo deve assumir responsabilidades perante a população, portanto, não há contradição entre a participação popular nos serviços comunitários assegurados pelo Governo e a sujeição deste à fiscalização dos membros que assumem responsabilidades perante os cidadãos.**

Há que procurar uma solução que satisfaça a exigência “sem poder político” e que permita o sufrágio directo por distritos, pois mesmo que os membros do conselho consultivo municipal referido no documento de consulta sejam todos eleitos directamente por freguesias, a estrutura de funcionamento é completamente igual à do actual *District Council* de Hong Kong, portanto, é impossível contrariar a exigência em causa isto é, “sem poder político”. **Só é preciso confirmar que este órgão municipal não pode cobrar impostos nem**



**tem poder para executar a lei (por exemplo, polícia municipal) fora do âmbito dos trabalhos que lhe forem incumbidos pelo Governo. Se a eleição para o Conselho Consultivo for universal e se abranger ainda alguns assentos do Conselho de Administração Municipal, será apenas uma demonstração de democracia e da participação comunitária, nada tendo a ver com autonomia local nem com o governo autárquico da administração portuguesa. Portanto, o que impede a RAEM de concretizar a democracia e a participação popular não é a definição de “sem poder político”, é o facto de os governantes colocarem o Governo numa posição oposta à da população, temendo a fiscalização dos membros que assumem responsabilidades perante os residentes!**

Reitero que o mal-entendido do referido documento de consulta e a posição contra a democracia dos governantes devem ser censurados e corrigidos com a maior brevidade.

## **IAOD do Deputado Au Kam San em 16.01.2018**

### **As autoridades não devem controlar nem omitir dados para influenciar os resultados de estudos**

Nos últimos anos, as autoridades recorreram sempre a terceiros independentes, para a realização de estudos, análises e investigações em várias áreas. É de crer que a pretensão seja procurar uma figura suprema e objectiva, para que os resultados dos estudos e investigações sejam mais persuasivos. Parece uma solução ecléctica, pois, ao longo dos tempos, têm faltado ao Governo da RAEM prestígio e credibilidade, aliás, o público em geral não confia nele. Se os estudos, análises e investigações forem realizados pelos serviços públicos burocráticos, dificilmente não surgirão dúvidas.

Porém, com a divulgação do relatório dos estudos sobre a procura de habitação pública, surgiram várias dúvidas: se os terceiros independentes conseguem ser verdadeiramente independentes e objectivos; se reúnem condições profissionais para realizar os estudos e investigações; ou se a realidade é apenas “quem paga manda”, isto é, os chamados estudos e investigações não passam de pseudo-académicos, com o objectivo de chegar às conclusões pretendidas pelos financiadores.

Independentemente do modelo adoptado no estudo, da precisão académica, do processo de indução e dos resultados motivo de orgulhoso, é notório que os resultados do relatório sobre a procura de habitação pública não correspondem à realidade. O estudo tem como ponto de partida a situação em 2016, por isso é que se chegou, através de inferência, à conclusão que a procura de habitação económica e social corresponde a 16 mil e 7 mil respectivamente, mas isto, evidentemente, não corresponde à realidade. Veja-se o caso da habitação social: as candidaturas foram reabertas em 2013, após oito anos de suspensão, mas apenas 6200 agregados apresentaram candidaturas, e depois da apreciação, apenas 3800 eram elegíveis. E a lista de espera da qual constavam estas famílias acabou por ser eliminada em 2017. Ora, isto quer dizer que a procura de habitação social apenas dizia a respeito à candidatura que se iniciou em 2013 e terminou em 2016. Como é que é possível a procura acumulada atingir apenas 7 mil em 3 anos? Quanto à procura de habitação económica, não se teve em consideração os 42 mil agregados que apresentaram boletins no processo de candidatura que terminou em Abril de 2014, inferiu-se, a trouxe-mouxe, que a procura de habitação económica era cerca de 16 mil. Apesar de ser assim, o certo é que esses boletins foram apreciados segundo o método de “sorteio seguido de apreciação”, e como neste modelo a maior parte dos pedidos não passou por uma apreciação substancial, é sempre um mistério saber quantos candidatos eram elegíveis. Segundo a experiência, normalmente 60 a 70% dos candidatos são elegíveis, ora, se for feito o cálculo com base nesta percentagem, dos 42 mil

agregados, pelo menos 25 mil a 29 mil são elegíveis e necessitam realmente de habitação económica. Mas neste relatório diz-se que a procura de habitação económica atinge apenas 16 mil, o que é, sem dúvida, uma estimativa por baixo, e extremamente ridícula. De facto, recorrer aos dados errados de 2016 como ponto de partida para um estudo só podia resultar em conclusões imprecisas!

No âmbito da troca de opiniões entre os dois peritos responsáveis pelo estudo e os deputados, pode ver-se que grande parte dos principais dados do relatório sobre a procura de habitação pública consiste em dados demográficos, de forma que os dados do passado, relativos aos pedidos de habitações económicas e sociais, não foram incluídos. Face à minha interpelação, responderam que tinham solicitado ao Governo esses dados do passado mas que o Governo os tinha recusado por considerar que esses dados não tinham valor para a investigação. Assim, as conclusões do estudo foram afectadas. Isto demonstra que os estudos efectuados por entidades terceiras independentes parecem imparciais e objectivos, mas estão obviamente sujeitos à influência daqueles que os pagam. Para além dos falsos estudos em que “quem manda, paga”, nos estudos objectivos e imparciais efectuados por académicos, existe também influência de quem paga através dos dados disponibilizados, para que os resultados correspondam ao que pretende.

Conseguir falsas realidades através de estudos académicos, afectando a definição de políticas com conclusões incorrectas, é o mesmo que atirar sobre o próprio pé, e os governantes desonestos acabarão por ser punidos. Não discordo da realização de estudos por entidades terceiras independentes, no entanto, estas têm de ser objectivas e imparciais, a sua contratação deve ser justa e aberta, e a adjudicação não pode ser a bel-prazer dos governantes. O mais importante é a disponibilização de dados suficientes pelas autoridades, que não devem ocultar nem omitir dados, com vista ao controlo dos resultados dos estudos.

## IAOD da Deputada Lam lok Fong em 16.01.2018

### **Tema: reforçar a eficácia dos trabalhos de protecção ambiental**

Todo o mundo reconhece a importância da protecção ambiental. Depois de vários anos de esforços, diversos países e regiões foram gradualmente conseguindo resultados, nestes últimos anos. De facto, a promoção da protecção ambiental não se limita à legislação e à construção de hardware, envolve também cultura de viver e sensibilização. E a produção de efeitos exige promoção constante. O progresso da protecção ambiental em Macau é muito lento. Na realidade, antes do lançamento do «Quadro Geral do Planeamento Conceptual da Protecção Ambiental de Macau (2010-2020)», já se ouviam vozes na sociedade sobre a promoção da protecção ambiental. A maioria tem manifestado, nestes últimos anos, o seu apoio ao assunto, mas na realidade os efeitos não são evidentes. Tal como se refere no Planeamento de Gestão de Resíduos Sólidos de Macau (2017 - 2026), o volume médio de resíduos urbanos produzidos diariamente per capita foi cerca de 2,11 kg, mais alto do que em Pequim e Hong Kong, onde se atingiu respectivamente 1 kg e 1,39 kg, e ainda mais alto do que os 2 kg dos Estados Unidos da América, país reputadamente extravagante. Portanto, os resíduos produzidos em Macau já ultrapassaram a Inglaterra e os Estados Unidos da América.

Só no final do ano passado é que o Governo publicou o Planeamento de Gestão de Resíduos Sólidos de Macau (2017 - 2026). Digo francamente que este documento contém esclarecimentos claros sobre os problemas existentes em Macau, apresenta propostas adequadas para a sua solução, e toma como referência os casos de sucesso de diferentes regiões, para o estabelecimento de uma comparação. Mas, como referi numa interpelação escrita, em 2009 o Governo publicou o Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2010-2020), um plano dos trabalhos a dez anos, só que estamos já em 2018 e ainda não se viu nenhuma possibilidade de concretização desse plano. Vários factos demonstram que não faltam conhecimentos nem planos sobre os trabalhos de protecção ambiental, mas sim que não prestamos grande importância a esses trabalhos, nem nada se faz para a concretização dos planos. Sabemos que o Governo do Interior da China já avançou, no início deste ano, com a cobrança de um imposto ambiental para combater a poluição, que já implementou, há anos, a cobrança de taxas para os sacos de plástico, e que tem ainda planos detalhados sobre as indústrias ambientais e o investimento em tecnologia ambiental. O PIB per capita do Interior da China é muito inferior ao de Macau, mas os diversos trabalhos nesta matéria podem ser desenvolvidos de forma ordenada. Macau registou um rápido desenvolvimento económico nos últimos anos, mas não aumentou nem a importância dada à protecção ambiental nem o investimento nesta área.

No que respeita à redução de resíduos sólidos, há 3 trabalhos principais - a redução a partir da fonte, a recolha selectiva e a reciclagem. Quanto à primeira, o

Governo salienta a necessidade de acções de promoção e sensibilização para mudar a mentalidade dos cidadãos, e afirma que vai recorrer à cobrança de taxas para se concretizar o princípio pagador-poluidor, o que é correcto. Mas para uma concretização ainda mais eficaz, o Governo deve assumir a liderança e servir de exemplo, ou seja, deve reduzir o desperdício nos serviços públicos. Por exemplo, as publicações do Governo devem ser partilhadas por via electrónica; mesmo que seja necessário imprimi-las para distribuição, a sua impressão deve seguir padrões ecológicos; deve utilizar-se papel reciclável ou material adequado para recolha; os resíduos de construção resultantes das diversas obras públicas devem ser reduzidos; as obras de remodelação nas habitações económicas, depois de ocupadas, são frequentes, portanto, há sempre resíduos de construção, logo, devem ser tomadas medidas para a sua redução. Será isto possível? Em vez da promoção com slogans, o Governo deve dar o primeiro passo e servir de exemplo, para que a sociedade o possa seguir.

Segundo, quanto à recolha selectiva, os mecanismos existentes não produziram os devidos efeitos, há falta de indústrias de recolha bem como de políticas de apoio ao número reduzido das pequenas empresas existentes, e é fraca a consciencialização da população, portanto, o Governo deve rever a optimização dos trabalhos de recolha, por exemplo utilizar indicadores, permitindo à população conhecer mais facilmente quais os objectos alvo de recolha. Existem critérios mais detalhados de selecção? Os locais de recolha são suficientes? O Governo e alguns órgãos sociais e educativos devem exigir a obrigatoriedade da selecção de resíduos e destacar inspectores para efectuar vistorias e exortar as entidades a implementar as regras de recolha selectiva. A par disso, as empresas locais de recolha também precisam de terrenos para armazenar e tratar os objectos recolhidos, portanto o Governo deve resolver, em primeiro lugar, este problema, e em segundo, adquirir mais equipamentos, pois não temos espaço para a sua colocação, senão, adquirir mais equipamentos não vai servir para nada.

Terceiro, quanto à reciclagem, em Macau os terrenos são limitados, por isso é necessário recorrer à cooperação regional para ultrapassar esta limitação. É de felicitar que, na semana passada, o Governo tenha celebrado com o Governo da Província de Guangdong um conjunto de acordos de cooperação - o «Acordo-Quadro para o Aprofundamento da Colaboração na Zona Piloto de Cooperação Industrial Guangdong-Macau (Jiangmen) em Economia Verde» e o «Acordo de Cooperação na Área da Protecção Ambiental e Poupança Energética entre Guangdong e Macau». Crê-se que estes vão ajudar a aperfeiçoar e promover a construção de instalações para a reciclagem, conversão de resíduos em energia, e para o tratamento do lixo. Porém, o Governo tem de informar o público sobre a calendarização dos trabalhos, para mostrar que está determinado a tratá-los, assumindo-os como responsabilidade política, com vista a permitir a fiscalização do público. Trata-se de uma atitude de auto-fiscalização que vai ajudar a evitar a repetição da situação do Planeamento da Protecção Ambiental de Macau 2010-2020, que está há 10 anos sem mostrar resultados e ninguém tem de

assumir responsabilidades. A determinação dos dirigentes no trabalho só existe se assumirem responsabilidades.

Portanto, espero, através desta intervenção, apelar ao Governo para não gastar mais tempo e para aproveitar a situação económica relativamente boa e proceder a reformas, pois se a situação económica piorar, será mais difícil para a sociedade aceitar os custos da promoção da protecção ambiental. Assim sendo, há que apressar os trabalhos de protecção ambiental, uma vez que faltam menos de dois anos para findar esta década, e se queremos ser responsáveis perante a próxima geração, temos de empregar já e verdadeiramente os devidos esforços.