

IAOD dos Deputados Kou Hoi In e Ip Sio Kai em 18.12.2018

(Esta intervenção é apresentada em meu nome e em nome do Deputados Ip Sio Kai)

Em 2005, o Governo criou o Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos; em 2001 entregou à Assembleia Legislativa uma proposta de lei sobre o Regime Jurídico de Reordenamento de Bairros Antigos que, em 2013, acabou por retirar, depois de análise e ponderação detalhadas; e em 2016 criou o Conselho para a Renovação Urbana (CRU). Durante os últimos dez anos tudo se manteve em fase de estudo, quer o reordenamento dos bairros antigos quer a renovação urbana.

Este ano, o CRU encarregou uma empresa de consultadoria de desenvolver um estudo sobre a renovação urbana e a respectiva consulta pública. Segundo as experiências do passado, depois da elaboração dos relatórios há que aguardar, regra geral, alguns anos até começar o desenvolvimento dos trabalhos. Não estamos a criticar a omissão do Governo, só que, ao longo de tantos anos, cada serviço tem actuado à sua maneira no reordenamento dos bairros antigos, faltando planeamento uniforme para pôr em prática os trabalhos concretos.

Quanto à revitalização dos bairros antigos, para se conseguir atingir o objectivo da renovação geral desses bairros, as dificuldades são relativamente grandes e os trabalhos são complexos, portanto, tomando como referência a prática das regiões vizinhas, propõe-se a criação de um serviço especializado para tratar do assunto. Se não se criar esse serviço, deve então criar-se uma comissão especializada inter-secretarias ou interdepartamental, para planear, de forma pragmática e ordenada, um plano de revitalização dos bairros antigos, que poderá ser dividido em projectos de curto, médio e longo prazo, a fim de implementar gradual e faseadamente os trabalhos.

Os bairros antigos de Macau têm as suas próprias características, portanto o Governo deve proceder ao seu planeamento e à sua revitalização tendo em conta as suas características. Quanto à habitação, propõe-se, através da renovação urbana, incentivar a "reconstrução de edifícios" ou a "reparação de edifícios"; neste momento, a reconstrução de edifícios está dependente do consentimento dos proprietários, o que dificulta a sua promoção, portanto pode proceder-se, em primeiro lugar, aos trabalhos de reparação dos edifícios, à inspecção das instalações de segurança no interior dos edifícios e à reparação das paredes exteriores, procedendo assim à remodelação e mudando o aspecto exterior dos bairros antigos.

Quanto às actividades comerciais nos bairros antigos, sugere-se que o Governo tome como referência a renovação urbana, liderando a criação de uma sociedade limitada, com vista a incentivar e promover o financiamento social. Como os projectos de investimento locais são poucos, isto pode abrir

oportunidades para os cidadãos poderem participar em investimentos, permitindo a sua integração na transformação dos bairros antigos. O Governo e os cidadãos discutem, em conjunto, planos para construir conjuntamente os bairros antigos, compartilhar os lucros, e, por fim, saírem todos a ganhar, tal como a iniciativa do país “uma faixa uma rota”, que segue em rumo o princípio de que ambas as partes participem na discussão e construção, compartilhem e ganhem.

Apelamos ao Governo da RAEM para se empenhar em concretizar o planeamento relativo à revitalização dos bairros antigos e definir, pragmaticamente, políticas que visem dar uma nova aparência aos bairros antigos e introduzir novo ânimo, com vista à sua revitalização. Mais, com isto pretende-se aumentar o fluxo de pessoas, atrair os cidadãos e turistas provenientes de todas as partes do mundo, aperfeiçoar o ambiente de negócio, e activar o consumo e as actividades comerciais nas proximidades. Quando os bairros antigos ganharem popularidade e prosperidade, é de crer que, com o espalhar dessa atmosfera, seja possível atrair mais investimento, criando-se assim um ciclo benéfico, promovendo-se o desenvolvimento económico sustentável dos bairros antigos e fornecendo-se aos jovens locais um ambiente favorável ao empreendedorismo.

IAOD do Deputado Chui Sai Peng José em 18.12.2018

Melhorar a rede rodoviária com vista a reflectir um verdadeiro trânsito inteligente

A situação caótica na rede viária de Macau, a estreiteza e sinuosidade de algumas secções das ruas, a constante escavação nas vias e a circulação de autocarros turísticos em número elevado contribuem para o congestionamento frequente das vias principais. O Governo tem promovido o melhoramento dos serviços de transportes públicos, tais como, autocarros e táxis, e incentivado os cidadãos a deslocarem-se de forma ecológica, construindo um sistema pedonal, uma ciclovia e o transporte de metro ligeiro, entre outros meios de deslocação diversificados. De facto, a razão principal para as dificuldades de deslocação em Macau reside na concepção da rede viária, desactualizada e irracional. Vou citar alguns exemplos:

1. Em algumas vias principais, há uma instalação irrazoável de semáforos junto de passadeiras, o que conduz à ocorrência frequente de conflitos entre peões e veículos, e leva a formar uma longa fila de veículos, diminuindo a eficiência da circulação rodoviária. Por exemplo, nas duas passadeiras colocadas nos cruzamentos entre a Rua de Pedro Coutinho e a Avenida de Horta e Costa, quando os peões atravessam a via de forma ordenada, a fila de veículos fica parada nesta curva à espera do atravessamento dos peões, provocando assim o congestionamento simultâneo das faixas de rodagem em ambos os sentidos.

2. Em Macau, cerca de 80% das vias têm linhas contínuas amarelas, por isso, quando os cidadãos conduzem para transportar os idosos e as crianças, ou os motoristas de táxis satisfazem as exigências dos passageiros, os condutores, sem alternativa, correm o risco de ser multados, por infringirem as regras de tomada e largada de passageiros. Mas parece não haver qualquer fundamento científico para uma localização racional ao marcar as linhas contínuas amarelas ou amarelas pontilhadas.

Para concretizar a governação científica, o Governo propôs a construção de um “transporte inteligente”, com vista a otimizar o controlo dos semáforos, a monitorização rodoviária, a execução electrónica da lei e a análise de megadados, com o objectivo de elevar a inteligência e o nível de funcionamento do trânsito geral da cidade. Será que a introdução de uma base de dados assente numa rede rodoviária confusa pode contribuir para a melhoria das deficiências do projecto de *hardware*?

Assim sendo, apresento as seguintes sugestões:

1. Os bairros antigos de Macau sofrem uma limitação por causa da actual situação da cidade, por isso deve-se ter em conta as deficiências de *hardware* do ambiente pedonal, para maximizar a utilização dos recursos rodoviários. O

Governo deve rever todos os sinais marcados nas vias públicas, avaliando, com uma análise científica, a localização racional dos locais das linhas contínuas amarelas, das linhas amarelas tracejadas, das zebras e até dos semáforos, para não afectar a fluidez da circulação nas vias principais, devido a vários semáforos e passadeiras. Com a optimização do sistema pedonal das vias secundárias, forma-se, gradualmente, uma estrutura de separação da “circulação pedonal e rodoviária”.

2. Para a optimização dos espaços das paragens de autocarros, deve estudar-se a viabilidade de utilizar algumas que reúnam condições para permitir a tomada e largada de passageiros de táxis, a fim de elevar a taxa de chegada directa dos residentes e turistas aos seus destinos, e evitar que os motoristas e os passageiros corram riscos e infrinjam as regras, e ainda concretizar verdadeiramente, através de uma concepção científica, que Macau seja uma cidade boa para passear.

3. Quanto ao trânsito dos novos aterros, deve-se ter um planeamento antecipado das redes viárias das novas zonas, definindo as vias principais e transfronteiriças com várias faixas de rodagem nos dois sentidos e um sistema de circulação de veículos com espaço para expansão. Desde o início, tem-se incentivado as pessoas e os veículos a separarem-se, para terem uma deslocação ecológica e segura, incluindo os ciclistas. Mais, devem introduzir-se equipamentos inteligentes e inovadores de trânsito, para acompanhar o futuro desenvolvimento tecnológico, fazendo de Macau uma verdadeira cidade inteligente e inovadora.

IAOD do Deputado Lam Lon Wai em 18.12.2018

Há dias, na reunião do Conselho para o Desenvolvimento Económico, alguns membros manifestaram a sua opinião sobre a possibilidade de se proceder a um estudo sobre a importação de mão-de-obra para as funções de croupier, o que suscitou fortes reacções da sociedade. O Chefe do Executivo prometeu, no seu programa político de 2014, que ia insistir, durante o seu mandato, na posição de não importar trabalhadores para essas funções, e há dias respondeu à questão, afirmando que essa política de não importação não ia ser alterada. No entanto, com o termo do mandato do IV Governo da RAEM, muitos residentes estão preocupados com a alteração desta política, que afecta o emprego dos residentes de Macau. Há três funções para as quais o Governo não importa trabalhadores, croupiers, supervisores e motoristas profissionais, uma vez que permitindo a importação para qualquer uma delas poderia criar-se o efeito dominó, seria a importação total de mão-de-obra, afectando a composição dos recursos humanos em todos os sectores, podendo afectar-se gravemente o mercado de trabalho de Macau e provocar perturbações sociais. Espero que quer o actual Governo, quer o próximo sejam prudentes e rigorosos no tratamento desta matéria, a fim de evitar qualquer inquietação social.

Esse caso alertou as pessoas para a questão de importação dos motoristas profissionais. Quanto à importação de croupiers, quando alguém falou de um estudo sobre o assunto, o Governo respondeu firmemente que não ia importar, neste mandato, trabalhadores para as funções de croupier. No entanto, quando alguém pede a importação de trabalhadores para as funções de motorista profissional, o Governo afirma que tem uma atitude aberta, e o Chefe do Executivo instruiu a Comissão de Desenvolvimento de Talentos de efectuar um estudo sobre os recursos humanos no sector dos motoristas profissionais. E quando o estudo terminar, pode servir como material de referência para o Governo, e ser ainda submetido ao Conselho Permanente de Concertação Social (CPCS) para discussão. Estas duas posições diferentes levam as pessoas a preocupar-se com a “linha de defesa” da não importação de trabalhadores para as funções de motorista poder vir a ser “quebrada”, pois parece que o Governo está a inclinar-se para a importação de motoristas.

A Lei laboral prevê expressamente que a contratação de não residentes para o exercício das funções de motorista profissional é uma infracção e é punida. No entanto, os condutores ilegais são frequentes. Há dias, uma empresa publicou anúncios nos jornais para a contratação de motoristas não residentes. Além disso, como não conhecem a situação rodoviária e o hábito de conduzir em Macau, os condutores ilegais provocam frequentemente acidentes. Tudo isto demonstra que este tipo de infracção afecta o emprego dos residentes e põe em causa a segurança rodoviária. Com a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e o futuro reconhecimento mútuo das cartas de condução, os

motoristas profissionais estão muito preocupados, temendo que a ecologia do sector seja afectada com o aumento dos condutores ilegais, e que o Governo autorize a importação de motoristas. Para que os trabalhadores possam trabalhar com tranquilidade e garantir o desenvolvimento saudável do sector, espero que o Governo persista em não importar motoristas, à semelhança do que acontece com os *croupiers*, para que os trabalhadores e os residentes possam trabalhar tranquilamente e progredir na carreira. No âmbito da importação de trabalhadores não residentes, o Governo deve definir, a longo prazo, políticas para salvaguardar os direitos e interesses legítimos dos trabalhadores locais, clarificar as profissões e funções em que é proibida a importação, bem como criar um mecanismo de ajustamento adequado, no sentido de assegurar que essas profissões não sejam facilmente alteradas, salvaguardando assim os legítimos direitos e interesses dos trabalhadores locais.

IAOD do Deputado Lei Chan U em 18.12.2018

Regular melhor as restrições ao uso do poder e os mecanismos de supervisão

Recentemente, o Comissariado contra a Corrupção (CCAC) deteve alguns funcionários do Instituto de Promoção do Comércio e do Investimento de Macau (IPIM) que foram entretanto encaminhados para o Ministério Público por suspeita da prática de crimes no exercício de funções, durante a apreciação dos pedidos de “imigração por investimentos relevantes” e de “imigração por fixação de residência dos técnicos especializados”. Como o CCAC já divulgou o “Relatório de Investigação sobre a apreciação, pelo IPIM, desses pedidos, o caso não surpreendeu a sociedade.

Existem lacunas no regime de “imigração por investimentos relevantes” e “imigração por fixação de residência dos técnicos especializados”, portanto, a sua apreciação rigorosa pode contribuir para a promoção do desenvolvimento económico de Macau. Esta política é alvo de críticas da sociedade, pois os executores ignoram a fiscalização, não executam bem os preceitos definidos e prejudicam o interesse público em benefício próprio, e essa política transforma-se num atalho para a obtenção de autorização de residência temporária em Macau, perdendo-se assim o objectivo inicial. Este caso reflecte que a falta de fiscalização eficaz sobre os poderes dos dirigentes pode facilmente transformar-se num berço para a corrupção e obtenção de lucros.

A sociedade tem exortado o Governo a aperfeiçoar, quanto antes, o regime de responsabilização dos titulares de cargos públicos, mas, na minha opinião, deve ainda reforçar o princípio governativo de “ter poder é ter responsabilidades, logo o seu exercício está sujeito a fiscalização”, no sentido de alterar o actual modelo de fiscalização *a posteriori* num modelo de fiscalização prévia, intercalar e a posteriori, e o actual mecanismo de supervisão e monitorização dos actos praticados no uso de poderes, de forma a enclausurá-lo numa jaula, como meio para se formar um mecanismo sancionatório que previna e pare com a corrupção. O poder corrompe e o poder absoluto leva à corrupção total. Os poderes, independentemente da sua dimensão, se não forem sujeitos a controlo e fiscalização, podem ser alvo de abusos, e só com o seu enclausuramento é que se volta a acertar o passo. Só com controlo, regulação e imposição de restrições é que é possível garantir o uso de poderes correcto e evitar os abusos. Está mais que provado que a fiscalização é o garante fundamental que afasta os abusos e, assim, a corrupção. Sem supervisão eficaz, é impossível conter o fenómeno da corrupção.

“A ganancia é a fonte da corrupção e a imparcialidade a base da integralidade”. O poder é como uma espada de dois gumes. O seu uso correcto beneficia a população e o seu abuso prejudica a sociedade. O Plano Quinquenal de Desenvolvimento da RAEM refere que o Governo vai empenhar-se na boa

(Tradução)

governança e no exercício do poder em prol da população, por isso espero que o Governo honre os compromissos assumidos nas LAG e reforce a construção de uma administração íntegra e eficiente, aproveitando-se da força desse pequeno núcleo de governantes para maximizar os efeitos de “liderança”, de forma a garantir que os objectivos e as expectativas previstos nas LAG sejam alcançados nos prazos fixados, sem fazer gorar as expectativas da população.

IAOD do Deputado Leong Sun lok em 18.12.2018

Alguns membros do Conselho para o Desenvolvimento Económico propuseram ao Governo, numa recente reunião plenária, que considerasse a fixação de uma percentagem máxima de *croupiers* importados, a fim de resolver a falta de recursos humanos nessa área. Perante esta notícia, os operadores do sector do jogo ficaram preocupados com a eventual tentativa de “testar a temperatura da água”, decorrente da intenção de acabar com a limitação imposta à importação de *croupiers*. Em resposta à oposição imediata do sector laboral, o Governo confirmou logo a sua posição de não importar *croupiers*. A meu ver, para evitar conflitos desnecessários e o pânico dos trabalhadores do jogo, o Governo deve criar um mecanismo eficiente de longo prazo para garantir que as funções dos *croupiers* e supervisores sejam desempenhadas por trabalhadores locais, para os residentes não ficarem preocupados e os referidos operadores estarem garantidos.

Na minha opinião, o comentário da falta de *croupiers* carece de fundamentos científicos. Segundo os dados da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos (DSEC), a luta por recursos humanos aconteceu, principalmente, na fase inicial da liberalização do sector do jogo. O número de *croupiers* aumentou entre o 2.º trimestre de 2009 e o 2.º trimestre de 2013, de 17 979 para 24 031. Na altura, devido à expansão brusca do sector do jogo, registou-se uma vaga de luta por *croupiers*. Entretanto, apesar da falta de recursos humanos, muitos residentes tiveram vontade de assumir as funções de *croupier*, logo, ao longo dos anos, correram a candidatar-se na feira de emprego do sector do jogo e aos devidos cursos de formação. Como a maioria de casinos entrou já, de forma sucessiva, em funcionamento, a procura de *croupiers* tem vindo a diminuir e, nos últimos anos, o número tem-se mantido estável. Segundo os dados mais recentes, os *croupiers* atingem 24 062, um crescimento quase nulo relativamente a 2013. No 2.º trimestre de 2018, a taxa de recrutamento no sector do jogo foi de 2,3 por cento e a taxa de vagas foi apenas de 1,4 por cento, o que demonstra que certas vagas neste sector já foram preenchidas. De acordo com os dados recolhidos, é evidente que isto contraria a opinião manifestada pelo referido Conselho, no que respeita à falta de *croupiers*. Perante a procura estável e a abundância de recursos humanos, é evidente que a liberalização da importação de *croupiers* viola o princípio da importação de mão-de-obra para suprir, apenas, a insuficiência de trabalhadores residentes.

O Governo manifestou, ao longo dos anos, a posição de não importar mão-de-obra para as funções de *croupier*, mas, sempre que alguém fala dessa importação, os trabalhadores locais ficam preocupados, pois, caso a política seja alargada, o emprego pode não estar garantido. Essas preocupações têm razão de ser, porque, tomando como exemplo o sector da restauração, os trabalhadores não residentes (TNR) representam actualmente 44 por cento do total dos trabalhadores, portanto, é difícil o nível salarial ser elevado, e o salário médio do

sector é de apenas 10 940 patacas, uma grande diferença em relação ao sector do jogo. Isto demonstra que, face ao impacto causado pelos TNR, é difícil garantir os salários e as regalias dos locais, e oportunidades de promoção.

De acordo com a pesquisa intitulada “serviços e apoios sociais necessários para os trabalhadores do sector do jogo”, divulgada recentemente pela *Macao Gaming Industry Employees Home*, a qualidade de vida dos *croupiers* e empregados de tesouraria, ficheiros e caixas é mais baixa, em relação a outros postos de trabalho. Não há dúvida de que os trabalhadores do jogo estão a trabalhar arduamente, mas em troca de um salário relativamente ideal, não só contribuindo para a economia de Macau, mas também, através do seu próprio trabalho, para melhorar o ambiente de vida da família. Neste momento, muitas famílias de dezenas de milhares de trabalhadores sobrevivem do sector do jogo, e a sociedade não deve sufocar o seu espaço de emprego nem impedir que as suas condições de vida melhorem. Além disso, nos últimos anos, com o impulso do Governo, a proporção de quadros médios e superiores de gestão das concessionárias do jogo atingiu os 87 por cento, o que é exactamente resultado da política de localização e merece o nosso reconhecimento.

Assim, apelo ao Governo para cumprir o seu compromisso de não importar mão-de-obra para as funções de *croupier*, supervisor e motorista. No futuro, aquando da definição do novo contrato de concessão de licenças de jogo e do regime jurídico, devem ser definidos mecanismos eficientes de longo prazo para garantir que os *croupiers* e os supervisores sejam apenas trabalhadores locais, para os residentes e os trabalhadores poderem estar tranquilos e protegidos, bem como realizadas acções de formação contínua, para promover o desenvolvimento ao nível da carreira profissional dos trabalhadores locais e para “os postos de trabalho com melhores condições serem assegurados pelos nossos residentes”.

IAOD da Deputada Lei Cheng I em 18.12.2018

Há que aperfeiçoar os preceitos legais para ter meios eficazes para sancionar quem contrate trabalhadores ilegais ou sem autorização

Segundo o relatório de actividades de 2017 da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL), foram recebidas 485 participações de trabalho ilegal, com 197 a serem encaminhadas para acompanhamento pela polícia criminal; foram 249 as inspecções efectuadas sobre os sectores de comércio por grosso e a retalho, jogo e outros serviços, hotelaria e restauração, transportes, armazenagem e comunicações, imobiliário e serviços industriais e comerciais, construção civil, educação e fabricação, e foram 869 as pessoas inspeccionadas, um aumento de 30 por cento em relação às 666 pessoas de 2016. São números muito reduzidos em comparação com a realidade, pois em todos os sectores há trabalho ilegal, o que demonstra a gravidade da situação e suscita descontentamento na sociedade. Há sempre trabalhadores que se queixam da existência de trabalhadores ilegais, e continuam a registar-se casos de trabalhadores ilegais e de prestação de trabalho não autorizado por parte de TNR, portanto, o Governo tem de resolver, com seriedade, os defeitos existentes na legislação e nos mecanismos.

A política de importação de trabalhadores visa complementar a insuficiência de locais, mas, devido à imperfeição de mecanismos e de critérios, é fácil obstruir o salário e a oportunidade de promoção dos locais. A grave situação de trabalho ilegal prejudica ainda o direito a emprego dos locais e pode provocar uma série de problemas sociais que ponham em causa a ordem pública, e até as pequenas e médias empresas enfrentam concorrência desleal. Por exemplo, no sector da construção civil, que se encontra numa situação não saudável, existem imensos TNR e alguns deles até trabalham como “empreiteiros” e contratam trabalhadores ilegais, o que faz com que os empregos dos locais sejam roubados e os empresários não consigam sobreviver. Recentemente, um patrão jovem de uma empresa de construção civil afirmou que insistia sempre em explorar a sua empresa de forma legal, não pretendendo contratar trabalhadores ilegais nem concorrer com outras prestando um serviço barato mas de má qualidade, mas o sector está cheio de trabalhadores ilegais e alguns deles até se tornam empreiteiros para lhe roubar os negócios, portanto, mesmo que preste serviços a preço razoável, não consegue competir com o preço dos trabalhadores ilegais, lamentando: “será que preciso mesmo de contratar trabalhadores ilegais?!”

Como se sabe, não é possível acabar com o trabalho ilegal apesar do combate constante, devido à falta de perfeição da lei e ao fraco efeito dissuasor das sanções. Há dificuldades na apresentação de provas e as sanções são demasiado leves, portanto, os custos das infracções são muito baixos. O pior é que a aplicação de uma multa administrativa – sanção mais eficaz na opinião das autoridades – pode não ser bem-sucedida, e há falta de efeito dissuasor porque o

valor das multas é muito baixo, assim, tudo isto leva a que o pessoal da linha da frente, que se empenha na fiscalização e na execução da lei, se esforce em vão, tenha a moral em baixo e se sinta impotente.

Há muitos anos, o antigo Director da DSAL afirmou que ia iniciar o trabalho legislativo sobre as sanções do trabalho ilegal, incluindo o seu agravamento, para demonstrar a determinação do Governo no combate ao trabalho ilegal. Em 2012, o Governo criou o “Grupo de trabalho interdepartamental para combate ao trabalho ilegal”, a fim de estudar soluções eficazes nesta matéria. O que é insatisfatório é que, desde então, não foram lançadas quaisquer políticas ou medidas, nem aumentadas as sanções, ou seja, não se verificou qualquer avanço na revisão da lei.

Os serviços responsáveis pela execução da lei salientaram várias vezes que a revisão da lei é importante para reforçar a eficácia no combate ao trabalho ilegal, e as autoridades também apresentaram várias sugestões, nomeadamente, a não suspensão da pena de prisão para quem contrate trabalhadores ilegais, e o aumento significativo do valor das multas, mas não se vê a sua implementação. Solicito mais uma vez ao Governo que aperfeiçoe as normas sobre as sanções e recorra a medidas eficazes para punir quem contrata trabalhadores ilegais ou sem autorização, a fim de salvaguardar os direitos e interesses dos locais, regulamentar o desenvolvimento do sector e assegurar um ambiente de negócio justo.

IAOD do Deputado Ma Chi Seng em 18.12.2018

O projecto de construção da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau, concebido, organizado e promovido pelo próprio Presidente Xi Jinping, é uma estratégia nacional que exige uma cooperação inter-regional a alto nível e a várias escalas. Os resultados alcançados pelo Governo da RAEM, nestes anos, com a sua participação activa nesse projecto estão à vista de todos. No mês passado, na apresentação das LAG para 2019, o Chefe do Executivo prometeu lançar uma série de medidas estratégicas para uma articulação com esse projecto, reforçando a cooperação com as diversas cidades irmãs da Grande Baía, e para desenvolver uma área metropolitana de nível mundial.

Se o desporto for usado como ponte, podemos, com o acelerar da integração da Grande Baía, sair beneficiados, pois o desporto é a expressão da capacidade produtiva em geral, da competitividade, do vigor, da capacidade de suporte no futuro dos encargos com a saúde e do grau de segurança de uma sociedade, portanto, gostaria que na promoção conjunta do desenvolvimento haja partilha e mútuo complemento dos recursos do desporto.

1. Mecanismo de intercâmbio desportivo permanente – para promover o desenvolvimento do desporto das cidades da Grande Baía é necessário reforçar os encontros, abrindo mais espaços de cooperação, através de comunicação e intercâmbio. Por exemplo, o “Fórum sobre o Desporto na Grande Baía – 2018”, organizado há dias pelo Instituto do Desporto, onde estiveram presentes representantes dos serviços da área do desporto das cidades da Grande Baía, tornou-se um palco para a promoção do intercâmbio e do desenvolvimento do desporto. Cada cidade da Grande Baía dispõe das suas próprias vantagens, em termos de recursos desportivos, e é através da forma de fórum que se estreitam a comunicação e o intercâmbio. Portanto, há que agarrar as oportunidades para promover o desenvolvimento de longo prazo do desporto de Macau.

2. Generalização do desporto para todos – para que os residentes de Macau tenham o sentimento de participação na construção da Grande Baía, é necessário promover a sua participação no desporto para todos nessa Baía, para fortalecer a sua capacidade física, ocupar os tempos livres e criar uma ligação com os residentes de outras cidades. Há que, portanto, estudar a utilização do intercâmbio como meio de promoção do desporto, organizando, nomeadamente, o Desporto para Todos da Grande Baía, ou desenvolver em conjunto produtos desportivos e turísticos da Grande Baía, para alargar e aprofundar a promoção do desporto para todos. Podemos até usar o Grande Prémio, que findou no mês passado, para promover a primeira edição da Taça flor de lótus da Grande Baía para, de imediato, cultivar o espírito desportivo, como exemplo de integração e intercâmbio.

3. Internacionalização das competições desportivas – para se tornar numa baía de categoria mundial, é necessário haver competições desportivas de nível internacional. Com as vantagens e a complementaridade dos recursos desportivos das cidades da Grande Baía, pode-se concretizar a formação regional de equipas para o desporto competitivo, promovendo-se mutuamente a elevação do nível desportivo. Neste aspecto, pode-se definir projectos de intercâmbio de treinos e programas de partilha recíproca dos recursos desportivos, para acertar planos de competição e trocar experiências. Propõe-se que nas LAG para 2019 haja a promoção de uma série de planos de intercâmbio de treinos desportivos na Grande Baía, mas sugiro que se comece pelo intercâmbio de atletas.

No âmbito do projecto da Grande Baía, o desporto é uma plataforma de intercâmbio ideal, pois facilita o intercâmbio entre pessoas das diversas faixas etárias, bem como a formação de conhecimentos correctos junto dos diversos sectores sociais sobre a Grande Baía e de consenso alargado. Tudo isto, para os residentes partilharem, participarem e tirarem proveitos do projecto, aumentando o seu sentimento de pertença e elevando o grau de satisfação da sociedade.

IAOD do Deputado Si Ka Lon em 18.12.2018

Introduzir um grupo de talentos e formar um grande número de talentos para acelerar a prosperidade de Macau

Recentemente, os diversos sectores da sociedade têm prestado grande atenção à promoção da prosperidade de Macau através da formação de talentos, manifestando as suas opiniões em torno da introdução e da formação de talentos. É indispensável que Macau acelere essas introdução e formação. Com a cooperação da Grande Baía, a implementação do corredor internacional inovador entre Guangdong, Shenzhen, Hong Kong e Macau, e com o estabelecimento de vários laboratórios de nível nacional em Macau, e ainda sendo Macau o ponto de contacto exacto com a Rota da Seda Marítima do século XXI, é enorme o seu espaço internacional para contactos com os países lusófonos, desempenhando um papel cada vez mais importante na Grande Baía e no novo quadro de abertura do País.

Os talentos são a pedra basilar da competitividade de qualquer cidade. Para a integração de Macau nas regiões da Grande Baía e do Pan-Delta do Rio das Pérolas e no desenvolvimento nacional, e para a sua participação a nível global, é indispensável, acelerar o ritmo de promoção da prosperidade de Macau através dos talentos, e reforçar os planos para a introdução e formação de talentos.

Que tipo de talentos é que Macau necessita? Como é que se pode introduzir e formar mais talentos? Todos os sectores manifestaram as suas opiniões. Na minha opinião, para que uma cidade tão pequena como Macau consiga ter brilho e sucesso, é necessário consolidar as suas potencialidades e introduzir e formar os talentos qualificados que o nosso País necessita. Quanto aos talentos cuja reserva não é suficiente e que são urgentes para o nosso desenvolvimento, tais como na área da inovação científica e tecnológica, todos os sectores devem tomar uma posição mais aberta na questão da introdução e formação de talentos. Quanto aos quadros qualificados de língua portuguesa com base relativamente mais consolidada que temos em Macau, é indispensável reforçar a sua formação, com vista a aumentar a sua dimensão. Mais concretamente, é necessário “introduzir um grupo de talentos e formar um grande número de talentos”.

Primeiro, a importação agrupada de talentos. O “plano experimental de importação de talentos” lançado pelo Governo visa a entrada de quadros altamente qualificados para satisfação da procura e das necessidades práticas. A importação deve ser por agrupamentos, para que a entrada desses quadros contribua, de facto, para o aumento da capacidade de inovação e de pesquisa. Obviamente, esse plano deve seguir também os critérios de importação de

acordo com as especialidades dos candidatos, bem como de abrangência, de justiça e de abertura. No futuro, o grupo de trabalho especializado pela apreciação dos processos deve integrar representantes dos diversos sectores sociais, para aumentar o nível de participação e a abrangência desse grupo.

Segundo, a necessidade de formação de talentos profissionais bilíngues com conhecimento de português. O princípio “um país, dois sistemas”, bem como “o posicionamento regional e o acesso ao exterior” são as vantagens competitivas de Macau. Por isso, há que acelerar e reforçar a formação de um conjunto de talentos bilíngues com conhecimento de português, para Macau cumprir o seu papel de plataforma comercial sino-portuguesa. Por exemplo, os talentos com conhecimentos de português nas áreas do Direito, das finanças, do comércio e das ciências sociais e humanas são aqueles de que o País e as empresas mais necessitam. Deste modo, no sentido de elevar o nível de abertura do País, deve-se reforçar os mecanismos e a envergadura da formação de quadros qualificados com conhecimento de português.

IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 18.12.2018

Não restam dúvidas de que o tabaco é prejudicial à saúde, mas em Macau há ainda muitos fumadores. Segundo um inquérito de 2017, os consumidores de tabaco com idade igual ou superior a 15 anos eram 67 300, com uma taxa de utilização de tabaco em Macau de cerca de 12 por cento.

Ao longo dos anos, o aumento do imposto sobre o tabaco tem sido considerado como uma medida eficaz para reduzir o tabagismo e evitar que os jovens fumem. Prevê-se que um aumento de 10 por cento no preço de venda a retalho de um maço de cigarros pode resultar na redução, em média, de 4 por cento da procura de tabaco em países com rendimentos altos, e de 4 a 8 por cento em países com rendimentos baixos e médios. Em Macau, foi aprovada em 2015 a proposta de lei intitulada “Alteração à tabela anexa ao Regulamento do Imposto de Consumo”, o que resultou no aumento para o triplo do imposto para 1,5 patacas por cigarro, enquanto o imposto de consumo de produtos de tabaco aumentou para 600 patacas por quilo e o de consumo de charutos, para 4326 patacas por quilo. Após este ajustamento, o imposto sobre o tabaco representa cerca de 70 por cento do preço de venda de um maço de cigarros, e 57 por cento para cada charuto. Mas, segundo as recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), o imposto cobrado pelo Governo deve representar pelo menos 75 por cento do preço de venda a retalho dos cigarros. Segundo o Relatório sobre a Epidemia Global de Tabaco 2017, da OMS, mais de 30 países aumentaram a taxa do imposto sobre o tabaco para um valor igual ou superior a 75 por cento do preço de venda dos cigarros, e cerca de 60 países fixaram essa taxa em 70 por cento ou mais. Como as pessoas de países com rendimentos altos conseguem, em geral, pagar um preço mais elevado pelo tabaco, muitos países desenvolvidos fixaram uma taxa de imposto mais alta do que a recomendada pela OMS. Por exemplo, o imposto cobrado na Dinamarca e em Portugal representa 80 por cento do preço de venda do tabaco. Macau, enquanto região com rendimentos altos, tem condições para aumentar o referido imposto. Depois do aumento do imposto sobre o tabaco em Macau, em 2015, o volume de importação de cigarros teve, em 2016, a diminuição significativa de cerca de 43 por cento, mas, entre Janeiro e Setembro de 2017, os cigarros importados ultrapassaram 300 milhões, um aumento de cerca de 10 por cento em comparação com o período homólogo do ano anterior. Isto demonstra que os efeitos do último aumento do imposto são limitados e que existe ainda margem para outro aumento.

Mais, nos últimos dias, uma associação concluiu o primeiro estudo sobre a situação e os factores relativos à utilização de cigarros electrónicos por jovens em Macau, o qual revelou que, de entre os alunos do 1.º ao 4.º ano do secundário das escolas regulares, 2,1 por cento afirmaram que estavam a consumir cigarros electrónicos e ao mesmo tempo cigarros tradicionais; 16,2 por cento dos inquiridos afirmaram que tinham consumido cigarros electrónicos, de entre os quais, 43,5 por cento dos alunos não tinham consumido nenhum produto derivado do tabaco tradicional. Quanto à atitude dos jovens em relação ao cigarro electrónico, muitos

dos inquiridos reconheceram que têm curiosidade, acham que o cheiro a fumo é relativamente menor, que o “cigarro electrónico é mais saudável” e “contribui para a cessação tabágica”, etc. Pelo exposto, constata-se que os jovens têm um conhecimento incorrecto sobre o cigarro electrónico; alguns tabaqueiros adicionam ao tabaco aromas ou sublinham que é “light”, e até aproveitam o “design” das embalagens e os sabores para atrair os jovens. Assim, é necessário elevar a consciência destes sobre a prevenção do cigarro electrónico. Apesar da proibição da venda de cigarros electrónicos em Macau, é permitida a sua entrada em Macau, assim os jovens podem ainda comprá-los nas regiões vizinhas ou através de outros meios, o que dificulta a protecção dos jovens contra os prejuízos do tabaco.

Proponho ao Governo que faça um estudo sobre o aumento do imposto sobre o tabaco, aumente a área de advertência sanitária das embalagens de tabaco, ou até implemente o uso pleno de advertências sobre os prejuízos do tabaco, para reduzir a vontade de consumo dos potenciais utentes, em prol do controlo do tabagismo. Em Hong Kong já foi proposta a proibição de importação, fabrico, venda, distribuição e promoção de cigarros electrónicos e de outros novos tipos de tabaco. Assim, para que os jovens encarem os prejuízos do cigarro electrónico, Macau deve também acelerar o estudo sobre as respectivas questões; proibir a entrada em Macau do cigarro electrónico; reforçar o controlo e combater severamente os actos de venda de tabaco electrónico na Internet; reforçar a sensibilização junto dos jovens, para que estes compreendam claramente que, mesmo que o cheiro do fumo e as embalagens sofram alterações, as substâncias nocivas ainda estão no tabaco; e mais, a maior parte das baterias está instalada no interior do cigarro electrónico, com potencial risco de explosão, podendo causar graves danos.

IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 18.12.2018

Acham que o Governo está a fazer bem o seu trabalho no âmbito da protecção ecológica?

A segurança ecológica constitui uma componente importante da segurança estatal, portanto, a protecção do ambiente ecológico é inadiável. Olhando para a zona das garças-reais e a zona ecológica das terras húmidas, tais como a do Carmo, e as zonas ecológicas do Cotai (zona 1 e 2), todas estão rodeadas por estradas. Mais, nas proximidades encontram-se ainda edifícios de grande envergadura, a Avenida do Cotai e a Estação de Tratamento de Águas Residuais de Coloane, portanto, é grave a poluição quer sonora quer luminosa, daí o aumento crescente da pressão para o ambiente ecológico. Será que este é o habitat adequado para uma zona de protecção de aves? Segundo um velho ditado, “as boas aves sabem escolher a sua árvore”, isto é, as aves escolhem sempre os locais adequados à sua vida. Veja-se o exemplo da zona de protecção ecológica Mai Po de Hong Kong (*Mai Po Nature Reserve*). Segundo os dados, nos termos da norma relativa à protecção de animais selvagens de Hong Kong (*Wild Animals Protection Ordinance*), a presença e a entrada na zona de protecção ecológica Mai Po são restritas (*areas in which entry or presence is restricted*), com vista a minimizar os incómodos para os animais e plantas selvagens que se encontram naquela zona. Mais, as estradas nas proximidades da fronteira daquela zona são zonas fronteiriças restritas. Portanto, pode-se afirmar que o local em causa é uma zona duplamente proibida.

Nos últimos anos, o Governo tem envidado muitos esforços na preservação ecológica, mas com o rápido desenvolvimento económico, as obras de infra-estruturas de grande envergadura do COTAI têm aumentado, o que faz com que o problema da poluição luminosa, do ar, da água, e do ruído seja cada vez mais grave. Além disso, é difícil garantir a qualidade do ambiente ecológico, prejudicando-se o equilíbrio ecológico nas zonas húmidas das Casas-Museu da Taipa e nas zonas ecológicas do Cotai (zona 1 e 2). Alguns residentes até detectaram que os pássaros morrem por estarem demasiado perto dos edifícios ao baterem nas paredes de vidro. Assim sendo, alguns residentes questionam se as aves vão continuar a escolher as zonas de preservação ecológica e as zonas húmidas de Macau como local para o seu habitat.

Pelo exposto, no dia 17 de Fevereiro de 2015 interpelei o Governo sobre a protecção ambiental, tendo este respondido, em 10 de Abril de 2015, o seguinte: “Uma vez que Macau não prima pela sua grande dimensão territorial, apenas as terras húmidas que tem não bastam para formar, de modo a atingir os objectivos, um ambiente ecológico completo, a não ser que se interrelacionem com as zonas do Delta do Rio das Pérolas, nomeadamente, com as zonas vizinhas: Hengqin e Zhuhai. Assim, de acordo com as orientações de trabalho do Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau, a DSPA continua a intensificar o intercâmbio, no

âmbito da educação e estudo científico da ecologia entre a Ilha de Qiao, Zhuhai e as Zonas Ecológicas do Cotai, Macau, bem como impulsionar a cooperação entre as Zonas Ecológicas do Cotai e Hengqin na protecção ecológica, com vista a lançar, em conjunto, trabalhos de investigação e estudo regionais sobre a fiscalização dos recursos aviários e protecção dos seus habitats naturais, de modo a instituir uma base-padrão que conduza à construção de um ambiente ecológico completo regional'. Se o Governo reconhece que a tendência do ambiente ecológico é a deterioração, então há necessidade de cooperar com as regiões vizinhas, nomeadamente, com Zhuhai e a Ilha de Hengqin. No debate das últimas LAG, coloquei uma questão ao Governo sobre a preservação ecológica das zonas húmidas, mas porque é que quando o Governo respondeu à pergunta não mencionou nada sobre o conteúdo daquela interpelação? Então, qual é o ponto de situação da cooperação regional sobre os trabalhos de protecção ecológica? Tem vindo a acompanhar a situação? Ou será que o Governo não fez aquilo que referiu na referida interpelação escrita? O Governo deve esclarecer melhor a população sobre isto.

IAOD da Deputada Chan Hong em 18.12.2018

Melhorar o serviço de tratamento precoce / Elevar a quantidade e a qualidade

Nos últimos anos, nasceram, anualmente, em Macau mais de 7000 bebés, dos quais, 5 por cento podem enfrentar situações de transtorno durante o seu desenvolvimento, daí que seja grande, na sociedade, a procura de serviços de terapia e de educação precoce para crianças. O Governo criou o Centro de Avaliação Conjunta Pediátrica e o Centro de Reabilitação Pediátrica para proceder à avaliação e ao tratamento das crianças. Actualmente, o Centro de Avaliação Conjunta Pediátrica tem uma média de um mês de espera e o tempo de tratamento é de dois meses. Mas, segundo alguns pais, devido à grande quantidade de pessoas, os serviços prestados às crianças não são suficientes para satisfazer as necessidades, por isso foram obrigados a deixar de trabalhar para procurar médicos. Quanto mais cedo for a intervenção de terapia infantil, melhor, e o acompanhamento e o tratamento contínuos são extremamente importantes, pelo que esperam que o Governo acompanhe, de forma contínua, e preste apoio suficiente, para que as crianças com transtornos de desenvolvimento possam recuperar o mais rápido possível.

De acordo com os dados disponíveis, o rácio entre o número de crianças que precisam de tratamento precoce e o de terapeutas é de 15 para 1, insuficiente para satisfazer a procura. Segundo algumas instituições, estas passaram nove meses sem conseguir contratar qualquer trabalhador não residente para suprir a falta de recursos humanos. Para melhorar os serviços de tratamento precoce, o Governo implementou um plano de curto, médio e longo prazo para a optimização desses serviços, incluindo o recrutamento de mais terapeutas, o aumento do número de equipamentos e a formação de pessoal. O sector e os pais esperam poder conhecer melhor o ponto de situação dos respectivos trabalhos, a fim de melhor se articularem com os planos de trabalhos a implementar.

As organizações cívicas que são cuidadosas, profissionais, eficazes e poupadoras de recursos desempenham um papel importante nos serviços de tratamento precoce. O Governo deve reforçar o apoio a essas organizações em termos de políticas e recursos. É bom que o Governo crie serviços de tratamento precoce para crianças, mas, em certa medida, existe uma disputa entre os recursos humanos e as organizações cívicas. O Governo e as organizações cívicas devem ter uma orientação e um planeamento claros sobre a divisão do trabalho no âmbito dos serviços de tratamento precoce, e o Governo deve dar a devida atenção a esta matéria.

IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 18.12.2018

Não se deve fugir ao mecanismo de “terras de Macau para as gentes de Macau” para conceder furtivamente terrenos destinados a fins habitacionais nos novos aterros

Na sessão de perguntas e respostas do passado dia 16 de Outubro na Assembleia Legislativa, o Chefe do Executivo afirmou publicamente que, com a recuperação dos terrenos desaproveitados e a concretização dos novos aterros, os recursos de solos da RAEM aumentaram e estão reunidas as condições para um estudo sobre a política de “terras de Macau para as suas gentes nos novos aterros”, e que a Direcção dos Serviços de Estudo de Políticas e Desenvolvimento Regional vai, ainda, proceder a um estudo mais aprofundado sobre essa política e auscultar amplamente a opinião pública para obter um consenso social e, mais, reiterou que, até ao momento, nenhum terreno dos novos aterros foi concedido.

No passado dia 7 de Dezembro, aquando do debate das LAG para a área dos Transportes e Obras Públicas, o Governo revelou que estava a preparar a abertura de um concurso público para a concessão de terrenos, mas não estava disposto a revelar quais os terrenos com fins habitacionais disponíveis nos novos aterros.

Para garantir a criação prévia do “regime de limitação de compra de terrenos de Macau para as gentes de Macau nos novos aterros urbanos”, sem prejuízo dos direitos de propriedade adquiridos, é necessário continuar a garantir, antes da conclusão da consulta pública e do respectivo processo legislativo, que os terrenos destinados a habitação nos novos aterros nunca poderão ser concedidos a título furtivo, para salvaguardar as necessidades de habitação dos residentes de Macau.

Para o efeito, importa reafirmar que:

O Governo tem de esclarecer: o concurso público em fase de preparação, referido durante o debate das LAG na área dos Transportes e Obras Públicas, envolve ou não terrenos habitacionais nos novos aterros?

Para salvaguardar as necessidades de habitação dos residentes de Macau, o Chefe do Executivo tem de continuar a garantir que, antes da conclusão da

(Tradução)

consulta pública e do respectivo processo legislativo, os terrenos destinados a habitação nos novos aterros não possam ser concedidos a título furtivo.

Em caso de concurso público para a concessão de terrenos para fins habitacionais nos novos aterros, é indispensável definir explicitamente, nas respectivas condições, o “regime de limitação de compra de terrenos de Macau para as gentes de Macau”.

IAOD da Deputada Lam lok Fong em 18.12.2018

Desafios ao papel de Macau como plataforma de serviços para a cooperação económica e comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa

O posicionamento adoptado para o desenvolvimento de Macau é servir de plataforma nas relações entre a China e os Países de Língua Portuguesa e tornar-se num centro internacional de turismo e lazer. Pelo visto, segundo as actuais condições, há algo que tem de ser melhorado, pelo que proponho à consideração do Governo, como referência, para os trabalhos futuros o seguinte:

Em primeiro lugar, Macau deve assumir plenamente a sua função de plataforma. Apesar de se ter estabelecido o mecanismo da Conferência Ministerial, criado o Fundo de Cooperação para o Desenvolvimento entre a China e os Países de Língua Portuguesa e promovido a construção, em frente à Assembleia Legislativa, de um complexo de serviços para a cooperação comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa, a verdade é que, em termos de escritórios permanentes, a função aglutinadora da plataforma de Macau parece não ser muito clara, pois existem actualmente em Macau apenas 13 corpos diplomáticos - quatro consulados-gerais e nove consulados honorários. De entre eles, os consulados-gerais de Angola, Portugal e Moçambique correspondem melhor às necessidades da nossa plataforma, mas há ainda muitos países lusófonos que não têm escritórios de alto nível em Macau, especialmente o Brasil, que é uma relevante entidade económica. Uma vez que Macau desempenha o papel de plataforma, lutar para que todos os países lusófonos instalem consulados em Macau é benéfico, a longo prazo, para a promoção das relações entre a China e os Países de Língua Portuguesa, especialmente em termos de coordenação transnacional e de discussão de assuntos. Concentrar os escritórios de alto nível dos países lusófonos cria vantagens para Macau, pelo que espero que o Governo promova, de forma mais activa, os respectivos trabalhos.

Segundo, Macau enquanto Centro mundial de turismo e de lazer, deve assumir o papel de porta de entrada para a região oeste de Zhuhai, para atrair visitantes, e o Aeroporto de Macau deve assumir o papel de posto fronteiriço internacional da zona oeste de Zhuhai para atrair passageiros a visitar esta zona. No entanto, se olharmos para as actuais condições da aviação civil em Macau, parece-me que é necessário reforçar os respectivos trabalhos. De facto, nas LAG refere-se que o "Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau" já foi submetido, em 2018, ao Governo Central para apreciação e autorização, e que em 2019 vão ser desenvolvidos os trabalhos de acompanhamento com base nos respectivos resultados.

O papel de Macau como porta de entrada de visitantes estrangeiros está dependente das infra-estruturas do aeroporto, e neste momento, o aeroporto já não consegue dar resposta. Segundo os dados do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Macau, prevê-se que o número de visitantes aumente para 7 milhões entre 2017 e 2019. De acordo com os dados divulgados pela CAM, o número de visitantes já atingiu 7 milhões 165 mil e 803 em 2017. Suponhamos que a promoção do Governo é bem-sucedida e a construção de um centro mundial de turismo e de lazer também alcança bons resultados, então, creio que o número de visitantes vai chegar cedo a 11 milhões, ou seja, o valor previsto para 2025. Segundo o actual andamento do plano, a ampliação das instalações não vai conseguir acompanhar o aumento do número de visitantes, o que vai trazer alguns impactos negativos para a qualidade dos serviços e para as condições de concorrência, por isso, espero que o Governo divulgue, quanto antes, a calendarização das obras de ampliação, e os planos para reduzir a pressão resultante do aumento do número de visitantes até à conclusão das referidas obras.

Quanto aos voos, actualmente existem no Aeroporto Internacional de Macau várias insuficiências que precisam de ser resolvidas. Em primeiro lugar é a falta de voos de longa distância. Macau celebrou acordo de transporte aéreo com 50 países, dos quais 41 já foram formalmente assinados. As principais rotas são de curta e média distância, com destinos situados principalmente na Ásia. Quanto a alguns destinos importantes, como Portugal e Brasil, entre outros, Macau deve estudar a viabilidade de estabelecer ligações directas, bem como iniciar estudos sobre o mercado, a fim de trilhar voos directos de longa distância e de elevar o valor estratégico de Macau como "ponte de ligação". Com a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, acredita-se que a pressão da concorrência proveniente do Aeroporto de Hong Kong aumente cada vez mais. Este aeroporto goza do estatuto de entreposto, as suas infra-estruturas são perfeitas e os voos são diversificados. Em contraste, o aeroporto de Macau é mais desactualizado em vários aspectos. Se as vantagens de Macau enquanto plataforma para o intercâmbio regional entre a China e os Países de Língua Portuguesa não forem no mínimo bem aproveitadas, o papel desempenhado por Macau na economia inter-regional vai ser, sem dúvida, enfraquecido.

Por isso, no último Plenário deste ano, através desta intervenção, esperamos que o Governo promova, no próximo ano e de forma mais eficaz, os diversos trabalhos que possam contribuir para o desenvolvimento de Macau. Aproveito também para desejar aos cidadãos e aos deputados um feliz Ano Novo!

IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 18.12.2018

Melhorar os trabalhos de apreciação dos pedidos de candidatura à habitação social e apoiar as famílias em situação vulnerável para “terem um tecto”

O Instituto de Habitação (IH) divulgou recentemente a lista provisória de espera para a atribuição de habitações sociais. São 6301 os pedidos que reúnem os requisitos, o que demonstra que as famílias em situação vulnerável continuam a necessitar extremamente de habitação. No passado, o longo tempo de apreciação dos pedidos e a falta de rigor na apreciação foram alvo de críticas da sociedade, pois isso atrasa a atribuição das habitações e a não conclusão da apreciação significa a não atribuição do abono de residência a agregados familiares da lista de candidatos a habitação social, acarretando assim uma grande pressão para as famílias.

Depois de introduzidos melhoramentos, em Novembro de 2011 deu-se início à candidatura e a actual lista de espera foi publicada após 13 meses, portanto, registou-se uma diminuição de 4 meses em relação ao processo de candidatura anterior (o último teve início em Maio de 2013 e só em Outubro de 2014 é que foi publicada a lista provisória). Quanto à lista definitiva, será publicada depois de findar o prazo para recurso e apreciação dos respectivos requisitos. De facto, registaram-se melhorias em relação ao processo anterior, no entanto, o que nos preocupa é a fase de apreciação dos requisitos, pois no passado algumas famílias foram informadas da existência de falhas na declaração de rendimentos e interesses patrimoniais depois de já estarem a viver nas casas há muitos anos, e a Administração recuperou as fracções e os requerentes ficaram desalojados.

Sabemos que esta recuperação visa assegurar a distribuição razoável dos recursos de habitação pública, mas isso desperdiça e prolonga o tempo de espera das famílias com reais necessidades. Deparei-me com alguns casos de idosos que, sem saberem como, violaram a lei, e toda a família acabou por ser afectada. Assim, apelo ao Governo para que melhore os trabalhos de apreciação e autorização dos pedidos de habitação social, reforçando a comunicação com o sector bancário e elevando o rigor na verificação dos activos das famílias, por forma a evitar que essas situações voltem a repetir-se. Ao mesmo tempo, solicito ao Governo que publique, quanto antes, a lista definitiva, para que os agregados familiares possam candidatar-se ao abono de residência e vejam assim os seus encargos aliviados.

Segundo as informações dos serviços competentes, em Outubro estavam em construção mais de 1200 habitações sociais, incluindo 510 na Rua Central de T'oi Sán e 768 na 2.^a fase do complexo de habitação social de Mong Há. Porém, segundo as previsões, o projecto da Rua Central de T'oi Sán vai estar concluído em 2020 e o de Mong-Há em 2021, mas com a revogação do contrato de

adjudicação por sentença do tribunal, este prazo vai ser, com certeza, prorrogado. E quanto às obras de construção de 1500 fracções na antiga Central Térmica, dificilmente poderão estar concluídas a curto prazo, pois o projecto está ainda em concepção. Por isso, só poderão ser disponibilizadas, com alguma rapidez, as 796 fracções devolutas, as 859 fracções em reparação e as 184 fracções que aguardam reparação, para serem atribuídas aos candidatos habilitados. Assim sendo, sugiro ao Governo que encurte os prazos de reparação e utilize os recursos existentes para aumentar o número de habitações sociais a atribuir, de modo a permitir que sejam disponibilizadas logo após a publicação da lista definitiva, reduzindo-se, assim, o tempo de espera das famílias em situação vulnerável.

O Secretário para os Transportes e Obras Públicas afirmou, recentemente, na Assembleia Legislativa, que o tempo de espera pela atribuição de habitações sociais não ia exceder 4 anos e meio. A habitação social é uma garantia de vida para as famílias mais carenciadas, portanto, cada dia de espera é mais um dia de sofrimento. Assim sendo, exorto o Governo a exercer com eficácia a fiscalização às obras, para que estas fiquem concluídas nos prazos previstos e a colaborar activamente com a Assembleia Legislativa na revisão da legislação sobre a habitação social, para que os concursos permanentes se tornem, quando antes, numa realidade, em prol dos residentes.

IAOD do Deputado Au Kam San em 18.12.2018

Importar-se de ser alvo da ridicularização dos cidadãos. Temos esse direito?

Se é residente de Macau, quer saber ou não? A primeira fase do metro ligeiro, com uma extensão de 20 km, aquando da consulta pública e aprovação em 2009, estava orçamentada em apenas 4200 milhões de patacas. Mas este “orçamento” disparou de 4200 milhões para 7500 milhões, 11 mil milhões e 13 mil milhões, e agora já ultrapassa 50 mil milhões de patacas, mas há muitos outros segmentos que ainda não foram contados. Porquê? Isto quer dizer que, para a primeira fase, que é de 20 km, e a nova linha leste, as despesas com as obras atingem cerca de 60 mil milhões de patacas, o que já é uma estimativa mais modesta. A ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau foi construída sobre o mar, e é composta por várias pontes e túneis. Mesmo assim, as despesas só ultrapassaram ligeiramente 100 mil milhões de patacas. Em contraste, o metro ligeiro, construído em terra, tem uma tecnicidade mais baixa, mas já custa mais de 60 mil milhões de patacas. Enquanto residente de Macau, quer saber a verdade?

Por outro lado, quando o projecto foi aprovado em 2009, foi oficialmente publicado que os 20 km da primeira fase iam entrar em funcionamento em 2014. Mas, até hoje, final do ano de 2018, nem sequer foi feita uma estaca na península de Macau. Prometeu-se que os 9 km do segmento da Taipa começavam a funcionar em 2016, mas afinal só vão funcionar no próximo ano. Entre a promessa da entrada em funcionamento de toda a primeira fase em 2014 e a inauguração só do segmento da Taipa, prevista para 2019, o contraste é enorme. Quer saber porquê?

Quando vai ser concluída a construção do metro, ou, pelo menos, da 1.^a fase com mais de 20 km? Quanto é que vai custar? Segundo o Governo, apenas o funcionamento da Linha da Taipa com somente 9 quilómetros vai custar 900 milhões por ano. Assim, quando a 1.^a fase do metro, na sua totalidade, estiver concluída, quais serão as despesas anuais do seu funcionamento? Os cidadãos querem saber isso?

Peço desculpa, mas não há respostas para estas perguntas, porque, se forem feitas ao Sr. Secretário Raimundo do Rosário, em sede de debate das LAG, em interpelação oral, ou até em comissões de acompanhamento, creio que a resposta vai ser, de certeza, “não sei”. O Sr. Secretário é uma pessoa directa e, quando diz “não sei”, realmente não sabe, porque assumiu o cargo de Secretário só há 4 anos. Após o estabelecimento da RAEM, Raimundo do Rosário foi destacado para a Europa para assumir o cargo de chefe de 3 delegações, incluindo a de Lisboa, assim, longe do círculo oficial de Macau, tinha uma vida relaxada e agradável. Mas, de repente, foi chamado para voltar a Macau para assumir o cargo de Secretário para os Transportes e Obras Públicas. Creio que o Sr. Secretário,

estando no círculo oficial, perdeu a sua autonomia. A tomada de decisão sobre a construção do metro e até a execução da fase preliminar não aconteceram durante os 4 anos do mandato de Raimundo do Rosário, portanto, se lhe pedirmos para responder como se chegou àquela decisão ou porque se gastou tanto dinheiro, não há outras respostas que ele possa dar, a não ser, “não sei”.

Assim, a audição teria sido o melhor mecanismo para a Assembleia Legislativa desempenhar efectivamente o seu papel fiscalizador quanto a esta questão, porque podiam ter sido convocados os actuais dirigentes (tais como, Fernando Chui Sai On, Raimundo do Rosário, Ho Cheong Kei, etc.) e os que já deixaram de exercer funções (Edmond Ho, Lau Si Io, Lei Chan Tong, etc.), e até os empreiteiros de qualquer uma das partes da obra do metro (por exemplo, os seis empreiteiros do segmento da Taipa e os subempreiteiros), de modo a exigir que prestassem esclarecimentos detalhados sobre os diversos problemas surgidos durante a construção do metro e as soluções adoptadas. Só assim é que teria sido possível obter respostas para as referidas questões e saber o porquê dos atrasos e das derrapagens orçamentais.

É lamentável que a proposta de audição sobre o metro tenha sido chumbada, com apoio de apenas quatro votos. Ao estudar as funções da Assembleia Legislativa de Macau, um académico referiu que a audição é um meio de fiscalização e disse uma frase muito interessante: “Parece que a audição é usada exclusivamente pelo Srs. Ng Kuok Cheong e Au Kam San”, porque este académico notou que as 12 propostas de audição daquela altura tinham sido todas apresentadas por nós e todas rejeitadas. Afinal, a audição é um bicho-de-sete-cabeças?

A audição é, em princípio, um dos mecanismos mais importantes da AL para fiscalizar o Governo, pois permite convocar membros do Governo e pessoas relacionadas para testemunhar perante a Comissão a criar nos termos regimentais, em prol da investigação das irregularidades do Governo e dos seus membros. Mas, em Macau, esta “espada imperial” ficou ferrugenta, pois nunca foi desembainhada, uma vez que nunca foi activada com sucesso nos últimos 19 anos!

Talvez haja quem entenda que os referidos membros podem não ter de ser necessariamente convocados, pois podem ser convidados. Só que convidar e convocar são duas coisas diferentes. Isto porque, quando os membros chegam à AL, a decisão de quem vem não é tomada pela AL, pois cabe ao Governo mandar quem quiser e a AL só o pode aceitar passivamente. Mas, quando há questões que têm de ser esclarecidas pelo membro A, se quem vier for o membro B, então os deputados só podem ficar preocupados, sem poder fazer nada. É por isso mesmo que a audição tem a sua importância e a sua singularidade, não podendo ser substituída. A audição sobre o metro ligeiro foi chumbada e, de entre os 33 deputados, só 4 deputados eleitos por sufrágio directo votaram a favor. O que é que isso significa? No nosso hemiciclo, há quem se preocupe com as piadas da

(Tradução)

população, mas, quando não se atreve a usar um instrumento de imperatividade, então, que direito tem de se importar com as piadas dos outros?

IAOD da Deputada Song Pek Kei em 18.12.2018

Reforço das infra-estruturas de comunicação transfronteiriça para a plena integração no desenvolvimento da região de Guangdong-Hong Kong-Macau

A Grande Baía de Guangdong-Hong Kong-Macau é uma estratégia fundamental promovida com o apoio total do País, para aprofundar a cooperação entre as nove cidades da província de Cantão e as regiões administrativas especiais de Macau e de Hong Kong, pelo que o estabelecimento da comunicação transfronteiriça para interligar as diferentes localidades é uma tarefa prioritária. Com o apoio do Governo Central, nos últimos anos foram lançadas diversas infra-estruturas transfronteiriças para a ligação terrestre e marítima entre Cantão, Hong Kong e Macau, e algumas já estão em funcionamento, acelerando, deste modo, o desenvolvimento da Grande Baía. A recente inauguração da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e da secção de Hong Kong da linha ferroviária de alta velocidade Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong foram assinaladas a nível mundial. O seu funcionamento marca a verdadeira interligação entre Cantão-Hong Kong-Macau e o início do processo histórico de crescimento das economias da Grande Baía.

O País despendeu muito tempo e energia para o desenvolvimento da região da Grande Baía. No Plano de Médio e Longo Prazo da Rede Ferroviária, publicado pelas autoridades nacionais em 2016, referia-se um plano de comunicação ferroviária constituído por “oito linhas tanto no sentido horizontal como vertical”, no qual os territórios de Hong Kong e de Macau tinham um papel fundamental. A abertura da linha ferroviária de alta velocidade Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong representa a integração formal de Hong Kong na rede ferroviária nacional e na “nova era de transporte ferroviário”. Além disso, nos próximos anos, os transportes ferroviários de mais de dez cidades do Delta do Rio das Pérolas, incluindo Hengqin, Nansha e Shekou, vão entrar em funcionamento sucessivo. Crê-se que, em poucos anos, diversas cidades da região do delta vão estar ligadas, sendo muito mais fácil a comunicação nessa zona.

O desenvolvimento das zonas envolventes tem vindo a evoluir em ritmo acelerado, por isso Macau deve, a todo o momento, reforçar a premência do seu desenvolvimento e ter a noção de eventuais perigos devido ao desenvolvimento dessas zonas. Há dias, o Conselho de Estado aprovou a mudança oficial do Posto Fronteiriço da Flor de Lótus para Hengqin, que irá disponibilizar um espaço de inspecção com uma área não inferior a 100 mil metros quadrados para a jurisdição de Macau. Actualmente, o novo acesso entre Guangdong e Macau também se encontra em construção. No futuro, haverá, decerto, mais possibilidades de inovação na articulação do trânsito transfronteiriço entre Zhuhai e Macau, e no modelo de passagem alfandegária. Face às oportunidades e desafios, só com uma atitude modesta e activa é que Macau pode encontrar, o mais depressa possível, o seu papel na integração regional e no processo de integração da rede

viária da zona da Grande Baía.

Para promover, em pleno, a integração do trânsito transfronteiriço, sou de opinião que, por um lado, é necessário continuar a aprofundar a comunicação com as cidades vizinhas, reforçar os planos de concepção de alto nível, articular todos os detalhes e estabilizar as expectativas a longo prazo. O plano geral da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau será divulgado brevemente, e Macau precisa de melhorar o seu próprio planeamento urbanístico e as suas infra-estruturas, elevando assim a sua competitividade, devendo aproveitar as suas mais-valias quanto aos trabalhos de desenvolvimento como “um centro, uma plataforma” e, apoiando-se nas infra-estruturas das cidades que compõem a Grande Baía, promover o desenvolvimento social, económico e a qualidade de vida da população.

Há que continuar a reforçar a integração das infra-estruturas rodoviárias e fronteiriças entre Macau e as cidades vizinhas, em termos de “hardware” e “software”, por haver muito espaço para expansão. Para além de promover, de forma activa, a expansão e o desenvolvimento das instalações alfandegárias das duas cidades, e de intensificar as funções dos serviços de apoio em articulação com os postos fronteiriços, é necessário acelerar a conclusão da construção do Metro Ligeiro, para promover a integração de Macau na rede de transporte sobre carris do Delta do Rio das Pérolas, e até na rede nacional ferroviária de alta velocidade, concretizando a ligação directa das infra-estruturas transfronteiriças. Ao mesmo tempo, deve proceder-se à avaliação da política de reabertura dos pedidos de dupla matrícula das duas regiões, à aceleração de um novo regime de passagem alfandegária, para facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, e à promoção do desenvolvimento integrado regional.

José Maria Pereira Coutinho

INTERVENÇÃO ANTES DA ORDEM DO DIA - “As principais diferenças entre Luxemburgo e a RAEM”

O Luxemburgo é um pequeno país europeu, muito reconhecido por oferecer à sua população uma excelente qualidade de vida. De acordo com um estudo publicado em Setembro do corrente ano pela “Social Progress Imperative” uma NGO norte-americana com o apoio da Deloitte, o Luxemburgo é o oitavo melhor país do mundo dum total de 146 países para se viver em 2018 registando quase 90 pontos na categoria do “Índice de progresso social de 2018” tendo por base três aspectos do progresso social, designadamente as necessidades humanas básicas (17.º lugar) bases de bem estar (10.º lugar) e local de oportunidades (5.º lugar). A lista é liderada pela Noruega, Islândia, Suíça, Dinamarca, Finlândia, Japão, Holanda, Luxemburgo, Alemanha e Nova Zelândia.

O Luxemburgo com uma área de 2586 km², é membro fundador da União Europeia e tem população estimada em 600 mil pessoas, (mais ou menos igual a Macau) detendo um dos mais elevados PIB per capita do mundo por ser um importante centro financeiro internacional e dotado de elevado Índice de Desenvolvimento Humano na Europa.

A nível de transparência governativa e de acordo com a “Corruption Perceptions Index of 2017” o Luxemburgo figura no oitavo lugar dum conjunto de 180 países obtendo 82 pontos dum máximo de 100 pontos da tabela de pontuação que é liderado pela Nova Zelândia, Dinamarca, Finlândia, Noruega Suíça, Singapura, Suécia, Canadá e em oitavo lugar o Luxemburgo. São factos tão impressionantes para um país tão pequeno porque para além da qualidade de vida é um dos países a nível mundial que mais bem é governado, imperando a integridade, a transparência governativa e o combate efectivo à corrupção.

De salientar que na cidade de Luxemburgo, e desde 2017, todos os jovens até 30 anos podem utilizar os transportes públicos (autocarros, carruagens eléctricos, e trens) de forma gratuita, beneficiando dezenas de milhares de estudantes locais assim como os não residentes. E partir de 2020, ninguém mais pagará em qualquer transporte público. Estas medidas visam encorajar o uso de transportes públicos ao invés dos carros particulares e constitui um importante investimento na preservação e protecção do meio ambiente, bem como na redução do tráfico rodoviário.

Os residentes têm o salário mínimo de 1800 euros (mais ou menos 18.000 patacas), e por exemplo um subsídio mensal para as mães que não trabalham e crianças até 18 anos, subsídio especial para estudantes universitários que residam no estrangeiro, subsídio de desemprego até três (3) anos.

A produtividade, competitividade e sucesso de Luxemburgo assenta principalmente na qualidade educativa dos seus nacionais (ex: incentivos para matrículas nas melhores universidades a nível mundial) para além da sua própria universidade existe um grande número de universidades estrangeiras de renome que também possuem “campus” no país, baseado na multiculturalidade com 170 nacionalidades e a média de línguas faladas é de

3.6 por pessoa, e muitos dominam quatro línguas. Uma cidade de facto internacional e inteligente.

Luxemburgo tem um óptimo sistema de protecção social e não descarta a importância da saúde pública e protecção ambiental. Muitos estudos recentes dizem que aqueles que vivem em Luxemburgo são as pessoas mais felizes da Europa. Por exemplo, os custos ligados a mobilidade são os mais baratos na Europa (transporte público será gratuito, carro, gasolina).

O sucesso de Luxemburgo assenta na capacidade de boa governação baseados numa democracia participativa, transparente e altamente responsável direccionada às liberdades fundamentais e garantia de igualdade de acesso a serviços sociais de base resultando na alta qualidade de vida, ambiente internacional e multilingue, condições salariais atractivas, curta distância entre a casa e o trabalho resultando num equilíbrio entre vida pessoal e profissional e um óptimo sistema universal de Previdência Social.

Dito tudo isso, paremos e pensemos, porque decorridos quase vinte anos após o estabelecimento da RAEM somos cada mais diferentes do que Luxemburgo que tem os mesmos 600 mil habitantes. Assim o que falhou mais nestes últimos vinte anos e o que ainda poderá ser remediado a tempo e elevar a qualidade de vida dos cidadãos de Macau?

Muito Obrigado!

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de

Macau aos 18 de Dezembro de 2018.

José Pereira Coutinho

IAOD da Deputada Leong On Kei em 18.12.2018

A protecção ambiental é o meio mais importante para promover o desenvolvimento sustentável, o maior objectivo do mundo, e é influenciada pela qualidade do ar, por isso, para promover o desenvolvimento sustentável de Macau, o controlo da qualidade do ar é uma das tarefas importantes. Macau é pequena, mas tem muitos automóveis, que libertam gases causadores da poluição atmosférica. Assim, é importante promover as deslocações verdes. Nos últimos anos, os carros eléctricos, enquanto tendência geral no mundo, têm-se desenvolvido rapidamente. Em comparação com os veículos a combustíveis fósseis, os veículos eléctricos não têm o ruído dos motores e as emissões de gases são zero, o que contribui para reduzir a poluição do ar causada pelos gases de escape nocivos, e para garantir o desenvolvimento sustentável da sociedade, sobretudo quando se fala duma nesga de terra como é Macau, os carros eléctricos são ainda mais adequados.

No passado, o Governo implementou uma política de redução da taxa de imposto sobre os veículos eléctricos, a fim de incentivar a sua utilização entre os residentes. Nos últimos plenários sobre as LAG, o Governo afirmou que ia continuar a promover as energias verdes e os carros eléctricos. No entanto, até ao momento, os resultados dessa promoção não são visíveis. Na realidade, o que mais preocupa os residentes é a existência de instalações complementares para carregamento. Segundo muitos residentes, os trâmites para a instalação destes equipamentos nos parques privados são muito complexos, pois para além do consentimento da administração e dos proprietários do edifício, o pedido de autorização passa por vários serviços públicos. O Governo afirmou que, com a entrada em vigor do Regime jurídico da administração das partes comuns do condomínio, os edifícios privados podiam ter postos de carregamento para veículos eléctricos. Por outro lado, os residentes esperam que o Governo esclareça o seguinte: como vai promover a instalação de equipamentos de carregamento nos edifícios privados, e para esse fim, simplificar as respectivas formalidades.

O Governo instalou postos de carregamento nos parques públicos, mas em número limitado. As autoridades afirmaram o aumento desses postos para 210, no próximo ano, porém, pode-se dizer que ainda há margem para desenvolvimento. Se o número dos veículos eléctricos aumentar, é provável que o actual número de postos de carregamento não consiga satisfazer a procura no futuro. As autoridades devem então planear bem, atendendo às necessidades futuras, o número de postos de carregamento e a sua distribuição, promovendo o uso de veículos eléctricos, pois mais vale prevenir do que remediar.

Em 2016, o Governo concluiu os estudos sobre o Planeamento de curto, médio e longo prazo para a introdução e promoção de eco-veículos. E segundo as autoridades, vão introduzir e promover os veículos verdes nos transportes públicos. A Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego também avançou,

várias vezes, com planos experimentais de autocarros eléctricos, mas os cidadãos não sabem quais foram os resultados. Neste ano, aquando da renovação contratual, a empresa de autocarros comprometeu-se a aumentar a percentagem dos autocarros eléctricos. Em Zhuhai e demais cidades do Interior da China, já está generalizado o uso de autocarros eléctricos e os respectivos equipamentos de apoio já estão bem desenvolvidos. Enquanto parte da Grande Baía, Macau deve acelerar a promoção dos autocarros eléctricos, reforçar a promoção e concretização dos trabalhos relacionados com os veículos ecológicos nos transportes públicos, com vista à concretização das deslocações verdes.