



(Tradução)

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

Interpelação oral

A política de trânsito implementada pelo Governo de Macau tem sido assinalada pela primazia dos transportes públicos, mas os meios de transporte público em Macau são apenas os táxis e os autocarros. Como as tarifas dos táxis são altas e não é nada fácil apanhar um, o pilar principal dos transportes públicos reside então nos autocarros. Teoricamente, o Governo deve dar suficiente atenção à exploração dos serviços de autocarros, por os mesmos constituírem a maior parte dos transportes públicos de Macau.

Macau sofreu uma grande mudança em 2011, quando o Governo assumiu o papel predominante na prestação dos serviços de autocarros. De facto, esta assunção implica a compra de serviços. Apesar de o Governo ter subsidiado, anualmente, dezenas de milhões de patacas, surgem ainda muitos problemas. Entretanto, o Governo recorreu ao aumento significativo de passageiros diários, registado actualmente, até 600 mil, comparativamente com os cerca de 300 mil em 2011, quando foi celebrado o contrato de serviços de autocarros com um prazo de 7 anos, para determinar que a sua assunção do papel predominante nesses serviços é um sucesso.

O problema é que, para qualquer serviço público, é impossível deixar de ter em conta os custos e, segundo muitos cidadãos, o Governo está a desperdiçar dinheiro público com este tipo de serviços de autocarros tão dispendioso. Há dois anos, o Governo propôs o aumento das tarifas dos autocarros, alegando que estas são subsidiadas, mas, afinal, os subsídios já foram aumentados significativamente e às escondidas, portanto, decidiu



(Tradução)

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

aumentar as tarifas, cujos destinatários do aumento são os cidadãos, afirmando que assim os subsídios podiam ser reduzidos, mas, na realidade, depois do aumento das tarifas, os subsídios também aumentaram muito. Os cidadãos pagaram mais tarifas e os subsídios concedidos pelo Governo continuam a aumentar. Então, quem é que sai daí mais beneficiado?

Com todos os problemas, mesmo incluindo o injusto regime de subsídios que referi, os serviços de autocarros não satisfazem os cidadãos, enquanto a satisfação do Governo se limita ao aumento do número de passageiros, sem prestar atenção à melhoria dos serviços prestados, nomeadamente, com a celebração de novos contratos para promover que as duas concessionárias melhorem a qualidade. O contrato das duas concessionárias caducou em finais de Julho passado, mas, antes do seu termo, o Governo decidiu renovar-lhes o contrato por um curto período de 15 meses, alegando a falta de tempo suficiente para elaborar um novo. No debate das LAG do corrente ano, quando foi questionado sobre a razão que levou à renovação provisória dos contratos de autocarros, o Secretário respondeu que “não tinha tempo para o fazer”. Isto é mesmo inaceitável.

Assim, interpele o Governo sobre o seguinte:

1. No final do ano passado, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas queixou-se, na Assembleia Legislativa, de que nos 13 meses de mandato que lhe restavam ainda tinha de tratar dos 7 contratos de serviços explorados em regime de exclusividade, incluindo os dois das concessionárias de autocarros. O Secretário disse que há dois anos já sabia que estes dois



(Tradução)

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

contratos iam caducar em 2018, mas admitiu que “não era possível tratar dos contratos contra o tempo”. Deviam ter sido resolvidos em meados de 2018, mas essa impossibilidade fez com que fossem prorrogados por mais 15 meses, empurrando os trabalhos para resolução até finais deste ano. Este método é como o das crianças que deixam os trabalhos de casa para a data-limite. A Administração é uma entidade enorme, veja-se só a área da tutela dos Transportes e Obras Públicas: tem mais de três mil trabalhadores liderados por mais de dez serviços. Os contratos de diferentes matérias devem ser acompanhados e tratados pelos respectivos serviços, e o Secretário deve manter-se atrás a guardar a baliza, pois não é um avançado para conquistar os pontos sozinho, por isso, não devia acontecer como disse: “Tenho de tomar decisões todos os dias, tenho de decidir tratar disto e não daquilo, por isso não consigo resolver todos os problemas!”. Se os sete contratos de concessão referidos forem todos assumidos pelo Secretário, creio que será muito difícil assumir as tarefas, mesmo que ele seja feito de “aço e ferro”, e, no final, as tarefas vão, necessariamente, ser feitas de forma precipitada, acabando por lesar o interesse público. Não deverá a Administração rever a razão pela qual os titulares dos principais cargos, tal como o Sr. Secretário Rosário, têm de tomar decisões na definição dos detalhes de todos os contratos? Esta situação deve-se, ou não, ao facto de os directores ou equiparados serem jovens sem experiência para tratar dos problemas?

2. Os contratos com as duas operadoras de autocarros expiraram em finais de Julho passado, mas o Governo renovou-os por um prazo de 15 meses, com a justificação de ser insuficiente o tempo para a elaboração de novos contratos. Já passou meio ano. Então, qual é o ponto de situação referente à



(Tradução)

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

preparação dos contratos? Atendendo aos problemas do passado, que objectivos vão ser definidos nos novos contratos, para os serviços de autocarros serem mais adequados às necessidades do público?

3. O aumento substancial das tarifas dos autocarros em 2017 fez aumentar drasticamente os subsídios do Governo, portanto, os cidadãos pagam tarifas mais elevadas, e o Governo continua a dar mais subsídios, assim, naturalmente, são as operadoras dos autocarros que saem beneficiadas. A explicação favorita das autoridades é que o aumento dos subsídios se deve ao crescimento do número de utentes dos referidos serviços. Mas, no mercado, os custos operacionais de uma empresa devem diminuir à medida que o negócio melhora, envolvendo maiores receitas, aliás, é o efeito de escala, por isso, o que não deve acontecer é os rendimentos diminuírem, apesar do aumento do número de clientes e da melhoria da exploração, e haver a necessidade de mais subsídios do Governo. Vai o Governo facultar os dados que justifiquem esta situação estranha, ou seja, apesar de o negócio melhorar, aumentam os prejuízos e é necessário o Governo aumentar os subsídios?

20 de Fevereiro de 2019

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,
Au Kam San**