

IAOD da Deputada Chan Hong em 16.12.2016

Balanço dos resultados do PISA Promoção da reforma educativa

Os resultados do PISA 2015, recentemente divulgados pela OCDE, revelam uma melhoria contínua do desempenho de Macau. Macau conseguiu 529 pontos no teste das ciências, situando-se no 6.º lugar do ranking num total de 72 países e regiões, e 509 pontos em leitura, ocupando a 12.ª posição, e em matemática assegurou um lugar no pódio com 544 pontos. Paralelamente, também se destacou na vertente da concretização da justiça na educação. Apesar de o teste do PISA não reflectir o nível geral dos alunos, permite dar a conhecer os resultados da acção educativa numa forma indirecta. Os resultados de Macau demonstram bem os efeitos das medidas da reforma educativa, em resultado do aumento contínuo dos recursos canalizados pelo Governo para a educação. O trabalho que tem vindo a ser realizado contribuiu para a consolidação das bases para a formação de talentos para Macau, e esses resultados representam uma afirmação e um incentivo tanto para as autoridades competentes como para o sector privado da área educativa, bem como para toda a sociedade.

Ao celebrarmos esses resultados, devemos também identificar as deficiências do sistema educativo de Macau. Existe ainda muito espaço para melhorias na vertente da leitura entre os alunos do território, os quais apresentam também fundamentos e capacidades linguísticas pouco sólidos, falta de criatividade e, ainda, uma tendência decrescente do nível de aprendizagem entre os alunos do sexo masculino. Por isso, quando é efectuado o balanço positivo dos resultados, tanto as autoridades como o sector devem estudar e analisar de forma específica essas deficiências, com vista a uma melhoria da situação. Desde 2003, Macau participou em cinco testes do PISA, e as autoridades têm efectuado o balanço dos resultados de cada edição, para poderem dispor de referências para a definição das futuras políticas educativas.

Assim, proponho aos serviços competentes da educação o seguinte:

1. Aperfeiçoar o sistema de avaliação dos alunos e promover a formação de inteligências múltiplas. Actualmente, o Sistema de avaliação do desempenho dos alunos da educação regular do regime escolar local encontra-se na fase de consulta pública. O Governo deve aproveitar esta oportunidade para diversificar os métodos de avaliação e melhorar o desempenho dos alunos. Trata-se de um trabalho que é importante e deve ser contínuo. O Governo deve ter em conta a realidade e apoiar as escolas na criação de sistemas de avaliação com características próprias. Além disso, deve reforçar a formação de professores nesta temática, por forma a melhorar a qualidade do ensino;

2. Aumentar o interesse dos alunos pela leitura e reforçar as competências linguísticas. O Governo deve realizar estudos sobre a situação da leitura entre os alunos, e definir políticas para a incentivar, aumentando a aposta nas bibliotecas das escolas. Deve também prestar atenção às competências linguísticas (em chinês, inglês e português) nos diferentes níveis de ensino e apoiar as escolas na implementação de planos especiais e na criação de um ambiente linguístico, a fim de formar mais quadros na área das línguas;

3. Valorizar o ensino da ciência e cultivar a criatividade e a habilidade manual. O Governo deve reforçar os recursos e o apoio tecnológico às escolas, no sentido de reforçar o ensino experimental, conduzindo os alunos a aplicar estudos e invenções científicas na vida quotidiana, cultivando a consciência e a capacidade criativa.

IAOD do Deputado Chan Meng Kam em 16.12.2016

Durante algum tempo, surgiram, na área dos Transportes e Obras Públicas e devido a diferentes razões, diversas situações caóticas e problemas. Nos últimos dois anos, tanto o Governo, como a sociedade e os residentes em geral arcaram com os custos da resolução desses problemas, principalmente causados por factores humanos. As obras públicas vão continuar e vão também avançar muitos dos projectos de construção de infra-estruturas de grande envergadura, portanto, partindo da capacidade e do nível dos governantes, há que aperfeiçoar a equipa de trabalho, que aumentar a qualidade do trabalho, e ainda que retirar os devidos ensinamentos, para mostrar resultados, evitando-se ou reduzindo-se problemas semelhantes aos registados no passado. E saber como concretizar tudo isto é algo que merece a atenção do Governo.

O GIT é o responsável pela construção do Metro ligeiro. Perante os diversos problemas surgidos, o Secretário Raimundo do Rosário referiu, no ano passado, que os trabalhadores do GIT são maioritariamente jovens que não conhecem bem os procedimentos administrativos. Trata-se de uma deficiência congénita. Em relação ao trabalho do GDI, também segundo o Secretário, este gabinete só tem 82 trabalhadores, e está encarregado da construção de todas as habitações públicas, para além disso, estão em fase de planeamento e concepção 7 projectos e, no próximo ano, vão ser adjudicados 35 projectos envolvendo mais de cem milhões de patacas. Perante esta situação, o Secretário Raimundo referiu, há dias, que 82 pessoas têm de dar resposta a muito trabalho, e estranho seria se não houvesse problemas.

Os dois serviços referidos assumem grandes responsabilidades, são responsáveis pelo metro ligeiro, pelas habitações públicas e por outras infra-estruturas de grande dimensão. Para gerir o projecto do metro ligeiro na Taipa não basta reorganizar o GIT, pois o pessoal do Governo sofre duma “deficiência congénita”. E a criação de uma sociedade exclusiva para o efeito também não significa que vão acabar de vez os problemas, pois Macau não tem experiência nenhuma de gestão nesta área, portanto, se for o pessoal do costume a assegurar isto, já sabemos qual vai ser o resultado. De facto, os problemas existentes com algumas empresas de exploração exclusiva já nos podem servir de espelho.

O GDI tem de “tratar de tudo com 82 trabalhadores”. Se o problema é falta de pessoal, creio que nenhum residente se opõe à respectiva contratação. A questão fulcral é a seguinte: Terão os governantes capacidades decisória, de liderança e de planeamento? Terão especialização sobre a concepção, as técnicas e a apreciação de nível correspondente às necessidades do desenvolvimento? O Secretário Raimundo do Rosário diz que isto acontece com as obras de mais de cem milhões de patacas, mas também com as de dezenas de milhões de patacas,

em que em dez adjudicações se verificam dez impugnações. A falta de pessoal provavelmente é apenas um dos factores, o cerne da questão são as deficiências nas várias vertentes, desde o planeamento e concepção do projecto de obras até à abertura do concurso e avaliação das propostas. Por exemplo: o concurso para as obras de aterro da Zona E1 teve de ser cancelado e reaberto por não se ter previsto um mecanismo para os casos de propostas com um mesmo valor; a “transacção” com os adjudicatários da oficina do metro e do conjunto de habitação social de Mong-Há levou o Governo a ter de lhes pagar exorbitantes indemnizações “pelo corte das relações”, o que significa que as cláusulas relativas à cessação do contrato podem, à partida, não ser favoráveis ao Governo; e o posto fronteiro de Macau na ilha artificial de acesso à Ponte do Delta e as habitações públicas no Bairro Tamagnini Barbosa, cujos projectos tiveram de ser alterados, mostram que os projectos já tinham vícios logo no início. Se tudo tivesse sido previsto e os problemas fossem atempadamente resolvidos, com certeza que se eliminariam, creio eu, alguns problemas e litígios desnecessários.

No trabalho precisamos de pessoas, e para ter sucesso precisamos de pessoas com capacidade, contudo, nem sempre quanto mais pessoas temos melhor é o trabalho, em especial nos serviços públicos onde se decidem as políticas, pois o mais importante é os dirigentes terem inteligência e capacidade. Claro que quando há falta de pessoal é necessário contratar, mas, ao mesmo tempo, é extremamente importante evitar que haja pessoal a mais para pouco trabalho. Caso contrário, mesmo que se contratassem mais trabalhadores, não se iria, na mesma, conseguir enfrentar e resolver os problemas.

IAOD da Deputada Song Pek Kei em 16.12.2016

As recentes notícias sobre as dificuldades dos lojistas de Seac Pai Van voltaram a suscitar a atenção social. O pessoal da Direcção dos Serviços de Economia (DSE) deslocou-se, de imediato, àquele bairro comunitário para se inteirar da situação e apresentar, junto dos lojistas, diversas medidas de apoio, nomeadamente, o Plano de Apoio às PME e o Plano de Garantia de Créditos às PME, bem como a medida de “prestação de serviços *in-loco*”. Os lojistas sentiram-se confortados com a rapidez desta intervenção, mas as dificuldades de negócio continuam a ser a sua principal preocupação. As referidas medidas limitam-se a ajudar os lojistas a sobreviver durante pouco mais tempo, e quando acabar o apoio, é possível que tudo fique na mesma ao que se acresce a contracção de dívidas. Portanto, é necessário adoptar medidas adequadas à situação.

Todos sabemos donde veio o complexo de habitação pública de Seac Pai Van. Para resolver o problema da habitação e devido à pressão dos diversos sectores sociais naquela altura, o Governo lançou esse empreendimento mesmo com falta de pessoal, derrubando montanhas para conseguir terreno. Construía-se à medida que se planeava, apressava-se à medida que se construía, instalavam-se as pessoas à medida que se acabavam as plantas do projecto de construção, e o resultado é nem carne nem peixe. No início, o trânsito era difícil, não havia nem lojas nem consultórios. As pessoas eram obrigadas a morar naquelas fracções autónomas que pareciam ter condições, mas que afinal não tinham. Seja como for, lá se instalaram, porque ter um abrigo é melhor do que dormir na rua, e ainda devemos saber agradecer e estar satisfeitos com o que temos. Por isso, a população apenas podia esperar por um futuro melhor para a sua vida naquelas fracções.

Não restam dúvidas de que, com os esforços do Governo, algumas instalações complementares foram completadas e aperfeiçoadas, por exemplo, foram aumentadas as carreiras de autocarros, permitindo aos moradores sair para passear, e aos portadores de doenças crónicas ir às consultas no hospital. Como se construiu à pressa, existem vários problemas de planeamento nesse bairro comunitário, nomeadamente quanto às instalações para peões, instalações desportivas e de lazer, escolas, etc. Portanto o Governo deve acompanhar e resolver a situação.

A construção é importante, mas o que merece mais atenção do Governo é a integração do desenvolvimento de todo o bairro com as Ilhas. Agora, em Coloane, o bairro de Seac Pai Van e o projecto de habitações privadas ao seu lado contam com um número mais elevado de habitantes. Mas os rendimentos dos habitantes destes dois bairros apresentam uma polarização. Os moradores em Seac Pai Van são, na sua maioria, famílias com baixos rendimentos que andam sempre preocupados com as despesas familiares e que evitam, na medida do possível,

despesas desnecessárias. Em especial, para alguns idosos isolados que lá vivem, o peixe salgado e os legumes são já os melhores pratos. Portanto, mesmo querendo, não conseguem suportar mais consumo. Então, o que se vê em Seac Pai Van é apenas um fluxo de pessoas e não de consumo. Ao seu lado, há um projecto de habitação privada, mas a respectiva taxa de ocupação é baixa, portanto, a curto prazo também é difícil complementar esse tal fluxo de consumo. E mais, um bairro comunitário de alta classe precisa de consumo de alto nível. Portanto, para o bairro de Seac Pai Van, onde vivem 60 mil pessoas, é difícil, de facto, o complemento da sua dinâmica através desta realidade, o qual apenas será possível pelo ajustamento do planeamento de toda a zona, pois só assim se conseguirá vitalizar a economia e o ambiente de vida, com vista ao bem-estar dos residentes e dos comerciantes.

Actualmente, é grande a procura de habitações públicas, daí a construção de grandes complexos habitacionais. O Governo deve retirar ensinamentos do caso de Seac Pai Van, no sentido de planificar e organizar bem as obras, com vista a dar resposta às necessidades dos cidadãos em relação à aquisição de casa. Para concretizar o princípio de “ter por base a população”, deve ainda pensar mais nas instalações complementares. O complexo habitacional de Seac Pai Van já está pronto, então, o que o Governo pode fazer agora é, com base no referido princípio, aperfeiçoar, corrigir, resolver e eliminar, ao máximo, os incómodos, com vista a permitir que os residentes vivam num ambiente habitacional feliz.

IAOD do Deputado Si Ka Lon em 16.12.2016

Nos últimos anos, para concretizar a “racionalização de quadros e a simplificação administrativa”, o Governo impulsionou a reforma do regime da função pública, optimizou os regimes de avaliação, promoção e estatuto do respectivo pessoal, e elevou a eficácia da gestão do mesmo, tratando-se de objectivos que merecem o nosso reconhecimento e de uma reforma que conseguiu eficácia. Mas existem ainda muitos problemas no regime em vigor do pessoal da função pública, incluindo a falta de um mecanismo de concorrência e selecção, público e transparente, para o pessoal de direcção e chefia, de oportunidades de mobilidade vertical para os funcionários públicos de diferentes categorias, etc.

Actualmente, são poucos os lugares para direcção e chefia, e há falta de um mecanismo concorrencial público, assim, os funcionários públicos comuns dificilmente conseguem aceder a cargos de direcção e chefia. Mais, tendo em conta as restrições do “Regime das carreiras dos trabalhadores dos serviços públicos”, o ingresso de um técnico na carreira de técnico superior efectua-se mediante prestação de prova. Regista-se a falta de um mecanismo de acesso interno eficaz sem obstáculos no sistema dos funcionários públicos, facto que desilude muitos funcionários ambiciosos, prejudica o moral da equipa dos funcionários públicos e reduz a eficácia das acções governativas.

Quanto à selecção de dirigentes e à promoção interna dos funcionários públicos, podemos aprender com a prática adoptada nas regiões vizinhas, por exemplo, em várias províncias da China, são realizados exames de recrutamento para os cargos de chefe de divisão junto dos funcionários públicos, e alguns desses até são recrutados no estrangeiro; e, na região vizinha de Hong Kong, existem os cargos de adjunto político para os directores, cujo recrutamento se faz de entre os talentos da sociedade e por regime de nomeação de serviço. Esta prática permite escolher talentos, e criar um mecanismo de acesso aberto e transparente para os funcionários públicos, situação que deve servir de referência.

Recentemente, sugeri o seguinte: há que realizar exames de recrutamento interno para os cargos de direcção e chefia junto dos funcionários públicos, no sentido de proporcionar mais oportunidades de progressão na carreira aos que já têm certa antiguidade e estão nas categorias mais elevadas; bem como criar o cargo de adjunto político para os directores, a fim de atrair elites dos mais variados sectores. Infelizmente, o Governo ainda não deu uma resposta directa.

A equipa dos funcionários públicos é constituída pela elite da sociedade, a qual tem ideais, sendo os recursos mais preciosos da RAEM. Com base no vigente sistema de carreiras, o Governo deve permitir que mais talentos com ideal político obtenham promoção interna. Segundo a actual situação, há que abrir uma

maior brecha na mobilidade da carreira horizontal, nomeadamente, na revisão e alteração ao nível global do regime das carreiras dos trabalhadores da função pública, e do regime de escolha dos dirigentes e chefias, para que essa escolha seja através da concorrência interna e permita a promoção de técnico a técnico superior, e a de técnico superior a chefia do serviço público, a fim de incentivar mais pessoas que tenham vontade de servir Macau, para o bem desta região.

IAOD do Deputado Chui Sai Peng José em 16.12.2016

Racionalizar o uso de recursos das áreas marítimas em prol do desenvolvimento

O Conselho de Estado, na reunião executiva realizada neste mesmo dia do ano passado, aprovou o novo “Mapa da Divisão Administrativa da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China (projecto)” e clarificou as áreas marítimas e as delimitações terrestres sob jurisdição da RAEM. Reconheceu-se, oficialmente, que Macau ia ter sob a sua jurisdição 85 km² de áreas marítimas, e o devido decreto do Conselho de Estado foi divulgado em 20 de Dezembro do ano passado. Esta notícia foi bem acolhida pela população, pois tal iniciativa contribuirá para impulsionar a diversificação adequada da economia de Macau e o desenvolvimento estável de “um Centro, uma Plataforma”, a par de beneficiar o nosso desenvolvimento diversificado. Ao mesmo tempo, vão surgir novas oportunidades e desafios ao nível da cooperação Guangdong-Macau, impulsionando a complementaridade entre as duas e materializando a cooperação a todos os níveis.

As águas marítimas sob jurisdição de Macau foram delimitadas pelo Governo Central há um ano. Apesar das opiniões dos diversos sectores sobre a gestão e utilização dessa área, é consensual que deve ser utilizada para o desenvolvimento de Macau como centro marítimo de turismo e lazer. Macau está situado no Sul da China, numa zona de largada da Rota da Seda Marítima do Séc. XXI no âmbito da estratégia “Uma Faixa, Uma Rota”. A partir de Macau, em duas horas, pode-se chegar a Hong Kong, à zona de Cuiheng de Zhongshan, a Hengqing em Zhuhai, à Grande Bacia de Jiangmen, e mesmo até Nansha na província de Cantão e a Qianhai em Shenzhen, e a outras zonas adjacentes de forte desenvolvimento económico e zonas-piloto de comércio livre. Se as águas marítimas de Macau forem aproveitadas para reforçar a ligação entre as diferentes zonas, aumentando os recursos turísticos entre elas, o desenvolvimento do turismo marítimo através de viagens entre as diferentes ilhas dessa zona geográfica contribuirá para a cooperação regional, através também da exploração das características geográficas e culturais de Macau.

A delimitação das áreas marítimas contribuiu para a transformação de Macau como centro de turismo e lazer. De facto, no mês passado foi lançado um projecto-piloto sobre viagens, com visto individual, em barcos de recreio, entre Zhongshan e Macau, ou seja, um novo conceito de viagens marítimas com visto individual, que contribui para atrair turistas de diferentes níveis, explorar projectos turísticos de luxo, aumentar os elementos turísticos das duas regiões e diversificar o turismo de lazer em Macau.

Mas só com a circulação de iates entre Zhongshan e Macau não se consegue

assumir plenamente as nossas vantagens marítimas e geográficas. Mais, soube-se, recentemente, da criação de um “4.º espaço”. Por isso, sugiro o estudo do turismo individual nas áreas marítimas interligadas entre Macau, Zhuhai, Hong Kong e Shenzhen, com vista a que os turistas do Interior da China possam gozar, livre e convenientemente, de lazer, visitas, estadia e compras em determinadas áreas marítimas e ilhas. Isto vai favorecer a distribuição da carga do trânsito e das instalações de superfície, criando novas actividades comerciais e postos de trabalho, e ainda vantagens turísticas regionais que outros sítios dificilmente conseguem copiar.

Assim, enquanto a consulta sobre a legislação relativa às águas e a elaboração das estratégias para o desenvolvimento e o planeamento urbanístico estão a decorrer, espero que os serviços efectuem, em paralelo, estudos sobre o plano de desenvolvimento das águas de Macau, e valorizem os recursos marítimos e costeiros, para encontrar uma saída para o estrangulamento do desenvolvimento de Macau, contribuindo para o bem dos residentes e o aumento da capacidade de desenvolvimento.

IAOD da Deputada Leong On Kei em 16.12.2016

Recentemente, foi inaugurado o projecto de turismo de vistos individuais através de iates entre Macau e Zhongshan, as primeiras cidades na China a implementar tal projecto. O aprofundamento da cooperação Guangdong-Macau contribui para materializar as políticas de benefícios para Macau, recentemente anunciadas pelo Primeiro-ministro, Li Keqiang, durante a sua visita. Planeado há 3 anos e meio, tal projecto, a par de ser uma iniciativa pioneira, representa um novo modelo de cooperação sob o enquadramento “um país, dois sistemas”, que reforça a ligação entre as duas cidades. A meu ver, o Governo e os sectores envolvidos devem enriquecer os conteúdos ao nível do turismo marítimo em Zhongshan e Macau, e até nas zonas marítimas Guangdong-Macau, em prol do desenvolvimento da economia marítima local.

Macau está a desenvolver-se para ser um Centro Mundial de Turismo e Lazer, e o aprofundamento da cooperação com as regiões vizinhas costeiras, no desenvolvimento do sector das embarcações de lazer, pode promover o desenvolvimento de outras indústrias e a diversificação da economia. Mas o sucesso deste projecto está dependente do melhoramento da cooperação com Zhongshan, nomeadamente, ao nível dos portos marítimos e das infra-estruturas das duas regiões, em especial, na troca de *software*, o que é muito importante para este projecto.

Por exemplo, ao nível do *software*, o projecto das embarcações de lazer pode disponibilizar muitas oportunidades de trabalho, por isso o Governo deve ter planos para apoiar este sector de serviços transfronteiriço, apoiando as instituições de ensino superior a definirem políticas e formando, faseadamente, talentos para este sector, nomeadamente, para as áreas de piloto, reparador e pessoal de apoio das embarcações, disponibilizando estágios a estes formandos.

O *hardware*, isto é, os estacionamento públicos para embarcações de recreio, centralizam-se, neste momento, em Coloane. O Governo tem incentivado a Doca dos Pescadores e o Clube Náutico a participar no referido projecto de turismo individual, mas, se as embarcações de recreio das regiões vizinhas vierem para Macau, esta situação vai tornar-se uma tendência e as instalações existentes não conseguirão dar resposta a isso. Assim, o Governo deve arranjar um espaço para um novo terminal e aproveitar o antigo terminal do Porto Interior. Vai fazê-lo? Quando o respectivo funcionamento e desenvolvimento se encontrarem maturados, pode ainda promover a cooperação ao nível do “turismo individual” com as cidades litorais da China, com vista à complementaridade de vantagens, à conjuntura económica, e ao desenvolvimento industrial do turismo e lazer, o que ajudará Macau a transformar-se num “centro mundial de turismo e lazer”.

IAOD da Deputada Lei Cheng I em 16.12.2016

Desde o retorno à Pátria, ou seja, há mais de dez anos, que o Governo tem concedido apoio às associações civis para a prestação de inúmeros serviços nos bairros comunitários, reduzindo assim os custos públicos e complementando, em grande medida, as suas insuficiências ao nível da prestação de serviços. Contudo, como esse apoio tem limitações, o pessoal da área do serviço social auferir salários baixos, portanto, as perdas ao nível destes profissionais são muito graves, chegando mesmo a afectar a estabilidade da prestação de serviços. Segundo o novo regime de apoio financeiro para as instituições de serviços sociais, que entrou em vigor em Julho do ano passado, o "quadro de pessoal estandardizado" e o apoio aos seus salários são fixados em conformidade com os serviços prestados por cada instituição, esperando assim o Governo que, por via dos apoios concedidos, as instituições consigam atrair e reter quadros qualificados e que, através da devida fiscalização, se assegure que o apoio financeiro é utilizado com o pessoal. Além disso, foi também criada uma carreira, no sentido de incentivar a mobilidade ascendente. A implementação do novo regime veio responder, em certa medida, às solicitações do pessoal da área do serviço social quanto às regalias e ao desenvolvimento profissional, o que merece o nosso apoio, mas objectivamente falando, é difícil para as instituições promoverem, por sua própria iniciativa, a definição do quadro de pessoal e a actualização salarial, portanto, o Governo deve, consoante a situação, ajustar atempadamente o apoio financeiro, de modo a que as remunerações possam aproximar-se das praticadas no mercado, mantendo-se assim a estabilidade do pessoal e a qualidade dos serviços.

Segundo alguns trabalhadores do sector, nestes últimos anos, a inflação, os preços dos produtos e os preços da habitação têm-se mantido elevadíssimos, e como o Governo não aumentou o apoio financeiro, este ano, os salários do pessoal das referidas instituições foram "congelados", portanto, não há aumentos salariais razoáveis que permitam fazer face à inflação. Até ao momento, ainda não há novidades sobre os aumentos para 2017, por isso, muitos trabalhadores receiam ter de enfrentar ainda mais pressão devido à inflação, se, no próximo ano, os seus salários continuarem congelados.

Em Março deste ano, no jantar de primavera para os trabalhadores das instituições de assistência social, o Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Alexis Tam, referiu que, apesar da diminuição das receitas, o Governo ia continuar empenhado em melhorar a vida da população, elevando constantemente a qualidade dos serviços para os grupos vulneráveis, e que ia continuar a apoiar as instituições que lhes prestam serviços. Uma equipa estável e de qualidade é um alicerce importante para assegurar a continuidade da prestação de serviços sociais e para elevar a respectiva qualidade. Os trabalhadores do sector esperam que o Governo concretize esse objectivo e defina mecanismos de longo prazo

para melhorar a vida da população, esperam sobretudo que atenda e responda às reivindicações dos trabalhadores, no sentido de estabilizar a equipa e de promover o desenvolvimento dos serviços de assistência social.

Logo que o novo regime entrou em vigor, o Instituto de Acção Social revelou que alguns aspectos relacionados com os recursos e as operações financeiras precisavam de ser revistos, e que ia continuar a ouvir as opiniões das instituições civis, mantendo uma postura de “implementar, ouvir opiniões e melhorar”, no sentido de aperfeiçoar o novo regime. Assim, espero que as autoridades, para além de reverem e aperfeiçoarem o regime, reforcem e mobilizem, atempadamente, os recursos necessários para melhorar os rendimentos dos trabalhadores, ajudando-os a fazer face à inflação, pois só assim é que será possível elevar o moral do pessoal e permitir que este sirva melhor a população, prestando serviços de qualidade.

IAOD da Deputada Kwan Tsui Hang em 16.12.2016

Há dias, o Governo implementou, a título experimental, novas medidas de tomada e largada dos passageiros dos autocarros de turismo na Rua de D. Belchior Carneiro, aos sábados e domingos. Os turistas, depois de visitarem as Ruínas de S. Paulo, têm de ir a pé até ao parque de estacionamento do Tap Seac para entrar no autocarro. As três ruas próximas do Tap Seac foram alteradas para servir de zona pedonal em determinados horários, e há divulgação de informações, numa aplicação de telemóvel, sobre os lugares de estacionamento disponíveis, a fim de dispersar os autocarros de turismo pelas diversas zonas e atenuar a pressão do trânsito na zona das Ruínas de S. Paulo. Segundo alguns operadores, estas medidas não são convenientes para os guias e para os turistas, mas, de facto, o trânsito melhorou significativamente, e isto demonstra que as medidas produziram os devidos efeitos.

Existem muitos autocarros de turismo que, diariamente, passam pelas Ruínas de S. Paulo, resultando em emissões de gases de escape, ruído, congestionamentos de trânsito e problemas de segurança, o que afecta gravemente a vida dos moradores, deixando-os indignados e insatisfeitos. A sociedade sempre pediu ao Governo que proibisse a circulação de autocarros de turismo nessa zona e o Governo agora adoptou uma solução que procura um equilíbrio entre os interesses dos moradores e do sector de turismo, mas os resultados ainda não são satisfatórios para os moradores!

Olhando para o exterior, na maior parte das zonas turísticas e históricas protegidas o acesso é condicionado, isto é, a circulação de veículos é proibida e os turistas têm de fazer os seus percursos a pé, às vezes caminhando durante um dia. Porque é que em Macau os “veículos têm de parar mesmo nessas zonas”? A razão é: a existência até hoje de excursões a “custo zero” ou “por preço inferior ao seu valor”, onde os turistas têm apenas 15 a 20 minutos para visitar as Ruínas de São Paulo, para assim continuarem a seguir o principal itinerário – o das compras. Nas excursões a “custo zero”, as actividades são programadas umas a seguir às outras, do tipo “one-stop service”, o que em nada beneficia os outros sectores e constitui até uma “mancha” para a imagem turística de Macau. Essas “excursões” sacrificam os interesses dos residentes daquelas zonas, causando-lhes incómodos nas suas deslocações para o emprego e a escola, devido aos congestionamentos; dificultam a circulação de veículos de socorro, põem em risco a segurança dos residentes e agravam a poluição atmosférica do seu ambiente habitacional.

Pode constatar-se que o excesso de excursões a “custo zero” ou “por preço inferior ao seu valor” aumenta os rancores dos cidadãos e desperdiça a limitada capacidade de acolhimento de Macau, originando a situação de “a má moeda tende a expulsar do mercado a boa moeda”, o que dificulta o desenvolvimento

diversificado do turismo de elevada qualidade!

Apoio as novas medidas implementadas pelo Governo na zona das Ruínas de São Paulo, e espero que as concretizem de forma séria. Deve-se, então, implementá-las gradualmente, até nos dias de semana, e otimizar o ambiente pedonal entre as Ruínas de São Paulo e o Tap Seac, e o do local de espera do parque de estacionamento do Tap Seac, para salvaguardar a segurança dos turistas que se deslocam a pé até ao autocarro aí estacionado, e facilitar essas deslocações, em prol da criação de um bom ambiente de turismo. Mais, o alívio da pressão do trânsito na zona das Ruínas de São Paulo vai contribuir para a redução dos rancores e da insatisfação dos residentes, e vai ainda impulsionar o desenvolvimento diversificado e de qualidade do turismo.

IAOD do Deputado Ho Ion Sang em 16.12.2016

O projecto do Metro Ligeiro é uma grande obra ao nível do transporte da RAEM, que diz respeito ao núcleo do planeamento de transportes terrestres, assinalado pela “primazia dos transportes públicos e prevalência do Metro Ligeiro”. Não restam dúvidas: tal projecto é essencial para reforçar a capacidade de transporte e trânsito. Os diversos estratos sociais chegaram, há alguns anos, ao seguinte consenso: “acabar o mais cedo possível com a obra do Metro Ligeiro, para este entrar, quanto antes, em funcionamento.”

Passaram-se mais de dez anos desde que o Governo lançou o projecto do Metro Ligeiro em 2002, tendo sido efectuados durante esse período, até ao início das obras, trabalhos de análise e de estudo, consultas públicas e planos conceptuais. O Relatório das Linhas de Acção Governativa para 2017 refere que a Linha da Taipa do Metro Ligeiro poderá entrar em funcionamento em 2019. Porém, no debate das LAG, as autoridades manifestaram-se “um pouco preocupadas” quanto ao funcionamento dessa Linha em 2019, tendo em conta a falta de experiência na gestão desse sistema de transporte. Refira-se que, quanto ao desenvolvimento da tecnologia do Metro Ligeiro, este já é considerado um sistema amadurecido de transporte colectivo. Apesar da falta de experiência de Macau nessa área, pode-se assegurar a entrada em funcionamento da Linha da Taipa tomando por referência a experiência de regiões vizinhas com metro ou com outros sistemas semelhantes de transporte colectivo.

Mas mesmo com a conclusão da obra da Linha da Taipa, só se conclui metade de toda a obra do Metro Ligeiro, e agora ainda não foi definido nem o traçado da Linha da Península de Macau, nem o respectivo orçamento, nem sequer o prazo da sua execução. Conforme afirmou o Governo há dias, a Linha de Macau vai ser construída de certeza, mas não se sabe quando é que vai ser divulgado o respectivo traçado e não é adequado divulgá-lo agora. O Governo também sublinhou que está a gastar dinheiro para efectuar um estudo sobre o traçado desta linha. Na realidade, depois de vários estudos sobre o projecto de construção da Linha de Macau, o Governo continua a discutir o assunto mas não toma uma decisão, portanto, até agora ainda não há uma solução definida. O traçado em causa já foi alvo de várias consultas públicas, e o Governo obteve já o consentimento do Governo Central para proceder a um pequeno ajustamento no âmbito dos aterros. No entanto, a sociedade questiona o seguinte: já foram utilizados muitos recursos humanos e gasto muito dinheiro para o estudo do projecto de construção e dos equipamentos do sistema. Então agora o Metro não vai ser construído? Vão ser ignorados os efeitos positivos para a economia e a sociedade fornecidos por esse projecto? Pode-se confirmar que, com a conclusão da zona A dos novos aterros e do novo acesso Guangdong-Macau, e a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, vai aumentar, certamente, o fluxo de pessoas na península de Macau. Com a falta, durante anos, de um

planeamento global do trânsito, os problemas de trânsito vão agravar-se. Assim, o Governo deve apresentar, quanto antes, as propostas sobre o traçado de Macau, o planeamento das fases de trabalho e as medidas de triagem do trânsito no período de construção, para evitar o aumento dos custos de investimento devido à elevação dos preços dos materiais ou dos salários, reduzindo os efeitos deste projecto.

Para servir quer os residentes, quer os 30 milhões de turistas, só com um Metro Ligeiro com grande capacidade de carga é que se pode resolver o dilema do tráfego. Assim, sugiro, outra vez, que o Governo acelere a construção do Metro Ligeiro para tentar permitir o funcionamento da Linha da Taipa em 2019, e defina, a breve trecho, a Linha da Península de Macau, inicie as respectivas obras e proceda a uma boa organização do tráfego no período dessas obras. O projecto do Metro Ligeiro deverá ser considerado como base para a melhoria do ambiente do tráfego, portanto, o Governo deve continuar o seu aperfeiçoamento para melhorar o sistema de tráfego local, melhor facilitar a mobilidade de cidadãos e turistas, e melhorar o respectivo ambiente habitacional.

IAOD da Deputada Wong Kit Cheng em 16.12.2016

Manutenção das garantias de saúde dos residentes

O Governo foi criticado por serem avultadas as despesas com cuidados de saúde. O Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Alexis Tam, manifestou, na Assembleia Legislativa, a possibilidade de se fazer estudos sobre a necessidade de cobrar as despesas nos hospitais públicos. Essas palavras causaram desgosto aos cidadãos.

Segundo os dados da OMS, a despesa de saúde pública representa normalmente 2 a 4 por cento do PIB de um país; tendo em conta o PIB de 2015 de Macau, a despesa de saúde pública foi de cerca de 1,7 por cento, ou seja, não é muito elevada. O Governo deseja, através de um bom trabalho de prevenção, concretizar o princípio “um tratamento eficaz privilegia a prevenção”, e ainda atingir o objectivo de aliviar os custos dos tratamentos. Segundo ainda os respectivos dados (2012-2015), a esperança média de vida de uma pessoa do sexo masculino é de 79,9 anos, e do sexo feminino é de 86,3 anos, um bom posicionamento ao nível mundial; e no passado fomos classificados pela OMS como cidade saudável. Assim, na minha opinião, não se deve introduzir grandes alterações à actual política no âmbito da saúde.

Na verdade, os cuidados de saúde gratuitos não abrangem toda a população, mas apenas funcionários públicos, cidadãos com mais de 65 ou menos de 12 anos, e portadores de deficiência. Os que não necessitam de cuidados imediatos e são encaminhados do hospital público para as entidades médicas sem fins lucrativos não são todos contemplados por este tipo de cuidados de saúde. Mas a natureza dos serviços dos centros de saúde é a manutenção da saúde, e o objectivo é construir uma rede comunitária de prevenção, com serviços como o teste pré-natal e pediátrico, o que foi concretizado sob o princípio da OMS “cuidados de saúde para todos”, há mais de 10 anos. Nos últimos anos, ofereceram-se serviços novos, como o Teste de Papanicolau, o rastreio de cancro do intestino grosso, e o alargamento da vacinação gratuita contra a gripe e o VPH. Estas medidas visam melhorar a rede comunitária de prevenção nos cuidados de saúde primários, e correspondem ao princípio de fazer bom uso do erário público. Mesmo os serviços nocturnos promovidos pelo Governo e os serviços gratuitos prestados pelas entidades sem fins lucrativos têm também o objectivo de fazer a triagem dos utentes que não necessitam de cuidados imediatos, e têm restrições. Mais, os cidadãos não abrangidos e os que vão a determinadas especialidades do Hospital Conde de São Januário têm de pagar 70 por cento dos custos. Quanto à tipologia dos cuidados de saúde gratuitos, além da prevenção de doenças, se for possível garantir serviços gratuitos nalgumas especialidades, será um apoio importante para os doentes. Pelo contrário, se se reduzir as despesas com a prevenção, será realmente colocar a carroça à frente dos bois, e contraria a ideia de “tratamento eficaz em que se privilegia a prevenção”.

Assim, o Governo tem de ser prudente nos estudos sobre as despesas de saúde pública. Sugiro ao Governo que se concentre, com base na apreciação da política de cuidados de saúde gratuitos, no método a empregar para a criação de sistemas mais perfeitos, abrangendo o regime de consulta, as tarifas para os residentes e não residentes, o envio de doentes para tratamento no exterior, entre outros, a fim de garantir que os recursos são aplicados de forma concentrada nos residentes de Macau e evitar abusos. Não deve, portanto, fazer um corte para reduzir as despesas com a prevenção e o tratamento médico de que os residentes necessitam, pelo contrário, há que reforçar o sistema de prevenção e de defesa da saúde.

Mais, para o desenvolvimento sustentável do serviço médico privado, sugiro que se crie rapidamente um regime de registo profissional do pessoal médico e, com base neste, dar formação profissional aos médicos do serviço particular, por exemplo, estudar a criação de cursos de especialidade no hospital e permitir que estes os frequentem, para abrir o mercado do serviço médico privado nesta área e impulsionar, numa perspectiva de longo prazo, uma colaboração eficiente entre as instituições médicas públicas e privadas, para atingir um efeito “win win”.

IAOD do Deputado Zheng Anting em 16.12.2016

Durante o último debate das LAG sectoriais, manifestaram alguns deputados preocupações relativamente ao caso do “Pearl Horizon”, apelando para que dispensem apoio na solução do premente problema que afecta os seus promitentes-compradores. Mas no debate o Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário, afirmou: *“nunca disse, aquando do concurso público para a arrematação dos terrenos do ‘Pearl Horizon’, que iria impor condições especiais para proteger os promitentes-compradores”*, querendo com isto dizer que vão ao ar as prestações agora pagas para a aquisição de casas no “Pearl Horizon”.

Segundo consta, as prestações são pagas da seguinte forma: 1. Prestação mensal do valor global da hipoteca; 2. Prestação mensal relativa aos 30% do preço da compra, no caso dos iniciais promitentes-compradores, mas, no caso dos promitentes-compradores subsequentes, estes têm de pagar não só essas prestações, mas ainda a prestação relativa à diferença do preço da transacção. Pagam mensalmente cerca de 20 mil patacas, o que é um pesado fardo para um trabalhador normal. Se não fosse o Governo a querer recuperar o terreno, o promotor bem poderia concluir as obras e a situação seria outra. A pressão é tanta que acabou por empurrar os mais de 300 promitentes-compradores para um beco sem saída, obrigando-os a declarar conjuntamente, em 6 de Dezembro, a suspensão do pagamento das prestações até o caso ser resolvido entre o promotor e o Governo. Mas os bancos também vão sofrer grandes prejuízos no caso do “Pearl Horizon”. Se os pequenos proprietários deixarem de pagar as amortizações, o banco vai interpor uma acção judicial para recuperar o dinheiro devido, e esses proprietários vão ver os seus bens congelados e leiloados, levando-os à falência, e vai afectar toda a actividade comercial, atingindo assim a vida, a situação laboral e a família desses proprietários. Mais, para aqueles que não têm bens, o banco ficará perante uma situação onde não é possível recuperar as dívidas. Algumas pessoas do sector bancário referiram que, se a Sociedade de Fomento Predial Polytec, Limitada e os pequenos proprietários não pagarem as amortizações aos bancos, um dos maiores bancos de Macau irá ter prejuízos de cerca de cem mil milhões de patacas. No final, são intentadas acções judiciais pelos bancos aos proprietários, por estes últimos à Polytec, por esta ao Governo... uma longa batalha judicial, que vai acarretar um grande volume de trabalho e processos nos tribunais, e os custos disso para a sociedade vão ser enormes, afectando o desenvolvimento harmonioso de Macau.

Pelo exposto, solicito mais uma vez ao Governo que crie um grupo de trabalho interdepartamental para averiguar a intenção legislativa da nova Lei de Terras, diminuindo assim as controvérsias existentes na sociedade.

Obrigado, Sr. Presidente!

IAOD do Deputado Mak Soi Kun em 16/12/2016

Segundo a imprensa, “os promitentes-compradores do “Pearl Horizon” insistiram, desde que o Governo retomou, no ano passado, o terreno, em pagar as prestações hipotecárias, mas volvidos dez meses, sem se saber ainda qual vai ser o desfecho, alguns deles começaram a enfrentar enormes pressões, especialmente aqueles que, para pagar a primeira prestação, tiveram de recorrer à hipoteca da casa antiga, pois estão a pagar duas prestações ao mesmo tempo. Perante a pressão económica e psicológica, os mais de 300 promitentes-compradores decidiram suspender, sem outra alternativa, o pagamento das prestações, mesmo sabendo que as instituições bancárias iriam recorrer a medidas judiciais.” Adianta ainda a imprensa que “o caso da suspensão do pagamento das prestações é complicado. Segundo um especialista, como as fracções do “Pearl Horizon” não estão ainda concluídas, o banco não pode colocá-las à venda em hasta pública, portanto, para o banco, o valor emprestado é considerado crédito mal parado, ou seja, é prejuízo”.

A pedido dos residentes, fiz chegar as suas preocupações ao Governo - através da imprensa em 26 de Junho de 2015, através de interpelação escrita em 1 de Julho de 2015 e através de intervenção antes da ordem do dia em 3 de Junho de 2015 - exortando-o a adoptar medidas proactivas para evitar o surgimento de caos na sociedade, só que o Governo fez orelhas moucas. Na verdade, já se receava, na altura, que com a nova Lei de Terras iriam surgir conflitos sociais, e agora, isso está mais do que provado. Exemplo disso foram as manifestações e desfiles realizados. Como as fracções em construção que esses pequenos proprietários compraram não vão ficar prontas porque as obras foram suspensas, eles vão ter de continuar a arrendar casa e a pagar as prestações, portanto, estão a ser prejudicados. E mais, devido à impossibilidade de os bancos reaverem o montante dos empréstimos concedidos para o terreno em causa, aumenta a instabilidade do sistema financeiro. Segundo o Governo, é ligeiríssimo o impacto do caso do “Pearl Horizon” para o sistema bancário, mas conforme alguns especialistas do sector financeiro, muitos pequenos proprietários já se preparam para suspender o pagamento das prestações, o que vai impossibilitar os bancos de reaverem o montante dos empréstimos concedidos, e, por conseguinte, dar origem a elevados montantes de crédito mal parado e incobrável. E para já ainda não é possível fazer estimativas acerca do respectivo impacto para o normal funcionamento dos bancos. Contudo, uma coisa é certa: se os pequenos proprietários suspenderem o pagamento das prestações, os bancos vão seguir os procedimentos legais e levá-los a tribunal, vão poder ter direito a congelar os bens desses pequenos proprietários e a colocá-los em hasta pública, para liquidação das prestações em dívida. Com a nova Lei de Terras, vai aumentar constantemente o número dos terrenos com prazo de concessão a terminar, e isto vai afectar, de certeza, a vida da população e o normal funcionamento de todos os sectores, vai causar uma enorme reacção negativa e em cadeia em todo o sistema financeiro, pode até mesmo causar um efeito de dominó, com profundo

impacto para o desenvolvimento saudável da economia de Macau.

Segundo alguns residentes, o Governo diz sempre que tem por base a população e que toma decisões de forma científica, no entanto, está a arrastar a resolução da referida situação caótica, e fica de braços cruzados a aguardar pela sentença do tribunal. Os governantes continuam a receber o seu vencimento e são promovidos, mas os pequenos proprietários têm de pagar empréstimos e rendas e são acusados no tribunal, sentindo-se ansiosos e indefesos. Será que os governantes estão conscientes disto? O dia do Solstício de Inverno está prestes a chegar, e diz-se vulgarmente que este dia é mais importante do que o ano novo chinês. Os residentes esperam que o Governo resolva o caso antes desse dia, ou pelo menos que apresente uma solução à população e que a situação não se arraste até ao ano novo chinês, no sentido de evitar um ano novo triste para Macau. Assim, sugiro ao Governo que use a sua determinação e que tome, quanto antes, uma decisão, para a população poder tomar uma refeição com alegria. Só assim é que se tomam decisões científicas e se tem por base a população. Continuar a arrastar a situação de ano para ano e deixá-la em legado aos dirigentes do próximo governo, é uma irresponsabilidade acrescida de inércia por parte do Governo.

IAOD do Deputado Ng Kuok Cheong em 16.12.2016

Atrasos prolongados em diversas áreas da acção governativa no âmbito da cooperação transfronteiriça revelados durante o debate das LAG Apelo ao Chefe do Executivo para que não ignore a necessidade de resolver esse problema através do reforço da comunicação

Durante o debate das LAG, a população prestou maior atenção aos trabalhos do Governo nas diversas áreas de governação relacionadas com a cooperação transfronteiriça, tendo-se constatado a incapacidade das autoridades nessa matéria, devido aos mecanismos de comunicação existentes. Por isso, na minha opinião, o Chefe do Executivo deve liderar o Governo no sentido de aumentar a eficácia do diálogo no âmbito da cooperação transfronteiriça, com vista a resolver a situação.

Na tutela da segurança pública, segundo têm reafirmado as autoridades competentes, não foi recebida qualquer resposta dos serviços de inspecção fronteiriça do Interior da China quanto ao problema dos motoristas com carta de condução especial, os quais conduzem os *shuttle bus* dos casinos até à terra de ninguém, junto às Portas do Cerco, para depois regressarem ao outro lado da fronteira.

Na tutela dos transportes e obras públicas, as autoridades reafirmaram que, para resolver o problema dos resíduos sólidos da construção civil e das viaturas inutilizadas, foram realizados contactos com o Interior da China para se encontrar um local de despejo e medidas para resolver a situação através da cooperação entre Macau e Guangdong. Porém, o problema ainda não foi resolvido, apesar dos elevados riscos de saturação dos locais onde esses materiais são despejados.

Na tutela dos assuntos sociais e cultura, aquando do debate das LAG do ano anterior, referiu-se que os serviços competentes de Zhuhai já tinham sido contactados para analisar a possibilidade de aquisição de um terreno em Hengqin para os idosos de Macau poderem ser instalados num lar de elevada qualidade, a construir num bairro comunitário projectado para esse terreno. Porém, até ao momento, ainda não há notícias sobre o assunto.

O Governo mostra-se incapaz de concretizar as tarefas nas referidas áreas governativas através dos actuais mecanismos de comunicação, por conseguinte, apelo ao Chefe do Executivo para que não ignore a necessidade de resolver este problema através do reforço da comunicação, e para que lidere o Governo da RAEM na promoção do diálogo transfronteiriço a níveis mais elevados, transmitindo também às autoridades do Governo Central a necessidade desse diálogo. Deste modo, pode aumentar-se, através do diálogo, a eficácia da cooperação na resolução dos problemas.

IAOD do Deputado Au Kam San em 16.12.2016

A concretização da primazia dos transportes públicos para acabar de vez com os problemas de trânsito

Ao longo dos anos, o Governo tem-se mostrado impotente perante os problemas do trânsito e a situação continua insatisfatória.

A origem principal dos problemas do trânsito, incluindo o congestionamento das vias e a falta de lugares de estacionamento, é o excesso de veículos. Macau é uma cidade pequena onde circulam cerca de 250 mil veículos, o espaço é limitado, mas os veículos continuam a aumentar indefinidamente, e como ninguém consegue resolver o problema, a situação só pode agravar-se. A única solução é controlar os veículos, no entanto, estes aumentaram significativamente nos últimos anos, não só devido ao rápido crescimento económico, mas também devido às deficiências dos transportes públicos, à falta de resultados da construção do sistema de transportes colectivos e às dificuldades em apanhar autocarro e táxi. Os residentes têm de assegurar as suas próprias deslocações, por isso, são cada vez mais os veículos privados, que só agravam a sobrecarga das vias. Se não se encontrar uma solução, não vai ser possível resolver os problemas do trânsito de Macau.

Há quem defenda que o aumento substancial dos veículos privados é resultado das deficiências dos transportes públicos, que há que avançar desde já com a melhoria dos transportes públicos, e só depois tratar de controlar os veículos. Mas atendendo à actual situação do trânsito, essa melhoria não é nada fácil. Posso mesmo afirmar que, nem daqui a muitos anos, o metro ligeiro vai conseguir entrar em funcionamento. O número de autocarros aumentou mas os serviços estão cada vez piores, por exemplo, para uma distância que antigamente demorava 30 minutos a percorrer, agora precisamos de mais de uma hora. Isto representa muito tempo para centenas de milhares de cidadãos e uma redução da eficácia de funcionamento por autocarro. E quanto aos táxis, é um problema que “não tem cura”, por isso é que os cidadãos já há muito tempo deixaram de depositar as suas esperanças neste meio de transporte. Não é possível melhorar os serviços de transportes públicos de Macau, se continuarmos a depender de mentalidades convencionais.

A única forma de resolver os problemas do trânsito é concretizar a primazia dos transportes públicos. E atendendo às actuais condições, isto só pode traduzir-se no aumento quer do número e da frequência dos autocarros quer da qualidade dos respectivos serviços, de facto, esta pode ser uma das soluções, no entanto, também é passível de agravar a pressão do trânsito e resultar em mais autocarros e mais congestionamentos. Por isso, para além do aumento da frequência, o mais importante é aumentar as rodovias e dar prioridade aos autocarros, facilitando assim a sua circulação, o que depende dos esforços do

Governo na criação de vias exclusivas para transportes públicos. O Governo tem defendido, ao longo de vários anos, a primazia dos transportes públicos, mas as vias exclusivas instaladas têm pouca utilidade, caso das da Ponte Governador Nobre de Carvalho e da Avenida de Almeida Ribeiro. Já há vários anos que anda a preparar a criação de uma via exclusiva entre a Barra e as Portas do Cerco, mas quando chegou o momento da sua implementação tudo mudou, primeiro era suposto ir da Barra até às Portas do Cerco, mas agora só vai da Barra até à Rua da Ribeira do Patane, para além de ter sido mal dividida, em 3 partes. Então, como é que este tipo de vias pode facilitar a circulação dos autocarros?

Na minha opinião, a concretização da “primazia dos transportes públicos, exige força, dinâmica e uma “grande faca e um machado de lâminas largas”. Só quando as vias têm três faixas é que se tira uma para uso exclusivo dos autocarros. A intenção é criar um corredor exclusivo para autocarros. Sim, isto poder ser, mas deixam-se sempre duas faixas para os veículos particulares, então, isto quer dizer que a prioridade é dada a estes veículos e não aos transportes públicos. Na boca dos dirigentes está sempre a primazia dos transportes públicos, mas o que têm na mente é a primazia dos veículos particulares. Perante esta esquizofrenia, como é que é possível concretizar, com sucesso, a primazia dos transportes públicos? Para alcançar este objectivo é necessário que os transportes públicos circulem sem sobressaltos, com vista a aumentar a rapidez. É certo que os espaços nas faixas são limitados, por isso, a criação de corredores exclusivos retira espaço de circulação aos veículos particulares, e os condutores podem até precisar de andar às voltas. Alguns condutores vão ficar necessariamente indignados, no entanto, se nós reconhecemos que a concretização da primazia dos transportes públicos é a solução para os problemas do trânsito, então, haja atrevimento para assumir a pressão, para insistir e não desistir desse objectivo.

Se se definir um rumo para os autocarros no sentido de agilizar a sua circulação, pode demonstrar-se a vantagem dos transportes públicos, e os condutores vão acabar por ver que chegam mais rápido de autocarro do que com os seus carros. Isto pode contribuir para reduzir a procura de veículos particulares e para os condutores deixarem de usar os seus próprios veículos. Há aqui um aumento de custos que não são económicos, mas que constitui, sem dúvida, um meio melhor e mais eficaz do que a solução económica de aumentar os custos dos veículos para controlar o seu número. Se com esta solução for possível controlar ou até reduzir o número de veículos particulares, a fluidez da circulação dos autocarros aumenta, devido ao alargamento das vias exclusivas, e os problemas do trânsito vão acabar.

IAOD do Deputado Leong Veng Chai em 16.12.2016

No dia 7 de Outubro de 2016, a Biblioteca do Mercado Vermelho entrou em funcionamento durante 24 horas, para facultar aos cidadãos um local para a aprendizagem e para a leitura. Cada dia são mais os leitores que recorrem à leitura na biblioteca, por isso, o Governo disponibiliza caixas e máquinas automáticas para a devolução dos livros, fotocopiadoras, máquinas para ampliar o tamanho da letra, serviços de empréstimo de livros, jornais e revistas, fotocópias de documentos, serviços de internet de banda larga e acesso a bases de dados. Os resultados alcançados são bons.

Porém, o meu gabinete de atendimento recebeu muitas opiniões dos cidadãos sobre a exigência do Governo quanto à apresentação do BIR ou título de identificação para efeitos de registo. Entre as 20 horas e as 10 da manhã não há funcionários, e as portas da biblioteca só abrem depois de se passar o referido documento pela máquina de leitura. Às 20 horas ainda há muitas pessoas na rua, muitos alunos em explicações, outros que têm aulas à noite, e até trabalhadores, pois é por volta dessa hora que acabam as aulas ou se sai do emprego. A essa hora, há outras bibliotecas e centros de estudo que não funcionam durante 24 horas mas que ainda estão de portas abertas. O Governo já avançou com a referida medida, mas não terá sido demasiado cedo?

O Governo deve ter em conta o ritmo de vida dos cidadãos e alterar o referido intervalo, que deve passar das 20 horas até às 10:00 da manhã para desde a meia-noite até às 8:00 da manhã, ou seja, deve tratar a situação com humanismo e em articulação com o modo de vida dos residentes de Macau. Vai fazê-lo?