



Relativamente às perguntas ainda não respondidas no dia do debate das LAG da área dos Transportes e Obras Públicas para 2014, cumpre-nos responder o seguinte:

Deputada Lei Cheng I:

1. Condutores Transfronteiriços: A Administração pondera ou não em estabelecer mais restrições à licença dos condutores transfronteiriços?

A Administração desde sempre tem prestado atenção às questões respeitantes aos condutores que não coincidem com os previamente autorizados, no intuito de garantir os direitos dos condutores locais do sector de transportes, por isso, a partir de 9 de Julho de 2009 foi congelado até 1.018 o número de Licenças Especiais de Condução autorizado para as sociedades de capital chinês que estejam estabelecidas em Macau, mantendo-se assim o mesmo número de licenças até este momento.

Em harmonia com o desenvolvimento da sociedade e no intuito de melhor acompanhar a situação dos condutores que não coincidem com os previamente autorizados, a Administração criou um grupo de trabalho interdepartamental, composto pela DSAT, DSAJ, DSE, DST, CPSP, DSAL e SA, para que possam iniciar-se os trabalhos de revisão do respectivo regulamento, através da recolha de pareceres dos respectivos serviços públicos, podendo então elaborar o fluxograma de fiscalização e sanção, de modo a permitir a melhor implementação do diploma no futuro. O anteprojecto do regulamento administrativo respeitante à Licença Especial de Condução foi concluído em Setembro de 2012 pelos membros do grupo interdepartamental, estando em análise e verificação pelos serviços dos assuntos de justiça, prevendo-se que em breve entre em procedimento legislativo.

No que toca à eventual violação de normas pelos condutores do Interior da China e das suas empresas ou companhias, a DSAT mantém-se em estreito diálogo com o



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

CPSP e a DSAL, de modo a permitir a ponderação e acompanhamento mais completo da implementação da lei e das questões referentes à Licença Especial de Condução, em termos de apoio às pequenas e médias empresas, aos trabalhadores não residentes e ao transporte diário de mercadorias frescas para Macau.

Deputado Si Ka Lon:

2. A inclinação dos edifícios Kwong Heng, Lei Cheong e Ou Wa, situados ao lado do Edifício Sin Fong Garden, causou a dificuldades com as hipotecas bancárias e a compra e venda das fracções, então, como é que resolve estes problemas? Quais serão as medidas para garantir a segurança destes edifícios? O plano de reordenamento dos bairros antigos deve ou não ponderar estes factores?

Desde a ocorrência do incidente do Edifício Sin Fong Garden, em 10 de Outubro de 2010, a DSSOPT incumbiu as instituições profissionais de monitorizar os edifícios envolventes, em particular, os edifícios Kwong Heng, Lei Cheong e Ou Wa, de modo a medir o grau de inclinação concreta das fachadas dos 3 edifícios, bem como a instalação de aparelhos para monitorizar, a longo prazo, o assentamento e a variação de inclinação dos edifícios em causa.

Da leitura dos dados de medição sobre o grau de inclinação concreta das fachadas dos edifícios: (1) o grau de inclinação registado nas 3 localizações situadas em frente e atrás do Edifício Kwong Heng, é de 1/490, 1/744, 1/531, que está dentro dos parâmetros (1/500 a 1/150); (2) verificou-se que o grau de inclinação registado numa fachada lateral do Edifício Lei Cheong é de 1/419, nas outras localizações da fachada lateral e as localizações situadas em frente e atrás do edifício, num total de 12 localizações, o grau de inclinação é entre 1/509 a 1/24263, de modo geral, o grau de inclinação do Edifício Lei Cheong está em situação segura; (3) nas 9 localizações situadas em frente e atrás do Edifício Ou Wa, o grau de inclinação é entre 1/2700 a 1/60000, isto significa que não se verifica uma situação de inclinação que mereça



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

atenção. No que diz respeito ao assentamento e à variação de inclinação dos edifícios em causa, da leitura dos dados monitorizados, a mudança não é muito visível, após a ponderação de diferença da medição e dos factores ambientais e climáticos, classifica-se a segurança dos 3 edifícios como estável.

No que toca às questões referentes à dificuldade de hipoteca bancária e de compra e venda que foram mencionadas nas perguntas colocadas, acredita-se que após o conhecimento sobre a situação de segurança, poderá obter uma boa solução para esta matéria. Por outro lado, durante a nova apreciação e elaboração do Regime Jurídico do Reordenamento dos Bairros Antigos, a Administração irá ponderar diversas medidas para o reordenamento dos bairros antigos, de modo a facilitar a promoção dos trabalhos de reordenamento dos bairros.

Deputado Lau Veng Seng:

3. A 2.ª fase da obra do Edifício do Grande Prémio e o acréscimo dos lugares de estacionamento no Terminal Marítimo, como pode planear e articular estas duas obras?

A Administração irá planear de forma integral estas duas obras, em particular, através do planeamento, concepção e articulação com a execução dos trabalhos, de modo a permitir a aplicação do princípio de racionalização dos recursos públicos, a fim de melhor aproveitar as respectivas áreas.

Depois de recepção dos respectivos projectos da obra, os serviços de obras públicas e de assuntos tráfegos irão envidar todos os esforços para articular os respectivos trabalhos, em particular, durante o início das obras, será inevitável que em certo aspecto a sua execução venha a afectar o trânsito rodoviário, assim sendo, no intuito de melhor fiscalizar e controlar a sua execução, e tomando como referência as obras anteriores, serão estabelecidos condicionamentos ou vedações de trânsito. No entanto, os trabalhos de coordenação serão reforçados durante a execução das obras, com vista a recolher mais informações para reforçar o diálogo e a coordenação entre os diversos serviços.



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

A par disso, serão melhorados os trabalhos de fiscalização durante a execução das obras e, no intuito de atenuar a pressão do trânsito envolvente, as obras dividir-se-ão em fases, de acordo com a sua viabilidade das obras, ainda a entidade executante será exortada a cumprir rigorosamente as directivas das obras, nomeadamente, a pulverização do pavimento com água e a estabelecer medidas para controlar a poeira dos veículos, no sentido de minimizar ao máximo o seu impacto nos cidadãos.

Deputado Au Kam San:

4. A ampliação do Terminal Marítimo de Pac On é uma grande irregularidade, será que o Secretário deve assumir esta responsabilidade?

Face ao rápido desenvolvimento económico e social de Macau nos últimos anos, assim como, a materialização eficaz da integração regional, verificou-se o rápido aumento do movimento de passageiros e mercadorias, impulsando a procura de transporte marítimo de passageiros. Nesta óptica, registou-se um aumento progressivo do número dos utentes do transporte marítimo de passageiros, passando a entrada e saída por via marítima, em 2009, de cerca de 18.700.000 pessoas, para mais de 23.700.000 pessoas, em 2012, o que perfaz um aumento de 25% em 4 anos.

A Administração desde sempre que dá atenção ao desenvolvimento e à tendência do transporte marítimo de passageiros, por isso, apresentou em 2002 a ideia e a concepção do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, considero-o naquela altura como um terminal de apoio para atenuar a pressão do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior. Nesta óptica, a obra teve início em 2005, contudo, durante a construção, verificou-se o rápido desenvolvimento económico de Macau, aumentando assim o grande número dos visitantes através do transporte marítimo de passageiros e a capacidade de atendimento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior quase chegou à saturação e o Terminal Marítimo Provisório de Passageiros da Taipa já ocupou 30% do total do transporte marítimo de passageiros. De Janeiro a Julho de 2013, foi utilizado por mais de 4.000.000 pessoas e a sua



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

utilização diária foi de mais de 20.000 pessoas. Da leitura dos números, verificou-se um aumento sucessivo dos visitantes, pelo que nesta óptica, em harmonia com a tendência do desenvolvimento turístico, a concepção original do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, com natureza de apoio, não correspondeu ao aumento dos visitantes, por isso, surgiu então a necessidade de proceder a nova concepção do mesmo terminal como um posto fronteiriço principal.

No planeamento de ampliação do todo o terminal marítimo, deve ponderar-se ainda várias condições objectivas. A par disso, tendo em conta que a futura inauguração da Ponte de Hong Kong, Zhuhai e Macau tem uma ligação estreita com o acréscimo do transporte marítimo de passageiros, os respectivos serviços procederam também à avaliação nesta matéria. Na ponderação a longo prazo, o futuro do Delta do Rio das Pérolas e o trânsito marítimo de Macau desempenharão um papel muito importante, acrescentando a vantagem do transporte marítimo de passageiros entre Hong Kong e Macau, que tem ligação directa aos centros das cidades das duas regiões e com navios de passageiros de grande lotação, em que proporciona uma escolha de deslocação mais conveniente e rápida para os cidadãos e visitantes, acredita-se que o transporte marítimo de passageiros ainda é um dos meios mais importante para os cidadãos e visitantes entrarem e saírem da RAEM. Por outro lado, tendo em conta a maturidade do desenvolvimento gradual do COTAI, com o funcionamento das diversas instalações de turismo, diversões e lazer, bem como a posição do sector das exposições e convenções e do turismo de negócios que atrai também um grande número de turistas para Macau, a procura do transporte marítimo de passageiros vai ser impulsionada. A par disso, com o desenvolvimento sucessivo do novo bairro do COTAI, com mais população e com o melhoramento da rede rodoviária das imediações do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa e das demais instalações complementares, permitir-se-á a separação do movimento de passageiros proveniente do transporte marítimo.

Na sequência da avaliação dos factores acima mencionados, a Administração definiu os projectos de ampliação das obras que estão presentemente a ser realizadas, em que o ajustamento dos projectos compreende, sobretudo, 16 lugares de atracação



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

para embarcações de 400 passageiros, 3 lugares de atracação para embarcações de 1.200 passageiros, bem como parque de estacionamento de helicópteros, que inclui 5 lugares de estacionamento e 1 espaço para descolagem e aterragem dos helicópteros. Após a inauguração, o novo terminal marítimo de passageiros tornar-se-á no maior posto fronteiriço marítimo de Macau e articular-se-á com o Aeroporto Internacional de Macau, de modo a proporcionar serviços mais convenientes e qualificados de modelo que conjugue os transportes marítimos, terrestres e aéreos, elevando o desenvolvimento do sector aéreo de Macau, reforçando também a interligação de Macau, Hong Kong e as regiões do Delta do Rio das Pérolas com o mundo, e ainda promovendo o procedimento de unificação económica das regiões. Apesar disso, as actividades marítimas do Porto Interior e da Ilha Verde estão cada vez mais movimentadas, contudo, verificam-se menos espaços e equipamentos marítimos nestas zonas, o que impede o desenvolvimento das actividades marítimas. O novo terminal marítimo contém também lugares de atracação polivalentes, em particular, para o navio de salvação, para reforço da segurança marítima, bem como para o incentivo ao desenvolvimento das demais actividades marítimas no futuro.

Após a sua inauguração, o novo terminal marítimo de passageiros tornar-se-á também no centro modal de transportes mais importante de Macau. O terminal marítimo compreende, sobretudo, dois pisos do parque de estacionamento em cave, proporcionando 740 lugares para automóveis e cerca dos 200 lugares para motociclos. O piso térreo destina-se a zona para tomada e largada de passageiros de autocarros de turismo, autocarros do transporte público, táxi, e autocarros dos hotéis. O novo terminal marítimo entrará em funcionamento a título experimental no corrente ano, logo após a conclusão das fases de instalação e de ensaios dos equipamentos. A par disso, proceder-se-á, no corrente ano, à execução da 3.^a fase da obra, que compreende a demolição do terminal marítimo provisório e a respectiva reformulação.

Deputado Mak Soi Kun:

5. A Administração deve acelerar a criação de um regime de subcontratação na construção civil.



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

Com o intuito de promover uma maior equidade, justiça e transparência nos processos de consulta das empreitadas de obras públicas, a Administração criou, em 2010, o regime para a sistematização do processo de consulta das empreitadas de obras públicas, que mereceu o apoio do sector, tendo participado um total de mais de 200 empreiteiros qualificados. Por outro lado, para melhor controlar e gerir a qualidade e o andamento da obra, foi criado neste regime um mecanismo de avaliação, no final do ano, da qualidade da obra e de reclassificação para a subida ou descida de classe, no sentido de encorajar os empreiteiros a executarem obras de boa qualidade e prestarem serviços satisfatórios, por forma a poderem subir de classe. E a descida de classe, e mesmo suspensão da sua qualificação, permitirá alertar os empreiteiros, que não tenham atingido o nível exigido, para a introdução de melhorias. A par disso, os empreiteiros que participam devem comprometer-se em aceitar e obedecer às cláusulas definidas nas “Regras de integridade e honestidade” estabelecidas pela Administração. O próprio construtor, bem como qualquer dos accionistas ou administradores da empresa construtora, não podem ter sido condenados, nos últimos cinco anos, por sentença transitada em julgado pela autoridade judicial, por envolvimento em actos de corrupção activa ou passiva no âmbito da relação com os serviços públicos e durante o exercício das suas funções, nem podem ter sido constituídos arguidos, acusados ou demandados formalmente em processo penal. Nenhum dos então accionistas ou administradores, que entretanto tenham resignado, podem ter sido condenados, nos últimos cinco anos, por sentença transitada em julgado pela autoridade judicial, por envolvimento em actos de corrupção activa ou passiva no âmbito da relação com os serviços públicos e durante o exercício das suas funções, não podendo as respectivas empresas participar no regime para a sistematização do processo de consulta das empreitadas de obras públicas.

A par disso, envidando mais esforços para combater o trabalho ilegal, a Administração criou o Grupo de Trabalho Interdepartamental para a Eliminação do Trabalho Ilegal, composto pelos representantes da DSAL, DSAJ, GSEF e GSS. O Grupo de Trabalho, no qual a DSSOPT também participou nas reuniões, chegou a



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

consenso sobre a criação do regime de registos dos sub-construtores. A legislação respeitante ao regime de gestão dos estaleiros de construção civil, para prevenir o trabalho ilegal, está a ser elaborada pela DSAL e vai regulamentar as responsabilidades e obrigações dos empreiteiros e subempreiteiros em termos de gestão dos estaleiros.

6. Quanto à questão do novo modelo do contrato de serviço de autocarros, porque é que existe grande diferença de qualidade entre os juristas?

O novo modelo de autocarros visa promover a política da “primazia dos transportes públicos”, em consonância com a realização do interesse público e a necessidade de desenvolvimento social, para melhor servir a população.

Quanto às questões referidas no relatório de investigação e análise do Comissariado contra a Corrupção sobre “uma queixa relacionada com a Concessão do Serviço Público de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros”, o Governo já clarificou as partes cinzentas das disposições legais aplicáveis e, quanto aos vícios surgidos nos contratos com as três operadoras de autocarros, é necessário encontrar solução ao nível técnico-jurídico.

A Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego vai melhorar a redacção dos contratos do serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros, em coordenação com a análise realizada pela Secretária para a Administração e Justiça e o Secretário para os Transportes e Obras Públicas, garantindo o normal funcionamento do serviço de autocarros, e acompanhar aos transmisses posteriores no rigoroso cumprimento do princípio de legalidade.

Além disso, vamos reforçar a formação do pessoal e elevar a qualidade do serviço.

Deputado Cheung Lup Kwan, Vitor

7. A maioria dos trabalhos de consultadoria em Macau são realizados por companhias de consultadoria de Taiwan, será que os consultores locais não se servem para esses efeitos? Deseja que o Secretário acompanhe e verifique se esta é, ou não, a realidade.

Para a contratação de consultores, o governo tem principalmente em



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

consideração as reais necessidades, de acordo com a capacidade técnico-profissional, não associando com a região de origem, e, portanto, diferentes áreas contratam empresas locais ou do exterior de acordo com os conhecimentos técnicos e apropriados nas respectivas áreas.

É como no caso da área do tráfego rodoviário que, com o rápido desenvolvimento socioeconómico, necessita de um bom plano de previsão. Nos últimos anos, o tráfego de Macau tornou-se cada vez mais complicado, há congestionamento de veículos e até situações de grande engarrafamento.

Para responder ao desenvolvimento social, o Governo estabeleceu uma política geral do trânsito e dos transportes terrestres de Macau, no intuito de melhorar o tráfego em Macau.

No desenvolvimento desta política e tomando como referência as experiências do exterior, foram incumbidas companhias locais e do exterior para prestarem serviço de consultadoria, tendo em conta as reais necessidades, e considerando que o ambiente social e a situação do desenvolvimento tráfego de Macau é semelhante com a de Taiwan, foi por nisto que foram escolhidas companhias de consultadoria de Taiwan.

Além disso, alguns estudos foram entregues a empresas locais de consultadoria as quais pediram a colaboração das equipas profissionais de Taiwan. Também incumbimos companhias de Hong-Kong e de Taiwan com representação em Macau, que recrutaram localmente parte do pessoal, promovendo o intercâmbio e a colaboração entre os técnicos locais e os do exterior.

Por outro lado, o metro ligeiro é o primeiro projecto de construção de metro em Macau, envolvendo um elevado nível de complexidade técnica, quanto à execução da obra, oferecendo grandes oportunidades de elevar a capacidade técnica dos profissionais locais.

Assim, no decurso da construção do empreendimento do metro ligeiro, o Governo criou condições para a participação do sector local no pressuposto de garantir a qualidade, a segurança pública e a eficácia, bem como incentivou a colaboração entre o sector local e as entidades do exterior na construção do metro ligeiro, no intuito de elevar a capacidade do sector local e melhorar o seu desenvolvimento no futuro.

Quanto ao reforço da participação dos profissionais locais na construção do metro ligeiro, segundo a orientação de promover a “participação dos locais e elevar as suas capacidades técnicas”, procede-se à concepção e construção faseada fazendo com que as companhias de consultadoria e o sector de construção local possam realmente



participar na construção do troço e das paragens do metro ligeiro.

Relativamente ao estudo do troço e ao sistema do metro ligeiro, uma vez que envolve conhecimentos profissionais sobre o tráfego do metro, foram seleccionadas companhias de consultadoria com profissionalismo e experiência a nível internacional para iniciar os respectivos trabalhos, as quais vão colaborar com as companhias locais, no intuito de pôr em prática, na realidade de Macau, as suas valiosas experiências.

Além disso, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT) e as academias locais assinaram um memorando de cooperação técnica no âmbito do projecto do metro ligeiro de Macau, tendo chegado a acordo quanto à cooperação nas diversas áreas do projecto em questão, nomeadamente na gestão integral e supervisão, formação e intercâmbio, entre outras. Através deste plano de cooperação, o GIT pretende aumentar o intercâmbio de ambas as partes no âmbito da especialização técnica, criando mais oportunidades para que as entidades académicas locais participem no projecto do metro ligeiro.

Paralelamente o GIT exige que a companhia de consultadoria, a companhia de fabrico de carruagens e de criação do sistema, ofereça aos profissionais locais a oportunidade de participação, desejando que, com este modelo, os profissionais e os operários locais possam participar directamente na construção do metro ligeiro e, conjuntamente com a experiência técnica dos profissionais do exterior, possam elevar as suas capacidades, criando condições para promover o futuro desenvolvimento do metro ligeiro sob o controle dos profissionais locais.

8. Pergunta ao Secretário se a obra de construção da ilha artificial da Taipa será concluída em 2016? Como é que pode ser melhorada?

O Governo está atento à acessibilidade da rede de tráfego interna da cidade e pondera essencialmente sobre a articulação das redes externas com o desenvolvimento da integração regional e a criação de “um centro mundial de turismo e lazer”.

A 3.^a consulta pública sobre o plano dos Novos Aterros vai realizar-se em 2014, tendo em conta que a zona A dos Novos Aterros se situa próximo da ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau e nos arredores das Portas do Cerco, o Governo está atento ao futuro desenvolvimento tráfego desta zona e ao fluxo de pessoas que passam as fronteiras, por isso vai melhorar as infra-estruturas de trânsito.

Além disso, uma das oito ideias conceptuais do plano dos Novos Aterros é a da primazia dos transportes públicos, com deslocações ecológicas e criação de uma



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

rede viária de “duplo círculo e duplo eixo”, pelo que, em geral será necessário melhorar os equipamentos de infra-estruturas do tráfego, coordenar os planos de desenvolvimento das diversas zonas, implementar integralmente a estratégia da primazia dos transportes públicos e o modelo da rede de tráfego com passagens desniveladas, introduzir veículos ecológicos, criar a rede viária de “duplo círculo e duplo eixo” e implementar o sistema de metro ligeiro a longo prazo.

O Governo prevê a construção do túnel da Taipa Grande que fará a ligação com a quarta travessia marítima, com as vias principais da zona A dos Novos Aterros e da rede viária do COTAI, tornando mais acessível a ligação entre o COTAI e a Península de Macau. A construção desta rede viária trará também vantagens para o futuro melhoramento da ligação viária entre empreendimentos, tais como a Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, a Ilha de Hengqin, o posto fronteiriço da Flor de Lótus e o Aeroporto Internacional de Macau, respondendo às necessidades de tráfego criadas pelo acréscimo dos visitantes.

Para articular com o desenvolvimento da cooperação a nível regional do tráfego foi dado início à construção da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e por causa das obras de aterro que vão começar na zona A e zona E, o Governo deu início aos estudos de planeamento da rede viária e vai iniciar o estudo de viabilidade da quarta travessia marítima e do túnel subaquático da zona A e B, importantes apoios não só para o futuro desenvolvimento rodoviário integral de Macau mas também para acelerar a integração do grande Delta Rio de Pérolas e escoar a fluidez do trânsito da ilha artificial da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau, diminuindo a pressão sobre as pontes existentes e promovendo o equilíbrio do trânsito em Macau.

Quanto à questão da ilha artificial da Taipa referida em epígrafe podemos dizer que é o ponto de partida da quarta travessia de Macau e, em Novembro do ano passado, o projecto foi alvo de avaliação pelo que na próxima fase far-se-á a compilação dos respectivos dados e iniciar-se-ão os procedimentos de apreciação do seu aproveitamento no âmbito marítimo.

Deputado Vong Hin Fai

9. Anteriormente os serviços relevantes já concluíram a consulta pública sobre o “Regime jurídico de administração das partes comuns do condomínio”, que envolve a convocação da assembleia geral do condomínio, o quórum para deliberação e a intervenção dos serviços competentes. Existe uma grande



diferença entre o número de fracções dos edifícios dos bairros antigos (ou seja, edifícios baixos) e dos edifícios dos novos aterros, assim sendo, propõe que se criem diferentes regimes de administração conforme o número de fracções dos edifícios.

10. Propõe que o Governo elabore um estudo pormenorizado sobre o “Regime jurídico de administração das partes comuns do condomínio” e respectivo regime de obrigações.

Em resumo das questões apresentadas sobre a administração do edifício, o Governo tem vindo a resolver as questões de administração dos edifícios através da legislação, métodos administrativos, restrições e induções aos proprietários, ajudando-os a melhorar as partes comuns dos edifícios.

Para resolver as questões de “dupla ou múltipla administração predial”, já se iniciou a revisão do “Regime jurídico de administração das partes comuns do condomínio”, em que a Direcção dos Serviços da Reforma Jurídica e do Direito Internacional (DSRJDI) é o serviço responsável pela revisão, tendo o Instituto de Habitação (IH), em colaboração com aquele serviço, concluído em 31 de Julho de 2013 a consulta pública, elaborando-se agora o relatório da consulta.

Quanto às opiniões e sugestões apresentadas, a sociedade propõe que se deve criar diferentes regimes para edifícios baixos e edifícios altos, os quais possuem mais fracções autónomas, tendo o IH reenviado o assunto à DSRJDI para acompanhamento.

Para garantir que o funcionamento e as deliberações da assembleia geral do condomínio tenham elevado nível de aceitação por todos os condóminos, é entendimento da sociedade que se deve criar diferentes percentagens de quota para os edifícios baixos e para os edifícios altos, pelo facto de haver diferente número de fracções autónomas.

No texto da consulta pública propõe-se que a percentagem para a deliberação ser válida deva ser um décimo do número total das fracções do edifício, pelo que sendo uma proposta aberta vai ser analisada.

Quanto às medidas de protecção da execução das deliberações da Assembleia Geral do condomínio, mas que não foram incluídas no texto da consulta pública, de acordo com as explicações dadas pelo DSRJDI são aplicáveis as disposições legais em vigor. O IH vai reenviar estas opiniões e sugestões à DSRJDI para



acompanhamento.

Dados complementares

1. Resposta à consulta sobre a situação do “Plano Provisório de Apoio Financeiro para Reparação das Instalações Comuns de Edifícios Baixos” feita pela Sr.^a Deputada Wong Kit Cheng

Relativamente aos edifícios de sete ou menos pisos e com 30 ou mais anos idade, o Governo da RAEM, a partir do ano 2009, tem incentivado e apoiado os respectivos proprietários a procederem às obras de reparação das partes comuns e em mau estado de conservação, através do “Plano Provisório de Apoio Financeiro para Reparação das Instalações Comuns de Edifícios Baixos”, concedendo apoio financeiro para reparação das principais instalações, nomeadamente os portões de entrada e de saída dos edifícios e as instalações gerais de electricidade, de abastecimento de água e de esgotos que possam pôr em risco a segurança e a saúde das pessoas. Até ao dia 30 de Novembro de 2013, o número total dos pedidos deferidos foi de 1 977 e o montante do apoio financeiro atingiu 234 milhões de patacas.

Considerando que a reparação das partes comuns dos edifícios é da responsabilidade dos proprietários, a prestação do apoio financeiro pelo Governo tem por objectivo promover junto dos proprietários de edifícios antigos a aquisição de conhecimentos sobre a reparação das partes comuns e o cumprimento das suas obrigações legais. O apoio financeiro do “Plano Provisório de Apoio Financeiro para Reparação das Instalações Comuns de Edifícios Baixos” é concedido na totalidade, com um limite máximo, não reembolsável, e considerando que os proprietários devem assumir as suas responsabilidades pela reparação dos edifícios, o Governo desempenha um papel de incentivo e apoio, promovendo o cumprimento das obrigações que incumbem aos proprietários na reparação dos edifícios, e que não devem recorrer ao erário público para substituir a sua responsabilidade na reparação dos edifícios. Nesta fase, o plano de apoio financeiro é provisória.

No entanto, considerando que os pedidos estão a diminuir gradualmente, mas ainda existe uma parte dos edifícios baixos que reúnem as condições de candidatura e ainda não apresentaram o pedido, o Instituto de Habitação vai proceder à revisão do referido plano em 2014, no sentido de analisar as propostas relativas ao limite



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

máximo do apoio financeiro, o âmbito das obras, os procedimentos de candidatura bem como a proposta da criação, ou não, de um plano do apoio financeiro permanente, no pressuposto do aproveitamento racional do erário público, do incentivo e apoio aos proprietários dos edifícios para o cumprimento das obrigações relativas às reparação e conservação das partes comuns dos edifícios, para assim melhorar a segurança, a higiene e o ambiente dos edifícios privados, e atingir o objectivo político subjacente à criação do “Fundo de Reparação Predial”.

2. Resposta às perguntas apresentadas pelo Sr. Deputado Tsui Wai Kuan sobre a situação de ocupação dos empreendimentos das dezanove mil habitações económicas

Foram concluídos os casos dos agregados familiares nas listas espera de habitação social e de habitação económica no projecto das dezanove mil habitações públicas, em Agosto e Novembro de 2013, respectivamente. O Governo está a acompanhar o trabalho de ocupação das habitações pelos agregados familiares na lista de espera de habitação social de 2009. Até ao dia 31 de Dezembro, foram resolvidos 2 258 casos dos agregados familiares em lista espera de habitação social de 2009, dos quais 1 131 agregados familiares já ocuparam as habitações e 1 127 não reúnem os requisitos para serem incluídos na lista de habitação social, por exemplo têm rendimento superior ao limite máximo do rendimento de agregado familiar fixado, possuem propriedades privadas ou terrenos, não apresentaram os documentos no prazo indicado, requereram pessoalmente para serem colocados no fim da lista e desistiram da candidatura. De acordo com o andamento dos trabalhos, os restantes 2 548 agregados familiares que ainda não foram convocados com vista ao arrendamento de habitação social, irão receber a primeira convocatória para ocupação de habitação, no primeiro semestre de 2014. Quanto aos agregados familiares que escolheram para serem colocados no fim da lista de habitação social, irão receber a segunda convocação para procederem à ocupação de habitação, no terceiro trimestre, pelo que estes agregados familiares já não podem ser colocados no fim da lista e se não ocuparem as habitações proceder-se-á a audiência de exclusão, podendo concluir-se os casos dos agregados familiares na lista de habitação social de 2009.

Em relação à situação de ocupação de habitação dos agregados familiares de habitação económica, na primeira quinzena de Novembro de 2013 foram praticamente concluídos os casos dos agregados familiares em lista espera de habitação económica



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
運輸工務司司長辦公室
Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas

do projecto das dezanove mil habitações públicas, havendo ainda uma pequena parte dos agregados familiares em lista cujos procedimentos jurídicos estão em curso. Até 31 de Dezembro de 2013 foram vendidas e atribuídas antecipadamente 9 060 fracções de habitação económica, para as quais 6 057 agregados familiares já receberam as chaves, 3 116 agregados familiares já ocuparam as fracções, o que corresponde a 51,4% do número total das chaves das fracções recebidas, 1 560 agregados familiares estão a fazer as obras de remodelação interior, havendo cerca de 20% dos proprietários das fracções de habitação económica que ainda não ocuparam as respectivas fracções, nem estão a fazer obras de remodelação interior. De acordo com o número dos agregados familiares que receberam as chaves, a percentagem de ocupação das habitações pelos agregados familiares no Edifício de Alameda da Tranquilidade é mais de 90%, no Edifício do Lago é cerca de 60%, no Edifício Koi Nga é mais de 10%, no Edifício Ip Heng é mais de 40%, no Edifício Cheng Chong é mais de 40% e no Edifício On Son é mais de 20%. Verificou-se ainda que 88 agregados familiares seleccionados para atribuição de habitação económica devolveram as fracções ao IH após a sua escolha, por motivos pessoais, nomeadamente por desistirem as fracções ou considerarem que não são adequadas.