



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

Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Finanças Públicas

Relatório n.º 3/VI/2019

Assunto: Acompanhamento das despesas com os subsídios aos transportes públicos entre 2016 e 2019 (incluindo autocarros públicos e metro ligeiro) e do plano financeiro para o futuro

I

Introdução

- 1. A Comissão de Acompanhamento para os Assuntos de Finanças Públicas (doravante designada por Comissão) foi constituída nos termos do artigo 29.º do Regimento da Assembleia Legislativa aprovado pela Resolução n.º 1/1999, com as alterações introduzidas pela Resolução n.º 1/2004, Resolução n.º 2/2009, Resolução n.º 1/2013, Resolução n.º 1/2015 e Resolução n.º 2/2017.
2. No dia 1 de Novembro de 2017, a Comissão aprovou, nos termos do n.º 1 do artigo 77.º e do artigo 88.º do Regimento da Assembleia Legislativa, as regras relativas ao seu funcionamento - Regras de Funcionamento da Comissão de Acompanhamento para os Assuntos das Finanças Públicas (doravante Regras de Funcionamento) -, constantes do Anexo da Deliberação n.º 1/2017.
3. O n.º 1 do artigo 9.º das Regras de Funcionamento estipula que "*a Comissão deve elaborar um relatório ou parecer quando termine o acompanhamento de um assunto, podendo propor medidas consideradas adequadas à matéria em análise*".
4. Para efeitos de acompanhamento das despesas com os subsídios aos transportes



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large vertical line and several smaller marks.

públicos entre 2016 e 2019 (incluindo autocarros públicos e metro ligeiro) e do plano financeiro para o futuro, a Comissão realizou uma reunião no dia 31 de Maio de 2019, que contou com a presença do Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo Arrais do Rosário, do Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Lam Hin San, e do Coordenador do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT), Ho Cheong Kei, os quais procederam a uma apresentação sobre o assunto.

5. Tendo concluído os trabalhos de acompanhamento das despesas com os subsídios aos transportes públicos entre 2016 e 2019 (incluindo autocarros públicos e metro ligeiro) e do plano financeiro para o futuro, a Comissão vem agora apresentar o presente relatório.

II

Acompanhamento das despesas com os subsídios aos transportes públicos e do plano financeiro para o futuro

6. No que concerne aos autocarros públicos, segundo a apresentação dos representantes do Governo, com o aumento de visitantes registado nos últimos anos, o número anual de passageiros dos autocarros públicos já ultrapassou 200 milhões em 3 anos consecutivos, e, entre 2016 e 2018, o montante médio de subsídios aos autocarros públicos foi de cerca de 1000 milhões de patacas por ano, ocupando aproximadamente 1 por cento do orçamento geral da RAEM. Segundo os representantes do Governo, os dados estatísticos revelam que a média diária de passageiros dos autocarros públicos é superior a 600 mil, e o seu número máximo já ultrapassou 700 mil. O aumento de passageiros agrava ainda mais a pressão do trânsito em Macau, daí a necessidade de aumentar este ano o número dos autocarros em resposta à pressão do fluxo de passageiros, e segundo uma estimativa preliminar, os subsídios anuais no montante de 1000 milhões de patacas já não conseguem dar resposta à situação actual. Salientaram ainda que



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

os subsídios concedidos pelo Governo às tarifas dos autocarros públicos não tinham diminuído por causa do aumento das tarifas, pois, neste momento, 70 por cento das tarifas continuam a ser subsidiados pelo Governo. No Programa de benefício das tarifas para os primeiros 4 meses de 2019, o montante total dos subsídios das tarifas para os idosos, estudantes e pessoas portadoras de deficiência foi, aproximada e respectivamente, o seguinte: 19 milhões de patacas em Janeiro, 15 milhões de patacas em Fevereiro, 19 milhões de patacas em Março, e 18 milhões de patacas em Abril.

7. Na opinião da Comissão, o Governo deve divulgar, atempadamente, à sociedade, mais informações sobre os subsídios às tarifas, por forma a evitar mal-entendidos sobre a actualização das tarifas.
8. De acordo com as informações facultadas pelo Governo, o valor do serviço por quilómetro prestado por autocarro eléctrico de grande porte da Sociedade de Transportes Colectivos de Macau, S.A. e da Transmac é de 69,93 patacas e 84,80 patacas, respectivamente. A Comissão questionou esta diferença e, segundo as explicações dos representantes do Governo, o cálculo do valor do serviço tem de ter em conta os custos e o funcionamento, entre outros factores. Se as operadoras de autocarros escolherem uma viatura mais bem equipada para prestar serviços à população, não há dúvida que os custos respectivos vão reflectir-se no valor do serviço; em princípio, as operadoras podem apresentar ao Governo propostas de preço do serviço por quilómetro prestado por autocarro eléctrico de grande porte, no entanto, como esses custos são demasiado elevados, a DSAT não permite, nas situações normais, que as operadoras de autocarros recorram àquele tipo de autocarro, só o permite nas situações de emergência ou nas horas de ponta.
9. Além disso, a qualidade dos serviços de autocarros públicos mereceu a atenção de alguns membros da Comissão, que perguntaram ao Governo se ia ser implementado um regime de pontuação para a qualidade dos serviços de autocarros públicos. Segundo as explicações dos representantes do Governo, os



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

resultados da avaliação dos serviços de autocarros já estão divulgados no *website* da DSAT, e a pontuação obtida pelas operadoras é uma pontuação sintética, ou seja, é calculada tendo em conta as frequências das carreiras e o número de acidentes, entre outros factores. E se a pontuação obtida for muito baixa, há lugar a sanções.

10. Para além do acompanhamento da situação dos autocarros públicos, a Comissão prestou ainda atenção à situação do Metro Ligeiro, nomeadamente, no que respeita à assistência financeira, à definição de tarifas, aos benefícios dos itinerários e à operação de serviços.

11. Em relação à assistência financeira ao Metro Ligeiro, segundo os representantes do Governo, devido ao elevado custo das obras de construção, os custos de operação também vão ser elevados, sendo difícil obter lucros; apenas para a operação da Linha da Taipa, com 11 estações, já é necessário contratar mais de 500 trabalhadores, e as despesas anuais com a electricidade já atingem 30 milhões de patacas, sendo necessário pagar ainda as despesas com a reparação e a manutenção. Na concepção das estações do Metro Ligeiro não foram planeadas lojas destinadas ao arrendamento, portanto não há receitas de rendas, sendo então difícil atingir o equilíbrio entre as receitas e as despesas dependendo apenas das receitas das tarifas, logo, a assistência financeira prestada pelo Governo ao Metro Ligeiro vai ser, sem dúvida, mais elevada em comparação com a prestada aos autocarros públicos. Neste sentido, a Comissão espera que o Governo possa aditar no futuro plano de concepção alguns elementos comerciais, para aliviar os encargos do Governo com a operação do Metro Ligeiro.

12. No que toca às tarifas do Metro Ligeiro, a Comissão solicitou ao Governo esclarecimentos sobre o mecanismo de fixação de tarifas. Segundo os representantes do Governo, as tarifas do Metro Ligeiro ainda não foram definidas, mas vão ser ligeiramente mais elevadas do que as dos autocarros públicos. Salientaram ainda que as tarifas do Metro Ligeiro não podem ser muito elevadas,



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

(Handwritten notes and signatures)

pois, se o forem, é provável que a taxa de utilização seja baixa, portanto, a estimativa preliminar das tarifas do Metro Ligeiro será feita com base no nível de vida da população. Além disso, alguns membros da Comissão questionaram se ia haver benefícios de tarifas no transbordo entre os autocarros públicos e o Metro Ligeiro, e os representantes do Governo responderam que não.

13. A construção do sistema do Metro Ligeiro tem como objectivo principal aliviar a pressão do trânsito de Macau, que se tem agravado continuamente. Porém, os membros da Comissão apresentaram as suas dúvidas, isto é, se a entrada em funcionamento da Linha da Taipa do Metro Ligeiro ia conseguir melhorar eficazmente a situação actual do trânsito, e prestaram também atenção à questão dos transbordos depois de os cidadãos saírem das estações. Segundo as explicações dos representantes do Governo, com a entrada em funcionamento da Linha da Taipa, o Governo vai, tendo em conta os transbordos de passageiros, otimizar as instalações complementares de trânsito à volta das estações do Metro Ligeiro e ajustar correspondentemente os itinerários dos autocarros para aperfeiçoar o centro modal de transportes da Taipa. Além disso, para evitar os congestionamentos causados pelo desembarque dos passageiros, o Governo já pôs em funcionamento várias passagens superiores para peões, para uso dos cidadãos, e está agora a construir e aperfeiçoar as instalações respectivas, com vista à articulação com a situação do trânsito após a entrada em funcionamento das estações do Metro Ligeiro. O Governo salientou ainda que ia ainda promover uma política de transportes públicos em que o Metro Ligeiro desempenha o papel principal e os autocarros o papel complementar, por forma a aliviar a pressão das rodovias da Taipa. Entretanto, o Governo reconheceu que eram limitados os benefícios que a Linha da Taipa pode produzir na melhoria do trânsito de Macau, mas afirmou que, a longo prazo e tendo como base a Linha da Taipa, ia estender o Metro Ligeiro às estações da Barra e de Seac Pai Van, e afirmou que acredita que, com o aumento dos itinerários no futuro, mais cidadãos vão ser atraídos a utilizar o Metro Ligeiro, alargando assim os benefícios globais desse sistema. Segundo as estimativas preliminares do Governo, as obras de construção da estação da Barra



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the name 'Ele' and several illegible signatures.

e da ligação desta à Linha da Taipa vão estar concluídas em 2023, e se tudo correr bem, a sua entrada em funcionamento pode acontecer nessa altura. Segundo os representantes do Governo, a realização do concurso para as obras da Linha de Seac Pai Van estava prevista para o 1.º trimestre de 2019, mas visto que a passagem dos trabalhos entre a Sociedade do Metro Ligeiro e o GIT leva tempo, o concurso vai ser adiado para o 3.º trimestre.

14. Os membros da Comissão procuraram ainda inteirar-se dos principais trabalhos da Sociedade do Metro Ligeiro junto do Governo. Segundo os representantes do Governo, a Sociedade do Metro Ligeiro cujo capital é totalmente detido pelo Governo vai responsabilizar-se principalmente pela operação do Metro Ligeiro e pelos trabalhos de realização de concursos, os quais vão ser efectuados nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 74/99/M, mas, a tomada de decisões e o planeamento do Metro Ligeiro cabem ao Governo. No futuro, para além dos autocarros públicos, a DSAT vai fiscalizar também o funcionamento do Metro Ligeiro.

15. A Comissão esteve também atenta à transição dos trabalhadores do GIT após a sua extinção. Segundo os representantes do Governo, a transição vai ser feita, tanto quanto possível, em função da vontade dos trabalhadores, assim, alguns deles vão transitar para outros serviços públicos, e outros vão transitar para a Sociedade do Metro Ligeiro recentemente criada, e quanto a estes últimos, os salários e as regalias não serão inferiores às que auferem. Complementaram ainda que os salários dos outros trabalhadores da Sociedade do Metro Ligeiro serão fixados nos termos dos respectivos estatutos sociais.

16. Quanto à adjudicação dos serviços de operação e manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau à MTR Corporation, Limited (adiante designada por "MTR"), a Comissão solicitou ao Governo que explicasse os factores que foram tidos em conta nessa decisão e como é que a qualidade desses serviços ia ser garantida. Segundo a resposta do Governo, foi tomada essa



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

decisão porque se pretendeu aproveitar a vasta experiência da MTR no âmbito dos transportes ferroviários, para contribuir para a eficiência da operação da Linha da Taipa e para permitir que a Sociedade do Metro Ligeiro aprenda e domine as técnicas de gestão nos primeiros 5 anos da operação, esperando-se, nessa altura, poder deixar de necessitar do apoio da MTR, reduzindo-se, assim, os encargos financeiros do Governo. Entretanto, o Governo complementou que, a fim de assegurar a qualidade dos serviços, já tinha fixado as sanções no contrato celebrado com a MTR.

III

Análise financeira

— 17. Em resposta ao pedido da Comissão, foi disponibilizada pelo Governo a seguinte documentação:

- a. Informações sobre o complemento financeiro atribuído aos transportes públicos (referente aos autocarros);
- b. Receitas das tarifas de bilhetes de autocarros entre 2016 e 2019;
- c. Preço unitário do valor do serviço de assistência financeira de 2019;
- d. Complemento financeiro atribuído aos transportes públicos em 2019 - Subsídio de tarifas para idosos, estudantes e pessoas portadoras de deficiência.

18. Em Janeiro de 2011, o Governo celebrou o contrato de serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros pelo prazo de sete anos com a Transportes Urbanos de Macau, S.A.R.L. (Transmac), a Sociedade de Transportes Colectivos de Macau, S.A.R.L. (TCM) e a Sociedade de Transportes Públicos Reolian, S.A., adjudicando-lhes o serviço de autocarros através do contrato de prestação de serviço, e o Governo passou a adquirir o serviço prestado pelas operadoras de autocarros. Antes disso, o Governo regulava o serviço de



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

(Handwritten marks and signatures)

autocarros públicos através do regime jurídico de concessão. O modelo de aquisição de serviço prestado pelas operadoras de autocarros por parte do Governo entrou em funcionamento no dia 1 de Agosto de 2011.

19. Em cumprimento do "Relatório de investigação e análise sobre uma queixa relacionada com a Concessão do Serviço Público de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros" do Comissariado contra a Corrupção, nomeadamente, opiniões e sugestões para que os contratos ficassem em conformidade com a Lei n.º 3/90/M, de 14 de Maio, e que fosse assegurado um funcionamento normal, contínuo e estável de serviços de autocarros, o Governo celebrou com as três companhias, em 2016, a revisão da escritura pública do contrato, relativa ao serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros, exigindo-lhes a observância do regime das concessões de serviços públicos, a indexação das receitas à avaliação dos serviços, um maior respeito da frota para com o meio ambiente e o controlo dos lucros, passando a calcular-se a assistência financeira com base na diferença entre o valor do serviço fixado no contrato revisto e o valor estimado das receitas das tarifas de bilhetes. A referida revisão entrou em vigor em 2016 e terminou em 31 de Julho de 2018. Neste período, as três companhias funcionaram ao abrigo do regime de concessão e, de acordo com a revisão, as receitas das tarifas de bilhetes deixaram de integrar, a partir de Janeiro de 2016, as receitas do Governo da RAEM. Dado que as negociações com a Transmac e a TCM não foram concluídas até ao fim do contrato em 31 de Julho de 2018, os contratos com as duas companhias¹ foram renovados a curto prazo, por 15 meses, até 31 de Outubro de 2019.

20. Geralmente, o contrato de concessão provisória é de natureza transitória para fazer face a situações especiais ou imprevisíveis, o que não é o caso dos contratos

¹ A Reolian declarou falência na noite de 1 de Outubro de 2013 e, no dia seguinte, o Governo declarou tomar provisoriamente, através de sequestro, a exploração da companhia, que passou para a Macau Nova Era de Autocarros Públicos, S.A., em 1 de Julho de 2014. No dia 1 de Agosto de 2018, deu-se a fusão entre a Sociedade de Transportes Colectivos de Macau, S.A. e a Nova Era de Autocarros Públicos, S.A.



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

[Handwritten notes and signatures in the right margin]

de autocarros, pois o Governo sabia do fim do seu prazo. Quando os contratos públicos não são revistos ou não se realiza uma nova concessão, as cláusulas irracionais mantêm-se. Por exemplo, de acordo com um artigo da revisão da escritura pública do contrato de 2016, atendendo ao curto período de exploração até ao termo do contrato em 2018, a concessionária fica dispensada do pagamento ao Governo das retribuições da presente concessão. Dado que a renovação por 15 meses só prolonga o prazo do contrato originário, este artigo mantêm-se, e a concessionária continua a ficar dispensada do pagamento das retribuições, o que resulta indirectamente na redução das receitas financeiras do Governo. Por outro lado, como as assistências financeiras não foram alteradas, o Governo não consegue reduzir as despesas.

21. Segue-se a informação sobre a assistência financeira prestada às operadoras de autocarros, fornecida pelo Governo:

Ano	Orçamento de assistência financeira (patacas)	Montante da despesa efectiva (patacas)	Aumento em comparação com o ano anterior
2016	925.775.000,00	898.158.834,82	
2017	971.200.000,00	962.179.892,60	7,1%
2018	1.007.550.000,00	1.003.298.925,77	4,3%
Até 28 de Maio de 2019	1.030.000.000,00	337.191.100,21	

22. Em 2016, 2017 e 2018, o montante da assistência financeira atribuída pelo Governo às companhias de autocarros foi de 898 milhões, 962 milhões e 1003 milhões, respectivamente. O montante de 2017 representa um aumento de 64,02 milhões (7,1%) face ao de 2016. Em 2018, apesar de a tarifa dos autocarros ter sido actualizada de 3 para 6 patacas, a assistência financeira do Governo não diminuiu, pelo contrário, aumentou 41,12 milhões (4,3%) face ao valor de 2017.



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

[Handwritten signatures and initials]

23. Desde a revisão dos contratos dos autocarros públicos em 2016, as tarifas passaram a ser as receitas das empresas de autocarros. Os seguintes dados relativos às receitas das tarifas de bilhetes dos autocarros públicos foram fornecidos pelo Governo:

Ano	Receitas das tarifas de bilhetes dos autocarros públicos (patacas)	Aumento em comparação com o ano anterior
2016	365.088.670,24	
2017	379.110.598,29	3,8%
2018	484.546.833,46	27,8%
Até Abril de 2019	183.510.760,04	

— 24. Em 2016, 2017 e 2018, as receitas das tarifas de bilhetes das companhias de autocarros públicos foram de 365 milhões, 379 milhões e 485 milhões, respectivamente. Isto é, as receitas das tarifas de bilhetes dos autocarros públicos em 2017, relativamente às de 2016, aumentaram 14,02 milhões (3,8%). Depois do aumento das tarifas dos autocarros públicos em 2018, as receitas das tarifas de bilhetes dos autocarros públicos de 2018, comparativamente com as de 2017, aumentaram significativamente, na ordem dos 105 milhões, um aumento de 27,8%.

25. Em 2018, as despesas relacionadas com a assistência financeira aos autocarros públicos continuaram a aumentar, devido ao aumento contínuo do número de passageiros transportados por aqueles. Os seguintes dados estatísticos sobre o número de passageiros transportados pelos autocarros públicos foram extraídos dos dados estatísticos constantes da página electrónica da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) (https://www.dsat.gov.mo/dsat/subpage.aspx?a_id=1533048937):



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the name 'Cla' and several illegible signatures.

Ano	Número total de passageiros (cem milhões)	Número médio diário de passageiros (dez mil)	Taxa de crescimento anual do número médio diário de passageiros
2011	1,37	37,13	↑7,22%
2012	1,56	42,72	↑15,05%
2013	1,71	46,9	↑9,79%
2014	1,86	50,73	↑8,17%
2015	1,97	53,75	↑5,96%
2016	2,04	55,45	↑3,16%
2017	2,11	57,77	↑4,17%
2018	2,15	58,82	↑1,83%
Até Março de 2019	0,55	61,25	↑4,12%

26. De acordo com os dados acima indicados, de 2016 a 2018, registou-se um aumento quanto ao número de passageiros transportados pelos autocarros públicos, passando de 204 milhões para 215 milhões, ou seja, um aumento total de 11 milhões durante estes dois anos. Registou-se também um aumento de 4 milhões em 2018, relativamente ao ano de 2017. De 2016 a Março de 2019, registou-se também um aumento quanto ao número médio diário de passageiros, passando de 554,5 mil para 612,5 mil. À medida que mais visitantes conhecem a comodidade e o custo baixo de andar de autocarro, é de crer que o número de passageiros continue a aumentar.

27. Nos termos do Despacho do Chefe do Executivo n.º 65/2018, desde 21 de Abril de 2018, a tarifa normal dos autocarros públicos é de 6 patacas. Aos titulares de cartão porta-moedas electrónico e de cartão para estudantes, idosos e pessoas portadoras de deficiência, aprovados pela DSAT, são aplicáveis as seguintes tarifas:



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

V T

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

	Tarifas de carreira normal	Tarifas de carreira expresso
Titular de cartão porta-moedas electrónico	3,0 patacas	4,0 patacas
Titular de cartão para estudantes	50%	50%
Titular de cartão para idosos e de cartão para pessoas portadoras de deficiência	Gratuito	

28. Para além dos programas de benefícios de tarifas para idosos, de tarifas para estudantes, de tarifas dos transportes públicos e de tarifas para pessoas portadoras de deficiência, os passageiros titulares de cartão porta-moedas electrónico podem ainda, quando iniciam viagem, usufruir do "benefício de correspondência" com outra carreira pelo período de 45 minutos ou, quando a viagem se inicia na Península de Macau e a correspondência é feita na zona tarifária de Coloane, ou se inicia na zona tarifária de Coloane e a correspondência é feita na Península de Macau, pelo período de 60 minutos.

29. A forma da atribuição de assistência financeira aos autocarros públicos é bastante complicada. A assistência financeira atribuída às empresas de autocarros é calculada com base na diferença entre o valor do serviço fixado nos contratos e o valor estimado das receitas das tarifas de bilhetes. Os tipos e modelos de autocarros, o número de quilómetros percorridos, etc. são também factores de consideração. O preço unitário do valor do serviço de 2019, que se segue, foi fornecido pelo Governo e tem impacto para a assistência financeira:

Tipo de exploração	Valor do serviço por quilómetro	
	Sociedade de Transportes Colectivos de Macau,	TRANSMAC - Transportes Urbanos de



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

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

	S.A.	Macau, S.A.R.L.
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro de pequeno porte movido a gasóleo	20,61	21,51
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro de médio porte movido a gasóleo	26,80	27,55
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro de grande porte movido a gasóleo	33,00	34,11
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro de pequeno porte movido a gasóleo	30,94	31,94
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro de médio porte movido a gasóleo	40,22	41,05
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro de grande porte movido a gasóleo	49,51	50,22
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro de grande porte movido a gás natural	39,47	-
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro de grande porte movido a gás natural	59,21	-
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro eléctrico de grande porte	69,93	84,80
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro eléctrico de grande porte	69,93	84,80
Exploração de carreira diurna prestada por autocarro de porte extralongo movido a gasóleo	40,04	48,00
Exploração de carreira nocturna prestada por autocarro de porte extralongo movido a gasóleo	60,06	48,00
Exploração de carreiras diurnas por autocarros eléctricos com extensor de autonomia	-	60,00
Exploração de carreira nocturna por autocarros eléctricos com extensor de autonomia	-	60,00

Handwritten notes and signatures on the right side of the table.



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

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.

30. A DSAT e as duas operadoras de autocarros fixaram diferentes valores médios por quilómetro de serviços para diferentes tipologias de autocarros, não tendo o Governo disponibilizado o valor médio por quilómetro da assistência financeira.

31. Se se dividir a despesa efectiva da assistência financeira aos autocarros, atribuída pelo Governo, pelo número anual de passageiros, o valor médio da assistência financeira por cada passageiro em 2016, 2017 e 2018, é de 4,54, 4,60 e 4,69 patacas, respectivamente.

Ano	Montante da despesa efectiva da assistência financeira (patacas)	N.º total de passageiros (cem milhões)	Valor médio da assistência financeira/passageiro (patacas)
2016	898.158.834,82	2,04	4,54
2017	962.179.892,60	2,11	4,60
2018	1.003.298.925,77	2,15	4,69

32. Como as operadoras ficam com as receitas das tarifas de autocarros e não necessitam de apresentar o valor ao Governo, isto significa que o valor total recebido é, de facto, o valor da assistência financeira acrescido das receitas das tarifas. Por outras palavras, se se somar esses dois valores, que são os encargos com autocarros suportados em conjunto pelo Governo e pelos particulares, dividindo-os pelo número total de passageiros, o custo médio das tarifas de autocarros por viagem por passageiro entre 2016 e 2018 é de 6,19, 6,36 e 6,92 patacas, respectivamente.



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.

Ano	Assistência financeira + Receitas das tarifas (patacas)	N.º total de passageiros (cem milhões)	Custo médio das tarifas de autocarros/ passageiro (patacas)
2016	1.263.247.505,06	2,04	6,19
2017	1.341.290.490,89	2,11	6,36
2018	1.487.845.759,23	2,15	6,92

33. Segue-se a comparação entre o montante total da assistência financeira e o montante total recebido pelas operadoras de autocarros:

Ano	Montante da despesa efectiva da assistência financeira (patacas)	Assistência financeira + receitas das tarifas (patacas)	Percentagem da assistência financeira em relação ao custo das tarifas
2016	898.158.834,82	1.263.247.505,06	71,1%
2017	962.179.892,60	1.341.290.490,89	71,7%
2018	1.003.298.925,77	1.487.845.759,23	67,4%

34. Entre 2016 e 2017, as tarifas não sofreram alterações, mas o número de passageiros aumentou 7 milhões, portanto a proporção da assistência financeira aumentou de 71,1%, em 2016, para 71,7%, em 2017. Em 2018, embora tenha havido um aumento de 4 milhões de passageiros, como as tarifas aumentaram, a proporção da assistência financeira não aumentou, aliás, teve uma redução para 67,4%. Se não houver aumento das tarifas de autocarros em 2018, é evidente que o Governo tem de pagar a assistência financeira, que vai incluir não só o aumento do seu montante, como o aumento da sua proporção.



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

Handwritten marks and signatures on the right side of the page, including a large '2', a signature 'Cla', and several other illegible signatures.

35. Segundo alguns cidadãos, a tarifa de autocarros é de 6 patacas, e a tarifa para os que utilizam o cartão porta-moedas electrónico é de 3 patacas, então, isto significa que o Governo subsidia 3 patacas e o subsídio financeiro é de 50%. Na verdade, somando os benefícios para idosos, alunos e pessoas portadoras de deficiência, bem como de correspondência, o subsídio financeiro concedido pelo Governo é muito superior a 50%, atingindo os 67,4% e aproximando-se dos 70%. Em 2018, o custo médio das tarifas de autocarros por passageiro foi de 6,92 patacas, enquanto o valor médio da assistência financeira por cada passageiro foi de 4,69 patacas e atingiu cerca de 67% do custo médio das tarifas de autocarros, aproximando-se dos 70%. Este custo médio das tarifas de autocarros é a média proporcional (*Weighted Average*) e teve em consideração a proporção de passageiros idosos, alunos e pessoas portadoras de deficiência.

36. O custo médio proporcional das tarifas de autocarros trata-se de dados cruciais, mas, quando o Governo apresentou as informações sobre os subsídios dos autocarros, não disponibilizou os referidos dados, mas, sim, foi a Comissão que teve de os encontrar. Estes dados representam o valor médio dos encargos dos transportes públicos de autocarros, suportados em conjunto pelo Governo e pelos particulares, que servem para informar os cidadãos sobre os seus custos de utilização. Quando há aumento das tarifas de autocarros, o Governo deve indicar a alteração da proporção entre a assistência financeira concedida às operadoras de autocarros pelo Governo e os custos dos transportes públicos de autocarros. Ao aumentar-se as tarifas de autocarros, pretende-se reduzir, manter ou aumentar a proporção da assistência financeira concedida pelo Governo? O Governo não explicou isto. Nem explicou qual o objectivo a longo prazo do Governo. Então, pretende-se reduzir a proporção dos subsídios concedidos pelo Governo para 50%, a fim de alcançar o objectivo de racionalizar o uso do erário público? Ou pretende-se manter a proporção de 70% dos subsídios concedidos pelo Governo? Alguns membros referiram que, no processo de actualização das tarifas de autocarros, o Governo não utilizou dados para convencer o público, e é incompreensível ser o Governo a pedir aumentos de tarifas no lugar das operadoras de autocarros, sem



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

✓

▽

Handwritten signatures and initials on the right margin.

serem as próprias a tomar a iniciativa. Espera-se que essa situação seja melhorada no novo contrato de autocarros.

37.No que concerne ao Programa de benefícios de tarifas, o Governo não facultou informações sobre os subsídios das tarifas para idosos, estudantes e pessoas portadoras de deficiência, entre 2016 e 2018. Em relação aos primeiros quatro meses do ano de 2019, o Governo procedeu à estimativa do montante mensal dos subsídios, de acordo com o número de passageiros. Quanto ao Programa de benefícios das tarifas para 2019, o Governo procedeu, em conformidade com o número de passageiros, à seguinte estimativa dos subsídios de tarifas para idosos, estudantes e pessoas portadoras de deficiência:

Mês	Montante do subsídio de tarifas (patacas)			Total (patacas)
	Idosos	Estudantes	Pessoas portadoras de deficiência	
Janeiro de 2019	11.110.938,00	7.027.341,00	1.099.200,00	19.237.479,00
Fevereiro de 2019	8.955.264,00	5.272.297,50	917.130,00	15.144.691,50
Março de 2019	10.795.854,00	7.532.351,50	1.083.060,00	19.411.265,50
Abril de 2019	10.279.056,00	6.906.622,00	1.042.302,00	18.227.980,00

38.As informações sobre os subsídios para transportes públicos não incluem o Metro Ligeiro. Segundo a justificação dos representantes do Governo, trata-se do primeiro sistema de transporte ferroviário em Macau, isto é, o sistema do Metro Ligeiro é uma novidade, portanto, não existe experiência anterior que possa servir de referência, e o montante em concreto dos respectivos subsídios ainda está por discutir, não sendo possível, assim e nesta fase, facultar informações sobre as tarifas e subsídios.



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

Handwritten marks and signatures on the right side of the page, including a large checkmark and several illegible signatures.

39. Se uma empresa vai entrar em funcionamento em breve, por razões financeiras, vai, decerto, elaborar diferentes planos de previsão financeira. Faltam apenas alguns meses para a entrada em funcionamento do Metro Ligeiro, mas não se consegue fornecer algumas previsões financeiras simples, o que contraria os conhecimentos básicos do funcionamento comercial em geral. A Comissão considera que, nesta fase, devem ser elaborados diferentes planos de previsão financeira que contenham as previsões financeiras mais favoráveis, mais prováveis e piores.

40. Segundo as estimativas do Governo, os custos operacionais do Metro Ligeiro incluem a despesa anual com pessoal associada à transferência de cerca de 100 trabalhadores do GIT para a Sociedade do Metro Ligeiro, isto é, cerca de 80 milhões, e as tarifas de energia eléctrica para as 11 estações da linha da Taipa, isto é, cerca de 30 milhões, por isso, somando estas duas despesas, o valor já atinge 110 milhões.

41. Além disso, o Governo encomendou recentemente à MTR a "Prestação de Serviços de Assistência à Operação e Manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau", tendo o respectivo contrato a duração de 80 meses, e o valor da adjudicação destes serviços é de 5880 milhões de patacas, ou seja, o valor mensal do contrato é de 73,50 milhões e a despesas anual é de 882 milhões.

42. Por palavras simples, no que respeita à despesa com a operação da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau, somando apenas as três despesas acima mencionadas, o valor já atinge 992 milhões, estando próximo da assistência financeira anual concedida pelo Governo às companhias de autocarros públicos. Assim sendo, não é possível que o preço dos bilhetes do Metro Ligeiro da linha da Taipa seja indexado aos custos.

43. Segundo alguns membros, mesmo que não haja uma indexação do preço dos bilhetes aos custos operacionais, o preço dos bilhetes é muito inferior aos custos, ou, provavelmente, apenas 5% dos custos, ou até menos, pelo que também devem



V

P

Clá

W

W

W

W

ser divulgados ao público os custos operacionais e os respectivos dados do Metro Ligeiro, a fim de aumentar a transparência relacionada com o peso dos subsídios financeiros a atribuir ao Metro Ligeiro e de alertar os cidadãos sobre as despesas despendidas pelo Governo com estes subsídios. Deve-se ainda criar objectivos de longo prazo, no sentido de reduzir, gradualmente, a dependência da operação do Metro Ligeiro em relação aos subsídios financeiros do Governo, objectivos que podem ser, por exemplo, a redução dos subsídios financeiros, que passariam de cerca de 100%, no primeiro ano, para 90%, daí a alguns anos.

IV

Opiniões e sugestões

44. O custo médio proporcional dos autocarros é um dado importante, portanto, — propõe-se ao Governo que o divulgue, periodicamente, para informar os cidadãos sobre os custos do transporte nos autocarros públicos que utilizam, e que divulgue também, de forma periódica, a variação da proporção entre a assistência financeira atribuída pelo Governo às empresas de autocarros e os custos de transporte nos autocarros públicos, para que os cidadãos possam saber a percentagem dos custos que estão a suportar de transporte nos autocarros públicos, por exemplo, a proporção actual é de 3:7, ou seja, os cidadãos só suportam 30% dos referidos custos e o Governo suporta 70%.

45. Segundo as estimativas do Governo, o montante da assistência financeira concedida aos autocarros públicos mantém-se em 1000 milhões por ano. Se o número de passageiros continuar a aumentar, o montante total da referida assistência terá de aumentar para um nível mais elevado, mas o Governo não revelou se ia manter a actual percentagem desta assistência financeira no custo médio proporcional dos autocarros públicos, isto é, 3:7.

46. Em relação à percentagem entre a assistência financeira concedida pelo Governo —



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

Z

✓

Ch

ds

AS

w

AS

AS

às companhias de autocarros e os custos do referido transporte, o Governo deve definir objectivos de longo prazo, por exemplo, reduzir, manter ou aumentar a percentagem desta assistência financeira.

47. No que diz respeito ao sistema de Metro Ligeiro, deve-se observar os mesmos princípios, divulgando periodicamente o custo médio proporcional do sistema de transporte do Metro Ligeiro, para os cidadãos ficarem a saber o custo deste sistema que utilizam. Mesmo que as tarifas dos bilhetes constituam apenas uma percentagem muito reduzida dos custos de operação, que pode ser inferior a 5%, deve-se ainda divulgar ao público a proporção entre os custos de operação do Metro Ligeiro e a assistência financeira, para informar os cidadãos sobre as despesas do Governo quanto ao subsídio financeiro nesta área. Deve-se ainda estabelecer objectivos de longo prazo, no sentido de reduzir, gradualmente, a dependência do subsídio financeiro do Governo.

48. Quanto ao sistema de transporte do Metro Ligeiro, a fim de incentivar os passageiros a utilizá-lo, sugere-se ao Governo que, na fase inicial da entrada em funcionamento do Metro Ligeiro, proporcione serviços de transporte gratuitos e a título experimental, para os cidadãos cultivarem o hábito de utilizar o Metro Ligeiro, concretizando-se, deste modo, a política de transportes públicos em que o Metro Ligeiro desempenha o papel principal e os autocarros o papel complementar, por forma a aliviar a pressão das rodovias da Taipa.

49. Em relação à operação do Metro Ligeiro, sugere-se ao Governo que solicite à sociedade do Metro Ligeiro informações relativas à previsão financeira da sua operação nos próximos cinco anos, incluindo diferentes planos de previsão financeira que contenham as previsões financeiras mais favoráveis, mais prováveis e piores, os quais podem permitir que o Governo domine qual é o montante do erário público que precisa de destinar à assistência financeira ao Metro Ligeiro nos próximos cinco anos e tome a respectiva decisão.



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

50. A Comissão vai continuar a acompanhar e a fiscalizar o assunto referido.

V

Conclusão

51. A Comissão conclui o seguinte:

- i) Entregar o presente relatório ao Sr. Presidente da Assembleia Legislativa e propor a sua distribuição a todos os Deputados;
- ii) Enviar o presente relatório ao Governo.

Macau, 9 de Agosto de 2019

A Comissão,

Mak Soi Kun
(Presidente)

Leong Sun lok
(Secretário)



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

Handwritten notes in the top right corner, including the characters "李卓人" and "李卓人".

吳國昌

Ng Kuok Cheong

Chan Chak Mo

Chan Chak Mo

Chan Iek Lap

Chan Iek Lap

陳洪

Chan Hong

黃錦章

Wong Kit Cheng

吳周吉

Wu Chou Kit



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

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including a large bracket and several illegible signatures.


Lam lok Fong


Chan Wa Keong