



## **Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado à Assembleia Legislativa, José Maria Pereira Coutinho**

Em cumprimento das instruções do Chefe do Executivo, apresento a seguinte resposta à interpelação escrita do Sr. Deputado José Maria Pereira Coutinho, de 30 de Abril de 2024, enviada a coberto do ofício da Assembleia Legislativa n.º 523/E389/VII/GPAL/2024, de 9 de Maio de 2024, e recebida pelo Gabinete do Chefe do Executivo, em 10 de Maio de 2024:

Desde a fase de planeamento do sistema de transporte ferroviário que os serviços competentes do Governo da RAEM têm vindo a divulgar, por diferentes meios, as características desse mesmo sistema de transporte, bem como têm procurado sensibilizar os residentes para os respectivos conhecimentos científicos. Os sistemas de circulação ferroviária de diferentes marcas têm a sua própria individualidade e independência, pelo que, aquando da construção da linha de extensão, será considerada a sua compatibilidade e a estabilidade com os percursos e os sistemas já em funcionamento, sendo estes os aspectos cruciais a ter em conta no futuro funcionamento e para a segurança dos passageiros.

1., 2. e 3. Os sistemas de circulação que o Metro Ligeiro de Macau está a utilizar (que incluem as carruagens, o sistema de comunicação, os equipamentos electromecânicos, entre outros) são prestados pelos fornecedores seleccionados através de concurso público. A Linha da Taipa, que está a utilizar os sistemas em causa, entrou em funcionamento em 2019, ou seja, há menos de 5 anos, deste modo, se neste momento fosse introduzida uma nova tecnologia de sistema de circulação, tal implicaria a necessidade de substituição de todos os equipamentos e sistemas que estão em funcionamento ou em instalação devido à ausência de compatibilidade entre sistemas diferentes, ou seja, é um trabalho



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
公共建設局  
Direcção dos Serviços de Obras Públicas

(譯本 Tradução)

equivalente à reposição da Linha da Taipa, da Linha de Seac Pai Van e da Linha de Hengqin, envolvendo um enorme custo para o erário público.

Se fosse considerada a introdução de apenas um novo sistema independente para a Linha Leste, teria também de ser considerada a criação de um outro parque de materiais e oficina e centro de controlo, pelo que, face à escassez dos recursos de solos em Macau, seria difícil reservar espaço para esse efeito. A par disso, em termos operacionais, a gestão e controlo e a rotina do pessoal responsável pela manutenção de dois sistemas diferentes seriam complicadas, o que poderia implicar a necessidade de multiplicar o respectivo número. Por outro lado, a introdução do novo sistema necessita ainda assegurar a sua articulação com o sistema existente, de forma a garantir o bom funcionamento e a segurança dos passageiros. A população tem depositado esperança na conclusão acelerada dos trabalhos de extensão do sistema do Metro Ligeiro de Macau até às Portas do Cerco para facilitar as deslocações e a maximizar a eficácia do sistema do Metro Ligeiro de Macau. Após análise preliminar, concluiu-se que a introdução de um novo sistema para a Linha Leste não corresponde ao princípio de bom aproveitamento do erário público, não contribuiria para o bom ofício dos respectivos trabalhos nem para responder às expectativas da sociedade em relação ao uso do Metro Ligeiro.

Assim sendo, o Governo da RAEM, após uma análise aprofundada, optou por continuar a utilizar os sistemas e equipamentos de circulação dos actuais fornecedores para a extensão da Linha da Taipa até à Linha de Seac Pai Van, à Linha de Hengqin e à Linha Leste.

O Governo da RAEM adoptou, nos termos da lei e de acordo com a situação concreta, a modalidade de concurso para a realização de consulta aos actuais fornecedores e procedeu aos trabalhos de investigação e estudos em conjunto



澳門特別行政區政府  
Governo da Região Administrativa Especial de Macau  
公共建設局  
Direcção dos Serviços de Obras Públicas

(譯本 Tradução)

com as entidades responsáveis pelos trabalhos de gestão e de medição de trabalhos e materiais da Linha Leste, sendo os montantes definidos sujeitos a avaliação. Desde o início da construção do sistema do Metro Ligeiro que o Governo da RAEM tem vindo a salientar que as condições de construção variam de região para região e, devido ao impacto causado pelo valor da moeda, inflação, entre outros factores, os dados de outras regiões só podem servir como referência, não estando reunidas condições para uma comparação directa.

A par disso, de acordo com a concepção, toda a Linha Leste do Metro Ligeiro é composta por estações subterrâneas e túnel escavado pela tuneladora, sendo todas estas obras executadas no subsolo e debaixo do mar, pelo que, comparando com o método de execução da obra para a estação elevada, estas obras são mais difíceis e é necessário de dispor de muitos equipamentos complexos. Além do mais, os preços dos materiais e o salário dos trabalhadores da construção em Macau são mais elevados do que os das regiões indicadas na interpelação. Numa análise geral, os preços de adjudicação em relação a todos os itens dos trabalhos da obra da Linha Leste estão, neste momento, num nível razoável.

O Director,  
Lam Wai Hou  
30 de Maio de 2024