



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

Comissão de Acompanhamento para os Assuntos da Administração Pública

Relatório n.º 1/VII/2024

Assunto: Acompanhamento da “actual situação da exploração do sector logístico no Porto Interior e perspectivas do seu desenvolvimento”

I – Introdução

O Porto Interior, enquanto zona portuária de Macau com longa história, tem sido, ao longo dos anos, responsável pelo transporte marítimo de mercadorias, pelo sector da pesca e pela atracação de embarcações. Hoje em dia, o desenvolvimento contínuo da sociedade, as mudanças na indústria de contentores, as sucessivas obras de infra-estruturas e os planos de revitalização das “6 grandes zonas” trazem desafios e oportunidades para as pontes-cais do Porto Interior e para os operadores que ali operam.

A Comissão entende que se pode aproveitar esta oportunidade para dar atenção ao ambiente de negócios, ao aumento dos custos, à situação de emprego do pessoal, etc. envolvidos na mudança das pontes-cais do Porto Interior para o Porto de Ká-Hó. Além disso, devido às obras de construção da Estação Elevatória de Águas Pluviais na zona do Porto Interior, que provocaram engarrafamentos no trânsito daquela zona, bem como ao rumo e ao plano de revitalização do Porto Interior, a respectiva matéria foi considerada como assunto de acompanhamento.

Para o efeito, a Comissão reuniu-se no dia 21 de Junho de 2023 e, nos dias 25 de Março e 12 de Agosto de 2024. Na reunião do dia 25 de Março

Handwritten signatures and initials on the right margin.



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

estiveram presentes o Director dos Serviços de Solos e Construção Urbana, Lai Weng Leong, o Subdirector dos Serviços de Obras Públicas, Sam Weng Chon, o Subdirector dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Chiang Ngoc Vai, o Chefe do Departamento de Gestão Portuária da Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água, Chu Chan Wai, e o Chefe do Departamento do Património Cultural do Instituto Cultural, Choi Kin Long, tendo prestado esclarecimentos e respondido às questões levantadas pela Comissão. Esta reunião contou ainda com a presença do deputado Cheung Kin Chung.

Nos termos do n.º 1 do artigo 9.º das “Regras de Funcionamento da Comissão de Acompanhamento para os Assuntos da Administração Pública”, aprovadas pela Deliberação n.º 1/2021 da Comissão, a Comissão elaborou o presente relatório sobre os referidos assuntos de acompanhamento.

II – Conteúdo principal da reunião

1. Plano de revitalização do Porto Interior

Segundo o representante do Instituto Cultural (IC), as “seis zonas” a serem revitalizadas incluem a Zona pedonal da Rua da Felicidade, as Pontes-Cais n.º 23 e n.º 25 do Porto Interior, as Zonas da Avenida de Almeida Ribeiro e da Rua de Cinco de Outubro e a Zona da Barra no Entorno da Doca D. Carlos I, entre outras. As diferentes zonas estão ligadas umas às outras, por exemplo, a Ponte-Cais n.º 16 está ligada à Barra e ao Mercado Municipal do Patane; as Pontes-Cais n.º 23 e n.º 25 estão ligadas, através de passagens superiores para peões, à Rua de Cinco de Outubro, à Avenida de Almeida Ribeiro e à zona do Pagode do Bazar. Actualmente, existem planos específicos para a Rua da Felicidade e para as Pontes-Cais n.º 14 a n.º 16, com diferentes actividades de revitalização. As Ponte-Cais n.º 23 e n.º 25 estão sob tutela do IC, mas as respectivas edificações só podem ser revitalizadas após o seu restauro. As autoridades esperam que, no futuro, os visitantes possam apanhar barcos nas

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.



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

referidas Pontes-Cais para chegar às diversas Zonas, esperando ainda utilizar essas Pontes-Cais como suporte para “impulsionar a economia” das zonas circundantes.

A Comissão esteve atenta à calendarização da revitalização das zonas circundantes do Porto Interior, aos detalhes dos respectivos trabalhos, ao planeamento, etc.

Segundo o representante do IC, a revitalização das “seis zonas” é uma tarefa de grande dimensão que vai ser apresentada em Abril à Assembleia Legislativa¹. Actualmente, estão a ser realizadas, a título experimental, diversas actividades nas “seis zonas”, que envolvem assuntos relacionados com diversas tutelas, tais como, o IC, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), o Corpo de Bombeiros (CB), etc., que necessitam de ser coordenados ao longo do tempo, para além de envolverem a questão da finalidade de utilização de diferentes edificações. Tomando como exemplo as Pontes-Cais n.º 23 e n.º 25, sob a coordenação do IC, foram concluídos os respectivos procedimentos de apresentação dos projectos, cujas orientações serão lideradas pela equipa do Governo, enquanto as empresas de turismo e lazer integrado irão utilizar os seus recursos para a promoção, prevendo-se a conclusão dos respectivos trabalhos no próximo ano; e, em relação às Pontes-Cais n.º 12A e n.º 14, a apresentação dos respectivos projectos é da responsabilidade das empresas de turismo e lazer integrado, e as autoridades vão acelerar o respectivo tratamento.

Alguns membros da Comissão manifestaram a sua atenção sobre o impacto do plano de revitalização para os sectores que operam no Porto Interior.

O representante da Direcção dos Serviços de Solos e Construção Urbana

¹ Para mais detalhes, consulte-se a nota de imprensa divulgada pelo Governo no dia 11 de Abril de 2024, a qual refere principalmente o seguinte: “Governo da RAEM apresenta projectos de revitalização das zonas históricas junto da Assembleia Legislativa”, <https://www.gov.mo/pt/noticias/712282/>.



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

(DSSCU) referiu que, em relação às perspectivas do Porto Interior, segundo o Plano Director, o mesmo vai ser uma zona comercial; e que, devido à falta de um plano de pormenor, é difícil prestar mais esclarecimentos, afirmando que não há calendarização para o plano de pormenor, sendo que não existirá novo plano num curto prazo. Ainda assim, na referida zona é preciso construir infra-estruturas e consolidar bases para a prevenção de catástrofes.

2. Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024 que fixa o valor da taxa devida pela “ocupação por licença das pontes-cais”

O representante da DSSCU fez uma apresentação sobre o valor da taxa devida pela ocupação por licença. Na nossa história, existem cerca de 40 licenças de ponte-cais, das quais cerca de 20 estão localizadas no Porto Interior e as restantes 20 em Coloane. No passado, quando se aplicava às pontes-cais o regime do domínio público hídrico, a referida licença designava-se por “licença de ocupação temporária”, licença essa emitida pela Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água (DSAMA), a qual que também era designada por “licença diversa”. Com a entrada em vigor da Lei n.º 7/2018 (Lei de bases de gestão das áreas marítimas), foi delimitada a orla costeira, onde foram integradas as pontes-cais. Após estudos e respectivos pareceres jurídicos, as autoridades aplicam o disposto na “Lei de Terras” considerando que se trata de uma ocupação precária de terreno, cabendo agora à DSSCU emitir a licença de ocupação, não se podendo cobrar a taxa da “licença de ocupação temporária” ao abrigo do anterior regime do domínio público hídrico. Assim, actualmente, através do Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024, aditou-se a parte relativa à finalidade “Ponte-cais” à “Tabela da taxa anual devida pela ocupação por licença”. A fixação da respectiva taxa baseou-se na diferença entre as taxas cobradas para as finalidades “Comercial e serviços” e “Industrial” (correspondente a metade da soma das duas taxas), salientando-se que a taxa é cobrada de acordo com a área de superfície, ainda que haja construções.



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

O representante da DSSCU referiu que a nova taxa não é elevada, uma vez que é mais baixa do que a renda das lojas situadas na mesma zona, pois, tomando como referência a licença de ocupação para finalidade “Comercial e serviços”, a taxa anual por metro quadrado de área de superfície é de 1600 patacas e, no caso da licença de ocupação para finalidade “Ponte-cais”, a taxa é de apenas 980 patacas por metro quadrado de área de superfície, reiterando-se que a taxa não é cobrada de acordo com a área bruta de construção. Em comparação com a antiga “licença de ocupação temporária”, a licença de ocupação também precisa de ser renovada e não pode ser alvo de subarrendamento; e a única diferença reside no valor da taxa (que passou de 30 patacas por metro quadrado de área de superfície para 980 patacas por metro quadrado de área de superfície, cujo valor é, ainda assim, mais baixo do que o das rendas praticadas no mercado).

Após ouvida a respectiva apresentação, a Comissão procedeu ao acompanhamento do cálculo da respectiva taxa da licença de ocupação, nomeadamente, nos termos do Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024, uma vez que faltam critérios para o cálculo das taxas (por exemplo: para finalidade “Industrial” a taxa é de 360 patacas por metro quadrado de área de superfície, ao passo que para “amarração de barcos” a taxa é de 980 patacas por metro quadrado de área de superfície). Em concreto, quanto é que é mais barato do que as rendas praticadas na mesma zona?

Em resposta, o representante da DSSCU afirmou que, relativamente às taxas de ocupação da licença, foram auscultadas as opiniões do sector, quer na fase de elaboração do projecto, quer antes da sua publicação, e era claro que o sector não concordava com o aumento, porque as tarifas são muito baratas. Foi reafirmado que os actuais critérios de cobrança continuam a ser os constantes do Despacho do Chefe do Executivo n.º 146/2018 e, na definição das taxas, foram tomados como referência os dados da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos (DSEC), sendo as mesmas mais baratas do que as rendas praticadas na mesma zona. Salientou-se também que não houve qualquer alteração dos critérios de cobrança, tendo-se tomado como referência



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

as rendas praticadas na mesma zona e fixado o respectivo valor, que é o mediano entre as taxas cobradas para fins de “Comércio e serviços” e “Indústria” (correspondente a metade da soma dessas duas taxas).

Por outro lado, no Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024 relativo à actualização das taxas de ocupação por licença de utilização de pontes-cais, foram estabelecidas taxas transitórias, sendo que apenas no quarto ano será cobrada a totalidade da taxa. Assim, na emissão da licença de ocupação pela DSSCU aos titulares das licenças de ocupação temporária atribuídas no âmbito do domínio público hídrico, a cobrança do valor da taxa anual é efectuada de modo progressivo, sendo, no primeiro, segundo e terceiro anos após a emissão daquela licença, cobrados, respectivamente, 30%, 60% e 90% daquele valor e, a partir do quarto ano, cobrado o valor total da taxa anual.²

Os representantes da DSSCU salientaram que, no passado, foram emitidos autos de vistoria e licenças de utilização dos terrenos ocupados a título precário, contudo os seus ocupantes não possuíam quaisquer direitos sobre esses terrenos. Na realidade prática, essas licenças eram renovadas anualmente, não havendo lugar ao termo da licença, e os terrenos não eram revertidos a não ser que estivessem em causa infracções. Em Janeiro do corrente ano, os serviços competentes informaram que iam proceder à respectiva medição e que, no futuro, o sector iria exercer a sua actividade de acordo com o regime de ocupação temporária de terrenos.³

Além disso, o representante da DSSCU acrescentou que o Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024 aditou apenas a parte relativa à ponte-cais, a qual abrange as “instalações para actividades relativas à pesca, frete geral não

² Nos termos do n.º 9 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024.

³ De acordo com as informações divulgadas pelo Governo no dia 3 de Maio de 2024, existe actualmente, no Porto Interior, um total de 20 licenças de ocupação a título precário que devem passar a ser regulamentados pela Lei de terras. Tendo em conta a premissa de alterar o mínimo possível as circunstâncias actuais, a Administração adoptou a solução normativa consubstanciada na “Licença de Ocupação Temporária”, prevista na Lei de terras, que tem natureza semelhante, para regulamentar estes processos. *Vide* <https://www.gov.mo/pt/noticias/715093/>.



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

De acordo com o representante da DSAMA, três dos actuais terminais marítimos foram mudados para o de Ká-Hó em 2022, incluindo os números 5, 7 e 7A. Na altura, existiam 3 empresas a sul da Praça de Ponte e Horta, que exploravam principalmente a actividade de contentores, ou seja, os contentores eram rebocados por camiões. Com o início das obras de construção da Estação Elevatória de Águas Pluviais do Sul do Porto Interior em 2022, o Governo aproveitou esta oportunidade para coordenar a mudança das referidas actividades para Ká-Hó, com vista a aliviar a pressão do trânsito no Porto Interior. As restantes empresas exploram a actividade de envio de mercadorias em contentores, transportando mercadorias de diferentes proprietários que as vão descarregar naquele local. Actualmente, na zona entre a Praça de Ponte e Horta e o edifício Riviera Macau não circulam veículos de contentores, e o funcionamento do Porto de Ká-Hó decorre também normalmente (incluindo o prazo de embarque e as despesas, etc.). No futuro, as autoridades competentes vão continuar atentas à situação. O Porto Interior vai continuar a dispor de ponte-cais para a actividade de carga avulsa, pelo que, no futuro, a manutenção, reconstituição ou mudança dessa estrutura portuária serão decididas em conjugação com o planeamento geral daquele espaço.

A Comissão referiu-se depois aos problemas de exploração pelo sector após a mudança das actividades de transporte de mercadorias do Porto Interior para o Porto de Ká-Hó, nomeadamente a quantidade de mercadorias envolvidas e o eventual aumento dos custos logísticos.

O representante da DSAMA respondeu que, neste momento, no Porto Interior restam apenas as actividades de carga avulsa e que não há necessidade urgente de mudar de local. As autoridades estão atentas aos custos do sector e, neste momento, Macau recebe cerca de 130 a 140 mil contentores por ano, 40 por cento através de Ká-Hó, e 60 por cento do Porto Interior. Se toda a actividade de contentorização se mudar para o Porto de Ká-Hó, este irá ficar saturado. Se o Porto de Ká-Hó não aumentar a sua capacidade, as companhias de navegação também têm de alargar o horário

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, followed by several smaller ones, and a signature at the bottom.



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

de trabalho e será necessário ter em conta as despesas de gestão portuária, assim como a questão das instalações de armazenamento. No futuro, o planeamento do Porto Interior será ponderado em vários aspectos e consoante a situação.

Alguns membros da Comissão questionaram os representantes do Governo sobre os tipos de actividades que existem no Porto Interior, a área dos terrenos envolvidos nas “licenças de ocupação temporária” atribuídas no âmbito do domínio público hídrico, o número de embarcações que podem atracar e os dados comparativos com o Porto de Ká-Hó.

Em resposta, os representantes da DSSCU e da DSAMA indicaram que, neste momento, estão a ser registados os tipos de actividade no Porto Interior e que, após a verificação dos dados recolhidos, será feita a demarcação. Até ao momento, ainda não se procedeu a uma medição detalhada sobre os lugares de amarração no Porto Interior. O Porto Interior dispõe actualmente de sete pontes-cais para o transporte de mercadorias e tem uma capacidade de amarração para 9 a 10 embarcações com menos de 50 metros de comprimento. O Porto de Ká-Hó, por sua vez, tem a forma de “L” e cinco lugares de atracação, sendo que, como cada um deles tem um comprimento maior, permite a amarração de embarcações até 100 metros. O Porto de Ká-Hó tem capacidade para processar cerca de 100 mil contentores por ano, mas não é suficiente para responder às necessidades de toda a cidade (cerca de 140 mil contentores), pelo que apenas uma parte das actividades do Porto Interior pode ser transferida.

Alguns membros da Comissão sugeriram que, tendo em conta a grande quantidade de mercadorias transportadas para o Porto Interior e a falta de capacidade de absorção de contentores no Porto de Ká-Hó, e considerando também a redução do volume de passageiros no Terminal Marítimo da Taipa, o Governo deve ponderar a transformação do Terminal Marítimo da Taipa num terminal de contentores. Assim, perguntou-se se o Governo iria fazê-lo. Mais, após a conclusão da quarta ponte entre Macau e a Taipa, localizada perto do

Handwritten signatures and initials on the right margin.



aeroporto, haverá algum plano para o desenvolvimento daquele espaço?

Os representantes da DSSCU e da DSAMA afirmaram que, neste momento, não há intenção de mudar os operadores do sector do Porto Interior. Uma vez que parte da área do Terminal Marítimo da Taipa, junto ao Aeroporto, está delimitada como zona de reserva marítima, com restrições de navegação, não há um plano nesse sentido. Além disso, tendo em conta que as gruas de contentores têm uma certa altura, isso pode afectar o funcionamento do Aeroporto.

4. Situação do trânsito na zona do Porto Interior

O representante da DSAT referiu que vai ajustar os separadores centrais das vias na zona da Rua do Almirante Sérgio e melhorar as faixas de rodagem; aumentar o número de passeios na Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques, sem causar qualquer impacto para as deslocações dos veículos; melhorar os sinais de trânsito e os pavimentos e, de acordo com o andamento das obras, proceder a ajustamentos nas imediações da Ponte-Cais n.º 12, para melhorar a situação do trânsito.

Alguns membros da Comissão questionaram o Governo sobre o seguinte: o Governo vai acelerar os trabalhos de organização da zona exterior (mar) do Porto Interior e a ligação à linha oeste do Metro Ligeiro?

Em resposta, os representantes da DSAT e da DSSCU afirmaram que, no passado, a questão da zona exterior do Porto Interior foi discutida na sociedade, mas não foi incluída no Plano Director, portanto, no futuro, há que ponderar vários factores para proceder a um novo estudo. Neste momento, ainda não há informações sobre a linha oeste, sendo necessário aguardar pelo planeamento e por um estudo preliminar.

Além disso, alguns membros da Comissão também tiveram em atenção e questionaram o seguinte: tendo em conta que algumas carreiras de autocarros

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



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

(por exemplo, a MT4) que circulam entre a Rua da Praia do Manduco e o Posto Fronteiriço Qingmao estão sempre cheias, o Governo vai aumentar a frequência destas carreiras?

Em resposta, o representante da DSAT afirmou o seguinte: podem apanhar outras carreiras para se deslocarem do Porto Interior para o Posto Fronteiriço Qingmao, pois, neste momento, as carreiras são suficientes e, se no futuro não forem suficientes, podemos discutir isso novamente.

5. Situação da construção da Estação Elevatória de Águas Pluviais no Sul do Porto Interior

O representante da Direcção dos Serviços de Obras Públicas (DSOP) referiu que as obras de construção da estação elevatória estão de acordo com os critérios definidos no plano decenal de prevenção e redução de desastres. Neste momento, as obras de canalização estão em curso (cerca de um quilómetro de comprimento, com uma secção transversal de dois metros por três metros), e vão ser executadas por fases, para manter as faixas de rodagem e evitar o impacto no trânsito. Após a sua conclusão, poder-se-á recolher mais de 7000 metros cúbicos de água e será instalada uma estação de bombagem de água para, obrigatoriamente, despejar no mar as águas pluviais recolhidas e evitar a ocorrência de inundações devido à impossibilidade de escoamento atempado da água pluvial (tal como as funções da Estação Elevatória do Norte); e vai ser resolvido o problema dos tubos de drenagem de águas pluviais e residuais, ou seja, vai ser instalada uma caixa de escoamento para a água ir até à estação elevatória da Praça de Ponte e Horta, a fim de evitar a saída de águas residuais.

Em relação aos locais onde se tem verificado intrusão de água do mar, vão ser utilizadas bombas de água de alto padrão e, segundo o projecto, 5 bombas de água vão estar ligadas e 1 fica de reserva, com o volume global de água escoada (cerca de 17,8 metros cúbicos por segundo) superior ao da

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller marks and initials below.



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

estação elevatória do Norte. A partir de 2021, a situação das inundações melhorou de forma significativa, com menos casos de inundações registados. Devido à imperfeição da rede de drenagem dos bairros antigos, se forem detectadas deficiências na escavação, irá proceder-se ao seu aperfeiçoamento. Após a escavação realizada na zona da Rua do Almirante Sérgio, verificou-se a insuficiência de colectores de esgoto e procedeu-se ao seu tratamento. O andamento das obras está dividido por três fases. A primeira (no terreno da Ponte n.º 5B da Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques, sul do Porto Interior) já está 80 por cento concluída, prevendo-se a sua conclusão no 3.º trimestre de 2024; a segunda (construção da *box-culvert* de águas pluviais, de drenagem de águas pluviais e residuais entre a Rua do Almirante Sérgio, junto da Escola de Pilotagem, e a nova estação elevatória de águas pluviais da Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques) está com metade da obra concluída, prevendo-se a sua conclusão em Dezembro do corrente ano; e, a terceira (construção de uma estação elevatória de águas residuais na zona de lazer entre a Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques e a Rua das Lorchas), está com um terço da *box-culvert* já concluído, prevendo-se a sua conclusão em Julho do próximo ano⁴.

A Comissão deu atenção ao impacto das obras de construção da estação elevatória de águas pluviais no Porto Interior no que se refere ao trânsito e às escolas circundantes, e à eventual utilização de novos materiais para elevar a qualidade das obras.

Em resposta, os representantes da DSOP e da DSAT afirmaram que vão continuar atentos ao impacto na comunidade do projecto da estação elevatória

⁴ Segundo as notícias actualizadas constantes da página electrónica da Direcção dos Serviços de Obras Públicas (DSOP), até 5 de Junho do corrente ano, a obra da estação elevatória de água pluviais e drenagem no Porto Interior (Sul) está a avançar de forma ordenada, encontrando-se concluída em mais de 60%. Relativamente à 1.ª fase da obra da estação elevatória de águas pluviais, estão em curso a instalação de equipamentos e os respectivos ensaios; no âmbito da 2.ª fase da obra, na área relativa à Rua do Almirante Sérgio, já foram concluídos 317,2 metros de comprimento da “box-culvert”. Quanto à 3.ª fase da obra, que abrange a Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques e a Rua das Lorchas, encontram-se concluídos 289 metros de comprimento da “box-culvert”, perfazendo a conclusão global de um total de 58,33% do comprimento da “box-culvert”. Para mais detalhes: <https://www.dsop.gov.mo/system/action/ZtShowInfo.php?classid=11&id=3118&lan=pt>.



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

de águas pluviais do sul do Porto Interior e adoptar diferentes medidas de melhoria, melhorando também os trabalhos de coordenação do trânsito. Devido à execução faseada das obras, é melhor utilizar betão no pavimento em vez de asfalto novo. O Governo também dá importância aos trabalhos de comunicação com as escolas da zona envolvente do Porto Interior.

III – Conclusões

Através dos trabalhos de acompanhamento, a Comissão ficou a conhecer a situação actual de exploração e as perspectivas de desenvolvimento do sector logístico no Porto Interior, nomeadamente, a alteração da aplicação do regime de licença de ocupação a título precário da área do domínio público hídrico para a aplicação do regime da “Lei de Terras” no que diz respeito à emissão da licença de ocupação e aos pormenores das respectivas taxas. Teve também conhecimento do andamento das obras da estação elevatória de águas pluviais no Porto Interior e das diversas medidas tomadas pelo Governo para reduzir o impacto das obras na comunidade.

Quanto à revitalização, a Comissão ficou a conhecer o ponto de situação e o planeamento dos trabalhos de revitalização das zonas, e espera-se que o Governo possa acelerar os respectivos trabalhos da zona envolvente do Porto Interior. Além disso, para melhor desenvolver aquela zona, espera-se que o Governo possa lançar as medidas de revitalização e ao mesmo tempo reforçar a auscultação das opiniões do sector.

A Comissão espera que o Governo continue atento à situação de exploração do sector, nomeadamente, ao assunto das taxas transitórias estabelecidas pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 3/2024, a Comissão espera que as autoridades façam uma avaliação dinâmica e continuem a prestar atenção aos lojistas afectados.

子
亨
林
輝

李
志
文
王
一
.



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

Quanto às medidas de melhoria do trânsito na zona do Porto Interior, a Comissão espera que as autoridades comuniquem mais com as escolas daquela zona.

Por fim, a Comissão sugere que o presente relatório seja enviado ao Governo para referência.

12 de Agosto de 2024

A Comissão,

Zheng Anting

(Presidente)

Lei Chan U

(Secretário)

Si Ka Lon

Vong Hin Fai



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

José Maria Pereira Coutinho

Leong On Kei

Leong Sun lok

Wang Sai Man

Chan Hou Seng

Kou Kam Fai

Lam U Tou