



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

(TRADUÇÃO)

## INTERPELAÇÃO ESCRITA

### **Aperfeiçoamento dos trabalhos relativos à deslocação sem barreiras para os portadores de deficiência de Macau**

De acordo com os dados estatísticos sobre o cartão de registo de avaliação de deficiência do Instituto de Acção Social (IAS), até 30 de Setembro de 2024, o número total de portadores do cartão de registo de avaliação da deficiência válido era de 18 531, dos quais 6583 eram portadores de deficiência motora e, de entre estes, 3223 eram de grau moderado ou superior, representando 49 por cento do respectivo total, e os de grau grave ou superior, 29,1 por cento [1]. Isto demonstra que os respectivos grupos sociais necessitam urgentemente de instalações e condições para a deslocação sem barreiras, o que merece a elevada atenção do Governo.

De facto, nos últimos anos, o Governo da RAEM tem vindo a aperfeiçoar o ambiente de deslocação sem barreiras, por exemplo, com a publicação do “Planeamento dos Serviços de Reabilitação para o Próximo Decénio (2016-2025)”, a criação do grupo de coordenação interdepartamental e a implementação das “Normas arquitectónicas para a concepção de *design* universal e livre de barreiras na RAEM”, etc. Segundo algumas associações de serviços sociais, o Governo dispõe de mecanismos para disponibilizar lugares de estacionamento para os “autocarros de reabilitação”, no entanto, nos últimos anos, foram indeferidos vários pedidos de lugares de estacionamento em novos centros, por exemplo, o novo centro de serviços para deficientes, na zona da Ilha Verde, não dispõe de lugares de estacionamento para “autocarros de reabilitação”.

Segundo as instituições em causa, a maioria dos seus utentes são portadores de deficiência de grau moderado ou superior, que geralmente utilizam cadeiras de rodas



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

(TRADUÇÃO)

para se deslocarem, pelo que a sua procura de “autocarros de reabilitação” é evidente. Os “autocarros de reabilitação”, para além de necessitarem de estacionar durante longo tempo, têm ainda a necessidade de transportar pessoas a qualquer momento, e os lugares nas proximidades para carga e descarga estão sempre ocupados, tal como a altura máxima dos edifícios dos parques de estacionamento também não permite que estes autocarros entrem, o que impede o estacionamento dos “autocarros de reabilitação” e, após um intercâmbio, verificou-se que muitas instituições congéneres de serviço social estão a enfrentar esta mesma situação. Apesar de o Governo da RAEM ter criado um grupo de trabalho específico para a coordenação das políticas interdepartamentais, segundo as instituições em causa, estas nunca obtiveram uma resposta razoável e positiva por parte dos serviços competentes, por isso, o funcionamento do referido mecanismo merece uma avaliação por parte do Governo.

Por seu turno, o Governo implementou as “Normas arquitectónicas para a concepção de *design* universal e livre de barreiras na RAEM”, mas estas não regulamentam a criação de lugares de estacionamento nas instalações públicas destinadas aos portadores de deficiência e só exigem que os lugares de estacionamento sem barreiras arquitectónicas correspondam a uma determinada percentagem [2]. Tomando como referência a experiência do País, em 2023, foi implementada a “Lei de construção de um ambiente livre de barreiras na República Popular da China” [3], com vista a assegurar, a nível jurídico, as exigências para a construção de um ambiente livre de barreiras arquitectónicas. Macau deve também estudar seriamente a possibilidade de passar da fase de implementação das instruções para a fase de garantia jurídica, de modo a que, na construção futura de edifícios públicos e privados e na sua fase inicial, sejam consideradas as instalações sem barreiras arquitectónicas e as instalações complementares envolventes, bem



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

(TRADUÇÃO)

como promovidas a construção e a optimização de instalações complementares comunitárias, no sentido de criar um ambiente social de convivência entre os portadores de deficiência e os idosos.

Por último, as necessidades ao nível das deslocações diárias dos portadores de deficiência e dos seus familiares também merecem a nossa atenção. O grau de conveniência dos transportes terrestres para as pessoas em cadeira de rodas tem sido alvo de atenção da sociedade e, nos últimos anos, o Governo tem promovido o uso de autocarros públicos com plataformas baixas. No entanto, devido a vários factores, os grupos em causa preferem utilizar os transportes públicos com marcação prévia, tais como os “autocarros de reabilitação” e os táxis acessíveis. Contudo, segundo os dados da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), dos dois tipos de táxis especiais (azuis e vermelhos) existentes em Macau, apenas 15 são acessíveis, e calcula-se mesmo também que os táxis motorizados com assentos acessíveis e susceptíveis de serem removidos são apenas 32 [4], ou seja, em média, um táxi para 200 pessoas portadoras de deficiência motora. Tomando como referência a experiência de Hong Kong, até Abril de 2024, havia cerca de 4800 táxis acessíveis para a tomada e largada de cadeiras de rodas [5], isto é, em média, um táxi para cerca de 51 pessoas com capacidade física limitada [6]. A diferença entre estes dois números é de quatro vezes, por isso, o Governo deve prestar atenção à proporção da oferta dos respectivos transportes públicos.

Assim sendo, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Tendo em conta que a comunicação do Governo com a sociedade parece não dar importância às instalações sem barreiras arquitectónicas disponibilizadas pelas instituições que prestam serviços aos portadores de deficiência, como é que o Governo vai optimizar as respectivas instalações complementares, a fim



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

(TRADUÇÃO)

- de concretizar o objectivo de transformar Macau numa cidade sem barreiras arquitectónicas? Actualmente, as instituições de reabilitação deparam-se com dificuldades de estacionamento para os “autocarros de reabilitação”, assim sendo, como é que o Governo vai coordenar e resolver as necessidades de transportes dos respectivos organismos e grupos?
2. Em Macau, as “Normas arquitectónicas para a concepção de *design* universal e livre de barreiras na RAEM” já foram implementadas, no entanto, estas normas incidem apenas sobre a estrutura dos edifícios e não exigem planos complementares para as zonas envolventes. O Governo deve tomar como referência as experiências do País, implementando as respectivas normas através de legislação, com vista a assegurar, a nível jurídico, as exigências relativas à construção de um ambiente livre de barreiras, e a reforçar a comunicação e a coordenação interdepartamentais. Vai fazê-lo?
  3. Tendo em conta as dificuldades de deslocação dos portadores de deficiência, o Governo deve aumentar o número de táxis acessíveis, a fim de resolver as necessidades de transporte dos respectivos grupos e dos seus familiares. Vai fazê-lo? O Governo deve ponderar sobre a definição da proporção entre os táxis acessíveis e os portadores de deficiência, com vista a avançar, de forma científica e objectiva, com o desenvolvimento dos transportes terrestres sem barreiras arquitectónicas. Vai fazê-lo?

Referência:

[1]. Dados estatísticos sobre o “cartão de registo de avaliação de deficiência”, 3.º trimestre de 2024, Instituto de Acção Social,

<https://www.ias.gov.mo/uploads/media/2024%E5%B9%B4%E6%AE%98%E7%96%BE%E8%A9%95%E4%BC%B0%E7%99%BB%E8%A8%98%E8%AD%89%E7%B5>



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

(TRADUÇÃO)

[%B1%E8%A8%88%E6%95%B8%E6%93%9A/2024%E5%B9%B4%E7%AC%AC%E4%B8%89%E5%AD%A3%E7%B4%AF%E8%A8%88%E6%95%B8%E6%93%9A.pdf](#)

[2]. “Normas arquitectónicas para a concepção de *design* universal e livre de barreiras na RAEM”,

[https://www.ias.gov.mo/wp-content/themes/ias/tw/download/2021-11-15\\_add3.pdf](https://www.ias.gov.mo/wp-content/themes/ias/tw/download/2021-11-15_add3.pdf)

[3] “Lei de construção de um ambiente livre de barreiras na República Popular da China”, [https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202306/content\\_6888910.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202306/content_6888910.htm)

[4] Táxi especial, Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego,

[https://www.dsat.gov.mo/dsat/subpage.aspx?a\\_id=1610600180](https://www.dsat.gov.mo/dsat/subpage.aspx?a_id=1610600180)

[5] “Prestação e fiscalização do serviço de autocarros de reabilitação”, Conselho Legislativo de Hong Kong,

[https://www.legco.gov.hk/yr2024/chinese/pac/reports/82/m\\_4e.pdf](https://www.legco.gov.hk/yr2024/chinese/pac/reports/82/m_4e.pdf)

[6] Número e principais tipos de pessoas com deficiência em Hong Kong em 2020, Conselho Legislativo de Hong Kong,

[https://app7.legco.gov.hk/rpdb/tc/uploads/2024/ISSH/ISSH03\\_2024\\_20240314\\_tc.pdf](https://app7.legco.gov.hk/rpdb/tc/uploads/2024/ISSH/ISSH03_2024_20240314_tc.pdf)

29 de Novembro de 2024

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,**

**Ma lo Fong**