

INTERPELAÇÃO ORAL

Optimizar os serviços de deslocação sem barreiras em Macau

Sendo Macau um centro internacional de turismo e lazer, a promoção da construção de uma cidade livre de barreiras não é apenas uma responsabilidade básica para cuidar dos grupos vulneráveis, mas também um padrão importante para avaliar o grau de civilização e a imagem internacional da cidade. Mas, as pessoas com deficiência continuam a enfrentar muitas dificuldades nas suas deslocações, sendo evidentes que a procura de “táxis acessíveis” é maior do que a oferta há já muito tempo e a frequente ocupação indevida dos lugares de estacionamento exclusivos das pessoas com deficiência, problemas que afectam a sua qualidade de vida e a sua participação social.

Existem em Macau cerca de 1400 táxis, dos quais apenas sete são “acessíveis”, o que revela um grave desequilíbrio entre a oferta e a procura. O Governo da RAEM lançou, em Junho passado, o concurso público para a atribuição de licenças com validade de 8 anos, estando previstos mais 700 “táxis normais” e 28 “táxis acessíveis” que irão funcionar gradualmente a partir de 2026. Nessa altura, o número total de táxis em Macau ultrapassará os 2000 e haverá um aumento do número de “táxis acessíveis”. Mas, antes disso, idosos, pessoas com deficiência e respectivas associações têm vindo a queixar-se das dificuldades na marcação de “táxis acessíveis”, nomeadamente do acesso imediato ao respectivo serviço em situações repentinas ou de emergência. Por isso, aquando do aumento do número de “táxis acessíveis”, há que otimizar ainda os sistemas de marcação prévia e de gestão operacional, a fim de garantir que os recursos correspondam eficazmente às necessidades reais.

Ao mesmo tempo, são frequentes os abusos na utilização dos lugares de estacionamento exclusivos das pessoas com deficiência, e o actual modelo de execução da lei tem limitações ao nível da identificação dos veículos, o que

dificulta uma fiscalização eficaz. A região vizinha de Hong Kong tem explorado o uso de tecnologia de IA para reforçar a fiscalização dos lugares de estacionamento para pessoas com deficiência, tendo iniciado, no dia 11 de Maio passado, a título experimental, o teste “in loco” do sistema inteligente de videovigilância, com a duração de 9 meses, nos lugares de estacionamento exclusivos à berma das vias dos 12 locais designados. O sistema funciona 24 horas por dia, registando a utilização daqueles lugares de estacionamento, a matrícula dos veículos e a hora de “entrada e saída” dos veículos; o “back-end” do sistema informático analisa os dados recolhidos para apurar se os veículos estacionados têm, ou não, a “Disabled Person’s Parking Permit” ou o “Parking Certificate for Drivers Who Carry People With Mobility Disabilities” válidos, complementado por tecnologia de IA para identificar se os passageiros que entram nos veículos e saem dos veículos utilizam cadeiras de rodas ou “auxílio para caminhar”, tratando-se de medidas que podem servir de referência para Macau.

Assim sendo, interpele sobre o seguinte:

1. Quanto aos abusos na utilização dos lugares de estacionamento exclusivos das pessoas com deficiência, as autoridades vão tomar como referência a experiência de Hong Kong e estudar a implementação de sistema inteligente de videovigilância, para identificar, através da tecnologia IA, se os passageiros que entram e saem dos veículos utilizam cadeiras de rodas ou “auxílio para caminhar”, bem como registar automaticamente a matrícula dos veículos, os respectivos certificados e licenças, as horas, entre outros dados, para elevar a eficácia da execução da lei?

2. Quando aumentar o número de “táxis acessíveis”, vão as autoridades criar um mecanismo de marcação prévia e de gestão operacional independente dos Serviços de “rádio-táxis”, dando prioridade à distribuição de veículos sem barreiras aos idosos e portadores de deficiência, reservando um determinado número de veículos para a respectiva mobilização imediata, a fim de dar resposta

às necessidades repentinas de deslocações por razões médicas, cuja marcação prévia é impossível, e de assegurar o transporte atempado das pessoas em situações de emergência?

3. Em Macau, não existem dados específicos sobre os “táxis acessíveis”. As autoridades vão divulgar, periodicamente, os respectivos dados, nomeadamente, a taxa de resposta às chamadas, a taxa de sucesso na marcação prévia em situações de emergência, o tempo médio de espera, a área de cobertura dos serviços, etc., e criar um mecanismo de avaliação da eficácia dos serviços de “táxis acessíveis”, para que a optimização das políticas possa ter fundamentos?

25 de Junho de 2026

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Ho Ion Sang