

# Área de Transportes e Obras Públicas

## **PARTE I**

### **BALANÇO DAS ACÇÕES GOVERNATIVAS NO ANO 2007**

Tendo em conta a necessidade do desenvolvimento social, em 2007, a área de Transportes e Obras Públicas realizou progressivamente o seu trabalho por ordem de planos e de prioridade, nomeadamente o reforço de ordenamento das obras e construção das redes rodoviárias, a divulgação do projecto de optimização do sistema de metro ligeiro, para melhorar redes de transporte público local; e a divulgação do documento consultivo da revisão da política da habitação pública, para uma distribuição razoável do recurso social; avançar projectos do reordenamento dos bairros antigos, em especial de reforçar a comunicação e colaboração com outros serviços públicos, para obter o melhor resultado na coordenação de projectos de embelezamento das ruas.

A execução concreta dos trabalhos na área de Transportes e Obras Públicas, em 2007, conforme seguintes:

#### **1. No Âmbito do Trânsito**

Com a finalidade de resolver questões do trânsito, elevar a capacidade de transporte de passageiro do sistema de transporte público, para acompanhar a necessidade do desenvolvimento no futuro de Macau, para além de melhoramento destes, o Governo de RAEM ainda esforçou se muito em elevar empreendimento das instalações em causa.

No ano de 2007, continuou a realização de infra-estruturas do trânsito e de medidas de melhoramento, e divulgação do projecto de optimização do metro ligeiro para a consulta pública e recolha de opiniões; conclusão de algumas infra-estruturas, designadamente reformulação da Rotunda Ferreira do Amaral frente do Hotel Lisboa, da Jardim de Artes e arruamentos envolventes. Ainda, a construção de várias redes rodoviárias tendo em conta de desenvolvimento da COTAI.

Para aliviar a pressão do trânsito entre Zona Norte e Terminal Marítimo, e entre Taipa e Terminal Marítimo, a resolver a questão do trânsito para deslocação ao centro da cidade no período da realização de Grande Prémio, por fechada do Av. Amizade, começamos trabalhos de análises e comparações sobre a possibilidade de reformulação dos dois acessos na saída a Macau do Ponte da Amizade para viaduto de forma circular ou desnivelada. Ao mesmo tempo, para resolução do trânsito no bairro antigo, melhorar a condição para negocio das pequenas e médias empresas, estudamos vários programas para melhoramento do trânsito rodoviário de Macau e os respectivos infra-estruturas, bem como a realização de varáveis obras para embelezamento de ruas.

Aumentar o número de estacionamento público é a outra medida para aliviar a questão do trânsito de Macau. Em 2007, foram constituídos Auto-silo Jardim de Iao Hon, Auto-Silo Jardim Comendador Ho Yin, Auto-Silo Jardim das Artes, Auto-Silo Subterrâneo para Veículos Pesados na Estrada de Flor Lótus em COTAI e Auto-silo Praça Ferreira do Amaral; e colocação de parquímetros nas ruas, para incentivar movimentos dos carros estacionados. Sendo num aspecto geral, mantendo um aumento estável do número de estacionamento público.

Para reforçar a fiscalização viária, foram instalados sistema de detecção de excesso de velocidade em 11 locais, e painéis de LED de mensagens variáveis em 10 locais de Macau.

A fim de incentivar a população para mais utilização de transporte público, e menos automóvel privado, e em 2007, foram ajustados, realocado e cancelados vários paragens de autocarro, bem como o ajustamento de rotas de autocarro, para melhorar a questão de repetição de rotas; para satisfazer necessidade de cidadão, foram aumentadas varias carreiras expesso e início do funcionamento do serviço de autocarros nocturnos, bem como para facilitar a saída dos idosos, foi criado o Programa de Benefícios a Idosos para Compra de Pass de Autocarro.

Em relação a criação da Direcção dos Serviços dos Assuntos de Tráfegos, para evitar a repetição de atribuições, otimizar a gestão tráfego e distribuição de atribuição, sendo que o edifício para o seu funcionamento está em construção; em relação a educação e divulgação continua sobre a segurança tráfego, sendo que as obras do Centro de Educação e Promoção de Segurança Tráfego concluídas no corrente ano.

Após de anos de consulta, o Governo da RAEM confirmou a implantação do projecto do sistema do metro ligeiro, pelo que foi criado o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, o qual tem como objectivos promover a modernização das infra-estruturas de transportes viários, bem como a implementação do sistema de metro ligeiro, incumbindo-lhe, designadamente desenvolver projectos relacionados com grandes infra-estruturas de transportes viários da Região Administrativa Especial de Macau.

## **2. Gestão de Terras**

No corrente ano, no âmbito de gestão de terras, a tarefa principal é a revisão do Método de determinação do montante do prémio de concessão. Sendo as terras são recursos preciosos e não regeneráveis da RAEM, bem como elemento importante para o futuro desenvolvimento de Macau, por isso para corresponder de aumento de preços prediais e de solicitação social, o Governo iniciou no segundo semestre do 2006 a revisão do valor referencial consta no Regulamento Administrativo n.º 16/2004, relativa a Método de determinação do montante do prémio de concessão. O Governo pretende através de vários aspectos e recolha de informações objectivas, para uma definição de valores mais próximos do mercado em causa e para um nível aceitável pela sociedade, e tendo em consideração de estabilidade social. Tendo a revisão em causa entrou em vigor em Setembro deste ano.

Por outro lado, pelo desenvolvimento predial nos recentes anos e pela solicitação da sociedade, o Governo vai realizar concurso público para concessão de dois terrenos no final do ano.

Foi criado, em Outubro, o Grupo Consultivo para o Desenvolvimento de Terrenos, composto pelos profissionais da sociedade e funcionários da Administração, para estudar e emitir pareceres relativos à concessão e troca de terrenos, tendo em consideração o planeamento urbanístico, a conservação do património histórico-arquitectónico e a protecção ambiental.

Outros trabalhos relacionados a gestão de terras no 2007 incluem: continuação de trabalhos relativa a troca de terras pela construção de habitação social na Ilha Verde e no Mong-Há de Morais.

### **3. Planeamento Urbano**

No âmbito do planeamento urbano, para aproveitamento do espaço e recurso existentes, melhoria do ambiente de Macau, apesar do facto a carência de recursos terrenos, continuamos o planeamento e construção urbano, e procuramos um equilíbrio entre a necessidade do desenvolvimento urbano e conservação de patrimónios históricos de Macau. Pelo que realizamos 9 estudos de planeamento, nomeadamente 5 estudos relacionados ao ordenamento de viaduto e trânsito e respectiva instalação, 3 a revisão do planeamento de zonas, e 1 a construção de auto-silo. Concretamente estudos sobre: construção de passeios junto a Estrada de S. Francisco e a Estrada Marginal, de elevadores e de passagens superior para peões; construção de auto-silo nas zonas de bem-estar de Fai Chi Kei; revisão do planeamento de zona industria Pac On na Taipa; planeamento de ordenamento rodoviário no bairro antigo de Coloane; revisão do planeamento de zona industria Seac Pai Van, entre outros.

Em relação ao reordenamento dos bairros antigos, o Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos continua em 2007 a discussão das questões relacionadas ao projecto do Regime Jurídico para o Reordenamento dos Bairros Antigos, e através de actividades consultivas “ponto a ponto, e face a face”, entrando aos bairros, para recolher e ouvir opinião e sugestão de residentes sobre reordenamento dos bairros antigos. Após conjugando opiniões do Conselho, dos sectores da sociedade e dos residentes, o Grupo do Trabalho inter-serviços do Governo envidará esforços para que o projecto do Regime Jurídico para o Reordenamento dos Bairros Antigos seja apresentado ao Conselho.

### **4. Empreendimento Urbano**

#### **4.1 Ambiente habitacional e alteie e embelezamento de paisagem urbanístico**

A fim de elevar a qualidade de vida da população, o serviço de obras públicas além de continuar em colaboração com outros serviços da Administração, para embelezamento de ruas e aumentar equipamentos de bem estar em varias zonas de Macau, estão também na procura de localidades adequados para respectivo embelezamento, especialmente em consideração de necessidades a instalação nas zonas da alta densidade de população.

Para acompanhamento da política de habitação definida pelo Governo, e pela necessidade da sociedade, em 2007 realizamos a revisão de projectos de complexidade de habitação social na Ilha Verde e a primeira fase de habitação social de Mong-Há, e realização de obras de reordenamento da Estrada Marginal da Ilha Verde, e ainda estudar a possibilidade de abertura da rede viária, bem como construção de área para passeio e de bem estar, num terreno recuperado pelo Governo junto à Estrada Marginal da Ilha Verde.

Tendo em conta do aumento de número de residente na zona das Ilhas, eventualmente a exigência de espaços para recreios e desportos, construímos um Estádio de recreativos da Baía de Nossa Senhora, e conclusão da consulta sobre o projecto de construção de Auto-silo e Jardim na Rua de Seng Tou, Taipa, e prevista a realização do concurso público no início do próximo ano, bem como a conclusão de obras de embelezamento da segunda fase do Passeio junto ao Jardim do Reservatório.

#### 4.2 Empreendimento para ecologia urbanística

Tendo em conta da elevada desenvolvimento económico nos últimos anos, houve aumentos de quantidade de resíduos sólidos e águas residuais produzidos, em 2006 realizamos obra de alargamento para expansão da capacidade operacional dos Equipamentos da Central de Incineração de Resíduos Sólidos de Macau, a conclusão de ampliação prevista em terceira trimestre de 2008, que satisfazer ia a necessidade de Macau para desenvolvimento nos próximos 15 anos; e iniciamos de gradualmente as obras para elevar a capacidade operacional da Estação de Tratamento de Águas Residuais de Coloane, e concluímos a construção da estrutura da Estação de Tratamento de Águas Residuais do Parque Industrial Transfronteiriço de Macau. Ainda a aperfeiçoar instalações para incineração de resíduos sólidos de Macau, construímos a Estação de Tratamento de Resíduos Especiais e Perigosos de Macau e que já entrou em funcionamento.

### 4.3 Empreendimento para elevar a capacidade de recolha de visitantes

Para acompanhamento de rápido desenvolvimento económico e turístico, continuamos a realização de construção de alargamento do Aeroporto Internacional de Macau, em 2007 deu conclusão de construção de um novo edifício de carga e de extensão da plataforma do estacionamento/sul no perímetro do Aeroporto Internacional de Macau.

Tendo em conta o aumento de número de visitantes a Macau, realizamos gradualmente obras da ampliação do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco, sendo a primeira fase já concluída, bem como a conclusão do planeamento do projecto para a segunda fase e o respectivo concurso. A obra de melhorias do Posto Fronteiriço do Cotai também já concluída, através de melhoria de instalações e equipamentos, e de infra-estruturas na zona envolvente daquele Posto Fronteiriço, a elevar a capacidade operacional do mesmo.

Para elevar a capacidade de Macau no âmbito de recepção de turistas e melhoria a funcionamento da instalação do Terminal Marítimo, concluímos a obra da ampliação do Terminal Marítimo de Macau, bem como a conclusão de construção do Terminal Marítimo Provisória da Taipa, que já entrou em funcionamento em Outubro, que por sua vez aliviar muito mais a pressão do transporte marítimo no Terminal Marítimo de Macau.

## 5. Habitação Pública, e Administração e Reparação de Edifícios

### 5.1 Habitação pública

Considerando a solicitação social e a distribuição razoável dos recursos de habitação social, o Instituto de Habitação (IH), realizou no corrente ano revisão sobre a actual política de habitação pública, e divulgou o documento para consulta para revisão da legislação sobre habitação pública, e efectuou devidas consultas, a fim de concretizar a revisão desta legislação, e melhoria do actual regime em relação a qualificação de requerentes e limite do rendimento, etc., tentamos definir uma política de habitação pública que poderá aproveitar razoável dos recursos públicos, para ajudar familiares com verdadeiro necessidade e dar mais atenção aos idosos.

Para aumentar do fornecimento de habitação social, concluímos no corrente ano a construção do edifício “Peng Man” na Ilha Verde, fornecendo 210 fracções, e foram iniciadas as obras para primeira fase de habitação social de Mong-Há e Complexo de Habitação Social na Ilha Verde, Bloco B e C, que vai fornecer 588 fracções e 924 fracções; e em relação à mudança dos arrendatários no Bairro Social de Iao Hon está quase a finalizar.

Relativa ao aumento do fornecimento de habitação económica estamos empenhados para acompanhar os projectos conforma o regime do contrato para respectivo desenvolvimento de habitação, nomeadamente na Rua da Tranquilidade do Hipódromo em Macau (mais de 880 fracções nos lotes HR e HS), iniciado a respectiva construção em 2007, sendo está avançar conforma a calendarização da obra.

Ainda, relativa ao plano do desenvolvimento de habitação pública no Bairro da Ilha Verde, realizamos encontros periódicas com os empresas de desenvolvimento para os devidos efeitos, nomeadamente negociação e acompanhamento de assuntos relacionados a demolição das barracas.

## **5.2 Fundo de reparação de edifícios e administração de edifícios**

O Plano de Crédito sem Juros para Reparação de Edifícios, é para ajudar os proprietários a realização de reparos de partes comuns do edifício. Até o mês de Outubro, foram organizados 15 secções do esclarecimento, destinados aos variáveis associações e aos condóminos dos edifícios, bem como através de publicidades nos autocarros, banfletas, rádio, televisão para uma divulgação ampla. Ainda estamos activamente para acompanhar variáveis medidas para colaborar a administração de edifícios, nomeadamente o Plano de Apoio para Reparação de Edifícios, o Plano de Apoio para Administração de Edifícios, o Regime de Arbitragem para Administração de Edifícios.

No âmbito da Administração de Edifícios, relativo ao regime jurídico do exercício de actividades da administração condomínio, está acompanhada pelo um grupo constituído pelos representantes do GSOPT, IH e DSSOPT.

Até o mês de Outubro, o IH acompanhou 623 casos relacionados a administração de habitação económica, e efectuou inspecção sobre 44 habitações económicas, num total de 154 edifícios, para conhecer a administração, a segurança, a limpeza e o higiénico de edifícios, por sua vez colocar opiniões de melhoramento, para melhoria de qualidade da administração.

No âmbito de edifícios privados, o IH acompanhou 384 casos, com 126 edifícios envolvidos, incluído casos para coordenar conflitos da administração, consultar o procedimento da Convocação da Reunião da Assembleia Geral do Condomínio, requerer lista de proprietários, coordenar assuntos sobre limpeza higiénica e instalação pública, prestar informação e opinião, colaborar com a comissão organização da administração para realização da secção de esclarecimento.

Para elevar a qualidade, profissionalismo e regularizada do serviço de actividade da administração de Macau, impulsionamos o reconhecimento de qualidade da administração de propriedade, sendo os primeiros 5 empresas que participaram o “Plano do Reconhecimento do Serviço da Administração de propriedade” e estão quase a completar o procedimento do reconhecimento. O IH e a Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL) organizaram em conjunto o curso de formação de técnicos especializados na administração condomínio, para que estar preparada para o novo Regime Jurídico do Exercício de Actividades de Administração Condomínio, sendo em Abril tinha organizado a segunda edição, com 40 formandos, até agora num total de 90 formandos, e que a terceira edição ainda seria organizado dentro do corrente ano.

Realizamos inspecção periodicamente todos os meses aos barracas, especialmente para acompanhar o trabalho de demolição do Bairro da Ilha Verde e da Povoação de Chun Su Mei. No Bairro da Ilha Verde tinha 812 barracas, foram demolidos 624 barracas, resta 188. Na Povoação de Chun Su Mei, Taipa, tinha 45 barracas, foram demolidos 32 barracas, resta 13 e uma nova edificação informal.

## **6. Aviação Civil**

Com o desenvolvimento registado nos últimos anos, o Aeroporto Internacional de Macau (AIM), que anteriormente não tinha ligações diversificadas e se caracterizava como um aeroporto de trânsito, passou a ser um aeroporto de destino, sobretudo após a entrada em funcionamento das companhias aéreas de baixo custo. Assim, com a criação de novas rotas e com a implementação, por parte de Macau, de políticas de atracção de turistas de origem diversificada, prevê-se que a proporção que os turistas asiáticos (à excepção dos da RPC e de Taiwan) ocupam no AIM continue a aumentar, havendo boas perspectivas de que a situação de diversificação do mercado de aviação civil no AIM possa vir a melhorar.

Apesar de Taiwan continuar a ser a principal origem dos passageiros que utilizam o AIM, nos primeiros nove meses do corrente ano a proporção média reduziu cerca de 5% (47,7%). Além disso, a proporção dos turistas de outras regiões asiáticas, que no ano de 2001, era de 3,5% passou agora para 21,8%. Os factores fundamentais que contribuíram para o aumento de turistas foram o aumento de rotas operadas pelas companhias aéreas de baixo custo entre o Sudeste Asiático e Macau, o aumento de rotas operadas por companhias aéreas locais para exploração de novos mercados e os diversos voos charter operados.

Para enfrentar as futuras necessidades de desenvolvimento do sector de transporte aéreo, o AIM deu início às obras de ampliação do hangar sul e do terminal de logística de carga. As obras de ampliação do hangar sul estão praticamente concluídas, estando agora disponíveis mais 5 lugares que se encontram em funcionamento provisório desde o dia 1 de Junho. As obras de ampliação do terminal de logística de carga iniciaram-se em 2006, e já foram concluídas as obras de expansão, que a área duplicou em relação à área anterior.

O Governo da RAEM, actuando no âmbito das competências que lhe foram delegadas pelo Governo Popular Central, continuará a desenvolver negociações com países terceiros, nomeadamente com Angola, Egipto, Grécia e Japão, e mais particularmente com os países lusófonos. Em Julho, o Ministério da Terra e dos Transportes do Japão emitiu uma autorização de exploração a uma companhia aérea de Macau que permite a esta companhia operar 3 voos semanais entre Macau e Osaka. Por outro lado, a mesma companhia aérea está neste preciso momento em

negociações com companhia aérea japonesa para, num esforço conjunto, iniciar voos em Osaka para outras cidades do Japão.

Uma vez que o sector aéreo regista um rápido desenvolvimento, para além da entrada em funcionamento da primeira companhia aérea de Macau de baixo custo em finais do ano de 2006, uma outra companhia aérea de baixo custo também se prepara para iniciar actividade, e o início da actividade previsto para Março do próximo ano. Por outro lado, a companhia de Helicópteros de Macau tem a intenção de substituir o pessoal da navegação e cada vez se regista um número maior de aeronaves particulares que planeiam estabelecer a sua base em Macau e até proceder ao seu registo em Macau.

No tocante à cooperação regional, continuarão a ser aprofundados os projectos de cooperação com a Autoridade de Aviação Civil da China e com o Departamento de Aviação Civil de Hong Kong. Na qualidade de Presidente do Conselho de Manutenção Conjunta, a AACM da RAEM coordenou os trabalhos de reconhecimento mútuo do primeiro grupo da unidade de manutenção de componentes e motores de aeronaves. Além do mais, as três partes já efectuaram o reconhecimento da autorização para a produção de equipamentos aeronáuticos, a simplificação dos trâmites para a transferência de aparelhos aéreos e até chegaram a um consenso em relação à cooperação na auditoria dos aparelhos aéreos. No que se refere à simplificação dos trâmites para a transferência de aparelhos aéreos, as três partes estão agora a preparar um acordo de cooperação que, segundo as previsões, será celebrado ainda no corrente ano. Para além disso, as três regiões decidiram criar uma equipa de trabalho para as instalações de controlo, com o objectivo de estudar e definir, para os anos futuros, uma uniformização nos aspectos da ligação e dos critérios para as instalações dos diferentes aeroportos do Delta do Rio das Pérolas, de modo a garantir que as instalações de controlo dos diferentes aeroportos possam ter ligações e passagens mútuas.

Quanto ao aspecto dos mercados dos transportes, China e Taiwan continuam a ser os melhores mercados do aeroporto local, ocupando 32% e 55,6% respectivamente; Singapura, que registou 4,9% no ano passado, passou actualmente para 3,2%. O mercado europeu registou uma redução para 2,3%.

Até finais de Agosto de 2007, Macau celebrou acordos de transporte aéreo com 45 países, dos quais 39 foram já oficialmente assinados. Regista-se um total de 12 empresas aéreas que operam voos regulares em Macau e uma única empresa que opera voos não regulares. Os voos regulares operados pelo o AIM têm 28 destinos, a saber, 13 para a R.P.C., 2 para Taiwan, 12 para cidades da Ásia-Pacífico e 1 para um terminal de transporte de carga de longa distância.

## **7. Telecomunicações e Tecnologias Informáticas**

Em 2007, obteve um desenvolvimento impulsionado do mercado de telecomunicações, o Governo de RAEM esforçou se em elevar ambiente competitivo neste âmbito, melhoria a distribuição do mercado e reforçar a capacidade do serviço de comunicação entre a Macau e o exterior. O Governo tinha concedido 3 licenças de 3G, de acordo com o contrato, os concessionários têm de pôr em funcionamento deste serviço dentro deste ano. A primeira fase do Plano de Aumento de Dígitos dos Números Telefónicos concluído no 1 de Março, a fim de alargar recursos de telecomunicações locais, para estar mais próximos do mercado internacional, reforçar a sua ligação internacional, e para acompanhar o desenvolvimento económico sustentável da RAEM.

A Direcção dos Serviços de Regulação de Telecomunicações (DSRT) está analisar e avaliar a informação apresentada pela uma empresa de consultoria sobre medidas possíveis relativa ao contrato de concessão do CTM, começaremos em breve a discussão com CTM. Tendo em conta de alteração de administradores da TV Cabo Macau S.A. e Macau no fim do ano passado, surgiu oportunidades para levar TV Cabo para uma nova fase, e seria uma altura oportuna para alteração do contrato de concessão, para que poder mais aproximada ao desenvolvimento de actual sociedade. A DSRT está estudar respectivas cláusulas, depois de alteração vamos dar conhecimento da TV Cabo Macau S.A., para sua consideração.

Para promoção e divulgação do Internet., um dos projectos é estudar possibilidade de criar banda larga sem fios, no momento acabamos de recolher informações relativas de alguns países e regiões, após devidos análises e comparações, elaboremos um projecto adequado a situação de Macau para implantação daquele serviço. Por outro lado, em conformidade do “Sistema de

Informática Integrado” do CEPA e autorizado pelo Ministério de Propriedade Informática, foi prolongada o respectivo benefício a Macau por período de um ano, até Abril do 2008, com o perspectiva de que as empresas de Macau vierem aproveitar esta oportunidade para procurar desenvolvimentos na China.

Pela popularidade de utilização de telemóveis, cidadãos começaram a preocupar com a influência a saúde humana pela radiações ionizantes produzidos pelo antena da posição das estações base. A fim de obter uma avaliação sincera, a DSRT convidou a Universidade de Macau a fazer uma avaliação relativa a quantidade de radiações ionizantes produzidos pela posição das estações de telemóvel, e comparando este dado com o padrão definido pela respectiva convenção. O relatório tinha concluído recentemente, após de arrumações necessários, publicaremos na altura oportuna e efectuar respectiva divulgação.

A DSRT tem dedicado sempre ao desenvolvimento do governo electrónico, analisamos e prestamos opinião sobre o login de funcionário público ao seu conta electrónico, pagamento electrónico, gestão do e-doc, etc. Ainda a participação de funcionários desta Direcção no trabalho com Comissão administrativa e Comissão técnica do e-Macau.

Relativa a questão do cruzamento de cobertura de redes de telemóveis em Macau e Zhuhai, após a colaboração e realização de experiências pelas ambas partes, obteve um melhoramento desta situação, e estamos também acompanhar a coordenação de frequência de radiodifusão televisiva digital superficial, serviço de telecomunicações 3G, construção e renovação de estações de radiodifusão na China.

No segundo semestre do presente ano, a DSRT continua a organização e preparação da “Conferência Asiática do 3GSM” (actualmente designado por GSMA Asia Congress), a garantir de obter sucessos desta Conferência sendo a organizar pela primeira vez em Macau, bem com promover o intercambio entre as empresas desta industria de telecomunicações. Ainda enviar funcionários para colaborarem no projecto de “Colaboração Informática da Região Grande Delta do Rio das Pérolas”, a satisfazer a necessidade do desenvolvimento, através de conferências internacionais e de colaborações regionais, alargando a visão das empresas deste âmbito, bem como elevar a fama de Macau no exterior, para mais oportunidade de colaboração.

## **8. Protecção Ambiental**

Em relação a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, se encontra na realização da última revisão sobre a proposta da Lei.

O projecto do Regulamento Administrativo relativa ao controlo da emissão de gás de escape de ciclomotores e motociclos, no sentido de controlar a limite da emissão de gás poluente pelo ciclomotores e motociclos importados, O Conselho do Ambiente (CA) realizou consultas aos Serviços da Administração relacionados e às representantes de diferentes interesses sobre o conteúdo do projecto, prevista a conclusão de revisão do projecto findo ainda no corrente ano, e seja apresentado em breve para processo de discussão legal.

Em relação a revisão da legislação à poluição sonora, vamos introduzir normas para substituição de equipamentos de “bate-estacas” com motor a diesel, bem com estudar um indicador para limitar o ruído produzido durante a realização obras de construção civil, visa completar omissos de legislação. Em relação ao ruído produzido pelas obras de concessão, elaboramos orientação técnica para o efeito, e no segundo semestre vamos divulgar o conceito de construção civil ecológica junto a empresas desta indústria.

Conclusão do “Relatório do Estado do Ambiente de Macau 2006”, versão chinesa e portuguesa, e publicado em Agosto, que contenha informações do ambiente recolhidas nos anos 2005 e 2006, e realização de análises e avaliações sobre estado do ambiente de Macau que se encontra numa fase de modificação rápida, bem como arrumação de 19 tipos de indicador ambiental.

No âmbito do ambiente atmosférico, no primeiro semestre efectuamos estudos sobre a qualidade do ar no espaço interior, o CA encarregou a Universidade de Macau para efectuar estudos sobre a qualidade do ar no espaço interior nas escolas, nos restaurantes, nos hotéis, e nos silos. Na consequência de estudos realizados em 2002, realizamos no segundo semestre, com o técnico de detecção remota de radiação ultravioleta, estudos sobre actual estado de emissão de gás poluente pelos motores. Em relação ao controlo da qualidade de água, estabelecemos um sistema de controlo automático da qualidade de água no Largo da Ilha Verde, visa obter informações sobre a mudança da qualidade de água naquela zona.

Pretendemos iniciar progressivamente o estudo sobre resíduos electrónicos, e realização do estudo sobre poluentes orgânicos persistentes, visa cooperar nos respectivos projectos de países participados na Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes.

Em 2007, o CA como habitualmente, realização de variáveis actividades de sensibilização, bem como participação nas actividades de colaboração inter-regional e internacional, designadamente mantendo uma ligação forte com o Grupo de Ligação entre Macau e Guangdong, na área da protecção ambiental, e a participação no “Quarto Encontro de Cooperação da Região do Grande Delta do Rio das Pérolas na Área da Protecção Ambiental”. Para implantação da referida Convenção em Macau, vamos fornecer opiniões sobre questões de aplicação de várias convenções relativa a protecção ambiente em Macau, bem como actualização de respectivas informações sobre convenções da protecção ambiente aplicáveis na RAEM.

## **9. Abastecimento de Água**

Tendo em conta do desenvolvimento económico de Macau nos últimos anos, foram instalados e entre em funcionamento de variáveis hotéis multi-funcional e centro de convenção e espaço de divertimentos, que prevista um aumento significativo do consumo de água. Para garantir a estabilidade e a segurança da qualidade do abastecimento de água em Macau, o Governo da RAEM através de diferentes meios, procurou sempre em criação de um mecanismo de coordenação regional, e distribuição razoável de recursos hídricos pelo curso inferior e superior, alargamento adequado dos reservatórios para água doce, e uma resolução para médio e longo prazo sobre consumo do recurso hídrico. Por outro lado, o Ministério de Recursos Hídricos Nacional também sempre presta muito atenção e assistência para aliviar a influência pela salinidade da água a Macau, sendo encarregou à Comissão de Recursos Hídricos do Rio das Pérolas a elaboração de “relatório específico sobre garantia de qualidade e segurança de abastecimento de água a Zhuhai e Macau”, para apreciação do Governo Central, com vista a uma garantia de qualidade e segurança de abastecimento de água em Macua.

Via grupo e trabalho do abastecimento de água da província de Guangdong e Macau, e com o apoio do Governo Central, ambas as partes estão já em acompanhamento e construção do terceiro aqueduto a Macau, e prevista um aumento do abastecimento do 200 mil litro de água por dia, e que satisfazerá o consumo até 2010 ou 2012. Por causa do aumento de custo de investimento a construção de instalação do abastecimento de água, e do aumento do custo de água na China, o Governo de Macau e de Guangdong estão já em negociações sobre o preço de água bruta, o Governo vai ter em conta de proteger interesses da população, que o aumento do custo de água não vai ser facilmente a transferir para o cargo da população, ou poderá o Governo a suportar este aumento pelo curto prazo, para menos influência a população.

Por outro lado, o Governo da RAEM mantém-se em estreito contacto com a SAAM, com vista a elevar a capacidade para encontro de soluções para o problema da salinidade, nomeadamente a garantir a necessidades do desenvolvimento do COTAI, conclusão do ampliação do reservatório na Coloane, aplicação de medidas para resolução do problema da salinidade, e colaboração com entidade da China para construção de reservatórios.

Com vista a prevenção das marés salgadas no Inverno e Primavera, o Grupo de Intervenção Contra a Salinidade da Água (GICSA) continua em tomar variáveis medidas para o efeito, para diminuir a influência a Macau.

Ainda, a equipa de trabalho de sensibilização sobre conservação da água, constituída pelo vários serviços e SAAM, através de variáveis actividades de sensibilização, contínuos e amplos, a elevar progressivamente a consciência da população para poupança de água, e para que passem a ter o habito de proteger o recurso hídrico, por sua vez a estabelecimento de uma sociedade de poupança de água.

## **10. Actividades Portuária**

No âmbito de gestão portuária, tendo em conta de necessidades pelo rápido desenvolvimento de actividades do transporte marítimo, o Governo realiza o plano de reordenamento de canais e de instalações do terminal marítimo. Tendo em conta da construção e funcionamento do Terminal Marítimo na Taipa, iniciaram progressivamente as obras de abertura do canal e bacia de Pac On, sendo o Terminal Marítimo Provisória na Taipa entre em funcionamento em Outubro deste ano. Quanto às obras de reordenamento do canal do Porto Exterior, e outras obras do Terminal Marítimo, tal como a construção de um dique, que serão concluídos também em 2007, sendo já as carreiras rápidas de transporte marítimo de passageiros a entrada e a saída a Terminal Marítimo do Porto Exterior pelo novo canal do Porto Exterior.

Para coordenar a criação do Centro Internacional de Matrícula de Embarcações de Macau (CIMEM), estamos na ultima fase de trabalhos preparatórios, quanto à atribuição do conservatório sobre registo do estado jurídico de embarcações será transferida para Capitania dos Portos (CP), temos a perspectiva de concluir o processo legislativo em 2008, que a permitir a CP possuir integralmente a competência sobre registo de embarcações, que seria um passo significativo para impulsionar o desenvolvimento de actividade do registo de embarcações de Macau.

Realização progressiva do concurso público para Construção de segunda Lancha de Combate de Incêndio, prevista a conclusão e a utilização em 2008. Naquela altura, a nova lancha poderá colaborar com a lancha “flor de lótus” destacada junto do AIM, por sua vez amplificado a área para prevenção do incêndio no mar, e reforçar a garantia de segurança para pessoas e bens no mar.

Pela entrada em vigor das legislações relativo ao Fundo de Desenvolvimento e Apoio à Pesca, o Fundo iniciou as suas funções em Abril. Sendo o Plano de Desenvolvimento e Apoio à Pesca muito aceitável pelos pescadores após a sua implantação no final de Abril de 2007. Devido a ampla pesquisa e promoção do referido Plano antes da sua implantação, até ao momento foram beneficiados quase metade da população de pescadores.

A fim de resolver a limitação do espaço e melhoria de instalação “software” do Museu Marítimo, estamos a estudar a possibilidade de juntar a antiga Oficinas Navais e doca D. Carlos I para o seu desenvolvimento; e ao mesmo tempo, para recuperação mais breve possível do serviço do junco turístico, iniciaremos em breve as obras de novos juncos turísticos e do terminal marítimo provisórias do Museu.

## **11. Energia**

Em 2007 deu-se continuidade a execução de trabalhos de acordo com as políticas na área energética, nomeadamente seguro, estável, ecológico e económico, melhorando a estrutura energética e consolidação de equipamentos assessorias existentes de Macau, reforçar em sensibilização e educação para poupança de energia, a fim de assegurar o fornecimento seguro e estável de energia em Macau.

O Governo e CEM outorgaram em meados do ano o contrato de concessão de electricidade após reavaliação intermédia, ajustamento de taxa de retorno de investimento em activos fixos ao 12%; bem como introduzir novos termos para melhoria do mecanismo de fiscalização, designadamente para responder a solicitação das empresas e da população, a substituição de taxa de ajustamento de combustível não adequado, obteve uma diminuição de tarifa em geral de 10%. Pelo que a necessidade de aumentar a importação de electricidade do Interior da China, a terceira interligação eléctrica entre Zhuhai e Macau entrou em funcionamento em meada do ano, e já foi concluída a primeira fase de obras de reordenamento de redes eléctricas, que assegurando o fornecimento estável de electricidade. No âmbito de planeamento do serviço eléctrica, continuamos estudar um planeamento, do médio e longo prazo, de interligações eléctricas com a província do Guangdong, bem como efectuar um conjunto de estudos sobre normas relativo a critérios para redes da interligação eléctrica.

Com a outorgante e a entrada em vigor do Contrato de Concessão do Serviço Público de Importação e Transporte de Gás Natural, a importação imediato de gás natural, para utilização na fase preparatórios de produção de energia eléctrica, sendo já iniciou os empreendimentos da primeira fase do projecto de fornecimento de gás; ao mesmo a proporcionar o CEM a reformulação de equipamentos para utilizar gás natural na produção de energia eléctrica, e acompanhamento do projecto da

construção do Terminal de Fornecimento de Gás na ilha de Huang Mão, para conclusão de obras dentro do prazo definido; ainda neste ano iniciar estudos sobre a construção dos sistemas de interligação na cidade, e a calendarização para produção de legislação e requisitos para transporte de gás natural e distribuição de condutas de ligação.

No âmbito de fiscalização de segurança, em 2007 continuamos de aperfeiçoar e consolidação desta tarefa, adoptamos medidas de inspecção flexíveis e incentivas, e operações profundas e abrangentes, para melhoria de condições da segurança nas instalações para combustíveis e reforçar a sua prevenção do incidente; antes de apreciação sobre utilização (transporte) de botijas de gás e emissão do respectivo parecer técnico, tomamos iniciativa de comunicar com pessoal da indústria gases de petróleo, procuramos resolução atempada e acelerar o respectivo procedimento, para responder a sua necessidade, bem como evitar demais problemas. Ainda, a fim de assegurar a segurança de pessoa e bens de cidadão, melhoria da condição do funcionamento da indústria, concluímos a revisão das normas técnicas de segurança no âmbito da armazenagem de gases de petróleo liquefeitos, equipamento de combustíveis, e regulamento relativa a instalação da armazenagem de combustíveis.

Para impulsionar a poupança de energia nos serviços públicos, organizamos um conjunto de actividades integradas do “Programa sobre Eficiência e Conservação Energética para os Serviços e Organismos Públicos” iniciadas em Junho, na fase inicial, realizar estudos e avaliações do consumo de energia nas instalações públicas, edifícios da administração e nas escolas. Concluímos o documento consultivo do “Regulamento sobre Iluminação Pública de Macau”, para recolha de opiniões da relativa industria e da população, e depois elaboração de uma orientação moderna e científica sobre o desenho e equipamento de iluminação pública na cidade. Também vamos efectuar uma consulta pública para recolher opiniões e sugestões sobre etiqueta energética dos electrodomésticos, e vamos fazer um esforço para implantação colocação da etiqueta energética nos ar-condicionados.

Quanto à educação sobre a eficiência energética e a poupança de energia, realizamos respectivas actividades para divulgação deste informação, destinadas a 57 escolas primaria e secundaria, contou com a participação mais de 30 mil estudantes, e em Junho, entes do verão, organizamos a “Semana da Conservação Energética”, e realizamos palestras sobre conservação energética em casa e actividades de

divulgação para consumo seguro de electricidade, para transmitir o conceito de conservação energética a sociedade. Em relação ao estudo de energia renovável, iniciamos as experiências de aproveitamento de energia solar, e ao mesmo tempo incentivamos as empresas locais irem a China para procurar oportunidade de colaboração de investimento.

## **12. Cartografia e Cadastro**

Para fornecimento de produtos do mapa diversificados, uma vez elemento básico para desenvolvimento de outros sectores, a satisfazer necessidade de diversos níveis da sociedade, mantém se a protecção e actualização dos mapas temáticos de característica específicos, bem como para melhorar a qualidade dos dados cartográficos, estamos a realizar um estudo de regulamentação do fluxo de produção cartográfica, que incluem análise sobre produção de informação pelo Sistema de Informação Geográfico (GIS), e em colaboração com a Universidade Politécnica de Hong Kong concluímos o projecto do “modelo de qualidade dos dados cartográficos digital de 1:000 ”. Para além disso, actualizamos a informação do mapa electrónico da versão informática do “Mapa GeoGuide de Macau” e a sua função, e lançamento de “software” do mapa da versão WindowsMobile do mesmo, que contem essencialmente a função do GPS de automóveis.

Pelo que o desenvolvimento do e-governance, e a entrada do funcionamento do “Sistema do Pedido e da Emissão de Informações Escritas de Registo Predial” pela Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça (DSAJ), a Direcção dos Serviços de Cartografia e Cadastro (DSCC) iniciou o projecto de criação de “Moldura Comum de Informações Cadastrais”, bem como adicionar informações sobre o registo predial da DSAJ para este base de dados, a fim de criar uma plataforma para partilha e troca de informações cadastrais, permitindo os serviços relacionados partilhar e obter rapidamente informações necessárias para respectivas decisões, elevando a eficiência na decisão das autoridades. Para resolver a questão sobre o uso de diferentes datums de coordenadas entre as regiões vizinhas e a Macau, planeamos a realização de um estudo em conjunto com a Cidade Zhuhai de Província de Guangdong sobre os pontos do controlo, bem como a criação dum mecanismo para troca de dados de estudos sobre estação GPS de referência como o Departamento de Terras (The Lands Department) de Hong Kong.

### **13. Meteorologia e Geofísica**

Em 2007, a Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos (DSMG) continua um melhor serviço de monitorização do tempo, e reforço dos diversos sistemas de alertas e de previsão dos fenómenos meteorológicos, bem como reforçar formação técnica e profissional dos funcionários meteorológicos, para que atingirem ao nível exigido pela respectiva organização internacional.

Fase a uma ligeira tendência para a qualidade do ar local se deteriorar, realizamos vigilâncias de factores poluentes nas diversas zonas de Macau, pelo que a entrada em funcionamento do Sistema de Detecção Lazer Radar. Concluimos a criação da base de dados de fontes de emissão de poluentes na atmosfera, designadamente colecto de dados e avaliação de fórmulas do cálculo, a outorgante do Protocolo de Colaboração com a Universidade de Ciência e Tecnologia de Macau, para investigação em conjunto no âmbito de fiscalização à distancia da qualidade do ar e da camada limite atmosférica.

No domínio de cooperação regional e internacional, foi criado uma base de dados de movimentos sísmicos de Guangdong, Hong Kong e Macau, após os registos de terremotos forem inseridos pelos respectivos serviços, permitindo a partilha da base de dados pelas três regiões; e ao mesmo tempo, com base do Grupo de Ligação para a Cooperação entre Macau e Guangdong, no âmbito da Protecção Ambiental, criamos um “Grupo de Ligação para a Cooperação entre Macau e Guangdong, no âmbito atmosférico”. Quanto à intercâmbios técnicos, foram convidados ao Timor Leste técnicos deste serviço para colaborar em funções no domínio meteorológico que necessita; e assinaram o Acordo entre o Governo da RAEM e o Comité dos Tufões relativo ao “Estabelecimento na RAEM o Secretariado do Comité dos Tufões da OMM (Organização Mundial de Meteorologia) e da Comissão Económica e Social para Ásia e Pacífico da ONU (Organização das Nações Unidas), bem como a organização em Novembro da quadragésima Conferência Anual do Comité dos Tufões. Para além disso, organizamos várias conferências e *workshops* técnicas, que contou com a participação dos serviços meteorológicos e peritos meteorologistas provenientes da região Ásia e Pacífico e dos países Lusófonos.

## 14. Serviços Postais

Pelo aumento da quantidade de postal, e o melhoramento dos serviços postais, em 2007 aumentamos as zonas do serviço de distribuição de 47 para 50, e já foram colocados “Caixas do Deposito de Malas Postais” nas respectivas zonas. Com o objectivo de aperfeiçoar o funcionamento do TRADIC, e para garantir a distribuição postal de forma exacta e eficiente enquanto aliviar as tarefas manuais, estamos a estudar a possibilidade de introdução de uma máquina automática de “*sorting*”. Ao mesmo tempo, convidamos empresa consultoria para elaborar um plano de “Reconstrução de Procedimentos” na Direcção dos Serviços de Correios (DSC).

No âmbito do filatellismo, em 2007 foram emitidos 11 temas diferentes de conjuntos de selos, e tendo em conta que incluindo o selo para CEPA a partir de 1 de Janeiro de 2007, ou seja isenção do imposto para a venda de selos de Macau na China, que por sua vez registou se um aumento de venda dos selos, e que permitindo os coleccionadores da China terem mais conhecimentos sobre selos de Macau; por outro lado, a DSC proponha um novo serviço de “Compra única de Produtos Filatélicos via Internet” no segundo semestre do ano, que é um acto impulsionado muito importante para desenvolvimento de Produtos Filatélicos de Macau no mercado da China.

Enquanto à serviços de certificação, iniciamos os trabalhos relativos ao “*WebTrust*”, para obter o respectivo reconhecimento no prazo razoável, para elevar a confiança internacional e do público ao Certificado Electrónico Qualificado emitido pela DSC; a fim de motivar a requisição e utilização do Certificado Electrónico Qualificado pelos cidadãos da RAEM, e obter um elevado número de pessoas que possuem o Certificado Electrónico Qualificado, continuamos a fornecer benefícios aos requerentes de primeira vez qualificados, a isenção de custo do serviço do Certificado em primeiro ano. Para além disso, estamos em conta de colaborar com a Instituto Internacional de Tecnologia do Software da Universidade das Nações Unidas para realização de um inquérito, a fim de impulsionar trabalhos da segunda fase do projecto de “*e-Macau*”.

Com a criação da “Plataforma do pagamento electrónico do cartão de crédito pela Internet ” em Novembro de 2006, para além da DSC a utilização deste sistema, alguns outros serviços uma vez com a conclusão dos respectivos trabalhos técnicos, poderão cobrar os custos através da plataforma da Caixa Económica Postal (CEP). Após a iniciação em meada de 2002 do serviços de transferências de fundos internacionais, registou se em todos os anos um aumento significativo, a CEP fez uma breve estudo sobre o “Sistema de transferências de fundos internacionais” (“International Financial System”) explorado pela União Postal Universal, a permitir os clientes a terem mais escolhas na utilização deste serviço.

## **15. Ciência e Tecnologia**

Em 2007, o Governo continua a implementação da política no âmbito do “Regime Base para desenvolvimento de ciência e tecnologia”, prestou diversos serviços nas áreas do apoio ao descobrimento de técnicos científicos, da assistência à aplicação de ciência e tecnologia pelas empresas média e pequena, da divulgação, promoção e educação de ciência e tecnologia, elevando o atmosfera científico e técnico.

No âmbito de desenvolvimento de ciência e tecnologia, prestação de assistências a 40 projectos científicos através do Fundo para o Desenvolvimento das Ciências e da Tecnologia, bem como a iniciação de apoio aos projectos de divulgação de ciência nas escolas, e foram bem sucedidos. No âmbito de divulgação de ciência, a fim de motivar os estudantes jovens de Macau a dedicarem no estudo científico, convidamos no início do ano o físico, Professor Doutor Yang Zheng Nin, titulado com o Prémio Nobel de Física, para presidir uma palestra, partilhando as suas experiência da vida, motivando os jovens a descobrir o seu talento, por sua vez a dedicar se a si própria, a sociedade e a nação chinesa; e organizamos a “Semana de Ciência e Tecnologia 2007”, através das exposições, das apresentações, das experiências interactivas, das palestras e dos filmes educativos e demais actividades, e através dos acontecimentos quotidiana, a chamar atenção e interesses dos cidadãos a ciência. Ainda, convidamos a Associação de Ciência de Cantão para a participação da “Semana de Ciência e Tecnologia 2007”, e a exposição das obras científicos dos jovens de Cantão, bem como a participação de peritos de

Cantão para demonstração do ensino e intercâmbio relativa a divulgação do robot, reforçando o intercâmbio científico entre as duas partes. Para impulsionar o ensino científico nas escolas da RAEM, e elevar a qualidade científica de professores, organizamos um programa da Visita do Estudo de professores da área de divulgação científica, oferecendo a todas as escolas secundarias um conjunto de livros de “Museu de Tecnologia”, e aquisição de placares moveis de “Museu de Tecnologia pendurado”, para exposição ou empréstimo pelas escolas de Macau.

Na sequência do “Acordo de Estabelecimento da Comissão de Cooperação de Ciência e Tecnologia entre o Interior da China e Macau”, assinado em 2005, entre o Conselho de Ciência e Tecnologia de Macau e o Ministério de Ciência e Tecnologia da China, a realização da primeira reunião em Pequim em 2007, e tiveram consentimentos sobre a criação de 4 grupos de ligação, designadamente, de ciência tecnologia e industria de medicina chinesa, de ciência tecnologia e industria de conservação energética e protecção ambiental, de ciência tecnologia e industria electrónica e informática, e de divulgação de ciência e tecnologia, tendo os grupos elaborarão sucessivamente mecanismos e projectos concretos de colaboração.

No âmbito de colaboração regional, participamos no corrente ano a 32ª e a 33ª Conferência da Assembleia-geral do Grupo da Industria e da Ciência e Tecnologia da APEC, respectivamente, na Rússia e na Singapura, bem como a participação da 6ª Conferência da Colaboração entre a Região Grande Delta do Rio das Pérolas no âmbito da Ciência e Tecnologia, a organizar na Cidade Li Jiang da Província Yun Nan.

## **PARTE II**

### **LINHAS DE ACÇÃO GOVERNATIVA PARA O ANO 2008**

#### **1. Objectivos Gerais e Orientações Políticas**

##### **1.1 Objectivos gerais**

O Governo da RAEM se concentra em desenvolvimento económico, procura em melhorar a qualidade de vida da população, promove o desenvolvimento da indústria turística, e transformação progressivamente de Macau para um centro turístico e convencção, pelo que a necessidade de implementação de infra-estruturas e demais instalações adequadas, para garantir o desenvolvimento sustentável urbanístico e económico.

Acompanhando os objectivos gerais das linhas de acção governativa e o “Programa da Reforma da Administração Pública” da RAEM, as políticas da área de Transportes e Obras Públicas prosseguirão com o princípio de “melhor servir a população” e com o objectivo de um desenvolvimento sustentável, impulsionar-se-á o desenvolvimento harmonioso entre os empreendimentos urbanísticos, os transportes, a ecologia, o ambiente e humanidade, para construção de um cidade habitável, melhorando o ambiente e elevando a qualidade de vida da população.

Por outro lado, introdução de variáveis medidas em conformidade das realidades de Macau, nomeadamente através do sistema, reforçar a construção de integridade no âmbito de Obras Públicas, bem como impulsionar a publicidade dos assuntos administrativos, incentivar participação de população, aumentar a transparência governativa, a fim de elevar a capacidade de governação e de correspondência.

##### **1.2 Linhas políticas e medidas colaboradoras**

Área de Transportes e Obras Públicas tem as seguintes três principais características: i) relações próximas com a vida quotidiana da população, especialmente uma ligação directa no âmbito de “habitação” e “transporte”; ii) trabalhos muito técnico e especializado; iii) envolvimento de interesses amplas e grandes.

Macau se encontra em período do desenvolvimento rápido da economia, o aumento de consciências de participação da população e de defesa dos seus direitos, bem como a sua elevada atenção aos trabalhos do Governo, pelo que, e pelas características do trabalho desta área, propomos os seguintes políticas, como orientação de trabalhos no longo prazo:

#### 1.2.1 Definição do objectivo de empreendimento de infra-estrutura e desenvolvimento urbanístico, a fim de melhorar a qualidade de vida da população

O empreendimento de infra-estrutura e desenvolvimento urbanístico visa em construir uma cidade habitável, fornecer um ambiente agradável para viver, por interesse de “população”. Para obter e manter um ambiente confortável e habitacional, e temos de seguir um caminho do desenvolvimento sustentável, e a exigir os funcionários quando na elaboração, planeamento e execução da política, têm de seguir a ideia de “melhor servir a população”, e procura em conhecer e ter em consideração das necessidades reais de utilizadores.

Para concretizar o desenvolvimento harmonizado, o Governo tem de ter em consideração e equilibrar os interesses de todos os sectores, e no percurso do empreendimento de infra-estrutura e do desenvolvimento urbanístico, deve se manter um ambiente social equidade e igualdade; bem como respeitar princípios de equidade e de igualdade enquanto exercer poder público.

#### 1.2.2 Reforçar a construção integra, reforçar a prática de integridade

Outra característica desta área é envolvimento de grandes interesses económicos, e os sectores sociais estão atendidos como é que reforçamos a integridade na execução de trabalho, e aperfeiçoar mecanismos de prevenção e combate à corrupção.

Por isso, adquirimos experiências das regiões vizinhas, de acordo com a realidade da Macau, reforçamos a colaboração com Comissariado Contra a Corrupção (CCAC), e rever o actual regime do concurso das obras públicas, a elaborar medidas preventivas, bem como fornecer informações relativas ao CCAC,

reforçar fiscalização preventiva a corrupção, elevar o grau da transparência do funcionamento das obras públicas.

Organizar palestras periódicas, a fim de reforçar a educação integra a todos os funcionários, transmitir informações sobre o significado e a importância de combate à corrupção, fortalecer o conceito integra dos funcionários, e incentivar os serviços para participarem actividades sobre gestão de integridade organizadas pelo CCAC, para promover a construção de integridade.

### 1.2.3 Aperfeiçoamento de mecanismo, aumentar eficiências, bom aproveitamento de receitas públicas e de recursos humanos

Gastar de forma legal, eficiência e justificada dos recursos públicos é o dever do Governo, e que concerne muito a sociedade de Macau. Pelo que, quando as obras públicas no futuro, vamos reforçar consultas na fase preparatório de obras, optimização de projecto e a sua aplicabilidade, evitar erros e omissões durante a elaboração do projecto; analisar insuficiência do regime em vigor, aperfeiçoar as instruções internas, especificar responsabilidades de funcionários.

Em relação aos grandes empreendimentos, convidaremos o Comissariado da Auditoria para realização do trabalho auditoria destes projectos, para revisão do actual procedimento de projectos, plantas, reformas, fiscalizações e trabalhos a mais das obras públicas, elaborar medidas e aperfeiçoar mecanismos, bem como a colaborar com o Comissariado da Auditoria, a elevar a consciência de dirigentes, de chefias e dos funcionários dos serviços responsáveis pelas obras relativa a bom aproveitamento de receitas públicas e de recursos humanos, e aperfeiçoar o conhecimento sobre a aprovação e circuitos do funcionamento de recursos financeiros.

#### 1.2.4 Reforçar comunicação e coordenação intersectoriais, simplificar procedimentos administrativos, elevar a capacidade de reflexão, prestar atenções às investigações e às análises, reforçar decisões científicas

Para reforçar nas decisões científicas e elevar a eficácia administrativa, melhor servir e corresponder solicitações do povo e da sociedade, para além de reforçar a comunicação com serviços de outras áreas, adoptaremos ainda com base do mecanismo existente de comunicação interna, as seguintes medidas:

- Para a implantação da elevada transparência da governação, e a difusão da Administração, precisamos que todos os dirigentes e chefias conhecem e compreendem as respectivas políticas, e devidas medidas e técnicas para implantação. Pelo que, o Senhor Secretário terá encontros periódicos com os dirigentes dos serviços, no sentido de reforçar comunicação e coordenação dos trabalhos efectuados inter-serviços, elevando a devida eficiência, ainda, através de organização de palestras, colóquios ou *workshops*, a reforçar a comunicação com os dirigentes e os chefias dos serviços, e obter a sua compreensão e apoio.
- Com base dos mecanismos existentes, impulsionar a criação e a optimização de mecanismo de comunicação periódica interna dos serviços, coordenado pelos dirigentes dos serviços, que permitir os chefias terem conhecimento sobre a tendência e as considerações na implementação de medidas e planos, favorecendo a implantação de trabalhos dos respectivos serviços, e melhorando o intercâmbio entre os chefias.
- Para corresponder necessidade da sociedade, a optimização de instrução interna, reforçar a gestão do andamento administrativo, estudar a possibilidade de simplificar as formalidades administrativas, reforçar a cooperação com outros serviços públicos, alargando a cobertura do serviço “One Stop” e da “Carta de Qualidade”, realizar gradualmente inquérito da “satisfações de cidadão”, para compreender melhor solicitação e perspectiva de cidadãos; aumentar recursos, criar um mecanismo eficaz e simples para tratamento de queixas de público.

- Reforçar a colaboração com as entidades profissionais, os peritos e académicos e sociedades civis, para que prestarem opiniões e procederem respectivos estudos e teses aos assuntos importantes relativa a direcção do desenvolvimento urbanístico e à vida quotidiana da população, para servir como referência ao Governo na elaboração de políticas.

#### 1.2.5 Respeitar o direito informativo da população, e incentivar a sua participação; elevar a transparência da governação e promover a difusão da Administração

A área de Transportes e Obras Públicas é uma área que muito ligados a vida quotidiana do povo, para que poder melhor servir o povo, transmitir informações correctas, a permitir a população melhor conhecer e compreender as políticas e as medidas do Governo, e colocar a sua opinião, temos de ouvir e recolher opiniões públicas.

Para respeitar o direito informativo da população, elevar a transparência da governação e promover legalmente a difusão da Administração, a fim de acompanhar a referida política, vamos tomar as medidas seguintes:

- Criar um Grupo de Ligação para Comunicação e Divulgação da Política no Âmbito de Transportes e Obras Públicas, tendo com o objectivo de promoção e divulgação das políticas importantes; estudar através de variáveis formas a reforçar a comunicação e colaboração com os meios de comunicação social, bem como a divulgação atempada de informação administrativo,
- Reforçar a apresentação e a consultiva de políticas, de medidas e de projectos das obras públicas muito ligados a vida quotidiana do povo, reforço de esclarecimento dos temas específicos e profissionais, para que as políticas, as medidas e as obras sejam correspondentes às necessidades em geral da população.
- Exigir e incentivar os dirigentes e os chefias dos serviços irem aos bairros, a conhecer as realidades da sociedade e ouvir o povo; divulgação de política relacionada a vida do povo junto das sociedades civis, reforçar a

colaboração com as sociedades civis, organizar nos bairros colóquios com os residentes de forma “ponto ao ponto, e face à face”, para apresentação e esclarecimento das políticas e medidas do Governo, de uma forma interactiva para motivar os residentes apresentação da sua opinião.

- Reforçar a divulgação de notícias, alargando o respectivo conteúdo e informação, em especial a divulgação das informações relativa a estatísticas, planeamento urbanístico e concessão terrenos que interessa a sociedade, e ao mesmo tempo, enriquecendo conteúdos do *website* de cada serviço, fornecendo mais um meio ao público para tomarem conhecimento das novidades dos serviços, elevando o conhecimento do público sobre serviços públicos.
- Reforçar a colaboração com as instituições do ensino superior e civicas, para realização de inquéritos junto de residentes relativa a opiniões sobre as políticas e as medidas, bem como reforçar na aplicação de teores, métodos científicos para recolha de opinião pública, e a realização de respectiva discussão e avaliação, através desta forma, a impulsionando políticas científicas.

#### 1.2.6 Em tempos pacíficos, devemos pensar na adversidade, reforçar a capacidade de gestão de crises cuasadas por insidentes públicos

No amito de transportes e obras públicas temos de enfrentar incidentes causadas pelas calamidades naturais e pelos acidentes, por isso temos de estar conscientes disso e ter capacidade de gestão de crises cuasadas por insidentes públicos.

Para elevar a capacidade para resolução, prevenção de insidentes públicos, e procura um menos dano possível, para assegurar a segurança pública e a segurança de vida e de bens de residentes, e defender a estabilidade social, portanto é necessário e importante de elevar a capacidade de gestão de crises cuasadas por insidentes públicos.

É a nossa objectivo de criar um conjunto de sistema de gestão, normalizado e eficácia, relativa a crises cuasadas por insidentes públicos. Portanto, com base dos existentes, e conforma a realidade, vamos tomar as seguintes medidas:

- Através da colaboração com a SAFP e com outras entidades profissionais, reforçar a formação para gestão de crises causadas por incidentes públicos, para que os dirigentes, as chefias e funcionários relacionados terem conceito de “Prevenção é fundamental, e coajugar com a resolução”, para responder incidentes públicos e criar uma capacidade para gestão de crises.
- Foram definidos uma entidade para planeamento de gestão de crises causadas por incidentes públicos, e realização de revisões periódicas, para poder corresponder as mudanças de situações na realidade e fazer ajustamentos adequados. Ao mesmo tempo, reforçar na realização de planos na altura oportuna, a fim de elevar a respectiva técnica dos funcionários, e a sua auto confiança para resolução de crises; bem como descobrir a insuficiências e fraquezas de planos.
- Para aqueles serviços, pela natureza do serviço, necessita de criar mas ainda não foi criado o referido sistema, devem realizar a respectiva avaliação, e criar condições, para definição progressiva de planos, e aperfeiçoar o sistema de gestão de crises.

## **2. Ponto Fulcral da Política e dos Trabalhos de Urbanização**

Atendendo a situação concreta de Macau e as necessidades do seu desenvolvimento urbano, conciliado ainda com as metas gerais delineadas nas Linhas de Acção Governativa na área dos transportes e obras públicas, consideramos que nas políticas públicas de urbanização, o planeamento urbanístico, a gestão de solos, habitação, empreitadas de obras públicas e o tratamento das obras ilegais consistem nos cinco pontos chaves da questão.

Propomos em definir o seguinte posicionamento para a política do planeamento urbanístico de Macau: criação de um mecanismo eficaz que vise promover a devida racionalização do espaço urbano, reforçar o equilíbrio entre a urbanização e o ambiente ecológico, assim como a relação entre o meio ambiente humano e o património, de forma a realçar a sua singularidade urbana, salvaguardar o seu desenvolvimento sustentável urbano e elevar a qualidade de vida dos cidadãos, conforme o posicionamento e a estratégia delineada para o desenvolvimento urbano de Macau, e o respeito da vertente histórica e de forma a conjugar com a situação concreta de Macau.

A situação do aproveitamento dos terrenos e o desenvolvimento socioeconómico da cidade estão estritamente relacionados e consistem no elemento basilar indispensável para o desenvolvimento urbano. Contudo, os terrenos consistem num recurso natural limitado e não renovável, em que o seu indevido aproveitamento virá indubitavelmente afectar negativa e profundamente o futuro desenvolvimento urbano.

Confrontado entre a falta de terrenos e o rápido desenvolvimento urbano, como dar o bom aproveitamento dos terrenos de forma a firmar o princípio do desenvolvimento sustentável e articular com o desenvolvimento urbano e o planeamento urbanístico, consiste numa questão que merece ser rapidamente resolvida. Assim sendo, urge-se então a necessidade de através das políticas de gestão de solos procurar dar o devido aproveitamento dos terrenos.

Nesta óptica veio a Comissão Eventual para a Análise dos Regimes de Concessões Públicas e de Terrenos da Assembleia Legislativa dar início às análises e estudos quanto ao regime de concessões de terrenos actualmente em vigor, tendo ainda já também apresentado as suas opiniões e sugestões preliminares quanto a optimização do regime de gestão de solos vigente em Macau. E a par da Administração ter recebido com elevada consideração as opiniões e sugestões apresentadas pela Comissão Eventual, se continuará ainda a conjugar de forma dinâmica com os trabalhos da Comissão Eventual, em que num esforço conjunto e com uma atitude realista se procurará encontrar a solução e medidas mais eficazes para esta questão, no sentido de permitir a sucessiva optimização do regime de gestão de solos de Macau.

No âmbito das políticas de habitação, prestaremos de forma activa auxílio às famílias com dificuldades concretas na resolução da questão inerente à habitação perante o princípio de racionalização dos recursos públicos, e através da adopção de uma série de medidas, prestar segundo a sua ordem de prioridade auxílio às famílias que não consigam suportar a renda actualmente praticada no mercado para que possam arrendar habitação social, bem como ajustar a política da habitação social e optimizar o regime para evitar a utilização abusiva das habitações públicas e que se transforme num meio de especulação mobiliária altamente rentável.

Será ainda criado um mecanismo que vise permitir que a utilização das habitações públicas possa coadjuvar para a divulgação dos tradicionais princípios morais, apoiar as pessoas idosas a ter tecto como abrigo na velhice, firmar o conceito tradicional de família e auxiliar prioritariamente as camadas sociais mais carenciadas.

Serão envidados esforços para a criação de condições para promover a regulamentação e a transparência do funcionamento do mercado, permitindo assim o desenvolvimento de forma livre, justa e saudável do mercado imobiliário privado.

Atendendo a opinião esmagadora dos diversos estratos sociais, após a realização de análises e estudos preliminares sobre esta matéria, definimos o seguinte posicionamento para a política das empreitadas de obras públicas: formação do conceito de concepção arquitectónica focada na sua função e de prioridade em termos funcionais de forma a firmar o princípio de “bem servir os cidadãos” e do desenvolvimento sustentável, em que através de um mecanismo de concurso aberto, justo e imparcial, procurar a racionalização do erário público e a optimização do desenvolvimento urbano enquadrado na conduta ética, harmoniosa, de boa qualidade e de elevado grau de eficiência, com vista a melhorar o ambiente de vida dos cidadãos, bem como o ambiente comercial das empresas.

No tocante as construções clandestinas nos edifícios, urgiu-se então a necessidade de se criar de forma dinâmica condições que destinadas a optimizar o sistema normativo em causa, incrementar recursos, fiscalizar rigorosamente e reforçar as acções de sensibilização, no sentido de procurar soluções práticas que permitam o devido tratamento das obras ilegais e das construções clandestinas nos edifícios.

Viremos a seguir apresentar alguns aspectos concretos sobre as políticas públicas em matéria de urbanização acima referidas:

## 2.1 Política do planeamento urbanístico

### 2.1.1 Formação progressiva e programada do sistema do planeamento urbanístico moderno e científico

Em termos gerais, o sistema do planeamento urbanístico é tripartido em: sistema normativo do direito urbanístico, sistema administrativo do planeamento e sistema da elaboração e concretização do planeamento.

#### 2.1.1.1 Sistema normativo do direito urbanístico

Dado que o planeamento urbanístico consiste por um lado num processo de intervenção social em que a Administração instiga, ajusta e controla o desenvolvimento urbano, mas também por outro num instrumento em que o Governo promove através de meios administrativos a gestão territorial e a aplicação do direito urbanístico, por isso, a criação de um sistema normativo do direito urbanístico otimizado consiste numa das fulcrais características específicas para um moderno sistema do planeamento urbanístico.

Por razões históricas, o sistema normativo do direito urbanístico de Macau actualmente vigente é sobretudo composto por diplomas legais e circulares elaboradas individualmente pelos diversos serviços relacionados com a intervenção do planeamento urbanístico, nomeadamente o RGCU, o RSCI, o regime de Defesa do Património Arquitectónico, Paisagístico e Cultural, demais legislações relacionadas.

Contudo, atendendo ao acelerado desenvolvimento socioeconómico de Macau, a relação dos interesses sociais veio tornar-se progressivamente mais diversificada e complexa, o que por sua vez veio realçar ainda mais a função social da política do planeamento urbanístico. Perante esta situação, a fim de melhor reflectir no planeamento urbanístico o princípio de “servir bem os cidadãos” e permitir a participação da população no processo, bem como aclarar o conceito de estado de direito e melhor promover a eficácia da função de instigação e coordenação do desenvolvimento urbano em matéria do planeamento urbanístico, virá a Administração em 2008, após consultar as propostas directivas apresentadas pelo Centro de Estudos Estratégicos para o Desenvolvimento Sustentável quanto ao

desenvolvimento do planeamento urbanístico de Macau, envidar os seus esforços para dar início ao estudo para a optimização do sistema normativo do direito urbanístico de Macau.

Da experiência colhida dos demais países e regiões e conjugado com base na situação concreta de Macau, iremos realizar profundas análises e estudos sobre o actual sistema de planeamento, a fim de se criar uma boa base para a próxima fase da produção do direito urbanístico.

#### **2.1.1.2 Sistema administrativo do planeamento urbanístico**

O sistema administrativo do planeamento urbanístico consiste no colectivo da participação na definição da estrutura principal e no seu enquadramento estrutural quando a Administração exerce as funções em matéria de planeamento urbanístico.

Em 2008 paralelamente a optimização do estudo do sistema normativo do planeamento urbanístico de Macau, viremos ainda realizar o estudo para a optimização da estrutura orgânica, funções e o circuito do funcionamento da entidade administrativa competente pelo planeamento urbanístico, para a distribuição dos seus recursos humanos e para a criação do mecanismo de consulta interna.

Para elevar a qualidade dos trabalhos na área do planeamento urbanístico, será primeiro necessário elevar o nível profissional dos técnicos da Administração Pública que exercem este trabalho, por isso, viremos mediante a intensificação da cooperação com os serviços governamentais e instituições de ensino superior local ou estrangeira no sentido de reforçar os conhecimentos sociais e a formação profissional dos técnicos da Administração Pública que exercem as suas funções na área do planeamento urbanístico.

#### **2.1.1.3 Sistema de elaboração e concretização do planeamento urbanístico**

O sistema de elaboração e concretização do planeamento urbanístico consiste no colectivo da forma de elaboração e de concretização do planeamento e mecanismo do seu funcionamento tendo em conta a principal população-alvo, espaço, nível e teor do planeamento urbanístico.

De costume, no que concerne ao nível de elaboração do planeamento urbanístico, o planeamento do espaço material urbano compreende sobretudo o plano director e o plano de pormenor. O plano director consiste num planeamento a nível macroestrutural que define as metas estratégicas do desenvolvimento urbano a médio prazo e os critérios de desenvolvimento e da estratégia da distribuição da malha urbana em matéria de aproveitamento dos terrenos, tráfego interno e externo, infraestruturas básicas e protecção ambiental. Dado que o plano director alberga a estratégia do desenvolvimento urbano e o quadro da distribuição básica da malha urbana, por isso, o prazo definido para atingir a meta deste planeamento é relativamente mais longo, sendo também relativamente mais estável.

Em termos macroestruturais temos o plano director e em termos microestruturais temos o plano de pormenor, que destina-se a regulamentar de forma directiva o aproveitamento dos terrenos, construção de habitações, infraestruturas viárias, zonas verdes e espaço público e infraestruturas básicas tem em conta o futuro aproveitamento do âmbito parcial de certa zona ou quarteirão, definindo as condicionantes urbanísticas dos terrenos, servindo como principal fundamento para a gestão das construções e de instrumento de conciliação entre os interesses referentes aos projectos de aproveitamento urbano em caso de conflito.

No entanto, pela acelerada globalização de economia, pela elevada influência mutua entre diferentes sistemas económicos, pelo desenvolvimento rápido da cidade e pela necessidade de ajustamento imediato perante as alterações dos factores locais e exteriores, está progressivamente a revelar-se a limitação do modelo do plano director urbanístico tradicional.

Face às reduzidas dimensões de Macau, em que é bastante afectado pelos factores exteriores, pelo que, a definição de um plano director adequado à situação e desenvolvimento concreto do longo prazo de Macau e operativo não é uma tarefa fácil. Porém, a Administração quer promover os trabalhos inerentes à definição do planeamento urbanístico. Analisando a tendência do desenvolvimento do plano director urbanístico de sistemas do mercado económico nacional e estrangeiros, e em consideração de realidades de Macau, um plano ideológico apresentado pelo grupo de peritos do Centro de Estudos Estratégicos para o Desenvolvimento Sustentável sendo um modelo adequado para elaboração do planeamento urbanístico microestrutural de Macau.

O Governo irá envidar os seus esforços no sentido de dar início à elaboração da fase seguinte do estudo aprofundado para a elaboração do plano ideológico urbanístico e irá ainda aproveitar a tecnologia informática na área da geografia para a realização através de meios científicos e modernos dos diversos estudos envolvendo o planeamento, com vista a coadjuvar a Administração da RAEM na tomada da decisão em matéria de planeamento urbanístico.

Contudo, antes da conclusão da optimização do actual sistema de planeamento urbanístico actualmente vigente acima referido, no processo da elaboração do planeamento urbanístico iremos através de uma aplicação mais alargada do sistema informático na área da geografia, do aumento da transparência dos trabalhos em matéria de planeamento urbanístico e do reforço das acções de divulgação das informações da Administração ouvir de forma dinâmica a opinião pública sobre este assunto, a fim de permitir à população uma maior intervenção nesta matéria e reforçar a intercomunicação e a conciliação entre os grupos de trabalhos interdepartamentais, de forma a melhorar a eficácia dos actuais trabalhos em matéria de planeamento urbanístico.

#### 2.1.2 Adopção de uma atitude de abertura e realista para se encontrar o mecanismo de equilíbrio entre o desenvolvimento e a preservação

Num olhar para o mundo, numa cidade marcada pelo acelerado desenvolvimento socioeconómico, a conciliação entre o desenvolvimento e a preservação (que alberga a defesa da natureza e do património) foi desde sempre uma questão complexa e conflituosa. Numa cidade como Macau com longos anos de história, de reduzidas dimensões, escassa em termos de terrenos, com elevada densidade populacional e de acelerado desenvolvimento é previsível que seja cada vez mais notório o conflito de interesses entre o desenvolvimento e a preservação.

Para se criar um mecanismo eficaz que permita a devida distribuição da malha urbana, o reforço das suas intervenções urbanísticas e a conciliação entre a urbanização, o desenvolvimento e o ambiente ecológico, assim como entre o meio humano e o património, de forma a realçar a singularidade da cidade e de garantir o desenvolvimento sustentável urbano, urge-se então a necessidade de se encontrar um mecanismo que vise coadjuvar para o equilíbrio de forma científica e adequada entre o desenvolvimento e a preservação.

Para se encontrar o mecanismo de equilíbrio supramencionado teremos de evitar em ter um errado pensamento de que o desenvolvimento e a preservação são duas realidades forçosamente controversas, a Administração e os diversos estratos sociais devem por fim ter em conta os interesses absolutos e a longo prazo de Macau, em que no planeamento geral deve-se por um lado ter em conta os interesses individuais, mas também procurar a participação conjunta, uma intercomunicação activa, conversa racional, respeito pela vertente histórica, compreensão mútua e assumir em conjunto a responsabilidade.

O planeamento urbanístico poderá na criação deste mecanismo desempenhar um importante papel.

A curto prazo, os serviços competentes pelo planeamento urbanístico irão reforçar a intercomunicação e a articulação com os serviços da pasta da cultura e da protecção ambiental, no sentido de procurar encontrar soluções para problemas referentes ao desenvolvimento e preservação que merecem especial atenção da população e que são urgentes, em que após a auscultação da opinião dos diversos estratos sociais, os aspectos que reúnem as condições para o efeito serão executados em primeiro plano através de emissão de circulares internas.

E não obstante a este facto, de forma a dar cumprimento dos princípios directivos baseados na abertura, transparência e celeridade, serão apresentados e explicados à população os planos de intervenção urbanística definidos para os diferentes bairros, a fim de permitir que os cidadãos possam mais rapidamente conhecer a situação do planeamento urbanístico dos diferentes bairros, para que possam assim melhor conhecer os aspectos sensíveis que estão envolvidos no futuro desenvolvimento dos diversos bairros, permitindo assim evitar más interpretações devido à falta de conhecimento.

No que refere aos novos estudos urbanísticos que possam afectar as linhas do futuro desenvolvimento urbano e que estão estritamente relacionados com a vida quotidiana dos cidadãos, viremos com base nas directrizes delineadas realizar várias acções de consulta, articulação, cooperação e de simbiose, no sentido de encorajar os diversos estratos sociais a uma participação e apresentação mais activa das suas opiniões na busca do consenso e na procura de simbiose.

Em conjugação com os trabalhos de criação de um sistema de planeamento urbanístico moderno e científico, viremos através do mecanismo baseado na criação de grupos de trabalhos interdepartamental reforçar a cooperação com as instituições de ensino superior, associações profissionais, especialistas e académicos locais e estrangeiros para de uma forma sistemática e faseada dar início a uma série de estudos sobre o planeamento urbanístico, desenvolvimento e preservação. No tocante à questão como promover no âmbito das políticas de planeamento urbanístico uma melhor conciliação entre o desenvolvimento e a preservação, concepção urbana e preservação, protecção do património e requalificação em função da vida dos cidadãos, defesa da singularidade da cidade e reordenamento e revitalização dos bairros antigos, assim como a realização de análise, estudo e tese científica que vise definir o critério e o mecanismo de preservação, o mecanismo de participação pública e sua regulamentação e o mecanismo de salvaguarda e compensação dos direitos e interesses dos concessionários particulares afectados pela preservação, no sentido de apresentar opiniões e propostas dotados de base social para a consulta da Administração.

### 2.1.3 Adopção de uma atitude de firmamento do princípio de “servir bem os cidadãos” e de abertura e de transparência para promover o reordenamento harmonioso dos bairros antigos

A meta a longo prazo do reordenamento dos bairros antigos consiste na gradual elevação da qualidade de vida dos cidadãos, melhoria do ambiente comercial, em particular do ambiente comercial das PME's, em que tendo em conta a rentabilidade social, ambiental e económica, promover o desenvolvimento sustentável urbano de Macau.

Assim sendo, iremos continuar a adoptar políticas e medidas adequadas que visem desenvolver e promover os serviços públicos, empresas particulares e cidadãos para a cooperação conjunta, participação activa no reordenamento dos bairros antigos.

No que concerne ao reordenamento dos bairros antigos, em particular os trabalhos da reconstrução e desenvolvimento que envolvem grandes interesses, que estão relacionados com a vida dos cidadãos e que afectam os interesses a longo prazo de toda a RAEM, para se conseguir o reordenamento harmonioso dos bairros antigos, vamos dominar as directrizes dos interesses e os critérios do comportamento das diversas partes que participam na estrutura principal no processo de reordenamento, e depois criar um mecanismo legal de conciliação dos interesses em função deste aspecto.

Assim sendo é necessário bem conhecer a situação concreta e definir um regime jurídico rigoroso e eficaz que permita que estes trabalhos tenham um fundamento legal. O grupo de trabalho interdepartamental da Administração veio acelerar a elaboração do projecto do Regime Jurídico para o Reordenamento dos Bairros Antigos e ainda através do Conselho Consultivo para o Reordenamento dos Bairros Antigos recolher amplamente a opinião dos diversos estratos sociais, a fim de progressivamente otimizar o respectivo projecto jurídico para que possa ser entregue em finais do corrente ano ao Conselho em apreço e para que no 1.º semestre de 2008 se possa amplamente realizar as acções de consulta e de divulgação do projecto do Regime Jurídico para o Reordenamento dos Bairros Antigos, criando-se assim condições para que o projecto possa no 2.º semestre entrar na fase do processo legislativo.

O reordenamento dos bairros antigos deve articular estritamente com o planeamento urbanístico. No planeamento é prioritariamente necessária a demarcação da área de intervenção dos trabalhos de reordenamento dos bairros antigos, indicação do seu posicionamento funcional e dos seus equipamentos de apoio e modelo de desenvolvimento. Através da ampla auscultação da opinião dos diversos estratos sociais, se procurará sucessivamente otimizar o planeamento.

Antes de reordenamento, temos de ter um conjunto de legislações para o efeito, na elaboração de legislação é precisa avançar passo a passo, através da referência de experiências na outras regiões, estamos consciente que o reordenamento não só consiste em demolição e construção de edifícios, ainda relacionada a diversas medidas, a demais consequências sociais, a vitalidade de bairros e a sustentabilidade da sociedade. Uma vez Macau foi integrada na lista do património mundial da humanidade, o Governo compreende que para além de necessidade de se

criar condições para o equilíbrio entre o desenvolvimento e a preservação, o ambiente social, habitacional e comercial são também importante, pelo que no próximo ano vai continuar em reforço de embelezamento das ruas, a fim de melhorar a qualidade de vida da população.

Para elevar eficácia dos trabalhos de embelezamento, foi criado um grupo de trabalho interdepartamental destinado ao embelezamento das vias, composto por representantes do IACM, do Instituto Cultural e da DSSOPT.

Com base no plano geral do embelezamento das vias para o período compreendido entre 2007 a 2009 que foi tornado público, viremos atendendo ao seu andamento realizar de forma faseada as acções de consulta aos moradores e comerciantes das zonas quanto aos diferentes estudos concretos de planeamento, com vista a recolher a sua opinião e obter o consenso público para a sua realização. A par disso, se virá através da remodelação e recuperação das construções de valor histórico, cultural e arquitectónico, manter as características tradicionais dos bairros antigos, permitindo assim ampliar o clima cultural de Macau e o seu valor turístico.

#### 2.1.4 Compensação de uma mútua vantagem, intercomunicação estreita e participação activa na cooperação regional

Devido à localização geográfica concreta de Macau, o seu desenvolvimento depende do Delta do Rio das Pérolas, sendo assim inevitável que o planeamento urbanístico de Macau necessite de ter em conta o desenvolvimento das regiões vizinhas do Delta do Rio das Pérolas, em particular as grandes obras e os empreendimentos transfronteiriços da Cidade de Zhuhai, que tem em certo aspecto estão relacionados com Macau.

Iremos continuar através do mecanismo de cooperação a vários níveis definido no Protocolo do Quadro de Cooperação da Pan-regional Delta do Rio das Pérolas e no Plano Geral da Cooperação e Desenvolvimento Pan-Regional do Delta do Rio das Pérolas, a participação activa no planeamento geral do desenvolvimento regional e o planeamento específico na área da energia, transporte, ciência e tecnologia, informática e protecção ambiental, que permitirá coadjuvar para uma melhor consolidação da compensação de uma mútua vantagem e para o desenvolvimento articulado das diversas províncias do Grande Delta do Rio das Pérolas.

Os Governos de Zhuhai e da RAEM procuraram desde sempre através do estreitamente dos meios de intercomunicação, aumentar o conhecimento mútuo, permitindo assim à Administração da RAEM poder atempadamente dominar a situação do desenvolvimento das regiões vizinhas e ter uma boa preparação e permitir uma boa articulação em prol da compensação de mútua vantagem.

### 2.1.5 Optimização de forma activa e programada do planeamento dos diversos bairros

Paralelamente à realização dos trabalhos de criação de um sistema de planeamento urbanístico moderno e científico, iremos ainda em conformidade com as directrizes dos trabalhos de planeamento acima descritos otimizar de forma activa e programada o planeamento dos diversos bairros de Macau. A seguir o ponto fulcral do planeamento dos diversos bairros, não sendo entretanto aqui descrito a situação do planeamento em geral:

#### **2.1.5.1 Plano director dos novos bairros**

Para otimizar a disposição da rede viária de toda Macau e o seu ordenamento viário a longo prazo será significativamente aumentado a área verde, zona de lazer e equipamento social, embelezar a paisagem marginal da orla costeira de Macau e da Taipa, proporcionar mais espaço público comum e otimizar o espaço da vida urbana dos cidadãos, veio ultimamente a Administração encomendar a uma empresa de consultoria a realização de estudo e planeamento profissional dos novos bairros a conquistar ao mar através da execução de aterros.

O estudo preliminar do plano director dos novos bairros propõe respectivamente a devida execução de aterros no nordeste da Península de Macau, a sul da Avenida Dr. Sun Yat-Sen e a norte da Taipa, que servirão futuramente como reserva de terreno para o desenvolvimento sustentável de Macau. Através do devido planeamento, beneficiação integral das disposições de trânsito, optimização da paisagem da orla costeira, acréscimo de áreas verdes, equipamentos de lazer e de pontos de vista turísticos, permitindo assim otimizar o ambiente de habitação de Macau e elevar a qualidade de vida dos cidadãos.

Após ouvir a opinião do Governo da Província de Guangdong, as alterações dos estudos de planeamento dos novos bairros, abrangendo o projecto do túnel subaquático Macau-Taipa, foram submetidas conforme os procedimentos à apreciação do Governo Central, tendo ainda sido introduzido no respectivo estudo adaptações conforme com o parecer emitido na reunião dos especialistas da China Continental sobre o impacto ambiental. Quando o estudo preliminar for formalmente aprovado pelo Governo Central, virá a Administração da RAEM ouvir a opinião social de Macau quanto a todo o projecto, em prol da beneficiação e concretização sem obstáculo deste estudo.

#### **2.1.5.2 Taipa**

A fim de requalificar os bairros antigos da Taipa e preservar a sua imagem original, virá a Administração através da cooperação conjunta com os moradores desta zona dar início à execução dos trabalhos de reordenamento dos bairros antigos da Taipa, assim como à optimização do seu bairro comunitário e elevação do seu ambiente comercial.

E em simultâneo continuar-se-á dar acompanhamento do aproveitamento do terreno onde se encontra construído da Fábrica de Panchões Iec Long para a construção de um parque temático, em particular no que refere a questão da titularidade de algumas parcelas. Além disso, se procurará a conclusão tanto quanto antes dos trabalhos inerentes à desocupação dos moradores das barracas de madeira localizadas na Povoação de Chun Su Mei, a fim de permitir a construção de auto-silo público e alargamento da Rua do Delegado, de forma a melhorar a tensa situação de falta de estacionamento nesta zona; estando ainda em projecto a realização de obras de beneficiação das infraestruturas desta zona, nomeadamente das vias e o sistema de drenagem desta zona, a fim de elevar a imagem paisagística e turística deste bairro antigo, de forma a conjugar com o desenvolvimento desta zona.

Será dado início ao planeamento e à sucessiva concretização dos trabalhos de reformulação das vias envolventes à Estrada Governador Albano de Oliveira, em frente ao Jockey Clube de Macau. O estudo preliminar alberga o alargamento das vias, a construção de auto-silo subterrâneo e da placa de paragem e estacionamento para os autocarros de turismo, em que através da execução dos acessos viários e da racionalização dos terrenos circundantes será optimizado o trânsito da zona sudoeste da Taipa, assim como o seu ambiente de habitação e de comércio.

Em conjugação com as necessidades do desenvolvimento social, será dado início ao estudo do novo aproveitamento da Zona Industrial de Pac On.

### **2.1.5.3 Coloane**

Coloane é o pulmão, o jardim de Macau, e consiste na principal estrutura da zona verde urbana e permite proporcionar à população e aos turistas uma zona natural, de lazer, e destinada a excursão turística e protecção do meio ecológico.

A Administração dá importância ao desenvolvimento e planeamento de Coloane, em que serão avaliados os impactos eventualmente resultantes do desenvolvimento sustentável sob a perspectiva futurística e científica, e estes dados científicos servirão como fundamento para o estudo dos serviços competentes, em prol de uma melhor optimização para a definição do posicionamento e planeamento urbanístico de Coloane.

À semelhança dos bairros urbanos da Taipa, nos bairros urbanos de Coloane será igualmente dado início à execução dos trabalhos de reordenamento baseado na cooperação entre a Administração e os cidadãos.

Atendendo ao progressivo desenvolvimento dos bairros urbanos de Coloane e da Taipa, serão revistos os planos de intervenção urbanística da pedreira de Seac Pai Van e das imediações do Parque Industrial de Seac Pai Van, estando no momento a ser acompanhado o estudo do planeamento urbanístico, com vista a articular com o desenvolvimento do COTAI e melhorar a paisagem e o ambiente do norte de Coloane.

E paralelamente se virá ainda continuar a dar acompanhamento ao plano de protecção do meio ecológico de Coloane e gradualmente aprofundar o equipamento do meio ecológico de Coloane.

### **2.1.5.4 COTAI**

Em articulação com o desenvolvimento do COTAI numa zona baseada em complexos afectos à indústria do jogo, hoteleira, diversões e convenções, virá a Administração continuar a introduzir alterações no planeamento das infraestruturas, acessos viários, transportes públicos e rede de abastecimento de água e de

fornecimento de electricidade do COTAI em função dos planos concretos para o futuro desenvolvimento e das grandes infraestruturas transfronteiriças desta zona.

#### **2.1.5.5 Zona classificada do Centro Histórico de Macau**

A Administração virá realizar as obras de embelezamento das vias mediante a coordenação do grupo de trabalho interdepartamental da Administração, e tendo em conta as condições concretas e a própria singularidade das diversas vias integradas na zona classificada do Centro Histórico de Macau. E não obstante a este facto, se virá tendo como centro a zona classificada do Centro Histórico de Macau alargar a sua área até os bairros antigos e alargar a sua intervenção aos demais bairros, permitindo assim atingir as metas de optimização do ambiente, aumentar o seu fascínio, elevar a sua vitalidade e revitalizar a sua economia.

#### **2.1.5.6 Freguesia de S. Lázaro**

Virá a Administração através do mecanismo de cooperação interdepartamental avaliar a situação das construções edificadas nesta zona, definindo assim o seu futuro planeamento urbanístico, no sentido de envidar os esforços para a criação de condições que permitam tornar a Freguesia de S. Lázaro no centro de incubação para a indústria cultural e para o centro da indústria criativa de Macau.

Paralelamente, será ainda realizado o estudo da reformulação do equipamento de travessia pedonal das vias circundantes da zona no sentido de unificá-las, formando assim uma zona exclusivamente pedonal que garantirá a ligação entre a Praça do Tap Seac e a Fortaleza do Monte, tornando-se assim num percurso turístico de características culturais.

#### **2.1.5.7 Bairro de San Kio e Ruínas de São Paulo**

Em 2008 se virá tendo em conta o plano plurianual de embelezamento das vias proceder progressivamente ao embelezamento das vias e dos passeios desta zona, de forma a melhorar o seu ambiente comercial e criar em simultâneo um agradável clima pedonal.

E paralelamente será realizado o estudo de abertura de acessos viários nas vias do Bairro de San Kio que reúnam as condições para o efeito e o estudo de embelezamento e reordenamento da Estrada de Adolfo Loureiro.

No que refere ao projecto de construção do parque de estacionamento em superfície na Rua D. Belchior Carneiro, na zona das Ruínas de São Paulo, após a realização de negociações prolongadas e de ter sido resolvido a questão inerente a titularidade, poder-se-á em 2008 dar início à sua construção no sentido de resolver a questão da falta de estacionamento nas imediações e otimizar o ambiente turístico desta zona das Ruínas de São Paulo.

#### **2.1.5.8 Porto Interior e Patane**

A Administração irá reforçar a cooperação com as associações civis, em que através da optimização do ordenamento viário, construção de equipamento de apoio viário, execução de tratamento paisagístico e embelezamento das vias, se procurará melhorar o ambiente do espaço urbano desta zona.

E se continuará as conversações com os governos da China Continental quanto a viabilidade da construção de um túnel subaquático de ligação a Ilha da Lapa (Zhuhai-Wanzai), tratamento paisagístico da orla costeira e o estudo de viabilidade da promoção da singularidade do conceito de “um rio e duas margens”.

#### **2.1.5.9 ZAPE, NAPE e Zona de aterros do Lago Nam Van**

Em conjugação com o desenvolvimento do ZAPE, NAPE e zona de aterros do Lago Nam Van, em 2008 se continuará com o aprofundamento e optimização dos trabalhos de construção das infraestruturas viárias destas zonas.

Será dado início ao estudo da 3.<sup>a</sup> fase do plano de ordenamento viário do ZAPE, em que a fim de conjugar com o desenvolvimento desta zona será executado de forma faseada a reformulação dos passeios e das vias e melhorado o equipamento de apoio viário do ZAPE. Por outro lado, serão ainda realizados estudos para a construção de equipamento de travessia pedonal na Avenida Dr. Rodrigo Rodrigues e em demais locais adequados para o efeito.

A fim de elevar a capacidade do suporte ao trânsito na zona sul de Macau, iremos dar início do projecto do alargamento da Avenida do Dr. Sun Yat-Sem, actualmente de 4 vias, dois sentidos, alargando para 8 vias, dois sentidos, previsto a conclusão de obras em 2009.

#### **2.1.5.10 Ilha Verde**

Por ocasião do projecto de construção de habitação pública, será exigido de forma dinâmica aos concessionários para acelerar tanto quanto antes a concretização do plano de construção do Bairro Social da Ilha Verde, acelerar a construção de mais equipamentos públicos sociais e zonas verdes e de lazer, de forma a elevar em absoluto a qualidade do ambiente de habitação da Ilha Verde.

Além disso, serão criadas condições que visem para o estudo de uma solução a longo prazo da questão inerente aos postos de combustíveis da Ilha Verde.

#### **2.1.5.11 Bairro Iao Hon**

A fim de permitir aos moradores um melhor conhecimento e participação nos trabalhos de reconstrução e desenvolvimento do Bairro Iao Hon, viremos estudar em permitir a participação conjunta dos profissionais e dos cidadãos através da realização de concurso para a elaboração do plano de reconstrução do Bairro Iao Hon, e ainda permitir que a população um melhor conhecimento mais sólido quanto ao futuro desenvolvimento comunitário do Bairro de Iao Hon através da realização de exposições, colóquios e sessões de apresentação, permitindo assim uma participação mais activa por parte dos moradores e a recolha das exigências e expectativas dos diversos estratos sociais quanto à reconstrução deste bairro.

## **2.2 Política de gestão de solos.**

### **2.2.1 Participação, revisão e optimização conjunta no regime jurídico da gestão de solos**

A Lei de Terras actualmente em vigor foi publicada em 1980 e apesar de ter sido posteriormente objecto de sucessivas revisões, contudo, a sociedade considera em termos gerais que este regime jurídico não já se encontra à altura de responder às

necessidades do desenvolvimento de Macau, sendo assim necessário a sua integral revisão e alteração.

Os interesses envolvidos na Lei de Terras e nos demais diplomas legais complementares são bastante amplos e profundos, tendo ainda um impacto bastante marcante no desenvolvimento urbano e no devido aproveitamento dos terrenos, sendo assim bastante elevada em termos técnicos a exigência da sua produção legislativa, mas também relativamente complexa, o Governo iniciará em 2008 os trabalhos de revisão e alteração da Lei de Terras e dos demais diplomas legais complementares.

Através da criação do grupo de trabalho intra e interdepartamental da Administração destinado a realização de estudos e a elaboração do relatório dos trabalhos de revisão e alteração da Lei de Terras e dos demais diplomas legais complementares, em a par disso emitirá ainda pareceres e apresentará sugestões quanto às directrizes da futura revisão, identificando os concretos problemas existentes no actual regime jurídico e verificados na experiência vivida pelos outros países e regiões desenvolvidas nesta matéria.

E em articulação destes trabalhos, iremos ainda rever a composição, as funções e o funcionamento da Comissão de Terras, sendo que, caso seja necessário iremos introduzir as devidas alterações. Ainda, a fim de permitir que o valor do prémio de concessão de terreno possa rapidamente acompanhar de perto a evolução do desenvolvimento económico de Macau, iremos periodicamente rever o método de determinação do montante do prémio de concessão.

### 2.2.2 Criação de mecanismo que visem aumentar a transparência das informações referentes aos terrenos

Dado que a revisão e alteração da Lei de Terras e dos demais diplomas legais complementares consiste num trabalho complexo e a longo prazo, sendo assim necessário um tempo mais longo, por isso consideramos que com base nas alicerces actualmente reunidas iremos adoptar algumas medidas e introduzir algumas técnicas informáticas geográficas que visem aumentar a transparência das informações referentes aos terrenos, a fim de permitir que a população e os investidores possam através de meios simples ter acesso às informações sobre o planeamento dos terrenos de Macau e dos planos por zonas.

Iremos promover a cooperação com os diversos serviços da Administração a fim de se criar uma base de dados completa quanto ao espaço geográfico, concretizar a partilha e organização das informações interdepartamentais, de forma a aproveitar a oportunidade para reforçar a cooperação entre os diversos serviços e elevar a capacidade de rápida resposta dos diversos serviços atendendo as necessidades da população. A conclusão deste projecto está prevista para o 3.º trimestre de 2008.

A Administração planeia ainda em conjugar com a base de dados do espaço geográfico para a criação do portal electrónico para o acesso das informações referentes aos terrenos, aumentando assim o fluxo e a velocidade da distribuição destas informações. Este portal electrónico permitirá fornecer de forma centralizada as informações cadastrais, informações quanto a titularidade do terreno e informações quanto ao planeamento urbanístico, permitindo assim aumentar a transparência das informações cadastrais. Por um lado o portal electrónico permitirá à população e aos investidores melhor conhecerem a situação de Macau através da rápida consulta destas informações e por outro lado poderá ainda servir como instrumento de consulta da Administração ou dos serviços competentes. A conclusão deste plano está prevista para o 4.º trimestre de 2008.

A fim de melhor otimizar a base de dados cadastrais, a par de continuar com a protecção e actualização da actual base de dados das informações cadastrais, virá a Administração continuar com a gestão da mudança histórica das informações cadastrais, no sentido de resguardar as informações históricas quanto a mudança da situação cadastral (nomeadamente alienação do terreno, unificação do terreno, alteração da sua situação jurídica) e de se realizar um estudo comparado da relação entre a situação actual e a situação histórica, permitindo assim a realização de uma consulta retrospectiva das informações históricas.

No que refere à optimização e desenvolvimento do sistema informático cadastral, para que estas informações cadastrais possam circular com eficiência entre os serviços governamentais e permitir uma rápida resposta ao exigido pelos cidadãos, será estudado a criação de um serviço electrónico das informações cadastrais, compreendendo a utilização do sistema de rede informática destinado a fornecer as informações aos serviços governamentais, bem como a troca de informações. Está planeado para o 1.º trimestre de 2008 o início do estudo da avaliação das exigências preliminares deste tipo de serviço, assim como o estudo de viabilidade da ligação entre este projecto e o portal electrónico das informações cadastrais.

### 2.2.3 Adopção de uma atitude realista e perspectivada para o futuro, e formação de forma programada de um moderno sistema de informação referente aos terrenos

Será criado um completo regime estatístico referente aos terrenos e de monitorização dos trabalhos de movimento de terra, a fim de dominar atempadamente as informações quanto ao número de terrenos disponíveis, a qualidade do terreno e alteração da sua titularidade, tendo um importante significado no moderno regime de gestão de solos. Por outro lado, o aproveitamento e gestão de forma científica dos terrenos devem ter absolutamente em conta a mudança das regras e da tendência do aproveitamento dos espaços, sendo que para a obtenção do valor do terreno será necessário que a utilização de meios de avaliação matricial.

Por razões históricas e devido as limitações das condições actuais, no actual sistema de informações referente aos terrenos existe um espaço bastante significativo para melhoria, por isso, iremos em 2008 dar início ao estudo que vise conjugar com os dados básicos cadastrais e as diversas normas estatísticas sociais, otimizar o regime estatístico dos terrenos e o sistema de monitorização dos trabalhos de movimento de terra e fornecer meios técnicos para servir de suporte da análise da devida racionalização dos terrenos.

A criação do completo sistema estatístico de terreno, do sistema de monitorização dos trabalhos de movimento de terra e do regime de avaliação matricial dos terrenos permitirá coadjuvar para a criação mais atempada e rigorosa do método de cálculo do prémio de concessão e dos devidos coeficientes.

### 2.2.4 Reforço da fiscalização do cumprimento do contrato de concessão

No tocante ao processo de concessão de terrenos, antes da conclusão da revisão e alteração da Lei de Terras e demais diplomas complementares, iremos através de uma comissão consultiva quanto ao aproveitamento dos terrenos que foi já criada para o efeito, composto por profissionais da e fora Administração, que sob o ponto de vista do planeamento urbanístico, defesa do património arquitectónico e histórico e protecção ambiental, realizará o estudo e emitirá parecer quanto a concessão de terreno, troca de terreno, transmissão dos direitos resultantes da

concessão do terreno, alteração da finalidade do terreno que ainda não foi concluída o aproveitamento e modificação do aproveitamento. A fim de garantir a individualidade dos trabalhos dos seus membros e evitar o conflito de interesses, os membros deste grupo estão sujeitos à escusa ou suspeição previstas no CPA.

Para salvaguardar o devido aproveitamento dos terrenos já concedidos, urge-se a necessidade de reforçar a fiscalização do contrato de concessão. Assim sendo, os serviços governamentais competentes pela fiscalização irão disponibilizar de mais recursos e destacar mais pessoal para acompanhar a situação do cumprimento das cláusulas do contrato de concessão. E em respeito à vertente histórica, no que refere aos concessionários que tenham infringido as cláusulas contratuais, mas que não tenham apresentado a devida justificação, iremos tratar rigorosamente destes casos conforme o previsto nas cláusulas contratuais e nos diplomas legais.

A Administração irá igualmente atendendo ao posicionamento do desenvolvimento urbano, planeamento urbanístico, ambiente, protecção ambiental, paisagem urbanística e trânsito, apreciar rigorosamente os pedidos de alteração da finalidade dos terrenos que foram já concedidos.

## 2.3 Política de habitação

### 2.3.1 Aproveitar os recursos de habitação pública para fins adequados de modo a suavizar e resolver os problemas públicos

Em 2008, iremos desenvolver de forma progressiva e ordenada, e realizar activamente as sínteses dos Planos para a Construção de Habitação Pública, publicados anteriormente, com vista a adequar as necessidades sociais. Deste modo, iremos aumentar oportunamente o fornecimento de habitação pública e colaborar no alojamento mais rápido das famílias em lista de espera que reúnem os requisitos.

Para prestar assistências aos indivíduos, especialmente jovens, que, sendo recém casados, necessitem com urgência de uma habitação, mas não qualificados para requisição de habitação social ou comprar habitação económica, e tenham dificuldades de comprar propriedade no mercado privado, o Governo vai planear e construir, com aceleração, um lote de habitação para arrendar a essas pessoas, através do regime do sorteio, a fim de resolver suas dificuldades de habitação.

E para aqueles ou trabalhadores de classe média que apesar de ter determinada capacidade económica, mas terem dificuldades de dar sinal para comprar propriedade no mercado privado, para ajudar essas pessoas que concretizarem o seu plano de adquirir própria propriedade, o Governo pretende lançar no próximo ano um “programa de apoio financeiro para adquirir propriedade pela primeira vez”. Antes de implementação dos referidos dois programas, será ouvida, de forma abrangente, opinião social. Depois de criada a respectiva legislação, esses programas serão lançados no sentido de acompanhar o desenvolvimento social e de corresponder a solicitação da população, envidando esforços para ajudar as famílias que verdadeiramente com dificuldades na habitação.

Conforme os planos, o Governo irá, faseadamente, construir 19000 fracções de habitação pública, antes do fim do ano 2012. Na 1.<sup>a</sup> fase dos planos vai construir mais de 2600 fracções de habitação social e mais de 4400 fracções de habitação económica, antes do fim do ano 2009. As restantes, o Governo concluirá a construção gradualmente durante os anos de 2010 a 2012. A quantidade real de fornecimento será introduzida os devidos ajustamentos em função da avaliação oportunamente das alterações de necessidade da habitação pública.

Sobre o fornecimento das habitações sociais, além do alojamento da Habitação Social da Ilha Verde, em Agosto de 2007, a 1.<sup>a</sup> fase dos planos ainda inclui o Fai Chi Kei (mais de 800 fracções em dois blocos), Complexo de Habitação Social na Ilha Verde, Lote B e C (a primeira fase mais de 900 fracções) e Plano de Habitação Social em Mong-Há (a primeira fase mais de 600 fracções). Já começaram as obras de construção de habitação social das 1.<sup>as</sup> fases do Fai-Chi-Kei e Complexo de Habitação Social na Ilha Verde, e a 1.<sup>a</sup> fase do Plano de Habitação Social em Mong-Há.

Relativa ao fornecimento das habitações económicas, a 1.<sup>a</sup> fase dos planos inclui, na Rua da Tranquilidade do Hipódromo (mais de 800 fracções nos lotes HR e HS), na Estrada Coronel Mesquita, na Ilha da Taipa (mais de 3000 fracções no lote TN27) e no Bairro da Ilha Verde (cerca de 600 fracções no Lote 4). Já começaram as construções nos lotes HR/HS da Rua da Tranquilidade do Hipódromo e os outros dois planos prevendo-se construir no início do ano 2008.

Para reforçar a iniciativa e a flexibilidade da construção de habitação pública, o Governo vai alterar o regime anterior de contrapartida de fracções, em que as habitações são construídas pela empresa de desenvolvimento privada, para serem construídas, directamente, com o apoio financeiro do Governo. Nos planos concessionados, o Governo procurará chegar a acordo com as empresas de desenvolvimento, através de consultas, usando para o efeito formas legais e justas, a fim de resolver os problemas do contrato, e serem construídos pelo Governo.

Simultaneamente, continuaremos a cooperação com as instituições de ensino superior e de investigação, reforçando o estudo para o desenvolvimento contínuo de habitação pública, através da recolha de informações científicas especializadas, a fim de serem consultadas pelo Governo na definição da política da habitação em diferentes aspectos.

Para um rigoroso aproveitamento dos recursos públicos iremos colaborar com as famílias com necessidades concretas na procura de habitação e apoiar os grupos sociais mais carenciados na resolução das suas dificuldades habitacionais. O Governo está a alterar e melhorar a legislação de habitação pública, na base da recolha de comentários procedidos, nomeadamente, sobre as condições de candidatura, restrição de habilitação, formas de concurso, rendas de habitação social, restrição de alienação de habitação económica, etc., e estamos a intensificar a promoção do trabalho da legislação da revisão da legislação.

Atendendo que a legislação da habitação pública está na fase de revisão, os requerimentos para o novo concurso só podem ser feitos depois da nova legislação entrar em vigor. A atribuição de habitação pública será feita conforme os recursos de habitação existentes e legislação adequada, o arrendamento e a venda das habitações será atribuída principalmente aos candidatos da lista geral vigente.

O Governo continua a estudar as medidas viáveis, com base de um bom aproveitamento dos recursos públicos, promover os bons princípios apoiados pela experiência e tradição locais, na execução de acordo com as suas capacidades, na ordenação conforme as necessidades, a ordem de prioridades e urgência. De acordo com a situação de desenvolvimento do mercado livre dos imóveis, irá colaborar, por ordem, com as famílias que possuem determinada capacidade económica (que ultrapassem o critério do pedido de habitação pública e possuam uma base

económica mais estável), mas que, no entanto, têm dificuldades para pagarem a primeira prestação do custo da habitação (na aquisição da habitação pela primeira vez). Iremos proceder à consulta e recolha de comentários da sociedade sobre os relativos planos, no primeiro trimestre do ano 2008.

O Governo reforçará a supervisão, a fim de garantir que os residentes das habitações sociais e das habitações económicas, no período de supervisão, cumpram as obrigações definidas na legislação, e continuará o reforço de divulgação e promoção da legislação sobre a habitação pública, aos cidadãos.

Por outro lado, será realizada a revisão do funcionamento da assembleia geral do condomínio e as obrigações das entidades administradoras, etc., a fim de aperfeiçoar o regime da administração da parte comum da habitação económica, aproveitaremos o desenvolvimento dos mecanismos dos contratos para os Planos de Construção de Habitação Pública, para a procura de meios, e de acordo com as leis aplicáveis, resolver, gradualmente, os problemas das barracas deixados pela história. Para o acompanhamento do trabalho, o Governo continuará a melhorar a base de dados sobre barracas existentes, reforçar a supervisão das barracas e o acompanhamento activo, na demolição das barracas.

### 2.3.2 Procurar-se-á proceder à normalização, aumentar a transparência e dinamizar o desenvolvimento saudável do mercado privado de habitação

Sobre o mercado privado de habitação, a política do Governo é realizada, através do aperfeiçoamento dos diplomas, aumento de transparência, diminuição do risco não simétrico de mensagens, para que o mecanismo do mercado possa funcionar efectivamente, a fim de que o mercado imobiliário possa desenvolver-se saudavelmente.

Com colaboração dos inter-serviços, inicia-se a revisão do regime do registo de compra e venda dos edifícios pré-vendidos (vulgarmente designado por “edifícios ainda não construídos ou em construção”), estudando-se a criação do mecanismo para regulamentar as actividades e aumentar a garantia dos cidadãos. Por outro lado, o Governo está a fixar o “Regime de Licenciamento e Supervisão de Intermediação de Prédios”, após a consulta preliminar e análise do sector, para

regulamentar as actividades de intermediação de prédios e aumentar o nível do intermediário de prédios. Os respectivos serviços estão a fazer uma consulta ao sector e público. Depois da recolha de comentários, serão elaborados os procedimentos legislativos destes dois regimes.

Sob a base existente, aumentamos, com um passo, o âmbito de publicação de mensagens sobre os projectos de prédios privados, que são requeridos para construção e estão a ser construídos, no sentido de que os cidadãos e aqueles que investem possam conhecer, mais rápida e exactamente, a tendência do mercado imobiliário.

Além disso, o Governo efectuará, com mais esforço, a revisão do “Regime de Licenciamento e Supervisão de Intermediação de Prédios”, do “Regulamento de Segurança contra Incêndios” e do “Regime de Emissão de Licenças das Obras Privadas”, para adequar o desenvolvimento do sector de construção. Prepara-se a apresentação dos pontos importantes da revisão principal, à sociedade e a recolha de comentários, no terceiro trimestre do ano de 2008, para que possa ser concluído o texto de revisão, até aos meados do ano de 2009.

### 2.3.3 Aperfeiçoar o sistema jurídico, com a participação conjunta, aperfeiçoar o mecanismo de administração de edifícios, criar um ambiente agradável

Como os edifícios são bens importantes para os residentes, a boa administração de edifícios depende da participação efectiva de todos os residentes. O Governo continuará a prestar apoio apropriado para coordenar o tratamento dos problemas sobre a administração de edifícios, acrescentando mais recursos para dinamizar a participação dos condóminos no trabalho da administração de edifícios, a fim de aumentar a qualidade da administração de edifícios com um ambiente agradável.

Considerando que a qualidade da administração de propriedade é bastante importante para a administração de edifícios, o Governo está a efectuar o projecto do regime jurídico do exercício da actividade comercial de administração de condomínios e da respectiva actividade profissional, através da colaboração dos inter-serviços, com base na consulta preliminar realizada, para aumentar o nível

profissional e normalização do sector da administração de propriedade. Prevê-se que se realize a consulta da segunda fase ao sector e público, no primeiro trimestre do próximo ano, para recolha de comentários. Depois de aperfeiçoar, com um passo, a revisão, os processos legislativos serão efectuados no segundo trimestre do próximo ano.

Para resolver melhor os conflitos da administração de edifícios, evitar demorar mais tempo antes que os conflitos sejam resolvidos, através do procedimento de acção judicial, o Governo já iniciou o trabalho sobre o estudo para estabelecer o regime de arbitragem, para procurar um “centro de arbitragem para os assuntos da administração de edifícios” constituídos pelos representantes do Governo e das organizações sociais, com a proposta de conciliação dos conflitos, através da arbitragem de modelo voluntário. Prevê-se que sejam consultados todos os sectores sociais, sobre esta proposta, no ano de 2008.

A fim de aumentar a qualidade do nível profissional do sector de administração de propriedade, faremos experiências piloto com as empresas da administração de propriedade, que prestam serviço na habitação económica, dinamizando e promovendo-as para obterem o reconhecimento de qualidade da administração de propriedade. Através da apreciação feita pelo organismo de reconhecimento, serão distribuídos os certificados de reconhecimento às empresas aprovadas.

Face as questões da segurança e da reparação de edifícios, continuará através do Fundo de Reparação Predial a apoiar os condóminos para fazerem a reparação e conservação nas partes comuns dos edifícios, através do plano de crédito para reparação de edifícios. A fim de elevar o nível dos respectivos conhecimentos aos condóminos e às comissões administrativas de edifícios, o Governo para além de reforçar a divulgação e a educação, e em colaboração mais estreita com as organizações profissionais, prestar informações profissionais práticas sobre a reparação e conservação de edifícios, no sentido de apoiar melhor os condóminos para efectuarem o trabalho de reparação e conservação nas partes comuns dos edifícios.

Além disso, promovemos o apoio financeiro para execução do plano das obras de conservação e reparação nas partes comuns dos edifícios, aumentando o apoio de conservação e reparação de edifícios, estudando simultaneamente os mecanismos de acção, para estimular os condóminos a criarem a assembleia geral e participarem na administração.

Em virtude das necessidades dos condóminos, aumentamos as sessões de esclarecimento e actividades de divulgação e promoção para elevar os conhecimentos da administração de edifícios e estimular continuamente a organização da comissão administrativa de modo a efectuar a administração efectiva de edifícios.

## 2.4 Política de empreitada de obras públicas.

### 2.4.1 Envidar os esforços para a criação de um completo mecanismo de gestão e de regulamentação da realização do concurso e de avaliação das propostas

O concurso de empreitada de obras públicas consiste num regime de aquisição pública de carácter vinculativo, cujo objectivo é promover a leal concorrência no mercado da construção civil e elevar a taxa de utilização dos recursos públicos e a qualidade das obras públicas.

Para atingir este objectivo, a realização do concurso e a avaliação das propostas de empreitadas de obras públicas deve obedecer aos princípios de abertura, de equidade e de justiça.

A Comissão Eventual de Análise do Regime de Concessão de Terrenos e Obras da AL está no momento a analisar e estudar o actual regime de concessão pública em vigor. E é com elevada consideração que a Administração respeita os trabalhos realizados pela referida Comissão, comprometendo-se ainda em articular activamente com os seus trabalhos. Auscultado a opinião preliminar daquela Comissão e ponderadas as opiniões e propostas dos diversos estratos sociais em prol da optimização das obras públicas, a Administração que na gestão da realização de concurso e da avaliação das propostas de obras públicas, em que a par da rigorosa execução das actuais disposições do regime jurídico, serão ainda introduzidas as seguintes medidas:

- Revisão do regime do concurso das obras públicas, ter em vista as falhas no regime em vigor, a elaborar medidas preventivas, aperfeiçoamento dos mecanismos, e realizar avaliação periódicas.
- Analisar insuficiência do regime em vigor, e estudar e elaborar medidas administrativas e práticas para completar estas insuficiências jurídicas.
- Reforçar a consulta pública, e melhoria da elaboração do projecto e a sua aplicabilidade na fase preparatória de obras, e estudar a possibilidade de criar um grupo de trabalho específico, para acompanhamento de todas as fases de cada projecto, constituída pelos representantes dos serviços para a gestão, a realização de obras, e entre outros, a reforçando comunicações interactivas, e evitar erros e omissões pela elaboração do projecto.
- Em relação a grandes infra-estruturas, vamos estudar a possibilidade de induzir medidas de “prevenção antecipada” e “prevenção simultânea”. Contaremos com a participação do CCAC, nomeadamente prestar pareceres e sugestões no processo de o planeamento, o projecto, o concurso, o critério de avaliação e o regime de classificação, bem como a organização e o funcionamento da comissão de avaliação das propostas, a publicação do resultado da avaliação, designadamente o seu conteúdo e a sua forma.
- Convidar a participação do Comissariado da Auditoria, para revisão do actual procedimento de projectos, plantas, reformas, fiscalizações e trabalhos a mais das obras públicas, elaborar medidas e mecanismos para evitar as falhas do actual regime.
- No tocante às empreitadas de obras públicas dos grandes empreendimentos, será formado um grupo de planeamento dos trabalhos preliminares do concurso composto por representantes do serviço competente pela realização do concurso, do serviço competente pela gestão das instalações e da principal entidade utente, que será responsável pelo planeamento dos trabalhos inerentes a realização do concurso público.

- Nos concursos de obras públicas por meio de consulta será introduzido o mecanismo divisão dos concorrentes por grupos e de sorteio informático, em que serão seleccionados com base nos princípios de abertura e de equidade os concorrentes que participarão no concurso por meio de consulta.
- A composição das comissões de abertura das propostas e de avaliação das propostas obedece aos diversos princípios que regulam os grupos de trabalho interdepartamental, contudo, não podendo em princípio haver duplicação de membros efectivos em ambas as comissões. A Comissão de Avaliação das Propostas deve em função das características específicas da obra, definir de forma objectiva, clara e justa os critérios de avaliação.
- Elevar o grau da transparência do funcionamento das obras públicas, para o efeito de fiscalização público.
- Aperfeiçoar as instruções internas, especificar responsabilidades de funcionários, que a elevar o efeito de fiscalização.
- Estudar o aumento da responsabilidade das empresas concessionárias para elaboração de planta e a fiscalização, bem como impulsionar empresas fiscais para melhoria de cumprimento do seu dever.

Dado que as empreitadas de obras públicas afectam toda a população de Macau, a sua construção deve estar à altura das necessidades do futuro desenvolvimento e também articular na íntegra com o planeamento urbanístico, sendo assim necessário reforçar as acções de coordenação e de fiscalização durante a sua execução, no sentido de evitar atrasos no prazo da obra, de forma a permitir a racionalização do erário público.

#### **2.4.2 Recolha ampla da opinião pública, avaliação científica, prioridade em termos funcionais e conciliação com o meio ambiente de forma a esforçar-se para a sua boa utilização**

As obras públicas, em particular as que dizem respeito às construções de espaço público, nomeadamente praça, jardim e zonas de lazer, são importantes espaços públicos destinados ao passatempo, lazer e exercício físico da população,

sendo que em termos concepcionais deve-se ter em conta as necessidades concretas dos cidadãos, pelo que, é exigido na concepção das empreitadas de obras públicas seja obedecido o princípio de “bem servir os cidadãos”, devendo ainda conjugar com o planeamento urbanístico, ter em atenção ao aspecto funcional da construção e responder às necessidades do universo de utentes, devendo na medida dos possíveis ter em conta o seu aspecto prático e prioritariamente ao seu aspecto funcional.

Assim sendo, é necessário aos serviços da tutela das obras públicas na fase de decisão da obra e de concepção realizar profundas investigações e estudos, recolher todas as opiniões e dominar as principais necessidades dos utentes, devendo ainda manter o estreito contacto com o projectista. E as obras públicas que estejam estritamente relacionadas com a vida quotidiana dos cidadãos, após de ser definido o projecto preliminar, deve ser amplamente apresentado aos cidadãos de forma adequada, devendo ainda através de meios condizentes recolher a opinião pública, conjugar com a análise profissional e científica, em prol da optimização do projecto.

A par disso, na fase de elaboração do projecto, deve-se igualmente ter em consideração a vertente ambiental. Além disso, deve-se concretamente ter em consideração as necessidades do planeamento urbanístico, organizar devidamente a distribuição da malha urbana e ponderar absolutamente toda a imagem e o ambiente envolvente. E ainda no regime para a realização de concurso e de avaliação das propostas de empreitadas de obras públicas será estudado quanto à introdução da utilização de equipamentos e de materiais amigos do ambiente.

#### 2.4.3 Reforço da gestão das empreitadas de obras públicas, clarificação da responsabilidade e racionalização do erário público

Conforme foi já acima exposto, iremos adoptar algumas medidas, em que através do reforço da gestão das empreitadas de obras públicas e da clarificação da responsabilidade se procurará atingir o controle eficiente e adequado das despesas das empreitadas de obras públicas.

Atendendo ao eventual aparecimento de erros humanos durante a execução das obras nas vias, que poderão danificar as infraestruturas e que por sua vez poderão conduzir a interrupção do fornecimento de electricidade, veio a Administração criar no corrente ano um grupo de trabalho interdepartamental

composta por representantes do IACM, DSSOPT e GDI para a realização de estudo que vise otimizar o mecanismo de fiscalização de execução das obras, em que será ponderada a eliminação dos empreiteiros que tenham infringido as disposições regulamentares da lista dos concorrentes convidados para participarem nas empreitadas de obras públicas.

E a fim de fornecer aos empreiteiros as informações mais correctas quanto a rede de canalização subterrânea, reduzindo assim a situação de atraso no andamento da obra devido a falta de informações e que poderá resultar a situações que prejudiquem a obra, a Administração pretende estudar a criação de uma base de dados central da drenagem pública subterrânea, que a par de servir para a consulta dos serviços governamentais na realização das obras de drenagem subterrânea e depois da base de dados estar completa, poderão também em nome individual ou em nome da sociedade os empreiteiros que executam obras que envolvem estas canalizações solicitar através de certos procedimentos estas informações junto da Administração.

Viremos estudar quanto à introdução nas empreitadas de obras públicas do mecanismo de avaliação da qualidade dos trabalhos e da obra em geral executados pelo empreiteiro, que servirá futuramente como um dos aspectos a ponderar na selecção deste empreiteiro nos concursos de demais empreitadas de obras públicas.

#### 2.4.4 Criação de mecanismo que vise salvaguardar o direito do trabalho da mão-de-obra local do sector da construção civil e promover a segurança ocupacional nos estaleiros de obras

Nas normas que Definem as Bases da Política de Emprego e dos Direitos Laborais foi expressamente exigido a contratação prioritária da mão-de-obra local nas empreitadas de obras públicas. A fim de melhor firmar este princípio, a par da introdução no contrato de adjudicação da empreitada de obras públicas da cláusula referente à contratação prioritária da mão-de-obra local, se irá ainda estudado quanto à introdução no regime de realização de concurso e de apreciação das propostas do mecanismo de gestão que vise evitar a contratação de mão-de-obra ilegal e atrasos no pagamento do salário dos trabalhadores, encorajando as empresas de construção civil que concorram nas empreitadas de obras públicas a adopção de medidas

dinâmicas que visem evitar o aparecimento destas situações. No que refere as empresas que tenham contratado mão-de-obra ilegal ou tenham registo de atraso no pagamento do salário dos trabalhadores da construção civil, virá este facto futuramente afectar a sua participação nos concursos de empreitada de obras públicas. E no próximo ano iremos consultar a opinião pública quanto a este assunto.

Os serviços da tutela das obras públicas virão ainda reforçar a cooperação com a DSAL e com as forças policiais, aumentar a fiscalização dos estaleiros de obras e combater a mão-de-obra ilegal.

A Administração tem a obrigação de promover acções que visem prevenir o aparecimento de acidentes e de doenças ocupacionais, por isso, a par do reforço da cooperação com a DSAL, da promoção das acções de divulgação e de formação da segurança ocupacional, viremos ainda integrar o Plano de Segurança nos Estaleiros de Obras como critério de apreciação das propostas nos concursos de empreitadas de obras públicas, vindo ainda a ser um dos elementos indispensáveis destes critérios de apreciação, a fim de encorajar os empreiteiros e subempreiteiros das empreitadas de obras públicas para procederem de forma dinâmica a melhoria das condições de segurança nos estaleiros de obra.

#### 2.4.5 Esforço constante em prol da optimização da urbanização

Ultimamente veio a Administração activamente realizar as obras de reformulação do sistema de drenagem subterrânea, substituindo o sistema unitário de drenagem subterrânea pelo sistema separativo de drenagem de águas residuais e fluviais, verificando-se assim melhorias na situação de inundação em Macau. A par de se continuar com os esforços na realização destes trabalhos, iremos ainda reforçar a capacidade de escoamento de águas fluviais do sistema de drenagem de Macau, a fim de reduzir a situação de inundação das vias nas épocas de grandes chuvadas.

Assim sendo, no próximo ano serão realizadas as obras de reformulação do sistema de drenagem subterrânea nas zonas de mais fácil inundação, nomeadamente a Avenida de Horta e Costa, a Rua da Erva e a Rua de Entre-Campos. E paralelamente face ao acelerado desenvolvimento e do progressivo aumento demográfico registado nos últimos anos na Taipa, veio verificar-se que foi já ultrapassada a capacidade para a qual a rede de drenagem e a estação elevatória foi

projectado, pelo que, deu-se então início ao estudo do projecto de obras de beneficiação do sistema de drenagem subterrânea.

Para melhorar o ambiente de vida dos moradores, viremos reforçar a realização do tratamento paisagístico nas construções públicas e criar condições para a execução de mais zonas de lazer.

E não obstante a este facto, as grandes empreitadas de obras públicas previstas para 2008 compreendem: as obras de movimento de terra para albergar o sistema do metro ligeiro, o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, a ampliação das instalações do Edifício do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco, a construção do Edifício da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, do novo Edifício dos Serviços de Migração, do Centro de Socorro e Emergência dos Bombeiros no COTAI, da Sede do Departamento Policial das Ilhas, do Novo Estabelecimento Prisional de Coloane, do Auto-silo da Povoação de Chun Su Mei, do Auto-silo para veículos ligeiros junto da Estrada Flor de Lótus, do Auto-silo e Jardim na Rua de Seng Tou, e do Auto-silo do IPM, assim como a ampliação das instalações da Central de Incineração de Resíduos Sólidos, 1.<sup>a</sup> fase das obras de ampliação e reordenamento das instalações dos Serviços de Saúde, e construção das habitações públicas de Mong Há, da Ilha Verde e das Ilhas.

## 2.5 Política de tratamento das obras ilegais em edifícios

### 2.5.1 Optimização do sistema jurídico para servir de base sólida para o tratamento legal da questão inerente às obras ilegais

Atendendo as deficiências do actual sistema jurídico em termos de tratamento de construções clandestinas e de obras ilegais em edifícios, veio os serviços competentes da Administração rever e analisar profundamente o assunto. E de acordo com o estudo realizado pelo grupo de trabalho interdepartamental da Administração, veio já também o CCAC apresentar propostas para a optimização da respectiva produção legislativa.

Após a consulta destas opiniões técnicas, viremos em 2008 acelerar os trabalhos de revisão do RGCU, e se ponderará ainda em retirar no processo de revisão a parte referente ao tratamento de obras ilegais e de construções clandestinas, no sentido de permitir a elaboração de diploma normativo individual para o seu tratamento, que terá em conta a questão inerente ao tratamento dos actuais procedimentos administrativos não conseguem apoiar os serviços da tutela das obras públicas na eficaz aplicação da legislação.

E paralelamente os serviços da tutela das obras públicas virão cooperar activamente com os serviços da tutela jurídica, no sentido de estudar na criação de mecanismo legal que vise permitir que no registo predial ou na transacção imobiliária seja possível a resolução a longo prazo e de forma definitiva da questão referente às construções clandestinas herdadas historicamente.

#### 2.5.2 Reforço da intercomunicação, aumento de recursos, fiscalização rigorosa e prevenção da contínua proliferação das obras ilegais

A fim de evitar a continua proliferação das obras ilegais, virá a Administração reforçar a intercomunicação com as associações dos condóminos do edifício e com a companhia de administração de imóveis, reforçar as acções de sensibilização e adoptar demais medidas que visem evitar o aparecimento de obras ilegais, nomeadamente a instalação de gaiolas metálicas ou a ocupação de espaços comuns mediante a construção de construções clandestinas.

Como diz o ditado “devemos aprender com os outros e tirar proveito das suas virtudes”, iremos reforçar o intercâmbio com as regiões vizinhas, tirar proveito das suas experiências bem sucedidas no tratamento destas questões e tirar de todas as experiências a sua lição.

Além disso, serão ainda devidamente recrutados meios humanos para reforçar as acções de inspecção e acelerar o tratamento dos casos de queixa de obras ilegais e construções clandestinas.

Paralelamente se virá ainda rever os trâmites e o funcionamento do mecanismo de tratamento de obras ilegais actualmente utilizado internamente nos serviços, procurando através da optimização do seu fluxo espaço para o reforço da formação da conduta íntegra e da elevação da eficiência do trabalho.

A continuação das acções de sensibilização e de educação cívica para o combate contra as obras ilegais e as construções clandestinas nos edifícios consiste num das nossas principais apostas.

### **3. Ponto fulcral da política e dos trabalhos em matéria de transportes**

No tocante à política dos transportes de Macau, propomos: a adopção de estratégia centrada na prioridade aos serviços de transportes públicos, de forma a optimizar a gestão entre a oferta e a procura dos serviços de transportes de Macau, em prol do firmamento do princípio de “bem servir a população” e do desenvolvimento sustentável. E ainda na participação activa na cooperação regional em matéria do ordenamento do trânsito rodoviário, no reforço da ligação e da articulação da rede rodoviária transfronteiriça e das infra-estruturas das regiões vizinhas, na optimização de forma programada das suas infra-estruturas fronteiriças marítima, terrestre e aérea, no aumento da capacidade de resposta das infra-estruturas fronteiriças ao fluxo pedonal e de carga, na optimização do ambiente do investimento de Macau e na elevação da sua competitividade.

Para poder resolver questões rodoviárias e corresponder solicitação social, no próximo ano, o Governo vai reforçar no estudo de gestão tráfego, que inclui iniciar o estudo sobre medidas como controlo do número de veículos, conjugando a realidade de Macau, procurar uma possível resolução.

No que refere ao trânsito interurbano, atendendo ao acelerado desenvolvimento da economia interna verificado nos últimos anos, veio também se verificar em termos gerais o aumento salarial dos cidadãos e o contínuo aumento no número de visitantes à Macau, pelo que houve um notório aumento da necessidade em termos de transporte, um aumento em flecha no número de veículos motorizados e uma progressiva pressão do trânsito viário, o engarrafamento de trânsito veio tender a alastrar-se em termos de tempo e de espaço, pelo que o engarrafamento de trânsito veio em termos de tempo e de espaço tender a alastrar-se e estender-se, o

nível de engarrafamento veio também agravar-se, tornando inconveniente a mobilidade dos cidadãos e dos turistas. Por outro lado, devido ao impacto das diversas condicionantes objectivas e subjectivas, os meios de transporte tradicionais não conseguem responder às exigências dos cidadãos e dos turistas em termos de transporte, surgindo frequentemente assim a situação de ser difícil “apanhar o carro”.

O engarrafamento de trânsito veio primeiro afectar o tempo de viagem e aumentar as despesas inerentes à tarifa, conduzindo assim ao aumento do custo do transporte de passageiros e de carga, assim como a redução da produtividade. Por outro lado, a nossa mobilidade é muitas vezes condicionada devido ao engarrafamento de trânsito, o que por sua vez conduzirá a redução da qualidade de vida. Por fim, não se pode também menosprezar o perigo que constitui para a qualidade do ambiente urbano. Quando o trânsito dos veículos motorizados é vagaroso ou se encontrar em marcha lenta, vem isto conduzir ao aumento do fumo do tubo de escape e o engarrafamento de trânsito também conduzirá por sua vez ao agravamento da poluição sonora. O engarrafamento de trânsito está relacionado com a densidade da ocorrência de acidentes rodoviários, ou seja o engarrafamento provoca mais acidentes rodoviários, que por sua vez conduz novamente ao agravamento do engarrafamento. Estes factos trazem por sua vez custos sociais que não podem ser menosprezados.

No que refere ao trânsito para o exterior, atendendo ao aumento em flecha da necessidade de transporte transfronteiriço, as antigas infra-estruturas viárias vieram já atingir o ponto de saturação, não conseguindo assim estar à altura das necessidades. Diariamente o fluxo do trânsito nos principais postos fronteiriços, nomeadamente o posto fronteiriço das Portas do Cerco, o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior e o Aeroporto Internacional de Macau, vem gradualmente atingir os limites para os quais foi projectado.

Confrontado com a grande tendência da fusão da economia regional, para permitir uma melhor participação na cooperação económica regional e usufruir dos seus resultados será igualmente necessário uma boa articulação com as infra-estruturas rodoviárias transfronteiriças, responder às necessidades do desenvolvimento do transporte regional, elevar a sua competitividade e tornar Macau mais atractiva.

Assim sendo, a questão do trânsito consiste numa das principais condicionantes do futuro desenvolvimento sustentável socioeconómico de Macau. Para eficazmente ultrapassar esta condicionante, será necessário o esforço conjunto da Administração, do sector de transportes e da população em geral. E para se encontrar o ponto fulcral da questão e para se resolver a questão do trânsito, em prol do desenvolvimento sustentável socioeconómico de Macau, será necessário uma conversação eficaz e um novo raciocínio para enfrentar de forma activa a situação, ter em conta a sua situação concreta, encontrar as devidas soluções, assumir em conjunto esta responsabilidade, executar o plano de forma programada e proceder as devidas revisões e alterações.

E de acordo com o raciocínio tradicional, a solução para a questão do engarrafamento de Macau se encontra na adopção das devidas medidas de gestão de trânsito e na construção de mais infra-estruturas viárias, nomeadamente no alargamento das vias existentes, na execução de acessos viários e na construção de mais auto-silos e parques de estacionamento público. A par de se não se negar a importância das infra-estruturas viárias, devemos ainda frisar que meramente através da construção de mais vias não se poderá realmente resolver a questão do engarrafamento de trânsito.

Por outro lado, dado que a construção de infra-estruturas viárias implica vultosos investimentos, por isso, atendendo as reduzidas dimensões de Macau e a sua elevada densidade demográfica e no número de veículos motorizados, por isso, depender meramente da progressiva execução de infra-estruturas viárias para se resolver a questão do trânsito, a relação entre a sua rentabilidade e o investimento virá conduzir a visíveis tendência de retracção, e também virá conduzir ao aparecimento de demais impactos ambientais.

Conforme a experiência do Banco Mundial no balanço realizado nos 25 anos em que participou na construção das infra-estruturas viárias em todo o mundo, no relatório sobre a política do Trânsito Sustentável foi destacado um importante aspecto: “No passado foi frisado que as vias urbanas devem estar à altura do aumento desmesurado no número de veículos, conceito este que é hoje em dia desactualizado. Os desafios que iremos deparar no futuro consistem em como melhorar o ambiente da circulação pedonal, e não o do trânsito rodoviário”, em que o trânsito urbano deve ter em conta o princípio de “bem servir a população” e não de “bem servir o trânsito rodoviário”.

Numa cidade de reduzidas dimensões, mas populosa, com falta de terrenos e de elevada densidade populacional, um fluxo de trânsito altamente denso e bastante poluente consiste num obstáculo para as metas do desenvolvimento sustentável urbano e da elevação da qualidade de vida dos cidadãos, por isso, uma das condições para se alcançar estas metas consiste no facto de que o trânsito urbano deve adoptar uma estratégia de desenvolvimento sustentável.

Os diversos estratos sociais estão bastante atentos quanto as directrizes do futuro desenvolvimento do transporte e do trânsito de Macau, pelo que através de diversos meios e formas apresentaram as suas preciosas opiniões e sugestões, em que conjugado com o estudo e o planeamento já elaborado pela Administração, as directrizes do desenvolvimento do transporte e do trânsito, propomos o seguinte:

De acordo com o posicionamento e a estratégia do desenvolvimento urbano de Macau e tendo em conta os interesses globais e a longo prazo da sociedade, reforçar o estudo e planeamento, aproveitar os meios científicos, promover a gestão inteligente do trânsito, reforçar as acções de sensibilização da segurança rodoviária, promover a oportunidade da conciliação e compensação mútua da gestão da procura e oferta de transporte e da gestão das necessidades de transporte, adoptar a estratégia do Desenvolvimento Prioritário dos Serviços de Transportes Públicos (doravante simplesmente designado por Prioridade dos Serviços de Transportes Públicos), formar um sistema público de transporte urbano centralizado no metro ligeiro elevado, baseado nos serviços de autocarros e táxis e complementado pelo sistema automático de circulação pedonal, em que os diversos meios de transportes públicos distribuem devidamente os seus trabalhos e proporcionam de forma estreita os serviços de transporte seguros, fiéis, acessíveis, convenientes, confortáveis, de baixo consumo de energia, de baixa produção de poluição, sem obstáculos e de tarifa adequada.

A fim de adequar à grande tendência da fusão regional, se virá participar activamente na cooperação do planeamento do transporte e trânsito regional, reforçar a ligação e conjugação da rede de transportes transfronteiriços e das infra-estruturas das regiões vizinhas, beneficiar de forma programada os postos fronteiriços marítimos, terrestres e aéreos, aumentar da capacidade de resposta das infra-estruturas fronteiriças ao fluxo pedonal e de carga, otimizar o ambiente do investimento de Macau e elevar a capacidade de competição de toda a cidade.

Em termos de transporte aéreo, iremos continuar a adoptar uma política de abertura às rotas aéreas, de flexibilidade, de rápida resposta e de forma a responder as necessidades das empresas de aviação, atrair mais empresas de aviação estrangeira para utilizarem o Aeroporto Internacional de Macau, abrir mais novas rotas aéreas, envidar os esforços no alargamento da rede de transporte aéreo de Macau e promover a diversidade do mercado. A par disso, serão criadas de forma dinâmica condições que visem elevar progressivamente a eficiência e a segurança da exploração do transporte aéreo.

No que refere ao transporte marítimo, em conjugação com a construção das infra-estruturas portuárias, se virá através da adopção de adequadas medidas promover a abertura do mercado de transporte de passageiros e encorajar a abertura de novas rotas marítimas. E paralelamente, se reforçará a qualidade dos serviços e a fiscalização da segurança marítima, a fim de permitir que a população e os turistas possam através de um preço razoável, usufruir de serviços seguros, fiéis, convenientes e confortáveis.

### 3.1 Política do transporte interurbano

#### 3.1.1 Criação da Direcção dos Serviços dos Assuntos de Tráfego e beneficiação do mecanismo administrativo e do sistema jurídico dos transportes

A fim de reduzir a situação de sobreposição das competências dos serviços competentes pela gestão do trânsito e beneficiar a organização e as competências dos órgãos competentes pela gestão do trânsito, a Administração virá em 2008 formalmente criar a Direcção dos Serviços dos Assuntos de Tráfego que assumirá a responsabilidade dos trabalhos de planeamento e gestão do trânsito de Macau.

As principais competências da Direcção dos Serviços de Assuntos de Tráfego compreendem: planeamento e gestão do transporte terrestre, planeamento e gestão das infraestruturas viárias fronteiriças, estudo, acompanhamento e coordenação da disposição do trânsito rodoviário terrestre transfronteiriço, fiscalização dos serviços de transportes públicos, gestão das chapas de matrículas dos veículos, inspecção dos veículos, gestão da carta de condução, instalação, reparação e manutenção da

sinalização de trânsito, fiscalização dos auto-silos públicos e dos lugares de estacionamento localizados nas vias públicas dotados de parquímetro, acções de sensibilização sobre a segurança rodoviária e coordenação com as autoridades de aplicação da lei na remoção dos veículos estacionados de forma ilegal ou abandonados.

Tendo em conta a criação da Direcção dos Serviços de Assuntos de Tráfego, viremos através de recrutamento e formação elevar de forma programada o nível profissional e a qualidade dos serviços do pessoal responsável pela gestão do trânsito, e paralelamente serão ainda acrescentados recursos para no futuro a criação de forma eficiente de bases para a prestação de serviços de qualidade na gestão de trânsito.

A Administração irá ainda estudar quanto a criação de um mecanismo de coordenação interdepartamental que vise coordenar de forma integral as políticas, o planeamento, a construção de infraestruturas e a gestão do trânsito marítimo, terrestre e aéreo.

Atendendo a situação concreta de Macau e as directrizes do desenvolvimento do transporte e do trânsito, viremos reestruturar o CSV, em que mediante o alargamento da sua representatividade e da introdução de novos modelos de funcionamento, recolher de forma mais eficiente a opinião e a sugestão pública sobre o desenvolvimento do trânsito de Macau, servindo como consulta para a definição e revisão das suas políticas sobre esta matéria.

Com base na Lei do Trânsito Rodoviário e seus diplomas complementares, iremos reforçar a intercomunicação e a interactividade com a população e o sector de transporte, no sentido de encontrar os aspectos que necessitam de melhorias no regime jurídico do trânsito, e se procurará a progressiva optimização do seu sistema jurídico através da produção legislativa e revisão legal.

### 3.1.2 Firmamento do princípio de “bem servir os cidadãos” e do desenvolvimento sustentável, reforço do estudo e do ordenamento do trânsito

O princípio do trânsito de “bem servir os cidadãos” destina-se sobretudo a responder às necessidades da população em termos de transporte, em que ao

proceder-se a distribuição dos recursos rodoviários em função dos diversos meios de transporte, deve-se reconsiderar a eficiência do transporte de passageiros; e paralelamente deve-se ainda reforçar em termos de trânsito a salvaguarda das classes sociais mais carenciadas, nomeadamente transeuntes, condutores de motociclos e pessoas portadoras de deficiência.

Atendendo que o estudo e o ordenamento do trânsito consiste no ponto onde se verifica uma maior debilidade no nosso trabalho, iremos aproveitar a criação da Direcção dos Serviços de Assuntos de Tráfego e a oportunidade da construção do sistema de planeamento urbanístico moderno e científico para concentrar os nossos esforços e reforçar a cooperação com as instituições de ensino superior, associações civis e órgãos responsáveis pelo planeamento locais e estrangeiras para através da ciência e em conjugação com a situação concreta, reforçar o estudo e o ordenamento viário.

No tocante ao ordenamento viário, vamos conjugar com a situação concreta de Macau, definir projectos de planeamento a curto e médio prazo para resolução de urgentes e concretas questões do trânsito, bem como promover de forma programada o Planeamento estratégico do desenvolvimento do trânsito a longo prazo.

Em 2008, iremos através da cooperação entre os serviços competentes pelo planeamento urbanístico e pela gestão do trânsito, definir plurianualmente o estudo sobre o trânsito e as bases do planeamento urbanístico, definir de forma programada o calendário para a sua concretização em conformidade com estas bases e beneficiar gradualmente o sistema de ordenamento viário. E a optimização da actual capacidade da rede viária e o planeamento das infraestruturas de estacionamento consistem actualmente nos trabalhos mais urgentes.

Criar gradualmente um sistema científico e prático para o padrão de avaliação global do nível do desenvolvimento dos transportes públicos, a fim de permitir que os diversos estratos sociais possam de forma objectiva e concreta avaliar a qualidade dos serviços de transporte público. A par de se dar início ao estudo deste sistema, iremos ainda criar condições e criar de forma programada este sistema de avaliação científica.

### 3.1.3 Dependence of advanced technical means and promotion of intelligent traffic management

Intelligent traffic management consists in the opening and application of the intelligent transport system, concretization of information sharing and balanced time-space distribution of traffic, in order to allow the achievement of the objective of effective traffic management.

Considering that in Macau only the first steps of intelligent transport management have been taken, this will allow the efficient rationalization of resources, combined with the strategy of priority attribution to public transport services. In our opinion, the key point of development in Macau of the intelligent transport system consists in the informatization of the public transport system. The referred system consists in technically improving the traditional public transport system through information technology, allowing the concretization of the priority strategy for public transport services, raising the level of services and management of public transport, safeguarding the system's security and the improvement of passenger service quality.

To achieve this objective, the Direction of Services of Traffic will promote cooperation with public transport concessionaires, study the development of an information-based public transport system, responsible for collecting basic operating data of public transport services, which includes: information necessary for transport, such as the number of passengers boarding and alighting from buses at stops, information on vehicle speed and the time needed to reach stops, and information on the road traffic situation.

The Administration will study the reinforcement of the use of large LED variable message signs installed in various locations in Macau, intended to disseminate information to drivers about the road traffic situation on the main arteries and bridges, in order to allow drivers to choose the most appropriate route, avoiding accidents, increasing traffic pressure on these roads and reducing travel time for drivers.

Por outro lado, iremos ainda estudar quanto a introdução do sistema de informação sobre a situação de estacionamento nos auto-silos públicos e promover ainda a ampla utilização do sistema de cobrança através do cartão recarregável nos serviços de transportes públicos.

A Administração irá continuar a envidar os seus esforços na optimização do sistema electrónico de monitorização das vias. Em 2008 será dado início a uma nova fase das obras de instalação do sistema de detecção de transgressão da sinalização semafórica e da nova fase das obras de instalação dos radares de velocidade, e será concluída a instalação do sistema de monitorização do trânsito na Ponte do Governador Nobre de Carvalho, no sentido de criar um seguro ambiente de circulação rodoviária, bem como estudar a viabilidade quanto a instalação em algumas das paragens de autocarros do sistema electrónico de detecção da situação de estacionamento ilegal.

#### 3.1.4 Criação de condições e reforço das acções de sensibilização da segurança rodoviária

As acções de sensibilização aos cidadãos da importância da segurança rodoviária consiste num trabalho educativo que deve continuar a longo prazo, em que a par de utilizarmos os órgãos de comunicação social para reforçar as acções de divulgação e de educação, se continuará ainda a através dos orientadores de trânsito realizar os trabalhos de educação e de apelo nos pontos negros de trânsito dos utentes das vias que infringem as disposições de trânsito.

O Centro de Divulgação e de Educação da Segurança Rodoviária que entrará em breve em funcionamento, ocupa uma área de 3.700m e encontra-se situado na Estrada de Nossa Senhora da Esperança, se destina sobretudo a divulgar e educar as crianças e estudantes quanto as disposições do trânsito para elevar os seus conhecimentos sobre situação do trânsito de Macau. A Administração irá abrir as portas deste centro para a utilização das escolas e associações juvenis, em que desde criança será incurtido nas camadas mais jovens de Macau correctos conhecimentos sobre a segurança rodoviária.

Reforço da cooperação com as associações civis e instituições de ensino, criando assim condições para encorajar-lhes a participar nas acções de sensibilização da segurança rodoviária, sendo este um dos nossos importantes trabalhos.

### 3.1.5 Aplicação da estratégia da prioridade dos serviços de transportes públicos no sentido de construir o sistema global de transportes públicos urbanos

A estratégia da prioridade dos serviços de transportes públicos que mediante a distribuição dos equipamentos de trânsito e aplicação do princípio de justiça e de elevada eficiência, se procurará através do planeamento, investimento, construção, exploração e serviços criar condições prioritárias para o desenvolvimento dos serviços de transportes públicos, em que através da competição com os demais meios de transporte, se procurará salvaguardar que o número de passageiros dos serviços de transporte público e que optem ainda por outros meios de transportes públicos possam atingir o nível elevado de adesão pretendida.

O desenvolvimento prioritário dos serviços de transporte público é praticamente uma opção conjunta de todas as grandes cidades do mundo, sendo a única opção do modelo de transporte com as vantagens para elevar com eficiência a taxa de utilização dos equipamentos viários, de mobilidade conveniente da população e dos turistas, garantir que as camadas com baixo salário possam ter o direito de mobilidade, redução do consumo de energia, redução da poluição ao ambiente e menor utilização de terrenos.

De acordo com a leitura das informações do intercenso demográfico de 2006, aproximadamente 48% da população de Macau não tem veículo particular, e a maioria dos 20 milhões de visitantes não tem também veículo particular, pelo que pode-se assim antever uma maior necessidade dos serviços de transporte por parte da população de Macau e dos turistas.

O maior desafio enfrentado pelo desenvolvimento dos serviços de transporte público consiste em conseguir uma elevada adesão aos serviços de transportes públicos. Os impactos e as limitações causados por diversos factores que atingiram Macau no passado conduziram à recessão dos serviços de transporte públicos; por sua vez o rápido desenvolvimento económico e o aumento salarial em geral da

população, veio conduzir ao aumento em flecha no número de veículos motorizados particulares, o que veio conduzir à grave situação de engarrafamento de trânsito rodoviário, o que pelo contrário veio enfraquecer ainda mais a adesão aos serviços de transportes públicos.

Perante estas dificuldades, para elevar a adesão aos serviços de transportes públicos é necessário articular com a situação concreta de Macau e adoptar as seguintes medidas:

#### **3.1.5.1 Promover o ordenamento viário de forma científica e perspectivada para o futuro**

No que refere ao ordenamento viário, deve-se centralizar os esforços no desenvolvimento dos serviços de transportes públicos. Atendendo às necessidades do desenvolvimento urbano e a situação do trânsito, bem como as suas necessidades e perspectivas, tendo ainda em ampla consideração os diversos meios de transporte, o plano de transbordo e a ligação dos diversos postos fronteiriços, deve-se firmar a estrutura dos serviços de transporte público, distribuição da rede de itinerários e localização das paragens. E paralelamente quando estiverem reunidas as condições para o efeito, deve-se atendendo as necessidades do desenvolvimento dos serviços de transporte público, proceder na medidas dos possíveis nos novos bairros residenciais, zonas comerciais, grandes recintos públicos, grandes edificações públicas e postos fronteiriços a reserva de terreno para a construção de infraestruturas afectas aos serviços de transportes públicos, nomeadamente para a instalação de paragens e dos respectivos equipamentos de apoio.

Por outro lado, deve-se permitir a criação destas condições através do planeamento, no sentido de gradualmente dar prioridade da utilização das vias aos serviços de transportes públicos, estudar quando as condições assim o permitirem quanto a reformulação das intersecções das principais artérias viárias e com maior fluxo de trânsito, assim como a reformulação da concepção das paragens de autocarros existentes, no sentido de permitir a passagem dos autocarros de grandes dimensões e instalar equipamentos simulações, elevando a característica científica do trabalho.

### **3.1.5.2 Construção de forma dinâmica, programada e faseada do sistema do metro ligeiro elevado**

O desenvolvimento do metro ligeiro consiste na estrutura medular do sistema de transporte público para promoção da estratégia de prioridade dos serviços de transportes público, sendo ainda uma das medidas adoptadas por vários países e regiões. Comparativamente aos meios de transporte mais utilizados, o rápido metro ligeiro permite transportar mais passageiros, ser menos poluente em termos de poluição atmosférica e sonora, de baixo consumo de energia, rápido, altamente seguro e confortável.

Para promover a estratégia da prioridade dos serviços de transportes públicos, veio a Administração com base nas consultas realizadas nos anos anteriores, apresentar novamente em Julho de 2007 o estudo de optimização do sistema do metro ligeiro, tendo ainda realizado acções de recolha e opinião e de apresentação ampla e profunda aos diversos estratos sociais. Sendo que depois de ouvir plenamente as diversas opiniões dos diversos estratos sociais de Macau e da análise e estudo científico, veio a Administração decidir em formalmente arrancar com o plano de concepção e construção do sistema do metro ligeiro.

A fim de melhor concretizar o sistema do metro ligeiro, veio a Administração criar especificamente para este projecto “Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes” que será responsável pela preparação, coordenação, acompanhamento e gestão do projecto.

O projecto será executado de forma faseada. Na 1.º fase o comprimento do trajecto é de 20 Km, sendo o trânsito feito em linha dupla, partindo das Portas do Cerco, passando depois pela Ponte de Sai Van em direcção da Taipa, seguindo depois para o COTAI, Aeroporto Internacional de Macau e Terminal Marítimo da Taipa, tendo ao longo do seu percurso 23 estações. Numa estimativa preliminar a 1.ª fase do metro ligeiro calculada com base no preço invariável registado no ano 2006 o seu orçamento é de aproximadamente MOP\$4,2 biliões, em que se prevê um prazo de obra de 48 meses, podendo entrar em funcionamento em finais de 2011.

Tendo em conta os bairros urbanos que não se encontram dentro do perímetro de cobertura do trajecto do metro ligeiro nesta 1.º fase, estas principais estações serão ligadas por meio de serviços de autocarros, por forma a complementar mutuamente o metro ligeiro e os demais meios de transporte, respondendo assim as necessidades dos vários bairros urbanos em termos de serviços de transportes públicos.

Dado que mereceu atenção por parte da população a ligação com a Ilha Verde e a noroeste do Bairro do Fai Chi Kei, a Administração paralelamente ao se arrancar com a 1.ª fase da construção do metro ligeiro e será logo em seguida dado início ao estudo de viabilidade da 2.ª fase. E em 2008 será apresentado ao público o estudo de viabilidade para ser discutido.

No processo de planeamento e de concepção, a par destes factores, devemos ter em especial atenção ao impacto de toda a concepção e do planeamento da rede do seu trajecto no meio ecológico, no património cultural e na paisagem natural. No planeamento e concepção será exigido o máximo esforço no sentido de reduzir o seu impacto a estes factores, no sentido de permitir a conjugação harmoniosa entre o sistema do metro ligeiro, a paisagem urbana e o ambiente ecológico.

Durante o processo de planeamento, daremos uma grande importância à distribuição do trabalho e a ligação entre o sistema do metro ligeiro com os demais meios de transporte, em particular no que refere ao projecto de implementação do nó do trânsito do transporte público de passageiros, que por sua vez consiste no local onde se concentra a troca de passageiros entre o metro ligeiro e os demais meios de transporte, a sua adequada distribuição e planeamento serve para coordenar os diferentes tipos de meios de transporte e beneficiar todo o sistema de transporte, tornar mais rentável a sua exploração e resolver o problema dos cidadãos e dos turistas em termos de troca de meio de transporte, tendo assim um importante significado. A par disso, quando as condições assim o permitam, iremos também projectar junto das estações do metro ligeiro a construção de auto-silos e de lugares de estacionamento públicos, em prol da ligação entre o metro ligeiro e os veículos motorizados particulares.

Atendendo ao princípio de “bem servir os cidadãos”, o planeamento e a construção do sistema do metro ligeiro deve obedecer ao princípio de passagem sem obstáculo, no sentido de fazer face às necessidades das camadas sociais mais carenciadas e para que possam usufruir o direito básico dos serviços do metro ligeiro.

A fim de reduzir os impactos ao trânsito circundante e aos moradores e comerciantes vizinhos em virtude da execução da obra, a par da execução da obra de forma faseada, iremos ainda exigir ao empreiteiro a utilização de técnicas e equipamentos que produzam menos ruído e que sejam menos poluentes, vindo ainda através do reforço da coordenação adoptar medidas eficazes que visem reduzir na medida dos possíveis os inconvenientes ao trânsito e aos moradores.

O futuro modelo de exploração do metro ligeiro se encontra ainda em estudo, tendo em consideração que o metro ligeiro está definido como infraestrutura pública e de interesse público, por isso, tendo em conta a necessidade de promover a estratégia de prioridade dos serviços de transportes públicos, a capacidade económica dos cidadãos para suportar este projecto, a exigência em termos de racionalização dos recursos e necessidade de exploração flexível e de alta eficiência, no nosso modelo preliminarmente tendemos a optar pela cooperação entre a Administração e os particulares, cabendo às finanças públicas o encargo da construção e das despesas do sistema, sendo por meio de concurso público internacional seleccionado a empresa com experiência para a sua exploração.

No que refere à sua tarifa, apesar deste projecto se encontrar ainda em fase de estudo, contudo, é certo que se deve ponderar a capacidade económica dos cidadãos, a opção dos cidadãos e dos turistas em termos de meio de transportes para a sua mobilidade, a tarifa dos demais meios de transporte, o custo de exploração do metro ligeiro e a variação do índice do preço dos consumidores para que seja definida uma tarifa justa e convidativa.

### **3.1.5.3 Realização de estudo da renovação do sistema e da optimização dos serviços de autocarros**

Antes da conclusão da construção do sistema do metro ligeiro, os serviços de autocarros continuaram a desempenhar um importante papel nos serviços de transportes públicos. E após a entrada em funcionamento do metro ligeiro, os serviços de autocarros desempenharão também um importante papel, sendo por um lado o principal meio de ligação com o sistema do metro ligeiro e por outro permitirá fornecer serviços de transportes públicos económicos para as zonas que o sistema do metro ligeiro ainda não cobre.

Em 2006, o número total de passageiros dos serviços de autocarros é de 111.620.000 passageiros. E de acordo com as informações dos intercensos demográfico realizado em 2006, aproximadamente 31% da população trabalhadora de Macau utilizam os autocarros como principal meio de transporte para se deslocar de e para o serviço. E para os estudantes, idosos e turistas os serviços de autocarros consistem no seu principal meio de transporte.

Atendendo as opiniões, críticas e aspirações dos diversos estratos sociais quanto aos serviços de autocarros, veio a Administração no momento adoptar as medidas, criar as condições, reforçar a fiscalização e beneficiar gradualmente os serviços de autocarros, a saber:

- Dado que o contrato de concessão dos serviços de autocarros celebrado com ambas as concessionárias irá expirar em Outubro de 2008, por isso, veio a Administração encomendar à instituição académica a realização de estudo para se encontrar o melhor modelo de funcionamento dos serviços de autocarros, a estudar quanto os itinerários dos autocarros e sua distribuição, o melhor prazo de exploração, avaliação da qualidade dos serviços a ser prestados e a melhor forma de compensação, no sentido de encontrar as vantagens e desvantagens para as diversas soluções e propor a melhor solução para a consulta da Administração. Por outro lado, será ainda dado início ao estudo quanto à distribuição dos itinerários e das paragens de autocarros, critério de avaliação dos serviços dos autocarros, intervenção por iniciativa da Administração, participação dos cidadãos na fiscalização. Em tempo oportuno a Administração irá consultar a opinião pública em termos de solução a adoptar e recolher a opinião pública para optimizar a política nesta matéria.

- Participação activa na coordenação de ambas as concessionárias dos serviços de autocarros, continuação da optimização da distribuição dos itinerários, utilização adequada dos recursos em termos de transportes. Antes da introdução do novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros, iremos criar novos itinerários a ser explorados em conjunto por ambas as concessionárias, em que com a coordenação da Administração partirá um autocarro de cada concessionária para fazer face às exigências em termos de serviços de autocarros.
- Criação de condições, ampliação do âmbito do programa de transbordo e elevação da eficácia do funcionamento dos serviços de autocarros, continuamos no estudo de se criar mais nós de transbordo, nomeadamente a criação de paragem para transbordo de autocarros junto da Rotunda de Ferreira do Amaral, e envidar os esforços no sentido de exigir a ambas as concessionárias a utilização do mesmo sistema tarifário por meio de cartão recarregável, em prol dos passageiros que aderem ao programa de transbordo, e por outro lado realização de conversações com ambas as concessionárias para o fornecimento de mais benefícios para incentivar uma maior adesão do programa de transbordo.
- Aplicação prioritária nas vias é uma medida eficaz para política de prioridade aos serviços de transportes públicos. Iremos mediante o ordenamento viário e funcionamento criar de forma dinâmica condições para gradualmente aumentar a força, em que através da construção e gestão das infraestruturas viárias, dar em termos de tempo e espaço do sistema rodoviário urbano prioridade aos autocarros para a passagem das vias. Por outro lado, decorrido algum tempo do período experimental, virá a Administração a partir de 2008 adoptar na Ponte do Governador Nobre de Carvalho o condicionamento de trânsito, somente permitido a circulação dos autocarros e taxis.
- Atendendo a exigência e ao grau de necessidade dos cidadãos e turistas para a criação de itinerários cíclicos de curta distância nas horas de ponta por ambas as concessionárias dos serviços de autocarros e do serviço expresso de autocarros de ponto por ponto, nomeadamente o itinerário cíclico da Taipa e a carreira expresso de ligação entre Macau e a Taipa, reduzindo assim o tempo de viagem e tornando assim o serviço mais atractivo.

- Tendo em conta ao progressivo aumento da população trabalhadora no período nocturno, para fazer face às suas necessidades em termos de mobilidade, veio a Administração e ambas as concessionárias chegar ao acordo da criação do plano-piloto pelo período experimental de 3 meses dos serviços nocturnos de autocarros. Em que iremos continuar a acompanhar e rever a situação de procura e oferta deste tipo de serviços, com vista a beneficiar gradualmente o serviço em causa e incrementar os serviços nocturnos de autocarros.
- Devido à falta de condutores de autocarros, a Administração irá cooperar com ambas as concessionárias no sentido de criar de forma dinâmica condições, melhorar o ambiente de trabalho dos condutores, optimização a gestão dos meios humanos. A Administração irá alargar a formação dos condutores de veículos pesados para o transporte de passageiros, incentivar mais pessoas para tirar a carta de condução de veículos pesados para o transporte de passageiros. E paralelamente se virá ainda cooperar com ambas as concessionárias dos serviços de autocarros para através do planeamento e realização de obras melhorar gradualmente os equipamentos das paragens de autocarros.
- A Administração irá cooperar com ambas as concessionárias dos serviços de autocarros no sentido de se criar programas de benefícios, que visem incentivar as pessoas de terceira idade, estudantes e as camadas sociais mais carenciadas a uma maior adesão dos serviços de autocarros.
- Reforço da fiscalização da capacidade da frota explorada por ambas as concessionárias dos serviços de autocarros, acelerar o abate dos antigos autocarros de capacidade mais fraca, e encorajar a introdução de autocarros amigos do ambiente, elevar a segurança e a fidelidade dos serviços de autocarros.
- Para impulsionar a política de prioridade aos serviços de transportes públicos, e acompanhar a reforma do mercado dos serviços de transportes públicos, é necessário de estudar um mecanismo de forma a adequar à situação concreta de Macau, baseado na vertente científica e altamente transparente do plano de compensação na tarifa dos serviços de autocarros, coordenação da relação entre interesses públicos e mercado, por exemplo,

criação do mecanismo de fiscalização as contas, separando as perdas política e administrativa, criação do critério de avaliação de perda política, definição da forma de cálculo de subsídios à perda política e origem dos subsídios; a interligação entre beneficiadores do subsídio directo, e subsídios e qualidade dos serviços, em conformidade do princípio de melhor aproveitamento das despesas públicas, por um lado manter a estabilidade de tarifas, e por outro lado, beneficiar as condições de trabalho dos trabalhadores das concessionárias dos serviços de autocarros, assim como elevar progressivamente a qualidade dos serviços.

- Cooperação com ambas as concessionárias dos serviços de autocarros e reforço da gestão inteligente do trânsito dos serviços de autocarros mediante os meios tecnológicos informáticos.

#### **3.1.5.4 Reforçar em planeamento e coordenação e melhorar o serviço de táxi**

Sob o ponto de vista da eficiência do transporte de passageiros, em termos de meio de transportes públicos, o serviço de táxi perde algum terreno em relação ao metro ligeiro e aos autocarros, contudo, é mais vantajoso que os veículos particulares. A fim de optimização de infra-estrutura de transporte público, vamos através de ordenamento adequado, em local adequado, em particular nos bairros antigos, de criação de paragem de táxi para a tomada e largada de passageiros e de paragem para táxi. O Governo reforçará no controlo e na fiscalização, a fim de melhorar o serviço de táxi.

Para satisfazer a necessidade dos residentes e dos turistas, a Administração atribuirá mais, licenças de táxis, em conformidade da realidade de Macau.

#### **3.1.5.5 Princípio de “bem servir os cidadãos” e beneficiação do sistema pedonal urbano**

De acordo com as informações dos intercensos demográficos de 2006, 28% da população trabalhadora de Macau se desloca pedonalmente de e para o serviço, perdendo apenas pouco terreno para os serviços de autocarros. Devido às reduzidas dimensões de Macau, por isso, para os estudantes, pessoas idosas e turistas a deslocação pedonal consiste na sua principal forma de transporte público.

A circulação pedonal consiste numa forma de transporte não poluente, que ocupa pouco espaço, saudável, altamente flexível e adequado às curtas distâncias. O sistema pedonal de Macau apresente vários aspectos deficientes, nomeadamente as reduzidas dimensões dos passeios e a sua frequente ocupação; não continuidade e falta de equipamentos de apoio do sistema pedonal; falta de ligação entre o espaço pedonal e os meios de transportes públicos; em termos concepcionais não se teve em conta as necessidades da eliminação das barreiras arquitectónicas.

Atendendo o importante significado do desenvolvimento sustentável das formas de trânsito e tendo em conta os projectos do sistema pedonal de Macau, está a ser preparado a adopção das seguintes medidas:

- Reforço do planeamento do sistema pedonal urbano, deve-se criar condições, otimizar a distribuição do sistema pedonal e a sua ligação com os principais locais de actividade pública, construções públicas, outros meios de transporte, e em particular com os meios de transportes públicos. A meta a longo prazo consiste em continuar os esforços na criação de espaço pedonal contínuo, seguro, confortável, acessível e livre de barreiras arquitectónicas.
- Plano de embelezamento das vias através da cooperação interdepartamental, optimização de forma faseada do sistema pedonal dos bairros urbanos de Macau, em particular no Centro Histórico de Macau e nos bairros antigos.
- Optimização gradual dos equipamentos de apoio à travessia pedonal das principais artérias viárias e onde se verifique um maior fluxo de trânsito, compreendendo passagem superior para peões, passagem inferior para peões, zebras, passadeiras e sinalização semafórica, no sentido de salvaguardar a segurança pedonal, em conformidade com a situação concreta e a sua ordem de prioridade.
- Estudo da introdução do sistema pedonal automático nos locais que reúnam as condições para o efeito, em particular nos locais onde se verifique uma grande diferença em termos de cota de nível, locais onde se verifique uma maior circulação pedonal e mostre a necessidade de ligação com os demais meios de transportes públicos, em particular como principal meio para ampliar o âmbito dos serviços das estações do metro ligeiro.

- Quando as condições assim o permitirem, aproveitar as características da orla costeira para a criação de sistema pedonal ao longo da sua margem com funções de ponto de vista e de lazer, assim como pista para velocípedes.
- Criação de condições que vise reforçar o tratamento paisagístico nas vias afectas ao sistema pedonal e de abrigo de chuva e sol.
- Conjuguar com o planeamento, estudar a viabilidade para a criação adequada de percursos pedonais nas zonas comerciais.

#### **3.1.5.6 Atitude séria e prática no reforço da fiscalização e planeamento dos serviços de transporte de passageiros afectos aos empreendimentos hoteleiros e de diversões**

Em sequência do rápido desenvolvimento da indústria do jogo em Macau, veio-se igualmente verificar um aumento nos serviços de transportes de passageiros afectos aos empreendimentos hoteleiros e de diversões. Esta frota de autocarros pertence aos empreendimentos hoteleiros e de diversões, tendo ainda alguns sido alugados junto das empresas de transporte. No que refere aos serviços de transporte em causa, consideramos por um lado que serve para complementar os serviços de transportes públicos, permitindo então prestar-se serviços de transporte de passageiros confortáveis, rápidos e de ponto a ponto. Por outro lado é necessário dar início aos trabalhos através do planeamento e fiscalização, reduzindo a pressão da sua frota a todo o sistema rodoviário e às demais infra-estruturas viárias.

A Administração veio já para o efeito criar um grupo de trabalho especializado para dar início ao estudo quanto à questão do planeamento e fiscalização dos serviços de transportes de passageiros afectos aos empreendimentos hoteleiros e de diversões. De acordo com as propostas apresentadas por este grupo foi proposto à Administração a implementação das seguintes medidas:

- Reforço da gestão das suas paragens, nomeadamente nas Portas do Cerco, Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, Posto Fronteiriço de Henqin, Aeroporto e Terminal Marítimo da Taipa.

- (1) Portas do Cerco: reformulação dos acessos de entrada e saída, alterando a entrada que era feita pela Avenida de Artur Tamagini Barbosa para a Rua dos Currais. Reajustamento dos acessos de saída no sentido de permite que trânsito não passe pela passagem desnivelada sob a praça, passando assim o trânsito a ser desviado para a Avenida do Comendador Ho Yin. Criar condições para a construção de passagem superior para peões provisória para garantir a ligação entre o parque de estacionamento e o passeio junto do Campo dos Operários, permitindo assim a separação absoluta entre o trânsito pedonal e o trânsito rodoviário.
  - (2) Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior: Conduzir a que as frotas de autocarros possam de forma ordenada entrar no parque de estacionamento para autocarros de turismo actualmente existente para tomar e largar passageiros. Reduzindo assim que afecte o trânsito devido a tomada e largada de passageiros junto da via. No local será gratuito a paragem a curto prazo, sendo no entanto cobrado uma tarifa pelo estacionamento, em que quanto maior for o tempo de estacionamento, maior então será a sua tarifa..
  - (3) Posto Fronteiriço da Ponte Flor de Lótus, Aeroporto e Terminal Marítimo da Taipa: dado que a zona para a tomada e largada de passageiros nestes postos fronteiriços é relativamente estreita e se encontram nas suas proximidades placas de estacionamento, por isso, poderá ser separado a zona de paragem a curto prazo para espera e a zona para tomada e largada de passageiros ser separadas no sentido de aumentar a sua rotatividade.
- Regulamentação gradual dos itinerários. Cabe aos serviços competentes do trânsito a coordenação da frota dos serviços de transporte de passageiros afectos aos empreendimentos hoteleiro e de diversões, no sentido de se criar um mecanismo de controlo, proceder a sua revisão periódica e definir tanto quanto antes os critérios.

- A médio prazo, virá a Administração envidar os seus esforços para a criação de condições, avaliar de forma adequada nas necessidades dos passageiros destes serviços e proceder ao seu devido planeamento, e criação de paragens relativamente maiores junto dos principais postos fronteiriços quando estiverem reunidas as condições para o efeito. Numa concepção preliminar serão realizadas conversações com o titular do parque de estacionamento de autocarros provisório das Portas do Cerco, no sentido de se obter o domínio útil deste terreno para a construção de um nó viário de forma a adequar às demais disposições e resolver a questão do trânsito circundante das Portas do Cerco. Para além disso, em harmonia com a construção do novo Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, se virá igualmente em termos de planeamento projectar devidamente paragens.
- A Administração virá ainda estudar em construir em locais adequados nas ilhas de parque de estacionamento tarifado para estes veículos de transporte de passageiros, e reforçar a gestão do estacionamento destes veículos.

### 3.1.6 Atitude prática e esforçada para beneficiar gradualmente a construção das infra-estruturas viárias

A Administração irá continuar com a optimização do ordenamento da rede viária de Macau e a construção das infraestruturas viárias. Em harmonia com o projecto do metro ligeiro, será criado um sistema de rede viária com soluções em superfície e desniveladas, aumentando a capacidade de suporte e de contingência de toda a rede viária, otimizar toda a coordenação do funcionamento dos diversos pontos de trânsito e da rede viária.

A Administração veio dar início ao estudo da construção nas duas faixas de circulação da Ponte da Amizade de um anel viário ou de um viaduto.

Por forma a fazer face às necessidades do futuro desenvolvimento de Macau, será realizado estudo quanto a nova rede viária de Macau, COTAI e Coloane, compreendendo o projecto de construção de uma artéria viária tendo em conta ao rápido desenvolvimento do COTAI e se virá continuar a estudar a viabilidade quanto a construção entre a Rotunda da Central Térmica de Coloane e a Travessa de Ká Hó de uma via de ligação.

Continuar-se-á com a realização de estudo quanto a optimização e reordenamento das vias, nomeadamente no próximo ano será realizada a 2.<sup>a</sup> fase das obras de reordenamento da Rua do Almirante Sérgio, no sentido de melhor otimizar a rede viária da zona noroeste.

Por outro lado, iremos também dar atenção à construção de parques de estacionamento público, em que a par de acelerar as obras dos auto-silos em construção, foi também já concluída a elaboração dos projectos de execução ou se encontram ainda em fase de concepção o auto-silo público da Povoação de Chun Su Mei, o auto-silo para veículos ligeiros junto da Estrada Flor de Lótus, o Auto-silo do IPM e o Auto-silo e Jardim na Rua de Seng Tou, cuja construção será sucessivamente lançada a concurso público. A par disso, a Administração virá ainda estudar quanto a viabilidade quanto a construção de novos auto-silos nas diversas zonas, nomeadamente o parque de estacionamento para veículos pesados em Seac Pai Van e o auto-silo do Fai Chi Kei. Quanto à questão do estacionamento de motociclos, a Administração irá reservar nos auto-silos em construção e em projecto de mais lugares de estacionamento para motociclos.

No que refere aos lugares de estacionamento localizados nas vias públicas, viremos atendendo as condições concretas proceder ao planeamento com vista a aumentar devidamente o número de lugares de estacionamento para veículos ligeiros e motociclos.

Tendo em conta a falta de terrenos e as vias dos bairros antigos serem bastante estreitas, será realizado o estudo quanto a introdução de adequadas infraestruturas de estacionamento mecânico atendendo a necessidade concreta de construção de auto-silos.

### **3.1.7 Dar início de forma programada e progressiva a gestão das necessidades do trânsito**

Para resolver a longo prazo a questão do trânsito urbano, veio no passado as grandes cidades da China Continental e estrangeiras reforçar as suas intervenções na procura e oferta dos transportes, acréscimo de infraestruturas viárias e aumento do fluxo do trânsito da rede viária, no sentido de fazer face às necessidades do trânsito.

Depois da entrada dos anos 80 do séc, XX, os especialistas nas obras rodoviárias consideram que somente com a estratégia focada na oferta e procura de transporte não conseguirá resolver a questão do trânsito urbano na sua raiz, originando mesmo o desequilíbrio entre a oferta e procura de transporte, por isso, foi proposto o conceito de Gestão da Demanda de Tráfego (Transportation Demand Management – TDM), clarificando o raciocínio da resolução da questão do trânsito urbano através da resolução da questão entre a procura e oferta.

Atendendo a experiência das demais cidades, a gestão das necessidades do trânsito compreendem sobretudo a aplicação de medidas de entrada em funcionamento dos serviços de transportes por horários diferentes, desvio temporal das necessidades do trânsito, fornecimento de informações aos condutores em termos da situação do trânsito, engarrafamento e acidentes rodoviários permitir o desvio para outras vias menos movimentadas, elevação da qualidade dos serviços de transportes públicos, maior adesão por parte da população quanto aos serviços de transportes públicos, elevação da eficiência dos serviços de transportes públicos, adoção de diversas medidas, elevação dos custos da utilização dos veículos motorizados particulares e utilização devida de estratégias e mediante o planeamento urbanístico e ordenamento viário proceder ajustamentos nas infraestruturas viárias.

Conforme a experiência concreta, iremos continuar em função das necessidades do desenvolvimento das diversas zonas e atendendo a sua ordem de prioridade, acelerar os trabalhos de instalação de parquímetro nos lugares de estacionamento localizados nas vias públicas e ampliar o âmbito de cobertura dos lugares de estacionamento com parquímetro. A par disso, será inicialmente implementado a título experimental na Taipa do cartão recarregável para a cobrança da tarifa de estacionamento, e em seguida será progressivamente estendido à Macau. Iremos ainda preparar a introdução dos trabalhos do sistema tarifário para o estacionamento de motociclos.

Por outro lado, iremos ainda dar início ao estudo do reforço da gestão das necessidades do trânsito de Macau, no sentido de encontrar meios de gestão de trânsito em função da situação concreta de Macau e de forma a articular com o desenvolvimento a longo prazo de Macau e os interesses públicos, e como introduzir de forma programada estes meios de gestão do trânsito..

Ao Mesmo tempo, com a referência de experiência dos países estrangeiros, para resolução de questão tráfego, é necessário de fornecer mais meios de transportes e de orientar/motivar a procura de determinados meios de transportes, conforme acima referidas, a gestão à procura de transporte tem a finalidade para equilibrar entre o fornecimento e a procura através de reduzir ou de descentrar a procura, garantindo o funcionamento eficaz do sistema do transporte, o objectivo fundamental é orientar/motivar a procura, ajustar e controlar as cauas e a distribuição de circulação de veículos. As medidas mais tomadas na outras regiões inclui política para controlo do número de veículos, como controlo do imposto de veículos motorizados e do modelo de veículos; política para controlo de utilização de veículos, como controlo da tarifa para estacionamento e da circulação de matrícula, incentivar a utilização compartilhadas de veículos e coordenar os horários para ir e sair do serviço, etc. No próximo ano, o Governo vai iniciar os estudos sobre as respectivas medidas do controlo a disposição e a utilização de veículos, conjugando com a realidade de Macau, a procurar uma possível resolução.

Dado que esta questão envolve os interesses e as necessidades da população geral de Macau, durante o seu estudo iremos encorajar a participação activa dos diversos estratos sociais, com a apresentação de opinião e sugestões, em que com o esforço conjunto, assumir juntamente a responsabilidade resolver em conjunto da questão do trânsito de Macau.

### **3.1.8 Reforço da coordenação, optimização das obras viárias e das disposições de trânsito durante a realização de eventos**

Face ao desenvolvimento sócioeconomico, verificou-se nos últimos anos um aumento significativo no número de obras viárias, e paralelamente verificou-se também a uma tendência cada vez maior de realização de eventos diversos nas vias públicas. Assim sendo, em prol de uma melhor optimização das provisórias disposições de trânsito em virtude da realização das obras viárias e da realização de eventos diversos, com vista a reduzir na medida dos possíveis os impactos no normal funcionamento do trânsito, os serviços competentes pela gestão do trânsito virão melhor optimizar o actual mecanismo de coordenação e de fiscalização. E por meio da realização periódica das reuniões de trabalho entre os serviços competentes pela execução das obras e as concessionárias dos serviços de autocarros será reforçado a

coordenação dos preparativos da obra e o planeamento da sua execução, assim como será realizada a boa preparação para implementação das provisórias disposições de trânsito. No que refere às disposições de trânsito durante a realização dos grandes eventos, se continuará através do mecanismo de cooperação interdepartamental a intercomunicação e a negociação com a entidade organizadora do evento.

E não obstante a este facto, serão ainda destacados fiscais para acompanhar e fiscalizar a situação da implementação das diversas provisórias disposições de trânsito, e quando assim for necessário serão introduzidas alterações nestas disposições de trânsito ou serão adoptadas medidas de contingência.

## 3.2 Política dos transportes transfronteiriços

### 3.2.1 Participação activa na cooperação do ordenamento do trânsito regional e reforço da ligação e articulação dos transportes transfronteiriços

A Administração da RAEM virá de acordo com o quadro do Plano de Bases da Planeamento Específico de Cooperação do Sistema de Trânsito e Transporte Pan-Regional do Delta do Rio das Pérolas e do Plano de Bases do Planeamento das Infraestruturas do Trânsito Marítimo e Terrestre Pan-Regional do Grande Delta do Rio das Pérolas participar activamente na cooperação do planeamento do transporte e do trânsito da Região do Grande Delta do Rio das Pérolas, promover de forma programada a ligação com os transportes de Macau com as da região do Grande Delta do Rio das Pérolas e das demais regiões.

Por outro lado, a Administração da RAEM irá continuar a reforçar a intercomunicação, intercâmbio e cooperação com os serviços da tutela das grandes infraestruturas transfronteiriças da Província de Guangdong e da Cidade de Zhuhai, merecendo maior atenção os seguintes aspectos e trabalhos:

### **3.2.1.1 Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau**

Foi dado início ao estudo e aos preparativos para a construção desta mega-ponte, em que o Governo da RAEM veio de acordo com o andamento dos trabalhos conjugar de forma dinâmica com a sua construção, em particular no que refere ao planeamento urbanístico e disposições de trânsito no interior da RAEM, em que serão realizados estes estudos e será dado início à realização dos trabalhos de apoio necessários.

### **3.2.1.2 Ligação da RAEM com a auto-estrada de ligação entre Pequim-Zhuhai**

O ponto de chegada em Zhuhai da linha oeste desta auto-estrada é a cidade de Namping e a da linha leste é a Cidade de Jinting, contudo não estão ligadas à Henqin. E de acordo com o actual planeamento, o troço desde a Cidade de Namping até a ponte da flor de lótus consiste numa auto-estrada do nível 1. Assim sendo, a Administração da RAEM virá estudar a viabilidade com os serviços competentes da Província de Guangdong quanto do modelo de construção deste troço desde Namping até a ponte flor de lótus numa auto-estrada, a fim de permitir a fusão de Macau com a rede de auto-estrada da China Continental.

### **3.2.1.3 Metro ligeiro interurbano Cantão-Zhuhai e sua ligação com Macau**

Conforme fomos cientes, a conclusão da construção do rápido metro ligeiro Cantão-Zhuhai está prevista para 2010, sendo Gongbei a estação final de Zhuhai. O Governo da RAEM está actualmente a estudar com as autoridades da Província de Guangdong, no sentido de debater quanto ao estudo de viabilidade do rápido metro ligeiro interurbano Cantão-Zhuhai e sua ligação com Macau.

#### **3.2.1.4 Túnel subaquático transfronteiriço Macau-Zhuhai**

A Administração da RAEM veio encomendar à uma companhia de consultoria o estudo quanto a construção de infraestruturas para a travessia fronteiriça entre a Ilha da Lapa (Wan Chai-Zhuhai) e Macau, tendo já sido recebido o projecto preliminar entregue pela companhia de consultoria. Este projecto compreende a escolha da localização para os acessos de entrada e saída desta infraestrutura, trajecto, forma de construção, disposições de trânsito e modelo de travessia fronteiriça.

O Governo de Macau veio já quanto a este estudo preliminar apresentar sumariamente aos serviços competentes da Província de Guangdong. O Governo de Macau espera poder entrar em negociações com as autoridades da China Continental quanto a construção destas infraestruturas de travessia transfronteiriça. Dado que esta questão envolve a construção de um novo posto fronteiriço, por isso, prevê-se que os seus procedimentos sejam mais complexos e seja necessário maior tempo.

### **3.2.2 Beneficiação dos postos fronteiriços marítimos, terrestres e aéreos e elevação da sua capacidade de recepção**

#### **3.2.2.1 Obras de ampliação do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco**

Atendendo ao desenvolvimento económico de Macau e ao progressivo aumento do número de turistas que utilizam as Portas do Cerco para entrar e sair de Macau, urgiu-se então a necessidade de aumentar a capacidade de recepção deste posto fronteiriço e melhorar o ambiente do interior das suas instalações. Foi já dado início às obras de ampliação do Posto Fronteiriço das Portas do Cerco, alguns dos acessos rodoviários actualmente existentes passarão a servir de acesso para turistas. A 1.ª fase destas obras teve início em 2006, sendo que após a conclusão de toda a obra de ampliação, a capacidade diária da travessia de turistas poderá ser aumentada para 500 mil pessoas. Conforme fomos cientes, veio-se igualmente planear a ampliação do Posto Fronteiriço de Gongbei, sendo que, o Governo de Macau espera que ambos os governos possam reforçar a troca de opinião e a comunicação quanto a construção dos postos fronteiriços, no sentido de conduzir a que a construção dos postos fronteiriços tenha um desenvolvimento articulado.

### **3.2.2.2 Plano de beneficiação das instalações aduaneiras para carga do Posto Fronteiriço do COTAI**

Em resposta às necessidades do sector de transporte de Macau, virá a Administração da RAEM dar início ao estudo da ampliação da área e das instalações aduaneiras para carga do Posto Fronteiriço do COTAI. E em simultâneo espera-se que sejam realizadas negociações com o Governo de Cantão quanto ao horário de abertura do Porto Fronteiriço do COTAI-Henqin para as formalidades aduaneiras e a elevar completamente a capacidade aduaneira da carga.

### **3.2.2.3 Obra de construção do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa**

Para fazer face às necessidades concretas do desenvolvimento dos serviços de transporte marítimo de passageiros de Macau, a Administração irá introduzir alterações no projecto do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, no sentido de aumentar de 8 cais de atracação para embarcações de transporte de passageiros com capacidade para aproximadamente 400 passageiros para 16 cais de atracação, assim como a construção de 3 cais de atracação para embarcações com capacidade para aproximadamente 1.200 passageiros e construção de heliporto. Devido a ampliação destas obras, será igualmente alterado o prazo da obra, estando a conclusão de toda a obra prevista para 2009.

A construção do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, a par de permitir o desvio de passageiros e de embarcações do praticamente saturado Terminal Marítimo de Passageiros do Porto Exterior, permitirá ainda coadjuvar na promoção do desenvolvimento da nova rede marítimo de Macau para as cidades do Delta do Rio das Pérolas. No que refere à rede do complexo do transporte marítimo, terrestre e aéreo centrado no Aeroporto Internacional de Macau, o Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa desempenha um importante papel complementar.

#### **3.2.2.4 Plano de ampliação do Aeroporto Internacional de Macau**

Atendendo ao rápido desenvolvimento da indústria do turismo e do jogo em Macau, em articulação com as futuras políticas do turismo, abertura diversificada de novas fontes de turistas e criar condições para a abertura de novas rotas aérea, e Administração está a negociar com a ADA quanto ao desenvolvimento a curto, médio e longo prazo do aeroporto. A concessionária veio já entregar à Administração o plano de ampliação das instalações do aeroporto, estando no momento a Administração a apreciar o plano.

### **3.3 Políticas de transporte aéreo**

#### **3.3.1 Abertura do espaço, expansão do mercado, promoção do desenvolvimento do transporte aéreo**

O sector aéreo de Macau apresenta uma elevada dependência em relação ao mercado de Taiwan. Depois de um grande empenho por parte das companhias aéreas locais para a ampliação da rede aérea e do sucesso da introdução, em 2003, de companhias aéreas estrangeiras de baixo custo em Macau, registou-se um aumento sucessivo dos destinos nas regiões asiáticas, demonstrou que o empenho depositado no desenvolvimento da diversificação do mercado foi frutífero.

Para reduzir as influências negativas que a concretização de voos directos entre os dois lados do Estreito (entre China e Taiwan) possa vir a provocar no desenvolvimento do sector aéreo de Macau e, em cumprimento do objectivo da diversificação da origem dos turistas que o Governo da RAEM pretende alcançar, continuaremos a incutir uma política de abertura do espaço e a adoptar medidas flexíveis, a fim de responder às solicitações dos operadores de transporte aéreo e a oferecer, simultaneamente, uma maior articulação entre os diversos operadores. Por um lado, incentivaremos e apoiaremos activamente os operadores locais na expansão para novos mercados, no aumento de rotas e voos e, por outro lado, atraíremos mais companhias aéreas estrangeiras a operar mais rotas para Macau, sobretudo companhias aéreas da região asiática, para que passem a optar pelo AIM tanto como destino final como como ponto intermédio ou de escala.

Paralelamente, é necessário introduzir-se uma revisão periódica nas cláusulas dos acordos de transporte aéreo, para que estejam articulados com a situação do desenvolvimento do turismo em Macau, e é igualmente necessário rever os acordos comerciais, em conformidade com as necessidades do desenvolvimento do mercado de transporte aéreo entre Macau e mercados estrangeiros, com o objectivo de extinguir ou reduzir as restrições aplicáveis à capacidade, à frequência e aos direitos de tráfego.

Para acompanhar as necessidades da liberalização da indústria aérea a nível mundial, continuaremos a executar estudos e avaliações de alguns regimes relacionados com a aviação de Macau, com vista a realizar análises pormenorizadas, por forma a permitir decidir quanto às possibilidades de uma gradual liberalização do mecanismo de prestação de serviços no AIM, incluindo a parte dos serviços de subconcessão.

Para aumentar a capacidade de atracção comercial do AIM, o Governo supervisionará a CAM na revisão periódica das tarifas do aeroporto e do plano de incentivos, para que sejam feitos reajustamentos que permitam uma competição em condições de igualdade com os mercados vizinhos e com vista a oferecer aos utilizadores serviços de elevada qualidade, a preços razoáveis, com o objectivo de manter a competitividade do AIM nesta zona.

### 3.3.2 Evoluir com o tempo, aperfeiçoar os diplomas legais relativos à indústria aérea

Continuaremos a aperfeiçoar o enquadramento jurídico da aviação civil, no sentido de melhor supervisionar os operadores da indústria aérea em Macau. Como tal, para além da revisão e actualização do regulamento aéreo em vigor, também está prevista a conclusão do projecto de regulamento administrativo relativo à segurança da carga, correio e encomendas de correio expresso transportadas por via aérea. Depois do respectivo diploma legal entrar em vigor, o regime para regulamentação dos transportadores poderá ser implementado e, nessa altura, poderemos aumentar a eficiência na inspecção de carga aérea no aeroporto.

Por outro lado, tentaremos, de forma activa, aprofundar os nossos conhecimentos sobre o desenvolvimento das políticas internacionais de protecção dos direitos do consumidor relativas a passageiros e de protecção do ambiente aéreo, e procederemos a estudos e análises para preparação da redacção dos correspondentes diplomas legais.

### 3.3.3 Reforçar o crescimento da segurança da aviação e a eficiência da indústria aérea

Continuaremos a negociar com as instituições de gestão do tráfego aéreo da China, Hong Kong e Macau para resolver questões relativas ao congestionamento aéreo nas três regiões, no sentido de atender às necessidades de desenvolvimento, a longo prazo, do transporte aéreo na região do Delta do Rio das Pérolas, assim como para cooperar no acompanhamento do projecto de gestão de controlo do tráfego aéreo e na sua implementação, que tem como alvo o ano de 2020.

O Governo prosseguirá os estudos sobre as necessidades conducentes ao desenvolvimento contínuo do AIM, especialmente no aperfeiçoamento e na promoção da simplificação das formalidades e dos procedimentos de segurança, com o objectivo de permitir o desenvolvimento do transporte de passageiros e de carga. Entretanto, também oferecerá orientação e apoio técnico ao projecto de ampliação do AIM e à modernização das respectivas instalações, de forma a elevar a segurança relativa ao funcionamento do aeroporto.

O Governo supervisionará a CAM na monitorização das sub-concessionárias e na apresentação de recomendações adequadas ao conteúdo dos respectivos contratos de sub-concessão, com o objectivo de intensificar a qualidade dos serviços dos diferentes operadores e de assim elevar o nível global de gestão do aeroporto. A AACM continuará a acompanhar a situação de cumprimento das condições impostas pelas normas e recomendações constantes do anexos da “Convenção de Chicago”, no âmbito da preparação da futura participação no “projecto de auditoria sobre a supervisão da segurança mundial”.

A fim de elevar o nível de gestão do Aeroporto, continuamos a fiscalização à CAM, para que cumprir o controlo aos subconcessionários conforma o conteúdo do subcontrato, e elaborar propostas adequadas, reforçar a qualidade do serviço nas respectivas áreas pelos operadores, bem com planeará a realização de um workshop no ano de 2008 para apresentação do regulamento da navegação aérea de Macau e para divulgação da implementação do sistema de gestão da segurança, com vista a dar a conhecer aos operadores desta indústria as suas responsabilidades para elevar o nível de segurança e a sua responsabilidade.

#### 3.3.4 Participação activa, reforço da cooperação regional

Para alcançar o objectivo de partilhar plenamente os recursos e de fiscalizar com eficiência, continuar-se-á a reforçar o intercâmbio e a cooperação com as instituições de aviação civil das regiões vizinhas, o que inclui matérias relacionadas com a verificação e o reconhecimento dos aparelhos de navegação aérea, o sistema de gestão da segurança, a investigação de acidentes de aviação, a continuidade de uma gestão apropriada, a gestão contínua de tráfego e os inquéritos.

### 3.4 Política dos transportes marítimos

#### 3.4.1 Reforço da coordenação e optimização da gestão dos portos

À medida que as instalações provisórias do Terminal Marítimo da Taipa se aproximam da conclusão e a construção do Terminal Marítimo da Taipa vai entrar numa fase-chave, o serviço marítimo continuará a zelar pela organização e coordenação dos trabalhos relativos à construção e segurança marítima.

Com vista a otimizar a gestão e fiscalização dos portos, o serviço marítimo procederá a um estudo sobre o modelo de gestão dos três terminais marítimos de passageiros para o exterior – o Terminal Marítimo do Porto Exterior, a ponte-cais n.º 11-A do Porto Interior e as instalações provisórias do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa. Esse estudo servirá de base para o Governo elaborar as suas políticas de gestão dos terminais marítimos de passageiros, em particular, em relação ao Terminal Marítimo da Taipa que está prestes a entrar em funcionamento.

### 3.4.2 Enfatização da importância da segurança e reforço da gestão da área marítima e da prevenção da poluição

Com a entrada em funcionamento do Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa, o número de embarcações de alta velocidade que entram/saem de Macau vai aumentando, constituindo um novo desafio para a segurança marítima nas águas marítimas circunvizinhas de Macau. Tendo em conta a adaptação a essas mudanças e o melhoramento das condições de navegação, no que concerne à segurança, o serviço marítimo realizará um estudo sobre o replaneamento do canal do Porto Exterior e o canal de acesso ao Porto Interior, reorganizando de forma global as instalações de apoio à navegação no mar, com vista a redobrar a gestão de segurança marítima.

Nos últimos anos, o volume de dragados resultantes da manutenção dos canais públicos e das obras de infra-estruturas costeiras tem aumentado de forma gradual. Tal facto leva a que a zona de lançamento de dragados, acordada entre Macau e a Administração Oceânica Estatal (AOE), se torne insuficiente para atender às actuais necessidades. Neste contexto, iremos abordar o assunto em causa com a AOE, sobre o alargamento da dita zona, para dar resposta às necessidades de dragagem.

O governo reforçará, tal como nos anos anteriores, a cooperação com os organismos marítimos da China Continental, nomeadamente quanto à troca de informações, acompanhamento e penalização das infracções por parte de embarcações e tripulantes, intensificando a gestão das águas circunvizinhas de Macau, destacando-se a procura, com zelo, de soluções para a questão das embarcações ilegais.

Com vista a divulgar, com maior empenho, conhecimentos sobre proteção do ambiente junto das empresas e unidades de operações portuárias e promover a sua iniciativa para participar na proteção do ambiente, iremos realizar várias iniciativas junto do respectivo sector, nomeadamente das empresas operadoras e dos navios de maior dimensão dedicados às operações com combustíveis nos portos, para que se equipem com instalações e dispositivos de combate a hidrocarbonetos, em número adequado, no sentido de controlar eficazmente os efeitos negativos causados pela poluição.

### 3.4.3 Prevenir antes de remediar, elevar a capacidade de salvamento no mar

O serviço marítimo empenhar-se-á em promover com dedicação, a criação de um mecanismo de cooperação em matéria de busca e salvamento inter-regional, nas águas do Delta do Rio das Pérolas, com vista a incentivar a partilha dos recursos de busca e salvamento. Tendo em vista alargar a cobertura do sistema VTS, permitir a fiscalização eficaz e a gestão de diversas embarcações, com destaque para as embarcações de alta velocidade, pelos organismos competentes da administração marítima de jurisdição diferente, iremos propor aos organismos marítimos a criação, em conjunto, de um mecanismo de troca de informações e dados marítimos, mediante intercâmbio periódico, no âmbito da sua actividade corrente, entre o seu pessoal.

Além disso, iremos trabalhar com empenho para que a nova e moderna lancha de combate a incêndios entre em funcionamento em 2009, proporcionando maior garantia de segurança marítima às embarcações de alta velocidade e diversos cargueiros de grande porte que circulam entre Macau e todas as fronteiras marítimas principais do Delta do Rios das Pérolas, bem como ao Aeroporto Internacional de Macau e às instalações ribeirinhas.

### 3.4.4 Criar condições, acelerar a implementação do registo naval

À medida que os trabalhos estão a ser executados a bom ritmo, no âmbito da legislação de matrícula e registo de embarcações, incluindo a extensão da eficácia dos acordos internacionais a Macau, o sistema de dados de embarcações, a rede de informação marítima, o contacto e cooperação com o sector marítimo e a delegação de poder de vistoria naval, o Centro Internacional de Matrícula de Embarcações de Macau está a reunir as condições fundamentais para entrar em funcionamento.

O governo enviará pessoal de vários níveis ao exterior, nomeadamente à China Continental e a Hong Kong, no sentido de promover o intercâmbio de informações, sensibilizar e divulgar os trabalhos relativos ao registo naval.

### 3.4.5 Combinar a realidade e as necessidades, aperfeiçoar a legislação marítima

No que toca à legislação marítima, continuaremos a proceder à revisão e ao aperfeiçoamento do regime jurídico marítimo, a fim de adaptar as necessidades da aplicação dos acordos internacionais vigentes e a serem extensivos a Macau. Elaboraremos o respectivo regulamento de actividade portuária e iremos proceder à revisão dos diplomas marítimos legais vigentes, de modo a atender às necessidades do desenvolvimento económico dos portos de Macau e de uma gestão moderna, desempenhando melhor as atribuições do serviço marítimo.

Face à adaptação às diversas exigências das qualificações colocadas presentemente à tripulação, pelo sector de transporte marítimo internacional, iremos rever o regime jurídico marítimo que regula a tripulação, fazendo oportunamente a compilação do mesmo para uso do respectivo sector.

### 3.4.6 Conduzir a uma racionalização da utilização de recursos, apoiar o desenvolvimento da pesca

Continuaremos a aperfeiçoar o procedimento e normas de atribuição para o Fundo de Desenvolvimento e Apoio à Pesca; aplicaremos, na sua plenitude, as funções da Comissão Consultiva das Pescas, com o objectivo de revitalizar a economia da pesca, contribuindo para que a comunidade piscatória se desenvolva de forma saudável. O serviço marítimo irá estudar a celebração de um protocolo no âmbito da organização do trabalho, com os organismos competentes para superintendência da execução da política das pescas, de forma a fortalecer a cooperação em matéria de pesca, para garantir os direitos e interesses da comunidade piscatória de Macau e encontrar em conjunto o rumo a ser seguido para o desenvolvimento da actividade piscatória.

### 3.4.7 Optimizar os procedimentos, elevar a eficácia da gestão administrativa marítima

Com o objectivo de elevar a qualidade da gestão administrativa, na Capitania dos Portos será implementado o Sistema da Qualidade.

Incentivaremos continuamente a informatização do procedimento de pedidos de entrada/saída de embarcações e a sua autorização, como também aperfeiçoaremos as funções informáticas, levando a que a actividade de transporte marítimo se efectue sem sobressaltos.

Com vista a elevar a transparência e eficácia na vistoria naval, o governo implementará a pré-marcação de vistoria via Internet, permitindo às operadoras de embarcações aceder a informações sobre o resultado da vistoria efectuada e a data de nova vistoria, etc.

### 3.4.8 Fazer progresso de mãos dadas, reforçar a cooperação internacional e regional

Reforçaremos a cooperação com a Comissão de Recursos Hídricos do Rio das Pérolas do Ministério de Recursos Hídricos, o mecanismo de alerta e intercâmbio de informações sobre cheias ou outras calamidades naturais que possam eventualmente afectar Macau; coordenaremos e colaboraremos nos empreendimentos hídricos de forma aprofundada, tendo como base o Plano do Reordenamento para as Águas Circunvizinhas de Macau, bem como reforçaremos a cooperação com a Direcção dos Serviços Marítimos Nacional da China Continental, no sentido de zelar pela implementação dos trabalhos, dentro do enquadramento do protocolo assinado com a mesma.

Entretanto, tendo em conta a coordenação com o funcionamento do Centro de Internacional de Matrícula de Embarcações de Macau, o serviço marítimo enviará o pessoal para participar nas conferências a realizar pela IMO e outras organizações relativas, com vista a intercambiar informações técnicas e marítimas e enriquecer os conhecimentos relativos à conjuntura marítima, a nível mundial e regional.

#### **4. As principais acções e políticas na área da protecção ambiental e energia**

A protecção ambiental não só preocupa os assuntos mais prementes do mundo actual mas também é o principal elemento para que Macau atinja o desenvolvimento sustentável. Uma vez que criar uma cidade dum ambiente saudável e contribui para o desenvolvimento harmonioso da sociedade e da economia e favorece a estadia e o consumo dos turistas.

Assim, é necessário coordenar a tempo do desenvolvimento, da população, da economia, da sociedade, do planeamento urbano, do uso de recursos, do tráfego e outros, considerando os vários factores que podem influenciar o ambiente, e envolvê-los na preparação das políticas do governo.

Dado que os trabalhos da protecção ambiental, de certo modo envolvem os departamentos do governo, o seu sucesso depende do apoio activo das várias camadas de sociedade. Assim, temos que envidar esforços em promover a participação da população, das empresas, das associações e das organizações profissionais, esforçando-se em contribuir a sua quota-parte para o trabalho de protecção ambiental.

A política da protecção ambiental tem como base a avaliação objectiva da situação real de Macau e por meio do fortalecimento da função administrativa na protecção do ambiente, melhorar o sistema legislativo, aplicação dos conhecimentos técnico-científico, promoção da sensibilização e educação ambiental e a participação dos vários sectores, fortalecer a cooperação externa, afirmação da eficácia da qualidade do ambiente em Macau.

A energia é a fonte para sustentar as actividades dos seres humanos, a energia é o elemento básico de economia da população, a base da sobrevivência dos seres humanos e também o motor de desenvolvimento social.

Com uma tendência rápida do desenvolvimento socioeconómico de Macau e suas limitações, a directiva governativa principal é disponibilizar condições na área de energia, de modo que Macau consiga obter energia com segurança, estabilidade, ambiental e económica; elevar a eficácia energética, incentivar a poupança de energia, e de harmonizar o necessário desenvolvimento da região, promover o desenvolvimento sustentável socioeconómico de Macau.

## 4.1 Políticas de protecção ambiental

### 4.1.1 Criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental e reforço das atribuições no âmbito da protecção ambiental

Em Macau, o actual Conselho do Ambiente é um órgão de carácter consultivo, com atribuições de pronunciar-se sobre acções e apresentar propostas de protecção do ambiente, elaborar projectos de diplomas legais e regulamentares no âmbito ambiental, organizar acções de formação, sensibilização e educação, e promover a cooperação com o exterior na área da protecção ambiental.

Para promover mais eficazmente as acções de protecção ambiental, o governo, apresentou, a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, no sentido de acompanhar, de forma mais concreta e eficaz, a estratégia de desenvolvimento sustentável da cidade. No que diz respeito aos trabalhos de elaboração do projecto de lei, está-se a proceder às últimas alterações, e em breve, será submetido à apreciação da Assembleia Legislativa.

Envidar esforços para a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, em 2008. Consequentemente, no âmbito das atribuições proporcionará condições de reforço na elaboração e aplicação da legislação ambiental e no controlo da poluição; desenvolvimento dos trabalhos sobre o planeamento e avaliação ambientais, a capacidade de monitorização e de estudos, intensificação de gestão das infra-estruturas ambientais, aprofundamento da sensibilização e educação ambiental, promoção do intercâmbio de cooperação regional e internacional, e desempenho do papel de plataforma de serviços no âmbito da indústria verde.

Por outro lado, para acompanhar a criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, o governo, irá através da elaboração de diplomas legais, criar um órgão consultivo para a protecção ambiental, dotado de uma vasta representatividade, para mais eficazmente recolher opiniões e propostas sobre a protecção do ambiente, de diversos sectores.

#### 4.1.2 Reforço na elaboração e aplicação da legislação ambiental e no controlo da poluição, conforme o grau de urgência e a ordem de prioridade

Tendo em vista o reforço da protecção ambiental, e considerando a situação actual de Macau, iremos reforçar a elaboração e aplicação da legislação ambiental e o controlo da poluição, conforme o grau de urgência e a ordem de prioridade

De acordo com a análise do “Relatório do Estado do Ambiente de Macau 2006”, a qualidade do ar de Macau tem apresentado, nos últimos anos, uma tendência para se deteriorar. As principais fontes de emissão de poluentes atmosféricos são a produção de energia eléctrica e os veículos motorizados em circulação.

Com o aumento contínuo do número de veículos em Macau, nos últimos anos, consequentemente, as emissões de escape têm aumentado. Neste sentido, o governo, continuará, através da optimização dos combustíveis para veículos, elaborar gradualmente regulamentos que estabelecem os limites de emissão de gases poluentes dos novos motociclos e ciclomotores importados, limitam as emissões de escape dos novos motociclos e ciclomotores importados, e proíbe gradualmente a importação de motociclos e ciclomotores.

Iremos continuar a reforçar a legislação, estabelecendo, gradualmente, os critérios das emissões de escape de outros veículos motorizados; realizar estudos sobre a redução do prazo mínimo para inspecção de veículos, e acelerar o abate dos veículos mais velhos que não obedecem aos requisitos de protecção ambiental.

O número de reclamações sobre ruído apresentadas nos últimos anos tem aumentado, mostrando que os residentes se preocupam cada vez mais com a perturbação sonora a que estão sujeitos, nos bairros onde moram. A prosperidade do sector da construção civil nos últimos anos, o que mais parece perturbar a população é o ruído causado pelos equipamentos de “bate-estacas” com motor a diesel, usados na construção civil. Neste sentido, iremos dar prioridade à revisão da legislação sobre o ruído ambiental, principalmente ponderar a fixação dos limites de ruídos produzidos por estaleiros de engenharia civil em actividade, bem como proibir a utilização de equipamentos de construção nomeadamente os equipamentos de bate-estacas com motores a diesel, uma fonte de poluição sonora e atmosférica, nos locais de alta densidade populacional.

De acordo com o desenvolvimento ambiental local e a prevenção e tratamento da poluição ambiental, e acompanhando a implementação das convenções internacionais, no domínio do ambiente, aplicáveis na RAEM, iremos criar um grupo de investigação composto por especialistas ambientais e assessores jurídicos, para proceder-se à revisão total da legislação ambiental vigente no local, bem como ouvir opiniões e propostas dos diversos sectores da sociedade, e delimitar a lista de legislação necessária para aperfeiçoar o sistema do regime jurídico no domínio ambiental, tendo em vista definir, no segundo semestre do ano 2009, medidas legislativas de médio e longo prazo, no âmbito ambiental, bem como elaborar as respectivas legislações e instruções, de acordo com as prioridades, e reforçar a criação gradual de um sistema do regime jurídico completo, no domínio ambiental.

#### 4.1.3 Investimento em mais recursos, apoio à ciência e tecnologia, e intensificação da capacidade de monitorização e de estudos ambientais

Através da criação da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, iremos intensificar gradualmente a formação técnica, a monitorização e estudo dos diversos parâmetros ambientais, nomeadamente a atmosfera, meio aquático, resíduos, ruído, poluentes orgânicos persistentes, preservação ecológica e a biodiversidade.

Em 2008, dar-se-á início à definição dos padrões de qualidade do ar nos espaços fechados e de emissão das fontes fixas de poluição do ar. Continuar-se-á a aperfeiçoar a rede automática de monitorização da qualidade das águas costeiras, e desenvolver, gradualmente, a monitorização das possíveis fontes poluentes que causam impacto ao meio ambiente.

Simultaneamente, dar-se-á continuidade ao reforço da capacidade de monitorização e inspecção dos acidentes ambientais imprevistos. Prevê-se a conclusão do estudo sobre as emissões de escape dos veículos motorizados em 2008, e iniciar-se-á o segundo inquérito sobre o ruído ambiental. Envidaremos esforços na análise e estudo da influência da alteração climática global para Macau, avaliando as alterações dos diferentes componentes dos recursos naturais e as suas potenciais questões, para disponibilizar suficiente e boa base na decisão futura do governo, respondendo aos requisitos da sociedade internacional.

Para demonstrar a importância dos trabalhos de protecção ambiental, o governo da RAEM irá solicitar ao Governo Popular Central para que o “Protocolo de Quioto” seja aplicado em Macau.

A fim da RAEM seguir os requisitos no âmbito da “Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas”; o governo é necessário preparar e entregar a lista dos diferentes fontes de gases de estufa, definir e pôr em prática as medidas sobre alterações climáticas e o seu acompanhamento; promover em relação ao sistema climático, um estudo e observação sistematizada sob a forma científica, tecnológica, socioeconómica e outros aspectos; promover em relação à alteração climática e a resposta a ela, trocas de informações; através de educação e formação aumentar o nível de conhecimento da população sobre as alterações climáticas, etc. O governo é necessário entregar ao “Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas” o relatório das informações acima referidas, para que internacionalmente possa verificar da aplicação por parte de Macau desta Convenção.

Com o objectivo de melhor disponibilizar o Serviço Público de Meteorologia, esforçamos em disponibilizar mais informações meteorológicas, para que os habitantes podem mais facilmente obter as informações necessárias e em tempo oportuno. Na área de previsão a muito curto prazo e alertas, esforçamos em aumentar o grau de acerto, assim é necessário reforçar os vários equipamentos de detecção remota.

#### 4.1.4 Melhoramentos Graduais das Infra-estruturas de Protecção Ambiental com Maior Força e em Coordenação com os Desenvolvimentos

Como consequência do rápido desenvolvimento económico do Território nos últimos anos, a produção de rotina dos diversos materiais residuais e detritos implicou que a capacidade de tratamento da Central de Incineração de Resíduos Sólidos se aproximasse do limite de saturação. De acordo com a informação relativa ao primeiro semestre do ano de 2007, o volume dos resíduos sólidos urbanos recolhidos por dia atingiu 800 toneladas, tendo o volume de lixos a tratar por Central de Incineração atingido 90% e até mais da sua capacidade máxima.

Considerando a escassez do recurso de solos em Macau, da sua densa população, e dos vários factores em termos das necessidades de protecção ambiental e de saúde pública, o aproveitamento do tratamento por incineração dos resíduos abandonados que possam ser incinerados e depois depositados, garantindo a sanidade das respectivas zonas de aterro, é a forma mais eficaz e mais conveniente para o Território para que se possa compatibilizar com a pressão da necessidade dos terrenos destinados a zonas de aterro.

Assim, já no ano de 2006 iniciámos uma obra de ampliação da nova instalação da Central de Incineração de Resíduos Sólidos, prevendo-se que a sua conclusão seja nos finais do terceiro trimestral de 2008. Partes resultante da ampliação e da actualização das instalações existentes, foram adoptados no projecto os critérios mais recentes da União Europeia para emissão de gases. De acordo com estes critérios, a emissão de gases fica normalizada não só em termos de dioxinas, como também com as restantes exigências sobre a emissão dos outros poluentes produzidos nos incineradores. Prevendo-se que essas instalações poderão satisfazer a necessidade de tratamento dos resíduos de Macau nos próximos quinze anos.

Tendo em conta o desenvolvimento da sociedade e o aumento de exigência a qualidade de vida pela população, e atendendo o modelo desactualizado de recolha de lixo em Macau, o Governo pretende colocar em funcionamento em meados de 2008, em regime experimental, o Sistema Piloto de Recolha Automática de Resíduos Sólidos, através do subsolo, na Zona de Novos Aterros da Areia Preta;

Por outro lado, continuaremos a melhorar também as instalações de tratamento de águas residuais em Macau. Está em curso a construção da E.T.A.R. do Parque Industrial Transfronteiriço, prevendo-se que a sua conclusão seja no primeiro trimestre do ano de 2008. Ao mesmo tempo, será executada no próximo ano uma obra de ampliação da E.T.A.R. de Macau, com o objectivo de aumentar 30% a sua capacidade por forma a enfrentar as necessidades do Território no futuro. Continuaremos a reforçar o funcionamento e controlo de qualidade dos sistemas de tratamento de águas residuais nas diversas E.T.A.R.'s já instaladas em Macau, Taipa, Aeroporto e Coloane.

Em coordenação com as necessidades dos desenvolvimentos urbanos, continuaremos a implementar activamente obras de melhoria e actualização dos esgotos, para acelerar o aumento da capacidade de drenagem de águas residuais. Actualmente, mais de 90% da descarga das águas residuais de Macau no mar são efluentes já tratados pelas E.T.A.R.'s.

#### 4.1.5 Criar condições para garantir a segurança no abastecimento da água, preservar com eficácia os recursos das águas

Criar as condições para garantir que o abastecimento de água canalizada seja estável, de confiança, seguro e com tarifas justas, de forma a solucionar definitivamente a ameaça das marés salgadas, consolidar a base necessária ao desenvolvimento económico acelerado de Macau, tendo em conta a preservação eficaz dos recursos das águas serão uma das nossas tarefas prioritárias a executar.

Nos últimos anos, o abastecimento de água de Macau tem sido frequentemente ameaçado pelas marés salgadas, o que suscitou grande atenção de todos os sectores da sociedade de Macau. Em relação a este problema, o governo da RAEM irá trabalhar com dedicação na coordenação e cooperação com o governo central, como também com os organismos do governo da província de Guandong e de Zhuhai, no sentido de encontrar soluções a curto, médio e longo prazo para a ameaça das marés salgadas, garantindo a segurança no abastecimento de água de Macau.

Com o objectivo de solucionar definitivamente o problema de abastecimento de água, no “Plano para a segurança no abastecimento de água em Macau-Zhuhai” elaborado pelo Ministério de Recursos Hídricos constam medidas para solucionar o impacto causado pelas marés salgadas, sendo fundamental uma distribuição justa dos recursos das águas de toda a área drenada, acelerar as obras principais a construir na área drenada, reforçar a monitorização unificada dos recursos das águas da área drenada e construir uma sociedade economizadora de água e preventiva da poluição. A meta definida pelo referido Plano consiste em: até 2010, tendo como base a poupança de água, a prevenção da poluição e o aperfeiçoamento do sistema de abastecimento de água aperfeiçoado, o problema de segurança no abastecimento de água de Macau e Zhuhai ficará basicamente resolvido, mediante a monitorização conjunta dos recursos das águas da área drenada; até 2020, será garantida a

segurança no abastecimento de água de Macau e Zhuhai, através do aperfeiçoamento do sistema de obras da transferência e distribuição dos recursos das águas da área drenada e dos mecanismos de monitorização do volume de água, tendo como eixo hídrico a Garganta de Daiteng.

À medida em que a economia e a sociedade de Macau se desenvolvem de forma acelerada, o consumo de água vai aumentando. Prevê-se que o consumo de água total no corrente ano, comparando ao ano anterior, seja superior a 10%. Segundo as estimativas preliminares, para 2010, o consumo total de água passará para 96 milhões de metros cúbicos; até 2020, passará para 156,5 milhões de metros cúbicos.

Com vista a garantir a segurança no abastecimento de água de Macau, estamos a discutir com a China Continental, no sentido de implementar com maior brevidade a construção da terceira rede de condutas de abastecimento de água bruta de Macau, de forma que seja resolvido a curto prazo o problema da capacidade para abastecer Macau de água bruta. A terceira rede de condutas de abastecimento de água bruta é concebida com uma capacidade diária para abastecer água, no volume de 300 mil de metros cúbicos. Tendo as duas redes existentes e mais a rede para situações emergentes, a capacidade diária máxima somada destas redes será de 530 mil de metros cúbicos. Estima-se que esta capacidade dê para fazer face às necessidades diárias até 2020. Em termos de médio prazo, iremos abordar com a China Continental, a questão do plano de construção de um reservatório com maior capacidade numa localidade adequada em Zhuhai. O reservatório de Daizuyin, que se encontra em concepção, terá uma capacidade de 40 milhões de metros cúbicos. Caso o plano seja implementado, terá uma base objectiva sólida para o fornecimento estável no futuro abastecimento de água de Macau.

Além disso, através do Grupo Especializado Conjunto Guangdong-Macau para os assuntos do abastecimento de água potável, o governo continuará a discutir com a parte de Guandong, questões no âmbito de volume de água, qualidade de água bruta, tarifas de água e partilha do investimento nas infra-estruturas de abastecimento de água etc., no sentido de encontrar um plano justo acordado pelas duas partes para resolver o problema.

À medida que, na China Continental, o sistema de gestão de recursos das águas se vai desenvolvendo, bem como a construção das infra-estruturas de abastecimento de água está sendo reforçada, as tarifas de abastecimento de água bruta a Macau sofrerão pressão para o aumento. Considerando a capacidade da sociedade em assumir esse aumento, o governo adoptará medidas, a curto prazo, de modo a evitar uma subida substancial das tarifas a suportar pela população.

Iremos discutir com a China Continental, questões sobre o estabelecimento de um mecanismo para resolução e comunicação de possíveis situações emergentes, de forma a dar a conhecer ao público, em tempo útil, a poluição de água bruta ou os incidentes imprevistos que ponham em causa a segurança no abastecimento de água, no sentido de tomarem medidas, reduzindo o impacto negativo.

O governo continuará a intensificar a cooperação técnica com a Comissão de Recursos Hídricos do Rio das Pérolas do Ministério de Recursos Hídricos, no sentido de realizar, de forma permanente e sistemática, estudos científicos e intercâmbio técnico, sobre a segurança no abastecimento de água, segurança no período das cheias, empreendimento portuário, dragagem dos canais, afectação dos recursos hídricos, construção de uma sociedade caracterizada pela poupança de água, preservação do meio-ambiente e manutenção dos solos urbanos.

A água é um bem natural precioso e insubstituível. A utilização racional e eficaz de recursos hídricos está directamente associada ao nosso quotidiano, pelo que, continuaremos lançar campanhas de sensibilização sobre poupança e protecção da água. Junto de determinados sectores e companhias, principais consumidores de água, o governo irá lançar campanhas de sensibilização mais incisivas sobre tecnologia e medidas para poupar água, incentivando-as a aderir ao plano para poupar água.

Para além do desenvolvimento de acções de sensibilização e educação, e do apoio à ciência e tecnologia, é necessário reajustar eficazmente às necessidades. A poupança da água, tem de ter em consideração o sistema tarifário, “com base na tarifa fixar o volume consumido”. Em 2008, iremos lançar os relativos estudos, procurando não aumentar demasiadamente os encargos com consumo de água da população, e estudar a viabilidade de introduzir um sistema tarifário eficaz que tem por objectivo incentivar a população a poupar água, tendo em vista à concretização do princípio básico de gestão de recursos hídricos “paga quem consome, lucra quem poupa”.

#### 4.1.6 Com pragmatismo e seriedade desenvolver os trabalhos sobre o planeamento e avaliação ambientais, de acordo com as prioridades

Para acompanhar os trabalhos do estabelecimento de sistemas modernos e científicos de planeamento urbano, iremos reforçar os estudos sobre o planeamento ambiental, através do desenvolvimento e construção urbana, e por meio de controlo e orientação do planeamento urbano, preservar e utilizar de forma racional os nossos recursos naturais, e manter o equilíbrio ecológico urbano.

Iremos definir os diversos indicadores de planeamento e avaliação ambientais, e iniciaremos estudos sobre a melhoria da qualidade do ar, resíduos, recursos naturais, e planeamento e gestão ecológicos, de acordo com as prioridades. Aperfeiçoaremos, passo a passo, a recolha de dados ambientais básicos, para acompanhar o desenvolvimento sustentável de Macau, e no sentido de prestar apoio à definição de objectivos e estratégias ambientais, com uma perspectiva de longo prazo.

Em 2008, iremos dar início ao estudo sobre a introdução do sistema de avaliação do impacto ambiental. Com certeza, é necessário fazer estudos realistas, e ponderar seriamente a situação actual de Macau e a capacidade de encargo da sociedade, no sentido de encontrar soluções operacionais. Neste contexto, durante a realização dos respectivos estudos, iremos ouvir opiniões e propostas dos diversos sectores, a fim de aperfeiçoar as soluções pretendidas.

O nosso objectivo é a definição preliminar dos diversos indicadores de planeamento e avaliação ambientais, e a introdução do sistema de avaliação do impacto ambiental, até finais de 2011, e em princípio, proceder-se-á à avaliação do impacto ambiental na área do ambiente, nomeadamente: meio aquático, atmosfera, gestão de resíduos, ruído e meio ambiente ecológico.

#### 4.1.7 Com dinamismo aprofundar as acções de sensibilização e educação ambiental

O governo continuar-se-á a aprofundar os conceitos de racionalização dos recursos, poupança da água e protecção da natureza, impulsionar a educação ambiental, bem como promover o intercâmbio no âmbito das escolas verdes.

Através da elaboração de diversos meios, publicações, e de materiais pedagógicos multimédia sistematizados no domínio ambiental, continuaremos a desenvolver acções de sensibilização ambiental, de longo prazo, nas escolas e bairros comunitários, bem como reforçar a divulgação da legislação ambiental junto do público, chamar a atenção da população para a importância do ambiente, cumprindo a responsabilidade social de proteger o ambiente. Por outro lado, continuaremos a criar condições para enriquecer as diversas informações ambientais, criando centros de informação e de educação ambiental.

Iremos iniciar a apresentação da “Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas” e “Protocolo de Quioto” à população, assim pode elevar o nível de conhecimento da alteração climática, no sentido de aumentar na população a importância de protecção ambiental.

Adoptar medidas radicais para diminuir a produção de resíduos, e modificar o conceito de “tratamento após poluição”, são as medidas mais eficazes para resolver o crescente aumento de resíduos. Neste sentido, o governo continuará a empenhar-se na promoção dos conceitos e dos métodos de utilização racional de recursos, redução de resíduos, recuperação classificada de lixos, reciclagem e reutilização. E através das diversas acções de sensibilização ambiental desenvolvidas anualmente, reforçar a consciencialização pública para o aproveitamento adequado dos recursos, diminuição do desperdício e preservação do ambiente.

No sentido de dar continuidade à promoção eficaz das diversas acções de sensibilização e educação ambiental, iremos desenvolver estudos, prevendo-se a conclusão da elaboração dos futuros planos e estratégias gerais de sensibilização ambiental de Macau, no período entre 2008 e 2009.

#### 4.1.8 Continuar a promover os laços de cooperação intercâmbio regional e internacional

Para manter bons e activos contactos com as regiões e países vizinhos, com os quais deve reforçar as suas relações de cooperação, continuaremos a esforçar para desenvolver os seus diversos laços de cooperação e intercâmbio regional e internacional, no domínio da protecção ambiental.

Podemos aproveitar a vantagem de termos o apoio da Pátria, reforçar os laços de cooperação com a Administração Geral da Protecção Ambiental do Estado e as diversas regiões, e através de apoio técnico e partilha de recursos, reforçar a capacidade técnica no domínio da protecção ambiental.

No que diz respeito à cooperação regional, continuaremos a recorrer ao mecanismo do Grupo de Ligação para a Cooperação entre Guangdong e Macau na Área da Protecção Ambiental, e do “Acordo sobre a Cooperação no Grande Delta do Rio das Pérolas na Área da Protecção Ambiental”, reforçar, passo a passo, a cooperação com a província de Guangdong e outras províncias da região do Grande Delta do Rio das Pérolas, nas áreas da protecção do ambiente ecológico, prevenção e tratamento da poluição, monitorização ambiental, sensibilização e educação ambiental, ciência e tecnologia ambiental e da indústria verde.

Na área de cooperação internacional, continuamos a colaborar nas várias acções e actividades do “Secretariado do Comité dos Tufões da ESCAP/WMO” em Macau, apoiando cabalmente as suas actividades, elevando a imagem internacional de Macau. Participar activamente nas actividades da Organização Meteorológica Mundial (WMO) e “Cooperação Técnica e Científica da União Europeia (COST)” para elevar o nível tecnológico e a cooperação internacional. Além disso, dará importância também a cooperação e troca de experiências com as regiões vizinhas.

#### 4.1.9 Para corresponder ao desenvolvimento local, desempenhar, de forma activa, o papel de plataforma de serviços no âmbito da indústria verde

Nos últimos anos, Macau tem vindo a desempenhar, de forma activa, o seu papel de plataforma comercial, e com a inauguração das instalações de convenções e exposições de grande envergadura, e uma vez que as empresas ultramarinas estão cada vez mais atentos ao mercado ambiental da China Continental, o que irão contribuir para potenciar o papel de Macau enquanto plataforma de serviços no âmbito da indústria verde.

Em 2008, o governo da RAEM irá organizar o “Fórum Internacional de Macau para a Cooperação na Área do Ambiente 2008”, no sentido de intensificar os laços de cooperação entre a União Europeia e a Região do Grande Delta do Rio das Pérolas, no âmbito da indústria verde.

No domínio da gestão ambiental, para além de continuar a implementar a gestão ambiental nos serviços e organismos públicos e nos sectores hoteleiro e da construção, iremos impulsionar as empresas locais a requererem a certificação do Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001, as eco-etiquetas, e os trabalhos de apoio à introdução de produtos e técnicas ecológicas.

## 4.2 Políticas energéticas

### 4.2.1 Reforçar o plano de fornecimento energético, intensificar a segurança e a estabilidade nesse âmbito e otimizar a estrutura energética na promoção do desenvolvimento sustentável

Com o desenvolvimento da sociedade e da economia e, em especial, com a implementação e abertura de empreendimentos de grande envergadura do sector do turismo e de entretenimento, a procura da energia eléctrica em Macau tem vindo a aumentar gradualmente. O consumo de energia eléctrica no Território registado em 2007 foi 3 bilhões de kWh, estimando-se que até 2010 aumente para 5.1 bilhões de kWh.

Até finais de 2006, a capacidade total de produção de energia eléctrica das três centrais era de 472 MV. Tendo em conta a escassez de recursos de solos e a necessidade de preservação do meio ambiente, o Governo decidiu não construir mais centrais eléctricas no Território, pretendendo, contudo, manter os níveis adequados à capacidade de produção eléctrica das centrais suplentes. A curto prazo, não irão ser instalados novos geradores para produzir electricidade, estando planeado, para finais de 2008, o início do desmantelamento da central eléctrica situada na Rua dos Pescadores, em conjugação com o plano de desenvolvimento local.

Com vista a otimizar a composição da estrutura de fornecimento de electricidade de Macau, satisfazendo a procura incessante e gradual de consumo eléctrico no Território, o Governo deu início, já em 2005, ao aumento gradual da importação de energia eléctrica do Continente. Essa importação representou 37,3% do consumo total de energia em 2006, estimando-se que em 2007 essa percentagem seja de 50,3% e em 2010 aumente ainda para 58%.

Consequentemente, irão ser adoptadas as seguintes medidas para garantir a segurança e estabilidade do fornecimento de electricidade:

– Através da cooperação entre Zhuhai e Macau será reforçada a construção das redes de transmissão eléctrica com o Continente. Em Julho de 2007 entrou em funcionamento a terceira interligação para fornecimento de electricidade do Continente para Macau, tendo, deste modo, sido aumentada a capacidade de transmissão de 500 000 kW para 900 000 kW. A quarta interligação que ligará Gongbei a Macau por condutas subterrâneas, que possa entrar em funcionamento em 2008. O Governo tem ainda estado a estudar a construção de uma quinta interligação, após conclusão da qual será possível reforçar ainda mais a capacidade e estabilidade do fornecimento de energia eléctrica.

Dando mais um passo na cooperação com a China Continental relativamente à rede eléctrica e, com vista a participar no mercado de energia eléctrica regional, em 2008, o Governo intensificará as relações com a “Direcção Reguladora do Sul da Comissão Reguladora Estatal de Electricidade”, trocando impressões e experiências no sentido de se estudarem e definirem os mecanismos e regulamentos operacionais de segurança da área da electricidade, os métodos de gestão e os padrões de interligação das redes, bem como, os regulamentos referentes à segurança no

transporte de energia eléctrica que melhor se adequam a Macau, para que estes se adaptem às tendências de desenvolvimento e de unificação da rede eléctrica prevista no plano especial sobre recursos energéticos do “Décimo Primeiro Plano Quinquenal” do Delta do Rio das Pérolas, por outro lado, a fim de garantir um fornecimento de energia eléctrica seguro e estável será desenvolvido o intercâmbio e cooperação através dos mecanismos de coordenação, através da comissão de trabalho relativa às redes de interligação entre a província de Guangdong e Macau, através de estudos rigorosos e da adopção das medidas necessárias, bem como, através de uma via fiável de operação das redes eléctricas das duas regiões, através da previsão de acidentes com os respectivos planos de emergência, de simulacros de resposta a acidentes envolvendo redes eléctricas, com a participação de Zhuhai e Macau e ainda, através da comunicação e troca de informações relativamente ao despacho da rede eléctrica.

– Intensificar a fiscalização e exortar a companhia concessionária a elevar a qualidade dos serviços, a fim de garantir os interesses dos consumidores. Em 2007, aquando da revisão intercalar do contrato de concessão de electricidade, o Governo continuará, através de rigorosos mecanismos de monitorização, a reforçar a fiscalização da companhia concessionária. De acordo com o estipulado no contrato de concessão revisto, os serviços competentes do Governo, em concertação com a companhia concessionária, estão a planear um conjunto de orientações referentes à qualidade de serviços para os próximos três anos, que servirá de base para uma completa melhoria dos serviços. Por outro lado, a companhia concessionária será exortada a reforçar a preservação e a renovação das infra-estruturas de fornecimento de energia eléctrica em Macau bem como outras complementares.

Através da introdução do método de cálculo de ajustamento, em substituição da anterior sobretaxa de combustível, utiliza-se um método de cálculo do custo de produção eléctrica mais científico e justo, em conjugação com outras medidas. Tendo como base a redução para cerca de 10% da tarifa de electricidade prevista para o ano 2007, o Governo continuará a empenhar-se no sentido de encontrar uma margem para a redução da tarifa de electricidade, a fim de aliviar os encargos dos consumidores.

– Com a introdução de mecanismos e através de uma monitorização rigorosa, evitar-se-á que as obras de escavação possam afectar as infra-estruturas respeitantes ao fornecimento de energia. Para fazer face aos problemas causados pelas irregularidades na realização de obras de escavação nas vias públicas que afectam as infra-estruturas de fornecimento de energia eléctrica, o Governo está a estudar a introdução de novos mecanismos de fiscalização e de sanções, de modo a que seja reforçada a fiscalização do respectivo sistema, relativamente às companhias que danificam as redes de condutas subterrâneas, aquando das obras de escavação. Paralelamente, através do reforço da coordenação e comunicação entre os principais departamentos de obras do Governo e as empresas de serviços públicos, pretende-se reduzir o risco de ocorrência de problemas aquando da realização de obras de escavação.

– De acordo com o planeado, após introdução do gás natural, o mesmo será utilizado inicialmente para a produção de energia eléctrica. A fim de se utilizar ainda mais a energia limpa e otimizar a estrutura energética, criar-se-ão condições para, gradualmente, alargar a área de utilização do gás natural até aos sectores comercial e residencial. Para o efeito, realizar-se-á o concurso na altura oportuna para o fornecimento de gás de cidade através de condutas e em 2008, serão desenvolvidos esforços no sentido de implementar a concessão da respectiva exploração.

A par do já referido, o Governo está a estudar a utilização do gás natural nos transportes públicos, nomeadamente, em termos do seu método de fornecimento, das exigências técnicas das estações de abastecimento de gás, de equipamentos complementares relativos a veículos abastecidos a gás natural, bem como, os respectivos regulamentos. Está-se a preparar para em 2008 se dar início ao plano de teste de utilização do gás natural nos transportes públicos, de modo a reduzir as emissões e melhorar a qualidade do meio ambiente de Macau.

Além disso, continuar-se-á a acompanhar a concessão do serviço público de importação e fornecimento de gás natural e a exortar a concessionária para que se empenhem nas obras da primeira fase de construção da estação de recepção do gás natural liquefeito na ilha de Huang Mao. Paralelamente, a fim de otimizar a eficiência energética do referido projecto e elevar a eficiência económica do investimento, diversificando o fornecimento de energia eléctrica em Macau e reforçando a segurança do mesmo.

Em 2008 iniciar-se-ão estudos sobre as leis básicas no âmbito do gás natural, bem como, aperfeiçoar-se-ão os respectivos padrões técnicos e regulamentos respeitantes tanto à sua utilização como à segurança.

#### 4.2.2 Desenvolvimento e concretização dos trabalhos que visam encontrar o melhor modelo de desenvolvimento para o futuro mercado eléctrico

O contrato de concessão de electricidade expirará em 2010. Em 2008, o Governo continuará a realizar estudos e a auscultar opiniões dos vários sectores da sociedade relativamente ao modelo do futuro mercado de Macau, a fim de encontrar o que melhor se adapta ao futuro desenvolvimento do Território e encontrar tanto o sistema como o modelo de funcionamento do mercado eléctrico que respeitem os interesses a longo prazo de Macau.

De acordo com os estudos preliminares realizados pela empresa consultora deles incumbida pelo Governo, os mesmos revelam que o mercado de electricidade de Macau sempre adoptou um modelo verticalmente integrado que perdurou mais que 20 anos, ou seja, a partir de uma só empresa que tem à sua responsabilidade o fornecimento, produção, transmissão e distribuição da electricidade até à sua venda final aos consumidores, constituindo um serviço único em sequências coordenadas e, com o aprofundamento das políticas de reforma e de liberalização do mercado eléctrico nas regiões vizinhas e, com o desenvolvimento rápido da sociedade e da economia do Território, as evidências mostram que o modelo já não é adequado. O modelo, para além de ser pouco competitivo, não contribui para o futuro de Macau no sentido de participar de um modo mais eficaz na cooperação do mercado eléctrico da Região Alargada do Delta do Rio das Pérolas e compartilhar os benefícios trazidos pela harmonia do mercado regional. Deste modo, ao olharmos os interesses, a longo prazo, de Macau, há necessidade de acelerar e aprofundar, na presente fase, os estudos que permitam encontrar, em conjugação com as necessidades de desenvolvimento social e económico, o melhor modelo para o mercado eléctrico de Macau, logo que, em 2010, termine o prazo do contrato de concessão de electricidade.

O aprofundamento desses estudos concentra-se em cinco partes, nomeadamente sobre: os diferentes modelos de liberalização, suas vantagens e desvantagens; as leis, regulamentos e sistemas de funcionamento do mercado; a duração da concessão e o método de cálculo das tarifas e do retorno; a resolução de problemas relativos às infra-estruturas actuais de produção eléctrica, e por último, os mecanismos mais eficazes de fiscalização e consulta.

Durante o processo de aprofundamento dos estudos em causa, auscultar-se-á, de forma alargada, as opiniões e sugestões dos diferentes sectores da sociedade, no sentido de encontrar as melhores soluções para satisfazer os desejos comuns, para, com o esforço de todos, muitos serem os vencedores.

#### 4.2.3 O aperfeiçoamento dos projectos e o rigor na fiscalização da segurança dos combustíveis têm por finalidade defender o património e a própria vida dos cidadãos

À medida que as redes de condutas de fornecimento de gás à cidade vão sendo construídas, continuar-se-á a manter uma estreita relação com o sector, e de acordo com as necessidades concretas, avançar-se-á na elaboração e no aperfeiçoamento dos respectivos regulamentos. Por outro lado, estudar-se-ão os mecanismos de fiscalização apropriados ao mercado de combustíveis e reforçar-se-á a sua supervisão, por forma a desenvolver os mecanismos operacionais de auto ajustamento do mercado.

Com vista a garantir, de forma eficaz, a segurança dos habitantes e do seu património, intensificar-se-á, em Macau, o rigor da inspecção e fiscalização das infra-estruturas e locais onde existam combustíveis, reforçar-se-ão as inspecções nocturnas e nos feriados, de forma a fortalecer as condições de segurança já existentes e a evitar as situações de excesso de armazenamento de combustíveis; serão feitas diligências no combate à excessividade de produtos combustíveis armazenados nas habitações e nos estabelecimentos que não são próprios para o armazenamento de combustíveis, especialmente, nos locais onde estes são vendidos e nas situações em que os mesmos se encontram amontoados no interior dos estabelecimentos comerciais nocturnos.

Para corresponder às necessidades do sector no que toca à avaliação do circuito comercial das botijas de gás de petróleo liquefeito, serão disponibilizados formulários que o requerente deverá preencher com as devidas informações e responder ao inquérito incluso. Desses pedidos será feita a avaliação e posteriormente, em tempo útil, será marcada uma inspecção no local. A finalidade é de, através de uma forma clara, simples, rápida e justa, facilitar o sistema operativo do respectivo sector, e paralelamente, evitar situações em que haja acumulação excessiva de botijas de gás de petróleo liquefeito que possam causar eventuais problemas.

Relativamente à localização dos equipamentos e das infra-estruturas para combustíveis, à avaliação do registo e à emissão do parecer técnico, o Governo continuará a manter uma estreita ligação com o sector e reforçará o nível de transparência na elaboração de regulamentos. Tendo em conta as necessidades do sector serão realizadas reuniões de âmbito técnico para explicar as respectivas leis e a forma de as respeitar e de as pôr correctamente em prática, de forma a evitar, ou pelo menos diminuir, eventuais problemas que possam causar o atraso das obras.

Dar-se-á continuidade ao lançamento de campanhas de divulgação e promocionais sobre conhecimentos de segurança na utilização e no armazenamento de combustíveis nas habitações, de modo a poder facultar informações de segurança e sobre deveres legais, aumentando assim a sensibilização do sector relativamente à segurança dos combustíveis e ao respeito pelas regras profissionais.

#### 4.2.4 Com o intuito de valorizar a protecção do meio ambiente e incentivar a conservação energética, serão realizadas promoções escolares sobre energia

Para além da utilização e exploração dos recursos energéticos, no momento actual, a promoção da conservação energética é uma tendência corrente. Pensando na conservação energética e colaborando em unísono para que sejam diminuídas as emissões, em 2008, insistir-se-á na promoção de trabalhos sobre conservação energética em diferentes áreas, na divulgação da eficiência energética e nos estudos para a definição de regulamentos, com vista a criar condições para incentivar e promover a conservação energética e a utilização das energias renováveis.

No que diz respeito ao programa de conservação energética nos serviços públicos, após a conclusão da fase preliminar de estabelecimento de índices de referência do consumo de energia, e, nesta base, serão elaboradas e definidas as medidas de conservação energética, serão recolhidos dados sobre a mesma, a fim de, passo a passo e de forma contínua, desenvolver o plano de conservação energética do Governo. A longo prazo e através da implementação do mecanismo de auditoria energética, reforçar a gestão da utilização de energia nos serviços públicos, criando medidas eficazes de acompanhamento e de avaliação científica.

Planeia-se alargar as áreas de promoção e divulgação junto das escolas. Pretende-se, assim, levar avante actividades de promoção que sejam apropriadas aos alunos de diferentes anos de escolaridade, como por exemplo, incentivar as escolas a realizarem actividades promocionais sobre cultura da conservação energética e que incentivem os alunos a, espontaneamente, conservarem energia, na esperança de, através do contacto, visual e auditivo com este lema e, desde tenra idade, as crianças poderem vir a criar bons hábitos de conservação energética.

Continuar-se-ão, também, a realizar as Acções Promocionais sobre Conservação Energética em sintonia com a Semana Nacional de Divulgação da Conservação Energética, e, reforçar-se-á a divulgação da conservação energética junto dos sectores, sendo aprofundados, deste modo, os trabalhos de conservação energética. Paralelamente, continuar-se-á também a divulgar, junto da comunidade, as actividades de utilização segura da electricidade em casa.

Outros trabalhos serão desenvolvidos neste âmbito como, a realização de testes em zonas determinadas de acordo com as novas orientações estipuladas no “Instrução para Projecta de Iluminação Pública de Macau”, visando a melhoria da iluminação pública, o aumento da segurança nas vias públicas e o embelezamento do ambiente da cidade, tendo sempre em atenção a conservação energética. Por outro lado, após os estudos que têm vindo a ser desenvolvidos sobre a etiquetagem energética nos electrodomésticos, será feito um esforço para que através da implementação deste projecto nos aparelhos de ar condicionado - que são os que consomem mais energia, seja dado o primeiro passo neste âmbito. Ao mesmo tempo, iniciar-se-ão os estudos relativos à certificação energética nos edifícios.

#### 4.2.5 Preparação do lançamento de estudos sobre energias renováveis e sua utilização

O consumo gradual e a utilização diária das energias fósseis causa impacto no meio ambiente, pelo que, por um lado, será dada ênfase à introdução e promoção da utilização de energias limpas, e por outro lado, estar-se-á, também, particularmente atento aos aspectos ligados à investigação e exploração da aplicação de energias novas e renováveis, por forma a estar-se preparado para quaisquer eventualidades.

Em 2008, após conclusão do teste experimental no âmbito do projecto sobre energia solar, o Governo irá acompanhar a investigação, os resultados do teste e recolher os respectivos dados, a fim de elaborar medidas para que, no futuro, as possa promover para aplicação da energia solar.

Tendo em conta a localização geográfica e a escassez de recursos naturais de Macau, continuar-se-á a incentivar as empresas do Território a participar nos investimentos no mercado do Continente e a promover o desenvolvimento e a utilização de energias novas e renováveis.

### **5. Políticas de Comunicação e Tecnologias e Pontos Destacados de Trabalho**

Com vista a ir ao encontro das exigências dos desenvolvimentos social e económico de Macau no futuro, o Governo vai avaliar amplamente a utilização e construção razoável e efectiva dos recursos de redes de telecomunicações, conforme a real situação local e a tendência de convergência de tecnologias e serviços internacionais, a fim de promover a liberalização ordenada do mercado de telecomunicações, introduzir novas tecnologias e serviços de telecomunicações de qualidade e com preços razoáveis, para satisfazer as exigências dos diferentes sectores e cidadãos.

No âmbito de correios, a nossa política visa principalmente criar condições para permitirem às empresas e cidadãos usufruir dos serviços de correios seguros, efectivos e diversificados, com preços razoáveis.

O nosso princípio para o desenvolvimento de tecnologias é partir do posicionamento de desenvolvimento da indústria de Macau, aproveitar a vantagem de contar com o país, desempenhar-nos a criar condições para explorar indústrias de tecnologias adequadas para o desenvolvimento de Macau, promover a aplicação de tecnologias nas empresas industrial e comercial de forma activa e ordenada, encorajar iniciativas e elevar a produtividade e competitividade de Macau. Paralelamente, mediante a implementação activa de divulgações educacionais, visamos popularizar conhecimentos de tecnologias científicas e elevar o nível tecnológico e cultural dos cidadãos de Macau.

A seguir vamos introduzir o conteúdo principal das políticas de telecomunicações, de correios e de tecnologias:

## 5.1 Políticas de Telecomunicações

### 5.1.1 Aperfeiçoar a legislação, reforçar a regulação e continuar a promover a liberalização ordenada do mercado de telecomunicações

Com vista a promover ainda mais a liberalização ordenada do mercado de telecomunicações, fomentar a concorrência justa e salvaguardar os direitos dos utilizadores dos serviços de telecomunicações, o Governo vai estudar a elaboração do regulamento sobre a concorrência justa do sector de telecomunicações, com base nos actuais regulamentos e lei de telecomunicações. Tendo em conta a complexidade e a natureza tecnológica das questões envolvidas, o Governo vai contratar empresas de consultoria para desenvolver os respectivos estudos, e ao mesmo tempo realizar consultas ao sector, Conselho de Consumidores e outras entidades. Após referido o resultado dos estudos, será desenvolvida a elaboração do projecto do respectivo regulamento.

Após realizadas consultas ao sector, a alguns grupos profissionais e às associações populares, a entidade de regulação de telecomunicações continua a realizar a revisão ao projecto do regulamento administrativo “Regime de Instalação de Infra-estruturas de Telecomunicações em Edifícios” que regula a instalação de infra-estruturas de telecomunicações em edifícios. Prevê-se que o respectivo trabalho

será concluído em 2008. Paralelamente, com vista a ir ao encontro da elaboração das respectivas legislações, estão desenvolvidos o estudo dos correspondentes padrões técnicos e procedimentos bem como o respectivo trabalho de elaboração. Relativamente ao projecto das respectivas legislações e os correspondentes padrões técnicos, será realizada a consulta à sociedade no quarto trimestre de 2008, para melhorar o plano e estabelecer uma boa base para o final trabalho de legislação.

Na sequência do desenvolvimento acelerado dos serviços de Internet e do surgimento de novos serviços de telecomunicações com a plataforma técnica de Protocolo de Internet (IP), é muito difícil que o actual regulamento administrativo sobre a prestação de serviços Internet responda a todos os problemas, e por isso, será realizada em 2008 a revisão e actualização deste regulamento administrativo.

Nos anos recentes, os cidadãos têm manifestado certa atenção em relação ao abuso de emissão de informações electrónicas. A entidade de regulação de telecomunicações vai tirar como referência as práticas internacionais para realizar avaliações sobre a viabilidade e necessidade de legislação à regulação dos respectivos actos e informações em Macau.

Em 2008 será realizada a revisão preliminar ao Contrato de Concessão com a Companhia de Telecomunicações de Macau, S.A.R.L. (CTM), com vista a esclarecer alguns pontos menos claros constantes do contrato, a fim de realizar a regulação efectiva e aprofundar a liberalização de mercado para acelerar o desenvolvimento de telecomunicações e tecnologias de informação.

Conforme o disposto no Contrato de Concessão dos serviços de telecomunicações, a sua revisão está sujeita às discussões entre o Governo e a CTM. Devido ao desenvolvimento acelerado do mercado de telecomunicações, a revisão ao Contrato de Concessão deve corresponder à realidade e no que toca a alguns serviços concessionários que prejudiquem o desenvolvimento, deve se esforçar para realizar a respectiva liberalização com antecedência. Por outro lado, pode também estudar como criar condições para a CTM reforçar a sua exploração e investimento nas novas tecnologias e instalar as infra-estruturas que podem suportar o desenvolvimento sustentável de Macau. Paralelamente, deve também continuar a apressar à empresa concessionária a procurar espaço para a redução tarifária dos serviços de telecomunicações, para que os cidadãos possam usufruir dos serviços de telecomunicações de qualidade e com preços mais reduzidos.

### 5.1.2 Criar condições e promover o desenvolvimento dos serviços de telecomunicações e tecnologias de informação

Com o lançamento gradual dos serviços pelos três operadores dos serviços de telecomunicações móveis de 3G na segunda metade do ano 2007, o Governo vai acompanhar e analisar a aceitabilidade desses novos serviços pelos cidadãos bem como a situação de desenvolvimento do mercado, a fim de avaliar a viabilidade de emissão da quarta licença de 3G, o respectivo calendário e os critérios, etc.

Além disso, com base nos estudos passados e em conformidade com a revisão preliminar ao contrato de concessão dos serviços de telecomunicações, prevê-se que será concretizado, na segunda metade do ano 2008, o rumo de desenvolvimento da rede de banda larga sem fios, e desenvolvido o plano na altura adequada.

Em 2008, o Governo vai definir as condições para o respectivo licenciamento, conforme o disposto no regulamento administrativo sobre a instalação e operação de infra-estruturas externas de telecomunicações, para atrair investimento e aumentar o número de infra-estruturas externas de telecomunicações, fornecer mais escolhas aos utilizadores e utilizar o mecanismo de concorrência para atingir o alvo de redução de custos.

### 5.1.3 Aumentar recursos e fomentar recursos humanos de tecnologias de informação

Tecnologias de informação e comunicação é a força motriz para promover a reforma e desenvolvimento de todos os sectores e por isso, torna-se essencial a formação dos respectivos recursos humanos. Nas condições de licenciamento de 3G, salienta-se que os operadores devem atribuir recursos para promover o desenvolvimento local de conteúdo e software de aplicação, e a entidade de regulação de telecomunicações vai acompanhar o efeito das respectivas práticas, tirando as experiências adquiridas como referência, para reforçar ainda mais a formação de recursos humanos das respectivas áreas.

Conforme o andamento de desenvolvimento de operadores, espera-se que possamos tirar as respectivas experiências na primeira metade de 2008 e realizar, na segunda metade de 2008 e juntamente com o CPTTM e outras equipas e empresas relevantes, cursos de formação especializados ou concursos de conteúdo e de software de aplicação, a fim de elevar a atenção do sector e fomentar mais recursos humanos.

#### 5.1.4 Caminhar para a modernidade, aperfeiçoar a gestão de recursos de telecomunicações e fiscalização radioelétrica

A partir de 1 de Janeiro de 2008, será implementado o trabalho da última fase do Plano de Aumento de Dígitos dos Números Telefónicos, ou seja, o aumento de dígitos dos números telefónicos do serviço DDI. A entidade de regulação de telecomunicações vai realizar uma avaliação, de forma general, sobre a planificação dos recursos de números e a respectiva situação de utilização, para que estes possam ser efectivamente utilizados para o desenvolvimento das actividades de telecomunicações, e para que possamos reduzir problemas eventualmente encontrados no futuro quando uma nova revisão seja necessária.

No que toca à gestão do espectro radioelétrico e dos nomes de domínio de Internet, é essencial melhorar o trabalho com base nos exercícios passados, para que possamos dar respostas às exigências de desenvolvimento mais efectivamente. As respectivas medidas incluem a elevação do grau de transparência de atribuição do espectro radioelétrico, a aceleração dos procedimentos de coordenação de frequências, o alargamento adequado das condições de requerimento para os nomes de domínio, etc.

Durante o processo de desenvolvimento social, o ambiente muda-se continuamente, o que torna o ambiente electromagnético cada vez mais complicado e por isso, é muito necessário estudar e explorar o estabelecimento de novas estações de fiscalização radioelétrica, a fim de garantir a utilização efectiva do espectro radioelétrico e a localização de interferências.

Com a conclusão do trabalho de aumento de dígitos de números telefónicos, durante o período do segundo trimestre ao terceiro trimestre do ano de 2008, será realizada a planificação geral aos recursos de números necessários para os actuais e novos serviços de telecomunicações, para a respectiva administração e para encontrar as exigências de desenvolvimento. No que toca à gestão do espectro radioeléctrico e dos nomes de domínio de Internet, será ponderada a contratação de empresas de consultoria para realizar estudos. Em relação aos nomes de domínio, será coordenada também com a respectiva instituição.

#### **5.1.5 Ir ao encontro das exigências do desenvolvimento e desenvolver estudos especializados**

Com base nos trabalhos passados, vamos aprofundar estudos de alguns projectos, incluindo a influência de convergência dos serviços de telecomunicações e outros serviços e os indicadores de regulação de telecomunicações, a fim de servir como referência de elaboração de políticas. Na sequência das influências significativas eventualmente trazidas pela convergência dos serviços de telecomunicações e outros serviços, é muito necessário contratar empresas de consultoria para realizar estudos a fundo. Além disso, tendo em conta a importância do desenvolvimento regional e a sua promoção ao comércio electrónico, serão realizados estudos sobre as condições necessárias ao reconhecimento mútuo de certificados electrónicos.

#### **5.1.6 Fazer esforços contínuos e aprofundar a promoção e divulgação dos conhecimentos de telecomunicações e tecnologias de informação**

A divulgação e promoção contínua é um elo indispensável para elevar os conhecimentos dos cidadãos relativamente à aplicação de tecnologias de informação e comunicação. Por isso, será continuada a divulgação, mediante vários canais, do arranjo de aumento de dígitos dos números telefónicos, a segurança de redes, os conhecimentos básicos de tecnologias de informação, a segurança de radiação radioeléctrica, os regulamentos sobre a instalação de infra-estruturas de telecomunicações em edifícios, etc.

Paralelamente, conforme as experiências passadas, os cidadãos têm geralmente conhecimentos insuficientes a alguns normas legais, conduzindo à situação de interpretação das legislações conforme as vontades pessoais ou ao surgimento de mal-entendido. Por isso, para além de ser necessária a divulgação e promoção dos normas legais, vamos também aproveitar o website dos Serviços para esclarecer adequadamente os pontos da legislação facilmente mal-entendidos (especialmente das legislações novamente publicadas), para facilitar aos cidadãos os conhecimentos.

#### 5.1.7 Participação activa e reforçar as cooperações internacional e regional

Em 2008, vamos candidatar-se à realização em Macau de fóruns importantes da Telecomunidade da Ásia Pacífico, para a abordagem e intercâmbio sobre a tendência de desenvolvimento de padrões de tecnologias e políticas de comunicação.

Relativamente a outros trabalhos tais como o CEPA e a “Cooperação da Grande Região da Delta do Rio de Pérola”, vai também fazer representar, para que possa promover, sob condições adequadas, o desenvolvimento de empresas na respectiva área.

Além disso, será também considerado o patrocínio às pessoas locais de tecnologias de informação e comunicação para participarem nos concursos internacionais ou regionais, a fim de ampliar os horizontes e elevar o respectivo nível.

### 5.2 Política de serviços postais

#### 5.2.1 Persistência na qualificação da rede de serviços postais e dos serviços

Actualmente, a rede de atendimento ao público é composta por 1 Estação Central e 12 estações postais; 2 quiosques postais com atendimento personalizado, 61 marcos postais de estilo quiosque e 35 máquinas de venda automática de selos. Procede-se à avaliação atempada no sentido da qualificação de serviços à medida do

crescimento e mudança demográfica das diferentes zonas. Tendo em conta a necessidade do desenvolvimento da zona do COTAI, será lançado um estudo da remodelação ou reconstrução da Estação Postal da Taipa.

A área postal continuará a trabalhar para a renovação de equipamentos a levar a efeito em 2008 a fim de aumentar a produtividade e eficiência.

Prevê-se, ainda, a conclusão da análise do relatório de revisão de procedimentos apresentado pela empresa de consultadoria e a implementação das propostas mais adequadas à situação actual, incluindo a reorganização das várias áreas funcionais, publicação dos novos procedimentos, estabelecimento do sistema de prémio por bom desempenho, a reorganização das equipas de veículos a fim de satisfazer da melhor forma as necessidades laborais.

A formação do pessoal constitui uma das tarefas principais. Em 2008, planeia-se continuar a enviar funcionários a frequentar cursos de formação na escola da União Postal da Região Ásia Pacífico de Banguetocoque assim como os cursos de formação organizados pelo SAFP no sentido de melhorar os conhecimentos profissionais e o atendimento ao público.

Em 2008, planeia-se a realização de inquéritos sobre o seu grau de satisfação dos cidadãos em relação aos serviços de distribuição e balcões de atendimento postais a fim de conhecer da forma mais clara as opiniões deles sobre os serviços prestados. As informações recolhidas serão analisadas e aplicadas como dados de referência na tomada de medida de melhoramento dos serviços postais no futuro.

### 5.2.2 Desenvolvimento e maior diversificação dos serviços

No que respeita ao serviço EMS, será reforçada a cooperação com os Correios de Hong Kong e agente distribuidor no sentido de aumentar o número de destinos de entrega. A área postal está a estudar o uso do sistema de e-alfândega como forma de reduzir o tempo de desalfandegagem das correspondências EMS enviadas para o estrangeiro de futuro.

Noutro lado, com vista a melhorar a prestação dos serviços de certificação, continuarmos a cumprir com as políticas de “Resposta Correspondente às Necessidades”, “Simplicidade ao Acesso” e “Aplicações Pragmáticas”, ideais pilares dos serviços de certificação, fomentá-las e desenvolver actividades afins; maior visibilidade na campanha de divulgação a ter lugar no seio das entidades públicas da Administração e outras instituições, sublinhando-se as vantagens da aplicação do certificado de servidor por forma a garantir a segurança de informações na Internet; melhoramento do protótipo de aplicação do certificado qualificado no intuito de aumentar a eficácia da sua divulgação; consistência no acompanhamento e desenvolvimento dos trabalhos relativos à Marca do Dia Electrónica e digitalização dos serviços postais, da iniciativa da UPU, eventualmente adoptando-se medidas coordenativas.

Por forma a prestar o seu apoio ao projecto do governo electrónico da RAEM, os Serviços de Correios já construíram a Plataforma de Pagamento Electrónico com Cartão de Crédito via Internet para a utilização dos Serviços Públicos. Em 2008, demais serviços públicos serão convidados a utilizarem a plataforma. No que diz respeito à garantia de segurança continuar-se-á o acompanhamento do respectivo processo de pagamento e estudo do projecto de simplificação de formalidades, tornando-as mais práticas e convenientes.

Desde a entrada em funcionamento do serviço da transferência internacional de fundos, no ano de 2002, foi verificado um crescimento estável, comprovando que os utentes vão, cada vez mais, ganhando confiança neste serviço. A orientação para o desenvolvimento em 2008 será de continuidade na estreita cooperação com a empresa de transferências, reforçando a promoção, e proporcionando aos utentes um serviço cada vez mais rápido e conveniente.

Além do mais, continuar-se-á a estudar a viabilidade da aplicação do Sistema de Transferência Internacional (IFS) desenvolvido pela UPU, a fim de oferecer aos clientes um serviço de Transferência de Fundos com a taxa de comissão mais competitiva.

Desde 2001, foram sete as emissões conjuntas, quer das três localidades, quer das duas localidades, com fim à promoção da relação de cooperação entre os Correios de Macau, o Grupo dos Serviços Postais da China e os Correios de Hong Kong. Os temas escolhidos para as emissões basearam-se em eventos comemorativos comuns. Formam-se, desse modo, ao longo de vários anos de cooperação, carteiras filatélicas sobre as emissões conjuntas em série.

Relativamente ao Plano Filatélico de 2008, está previsto o lançamento de uma emissão conjunta com o Grupo dos Serviços Postais da China e os Correios de Hong Kong, sob o tema “Jogos Olímpicos de Beijing 2008”. Planeia-se ainda uma emissão conjunta com os Correios de Singapura dedicada a uma temática comum, estando o seu lançamento previsto para o primeiro semestre do ano. Para continuar a desenvolver esta área, além da cooperação com o Grupo dos Serviços Postais da China e os Correios de Hong Kong, os Correios de Macau procurarão novas oportunidades de lançamento de emissões conjuntas de estreitamento de relações com outras Administrações Postais, na esperança de promover, através dos selos, a cultura e artes mútuas, enriquecendo a comunicação através da cultura.

### 5.2.3 Formação de interesse e maior divulgação de conhecimentos filatélicos

Continua-se a assistência ao “Clube Filatélico de Macau” e outras associações de carácter filatélico na organização das suas actividades. Ainda neste âmbito, os Correios de Macau organizam pequenas exposições de selos nas escolas, por forma a promover a Filatelia. A cooperação com as escolas na realização de actividades filatélicas tem como objectivo principal, encorajar os estudantes no desenvolvimento dum passatempo lúdico que lhes permite conhecer a cultura e vida noutros países através dos selos, conquistando-se assim novos coleccionadores filatélicos.

O Museu das Comunicações mantém como principal objectivo prestar especial colaboração e apoio aos estabelecimentos de ensino básico e secundário, executando programas de visitas guiadas temáticas, com conteúdos ciclicamente revistos e actualizados, demonstrações científicas ao vivo e “workshops”, adaptados ao nível escolar e etário dos visitantes. Com o objectivo de atrair e fazer aumentar o número de visitantes, o Museu vai desenvolver programas especiais, concursos, seminários e actividades de férias.

Neste sentido, é necessário melhorar a promoção e divulgação destas acções junto do público no ano 2008, bem como a forma de contacto e aproximação às escolas para organização de programas conjuntos, nomeadamente projectos-piloto experimentais com alguns estabelecimentos de ensino, e para avaliação do grau de satisfação com os serviços prestados pelo Museu.

### 5.3 Políticas de Ciência e Tecnologia

#### 5.3.1 Proceder ao estudo e à análise e formular estratégias sobre o desenvolvimento de ciência e da tecnologia

No ano de 2008, o Grupo de Trabalho para as Estratégias e o Desenvolvimento de Ciência e Tecnologia, afecto ao Conselho de Ciência e Tecnologia, dará início ao estudo respeitante às estratégias de ciência e tecnologia de Macau, estando a procurar especialistas para se encarregarem do respectivo trabalho. O estudo debruça-se principalmente sobre como impulsionar, através do desenvolvimento da ciência e tecnologia, o desenvolvimento económico de Macau, elevar a produtividade e melhorar a qualidade de vida dos habitantes de Macau. Além disso, será considerada a construção do Parque de Ciência e Tecnologia. Prevê-se que o respectivo estudo se inicie no primeiro trimestre de 2008.

#### 5.3.2 Disponibilizar mais recursos e apoiar o desenvolvimento científico e tecnológico

O Governo continuará a disponibilizar mais recursos científicos e tecnológicos e a apoiar o desenvolvimento científico e tecnológico. Conforme o espírito do Regulamento da Concessão de Apoio Financeiro, o Fundo para o Desenvolvimento da Ciência e da Tecnologia procederá à aprovação e concederá apoio financeiro, em consonância com a política do desenvolvimento científico e tecnológico da RAEM. Depois de ouvir opinião das instituições de ensino superior e organizações de ciência e tecnologia, estima-se preliminarmente que os pedidos de apoio financeiro a projectos no ano de 2008 perfaçam um total de sessenta a setenta. Está prevista a concessão de apoio financeiro a projectos no montante total de cem milhões de Patacas, e estudar o estabelecimento de laboratórios prioritários e impulsionar os

projectos de cooperação com o exterior. Por outro lado, será reforçada a monitorização da progressão e qualidade dos projectos com apoios já concedidos, assegurando que estes se desenvolvam de acordo com a progressão e a qualidade planeadas nas propostas, por forma a garantir que as verbas concedidas sejam usadas exclusivamente nos próprios projectos.

O Governo prosseguirá com o estudo do assunto da criação de prémios de ciência e tecnologia, analisando, com prioridade, os prémios de ciência e tecnologia destinados a professores e estudantes de instituições de ensino superior e abordando gradualmente as questões respeitantes a prémios de ciência e tecnologia destinados a toda a sociedade e à candidatura a prémios nacionais de ciência e tecnologia de vários tipos.

Espera-se que, tendo como objectivo final o estabelecimento de laboratórios prioritários, Macau venha a dispor de laboratórios ao nível dos laboratórios prioritários nacionais, de modo a elevar, na prática, as suas capacidades de estudo e de exploração, possibilitando-lhe atingir as metas num ou dois campos científicos e tecnológicos. Em torno do objectivo do estabelecimento de laboratórios prioritários nacionais, o Governo, através do Fundo para o Desenvolvimento da Ciência e da Tecnologia, apoiará e fomentará, por fases, os trabalhos respectivos, de acordo com a realidade de Macau. Na primeira fase, com base nas superioridades de Macau, apoiará prioritariamente, através da disponibilização de mais verbas para apoio financeiro e outras medidas, laboratórios com o standard de Macau; na segunda fase, depois desses laboratórios aumentarem a sua força global, os mesmos configurar-se-ão, através de mecanismos existentes, a obter critérios reconhecidos pelos laboratórios prioritários do Interior da China, quando se reunirem as condições necessárias, através de candidaturas, no sentido de estabelecer em Macau um a dois laboratórios prioritários nacionais.

### 5.3.3 Desenvolver as funções intermediárias da ciência e da tecnologia e explorar indústrias científicas e tecnológicas adaptadas a Macau

Prosseguir-se-á com o desenvolvimento das funções intermediárias de ciência e tecnologia primeiramente em indústrias dos campos da medicina chinesa e da protecção ambiental. O Governo irá recolher activamente e amplamente, através do Conselho de Ciência e Tecnologia, opiniões junto dos sectores da sociedade, estudando através de políticas e medidas o estímulo para o desenvolvimento das funções intermediárias de ciência e tecnologia.

O Governo continuará a estimular as instituições de ensino superior, os grupos profissionais, as organizações de investigação e as empresas de produção da medicina chinesa, a combinarem-se com as superioridades de Macau e a aproveitarem as matérias-primas, os profissionais, as experiências clínicas e os frutos dos estudos do Interior da China, fomentando o desenvolvimento e o aumento da indústria da medicina chinesa de Macau.

Com base no estudo relativamente sistemático realizado respeitante à medicina chinesa e ao centro de examinação de medicina chinesa, estudaremos no que respeita ao impulso a dar à criação do centro de examinação de medicina chinesa. Intensificaremos ainda as relações com os departamentos pertinentes do exterior de Macau, esforçando-nos pela criação das condições para as organizações locais de investigação científica na área da medicina chinesa poderem participar em projectos de cooperação de ciência e tecnologia do Interior da China na área da medicina chinesa, bem como para o estudo sobre o sistema estandardizado da medicina chinesa.

Para além disso, o Governo continuará a dedicar-se à cooperação com o Ministério da Ciência e Tecnologia, esforçando-se, através do apoio técnico do Interior da China e da promoção ao desenvolvimento da ciência de medicina chinesa de Macau, por fazer gradualmente de Macau uma plataforma de intercâmbio e cooperação no campo da ciência da medicina chinesa entre o Interior da China e outros países e regiões.

#### 5.3.4 Reforçar a divulgação e promoção e promover a generalização científica e tecnológica

Continuaremos a dedicar-nos à promoção do trabalho de generalização científica e tecnológica, pondo em prática activamente o trabalho de educação e promoção e generalizando os conhecimentos e a consciência sobre a ciência e a tecnologia, além de estudar plena e sistematicamente, em políticas e medidas, o fomento dado ao trabalho de generalização científica e à formação de profissionais nos campos da ciência e tecnologia.

Continuaremos a organizar, através de exposições, a “Semana de Ciência e Tecnologia” como uma actividade principal através da qual promovemos o trabalho de generalização científica. Ao mesmo tempo, continuaremos a organizar visitas de simulação e estudo fora do território destinadas aos professores que dão orientação a actividades de generalização científica.

O Governo disponibilizará mais recursos para o fomento pleno do projecto de concessão de apoio financeiro no âmbito da ciência e tecnologia junto das escolas, esperando que, através do apoio directo, estas possam organizar mais actividades de generalização científica, bem como os professores possam aproveitar mais o tempo extra-escolar para dar orientação aos estudantes no desenvolvimento de actividades de generalização científica, por forma a aumentar o seu interesse pela participação em actividades de generalização científica.

A educação pela generalização científica concentra-se na elevação da capacidade dos professores de orientar os estudantes a desenvolver estudos exploratórios e actividades inovadoras científicas e tecnológicas, e também no aumento do interesse dos estudantes pela ciência. O projecto de simulação e estudo irá ser estendido da camada dos professores até à dos estudantes, através das próprias experiências pessoais dos mesmos, o seu interesse e a curiosidade pela ciência, de modo a criar neles um espírito de “amar a ciência, aprender a ciência e aplicar a ciência”.

### 5.3.5 Aproveitar amplamente os mecanismos já estabelecidos e impulsionar a cooperação no âmbito da ciência e da tecnologia com o exterior

Aproveitaremos activamente os bons mecanismos de cooperação já estabelecidos com o Interior da China, impulsionando a cooperação material no âmbito da ciência e da tecnologia.

Ao abrigo do “Protocolo de Criação do Conselho de Cooperação de Ciência e Tecnologia entre o Interior da China e Macau”, o Conselho estabeleceu um Gabinete de Ligação, o qual é responsável pela coordenação dos assuntos diários, pelo trabalho da organização das reuniões do Conselho, pela manutenção de contactos com os grupos de trabalho de especialistas e pelo auxílio à realização das reuniões dos grupos. Está prevista a realização da segunda Sessão do Conselho de Cooperação de Ciência e Tecnologia entre o Interior da China e Macau no ano de 2008, em Macau.

Quanto à cooperação no âmbito da ciência e da tecnologia desenvolvida conjuntamente pelo Ministério da Ciência e Tecnologia, pela Província de Guangdong e o Pan-Delta do Rio das Pérolas, o Governo estudará, com prioridade, o aproveitamento pleno dos mecanismos já estabelecidos, desempenhando da melhor forma o papel de plataforma e convidando especialistas de fora do território a virem a Macau debater, provar, estudar e discutir, por forma a promover o desenvolvimento de uma maior cooperação material nos campos da medicina chinesa, da informação, da protecção ambiental e da generalização científica entre as universidades, instituições de investigação científica e organizações científicas e tecnológicas de Macau e as instituições pertinentes do Interior da China.

O Fundo para o Desenvolvimento das Ciências e da Tecnologia de Macau e as entidades como a Comissão para o Fundo de Ciências Naturais do Estado, irão esforçar se muito mais para estabelecimento dos acordos relativos ao Programa do Apoio Financeiro Conjunto de Ciência e Tecnologia.

Iremos acelerar o estudo sobre o estabelecimento dos mecanismos através dos quais compartilhamos as informações científicas e tecnológicas e recursos com o Interior da China, que dispõe de informações científicas e tecnológicas e de recursos ricos. Será abordada com os departamentos competentes, através dos mecanismos já estabelecidos, a partilha dessas informações e recursos pelo Centro de Informações Científicas e Tecnológicas do Fundo para o Desenvolvimento das Ciências e da Tecnologia de Macau, por forma a aumentar a capacidade de fornecimento de informações científicas e tecnológicas aos investigadores científicos e amadores de ciência e tecnologia de Macau do Centro.

O Conselho de Ciência e Tecnologia continuará a procurar activamente desenvolver projectos de cooperação ainda mais concretos nos campos da medicina chinesa, da protecção ambiental, da informação, da generalização científica, entre outros, com o Departamento de Ciência e Tecnologia da Província de Guangdong, em especial a impulsionar a colaboração entre Macau e Guangdong na indústria de medicina chinesa. Ao mesmo tempo, prosseguirá com a participação e combinação do trabalho de inovação e cooperação do Pan-Delta do Rio das Pérolas, desempenhando o seu papel de plataforma com o exterior.

Será intensificada, através do Conselho de Ciência e Tecnologia, do Fundo para o Desenvolvimento das Ciências e da Tecnologia de Macau, do Centro de Produtividade e Transferência de Tecnologia, da Fundação Macau e das instituições de ensino superior de Macau, a cooperação com as instituições de ensino superior e instituições de investigação científica do Interior da China no âmbito da ciência e da tecnologia. Além disso, o Governo continuará a promover a intensificação da cooperação regional no âmbito da ciência e da tecnologia entre as instituições de investigação científica, as instituições de ensino superior de Macau, a União Europeia e outros países.

## **6. Conclusão**

Tendo em conta o desenvolvimento rápido de economia e de cidade, e em conformidade com o princípio de “melhor servir a população” e com o objectivo de um desenvolvimento sustentável, o âmbito de de Transportes e Obras Públicas vai envidar o seu esforço, a colaborar com as diversas classes da sociedade, para estabelecimento de Macau um cidade habitável com ambiente agradável. Para isso, vamos tomar uma atitude sincera e prática, através das políticas científicas e dos planeamentos aperfeiçoados, implementando ordenamente as políticas e medidas conforme o grau de urgência e a ordem de prioridade, otimizando os promenores nos trabalhos, melhorando a qualidade dos serviços públicos nas diferentes áreas, avaliação de questões manifestas durante a execução, bem como realização de ajustamentos na altura oportuna, a fim de corresponder as solicitações.

Sinceridade, os trabalhos no âmbito de de Transportes e Obras Públicas que estão muito ligado a vida quotidiana de população, através de respeitar o direito informativo da população, elevar a transparência governativa, divulgação dos assuntos administrativas nos termos legais e nomativos, que permitindo a população melhor participação nos assuntos públicos, fiscalização a Governo, e protecção de seus direitos; por outro lado, que as suas políticas e medidas do Governo serão aceitos pelo público com mais facilidade, bem como impulsionar a construção integra.

É a tendência internacional a dar atenção à questão da protecção ambiental, e sendo um factor importante para um desenvolvimento sustentável de cidade. Vamos de forma realística e aberta, procurar um mecanismo para equilibrar o desenvolvimento e a protecção ambiental, conforme o grau de urgência e a ordem de prioridade, reforçar a eficiência da legislação, da execução de leis em relação a protecção ambiental e do controlo de poluição, impulsionar as medidas para poupança de energia e redução de emissão de poluente no âmbito de empreendimento urbanístico, reforçar as respecticas actividades de divulgação e educação, através de apoios e assistências mútuos entre o Gorveno e a população, alargando gradualmente elementos verdes a diversas classes na cidade, a fim de elevar a qualidade de vida da população através do empreendimento e desenvolvimento urbanístico.