



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

(Tradução)

Interpelação Escrita

Actualmente, as obras do metro ligeiro encontram-se num estado meio-morto. A plena entrada em circulação do metro ligeiro prevista para 2014 não foi, finalmente, conseguida, sendo ainda necessário apostar num milagre para que, em primeiro lugar, em 2016, haja a eventual entrada em circulação do segmento da Taipa. Quais foram as razões desta situação? Nem o próprio Governo conseguiu apresentar os devidos esclarecimentos. No decorrer das obras houve lugar a diversos litígios, o que resultou, a par da plena suspensão das obras, na eventual interposição de acções. O que é que aconteceu? Quais foram as razões destes litígios? Até ao momento, o Governo da RAEM ainda não prestou os devidos esclarecimentos junto do público.

Dum modo geral, a clareza na atribuição das competências e responsabilidades é indispensável para que um trabalho seja efectuado sem sobressaltos. Seja qual for a parte, quando são atribuídas competências, é sempre necessário assumir responsabilidades. Quando as competências são exercidas e as responsabilidades assumidas, é sempre possível, com a colaboração de todos, concluir o trabalho em que se está envolvido. Mas, no âmbito das obras públicas de Macau, é evidente que as partes envolvidas têm apenas competências, sem necessidade de assumir as devidas responsabilidades. Ninguém precisa de se responsabilizar por eventuais falhas. São várias as partes envolvidas nas obras públicas de Macau, nomeadamente, o Governo ou um determinado serviço público, que assume o papel de promotor do empreendimento ou proprietário, e o construtor, a quem cabe o papel, através de concurso, de desenvolver o projecto das obras adjudicadas.



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

Teoricamente, os referidos dois papéis devem manter uma sã interacção. Isto é, o promotor do empreendimento ou proprietário deve, depois da adjudicação das obras ao construtor, fiscalizar sempre a execução das obras. O construtor, enquanto empresa especializada no desenvolvimento de obras, deve dispor de mecanismos para fiscalizar a execução, a qualidade, o andamento e a segurança das obras, com vista a salvaguardar a qualidade e o andamento destas, bem como criar a marca da própria empresa. Mas, na prática, a interacção entre o promotor do empreendimento e o construtor não é satisfatória. Por isso, desde a época da administração portuguesa, o Governo ou um determinado serviço público, enquanto promotor de um empreendimento ou proprietário, procede à contratação, aquando do desenvolvimento das obras públicas, de uma empresa de consultoria para assumir o papel fiscalizador, para além da abertura de concurso para adjudicação das obras. Assim sendo, cabe directamente à empresa de consultoria fiscalizar a qualidade, o andamento e a segurança das obras desenvolvidas. Por conseguinte, criou-se um triângulo de ferro envolvendo o promotor do empreendimento, o construtor e a empresa fiscalizadora. Regra geral, tratar-se-ia isto de uma situação infalível, mas na realidade verificam-se problemas em todas as obras públicas desenvolvidas. Obviamente, este fenómeno deve-se à não assunção das próprias responsabilidades por cada parte envolvida. De facto, independentemente do grau das falhas de uma obra pública, exige-se apenas ao construtor envolvido que remedeie a situação e, no caso das falhas graves, aplica-se também ao mesmo penas que não têm efeitos dissuasores, e quer a empresa fiscalizadora quer o promotor do empreendimento ficam sempre isentos de penas. Provavelmente, é esta a razão pela qual se verificam problemas em todas as obras públicas



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

desenvolvidas em Macau.

No que respeita às obras do metro ligeiro, há quem aponte que, para além do referido triângulo de ferro, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT), desde há alguns anos, tem vindo a contratar, especificamente, uns consultores de Hong Kong para se responsabilizarem pela fiscalização da segurança das referidas obras. Este pessoal auferre cerca de 80 000 patacas por mês, um montante equivalente ao salário de um director, mas, na realidade, não tem nada para fazer. Há quem esteja a par da situação e critique este pessoal por andar ocioso. É provável, no entanto, que esta crítica consista em certo preconceito. Regimentalmente, o construtor, enquanto responsável pelo desenvolvimento das obras, deve dispor de pessoal fiscalizador da segurança das obras desenvolvidas, e a empresa fiscalizadora deve, atendendo aos elevados pagamentos recebidos, responsabilizar-se pela fiscalização da segurança das obras desenvolvidas. O GIT, enquanto promotor do empreendimento, contratou também um grupo de consultores a custos elevados. O que é que estes têm para fazer? Não se deve pensar que, quanto mais pessoal a fiscalizar, melhor a situação. Há um antigo ditado que diz: "Um monge transporta água para beber, dois monges carregam água para beber, mas três monges não têm água para beber." Perante a divisão das responsabilidades, ninguém tem que assumir as devidas responsabilidades. Tal ditado justifica, em determinado grau, os problemas existentes nas obras públicas de Macau.

Interpelo, então, o Governo sobre o seguinte:

1. Regimentalmente, o construtor deve dispor de pessoal fiscalizador da segurança das obras desenvolvidas, e as tarefas da empresa fiscalizadora devem consistir em fiscalizar a segurança dessas obras. Ao longo dos

