

Energia e Recursos Naturais

- Segurança e Comportamento de Obras Marítimas -

- **Investimento Público e Assunção de Riscos:**



1 - Enquadramento institucional do investimento em OM;

2 – Volume do investimento em OM no setor portuário na última década;

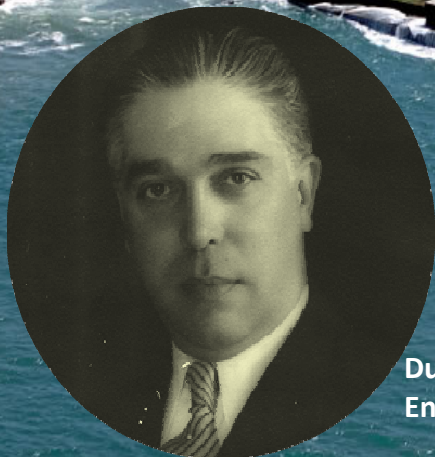
3 – Aspectos da perceção do risco em OM, por parte do decisor público.



Fontes Pereira de Melo - 2ª metade do séc. XIX.
Engenheiro Militar.



António Mendonça – o último MOP.
Economista.



Duarte Pacheco - 1ª metade do séc. XX.
Engenheiro Eletrotécnico.



OBRAS PÚBLICAS
MINISTROS / ESTATÍSTICAS

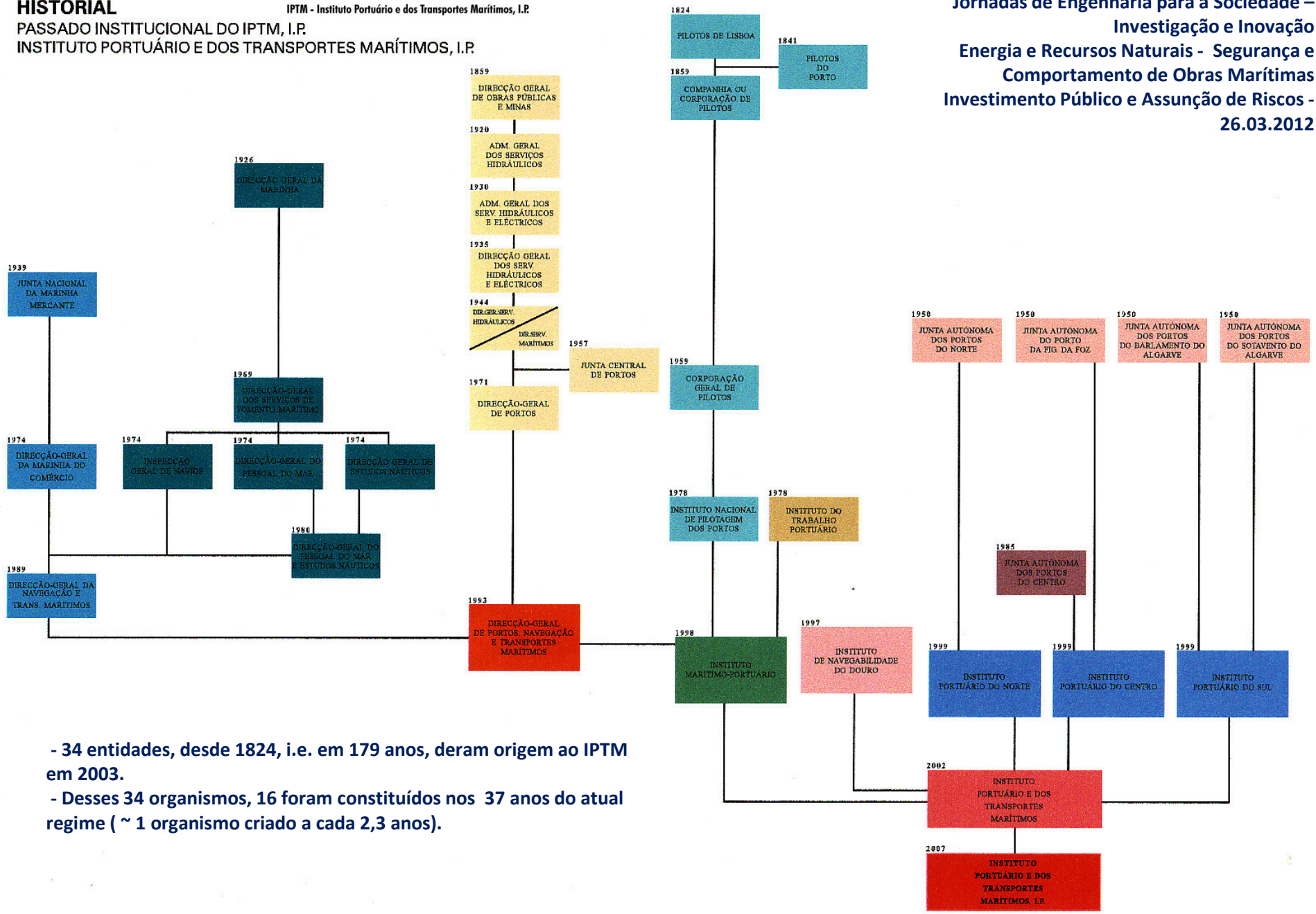
	DESIGNAÇÃO	DURAÇÃO [ANOS]	N.º MINISTROS	MÉDIA [MINISTROS/ANO]	OBS.
122 anos (17,4 anos / Ministério)	1 - Ministros das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852 - 1910)	58	60	1,0	com nomes como Fontes Pereira de Melo (Eng.º militar), Andrade Corvo (Eng.º Agrónomo) António Augusto de Aguiar (Químico), Hintze Ribeiro (Advogado)
	2 - Ministros do Fomento (1910 - 1917)	7	14	2,0	com nomes como Sidónio Pais (Militar e Matemático), Sebastião Magalhães de Lima (Advogado, Jornalista e Maçon) e António Maria da Silva (Eng.º de Minas)
	3 - Ministros do Comércio (1917 - 1919)	2	7	3,5	
	4 - Ministros do Comércio e Comunicações (1919 - 1932)	13	43	3,3	
	5 - Ministros das Obras Públicas e Comunicações (1932 - 1946)	14	6	0,4	a pontificarem os 9 anos do Eng.º Eletrotécnico Duarte Pacheco.
	6 - Ministros das Obras Públicas (1946 - 1974)	28	4	0,1	com realce para os 13 anos do Eng.º Civil Eduardo Arantes e Oliveira.
	7 - Ministros das Comunicações (1946 - 1974)	28	3	0,1	
37 anos (2,8 anos / Ministério)	1 - Ministros do Equipamento Social e Ambiente (1974 - 1975)	1,3	3	2,3	a salientar os dois meses do Eng.º Civil Manuel Coelho da Rocha.
	2 - Ministros do Equipamento Social (1975 - 1976)	1	1	1,0	
	3 - Ministros dos Transportes e Comunicações (1975 - 1981)	6	9	1,5	
	4 - Ministros das Obras Públicas (1976 - 1978)	2	2	1,0	
	5 - Ministros da Habitação e Obras Públicas (1978 - 1981)	3	5	1,7	
	6 - Ministros da Habitação, Obras Públicas e Transportes (1981 - 1983)	2	1	0,5	
	7 - Ministros do Equipamento Social (1983 - 1985)	2	2	1,0	
	8 - Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (1985 - 1995)	10	2	0,2	
	9 - Ministros do Equipamento Social (1995-1996)	0,5	2	4,0	
	10 - Ministros do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (1996-1999)	3	1	0,3	
	11 - Ministros do Equipamento Social (1999-2002)	1,5	2	1,3	
	12 - Ministros das Obras Públicas, Transportes e Habitação (2002-2004)	1,3	2	1,5	
	13 - Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2004-2011)	7	3	0,4	



IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.

HISTORIAL

PASSADO INSTITUCIONAL DO IPTM, I.P.
INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS, I.P.



Laboratório Nacional de Engenharia Civil, IP
Jornadas de Engenharia para a Sociedade –
Investigação e Inovação
Energia e Recursos Naturais - Segurança e
Comportamento de Obras Marítimas
Investimento Público e Assunção de Riscos -
26.03.2012

- 34 entidades, desde 1824, i.e. em 179 anos, deram origem ao IPTM em 2003.
- Desses 34 organismos, 16 foram constituídos nos 37 anos do atual regime (~ 1 organismo criado a cada 2,3 anos).



Empreitadas em quebra-mares da década de 2000 à atualidade [Valores em Milhões de €]:

Vila Praia de Âncora	2001-2003	11,1
Póvoa de Varzim	2009-2010	1,6
Foz do Douro	2004-2009	36,6
Aveiro	2012-2013	26,1
Figueira da Foz	2003-2010	20,0
Peniche	2007-2009	5,0
Ericeira	2008-2010	10,5
Sines	2000-2012	95,0
Quarteira	2003-2005	<u>1,00</u>
		SUB-TOTAL= 208,0

Prestações de serviços de estudos, projetos e fiscalizações associados às empreitadas em quebra-mares da década de 2000 à atualidade [Milhões de €]:

18,0
SUB-TOTAL = 18,0

TOTAL = 218,0

1 - O Estado tem demonstrado uma mitigada capacidade para a gestão do risco, sob o ponto de vista da Engenharia, a começar na sua assunção.

2 – Motivos para a aversão ao risco por parte do decisor público :

2.1. - Os constrangimentos orçamentais e a busca de novos modelos de intervenção nas obras públicas;

2.2. – O ciclo de projeto e execução das obras não coincide com os ciclos eleitorais e com a disponibilidade de recursos financeiros para o efeito.

2.3. – As obras, o seu ritmo e o seu custo são demasiado visíveis. Contraditoriamente, a opinião que passa para a opinião pública é a de que a boa obra é aquela que é executada em prazo curto e de baixo custo.

2.4. – A inovação é incentivada no discurso mas aquando da sua concretização pretende-se o seu enquadramento administrativo dentro das regras tradicionais.

2.5. – O discurso político tem dificuldade em fazer a pedagogia do risco.

2.6. – Por diversas razões, os saberes da engenharia tem-se afastado dos centros de decisão, em contraponto aos saberes do direito e da economia. Estes prevalecem na formação dos quadros legais que regem a contratação pública, deixando uma escassa margem de manobra aos restantes aspetos da gestão da obras.

3 – “Riscos” na assunção de riscos nas OM :

3.1. – AS OM têm uma especificidade de exposição climática que as diferenciam das restantes, mas o seu enquadramento jurídico-administrativo tende a ser o mesmo.

3.2. - Dificuldade na concertação da calendarização de execução dos trabalhos, mais adequada a cada OM;

3.3. – Deficiente definição do conceito de força maior, quer em geral, quer dentro de cada estação do ano;

3.4 – O estaleiro da obra como aspeto contraditório, entre o ser um fator de competitividade, ou um indutor de risco potencial não previsto, face aos constrangimentos administrativos do território.