



República Democrática de Timor-Leste

PARLAMENTO
NACIONAL

Comissão de Infraestruturas

A Sua Excelência
A Presidente da Comissão C
Deputada Cedelizia Faria dos Santos

Data : 25 de maio de 2026

Ref. n.º : 103/VI/3.ª/Comissão E

Assunto : Submissão do parecer setorial da Comissão E sobre a "Proposta de Lei N.º 31/VI (3.ª) – Primeira Alteração à Lei n.º 8/2025, de 27 de novembro, Orçamento Geral do Estado para 2026

Excelência,

A Comissão de Infraestrutura (Comissão E) do Parlamento Nacional tem a honra de enviar a Vossa Excelência, em anexo, o respetivo parecer setorial relativo à **"Proposta de Lei N.º 31/VI (3.ª) – Primeira Alteração à Lei n.º 8/2025, de 27 de novembro, Orçamento Geral do Estado para 2026"**

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os protestos da minha mais elevada consideração e estima.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão E,

Deputado Marcos Xavier



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

PROPOSTA DE LEI N.º 31/VI (3ª)

**PROPOSTA DE LEI DA PRIMEIRA ALTERAÇÃO À LEI N.º 8/2025, DE 27 DE NOVEMBRO,
ORÇAMENTO GERAL DO ESTADO PARA 2026**

PARECER SETORIAL



República Democrática de Timor-Leste
**PARLAMENTO
NACIONAL**
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

I. INTRODUÇÃO

A Comissão de Infraestruturas (Comissão E) pronuncia-se, no presente parecer, sobre a proposta de lei de orçamento retificativo do Orçamento Geral do Estado para 2026, a Proposta de Lei n.º 31/VI (3ª) que introduz a primeira alteração à Lei n.º 8 /2025, de 27 de novembro, que aprova o Orçamento Geral do Estado para 2026. A Proposta de Lei n.º 38/ (4ª) é doravante designada simplesmente PPL. O presente parecer incide tão somente sobre as alterações a introduzir a programas, dotações e reduções orçamentais propostas para as tutelas do Ministério das Obras Públicas, Ministério dos Transportes e Comunicações, Ministério do Planeamento e Investimento Estratégico, Ministério do Desenvolvimento Rural e Habitação Comunitária, integrando as matérias que se enquadram no âmbito de competência desta Comissão no contexto do presente PPL.

Face à natureza e especificidade da PPL, a Comissão E deliberou adotar um critério estrito de seletividade e relevância material. Por conseguinte, o objeto de análise e fiscalização da Comissão cingiu-se, de forma exclusiva, às linhas ministeriais e programas que sofreram reduções orçamentais de alta substância ao abrigo da PPL, afetando os serviços diretos e indiretos do Estado com impacto financeiro e material profundo.

Acresce ainda que, o presente parecer é instruir o “Relatório e Parecer”, que será elaborado pela Comissão de Finanças Públicas (Comissão C), em estrito cumprimento do disposto no artigo 164.º, n.ºs 1 e 2, do Regimento do Parlamento Nacional (RPN), sendo para o efeito remetido à referida comissão após a sua aprovação formal.

Designação do relator

Foi designado relatora o Exmo. Senhora Deputada Irene Gonzaga Sarmento

II. Entrada, anúncio e baixa às Comissões Especializadas Permanentes

A PPL foi formalmente admitida pela Mesa do Parlamento Nacional na sexta-feira, dia 19 de maio de 2026, tendo sido anunciada na sessão plenária na mesma data e enviada para as comissões especializadas competentes. Atendendo a que foi aprovada a tramitação em caráter de prioridade e urgência, foi fixado o prazo limite até terça-feira, dia 26 de maio de 2026, para a apresentação e entrega dos pareceres setoriais pelas respetivas comissões.

III. ÂMBITO DE COMPETÊNCIA DA COMISSÃO DE INFRAESTRUTURAS (COMISSÃO E)

Invocando o Anexo I da Deliberação do Parlamento Nacional n.º 3/2023, que constituiu as Comissões Especializadas Permanentes, são as seguintes as áreas de competências da Comissão E: obras públicas; água, saneamento e gestão de resíduos sólidos urbanos; energia e recursos elétricos; transportes e segurança rodoviária; ordenamento do território e urbanismo; habitação; comunicações e tecnologias da informação.

Reitera-se que, para efeitos do presente parecer, a competência da comissão foi orientada para a avaliação técnico-financeira dos impactos decorrentes dos cortes orçamentais substantivos aplicados pelo Governo às infraestruturas do Estado.

IV. Entidades Analisadas (Departamento Convidados)

A Comissão E procedeu à análise das seguintes entidades, órgãos e serviços da Administração Pública:

- Ministério das Obras Públicas (MOP);
- Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC);
- Ministério do Planeamento e Investimento Estratégico (MPIE);
- Ministério do Desenvolvimento Rural e Habitação Comunitária (MDRHC);
- Fundo de Infraestruturas (FI);
- Agência do Desenvolvimento Nacional (ADN).

Esclarece-se formalmente que todos os demais órgãos, departamentos ou serviços diretos e indiretos do Estado sob a tutela desta comissão que não sofreram alterações orçamentais, ou cujas modificações revestira, carácter residual ou de mero acréscimo de verba, foram deliberadamente excluídos do escopo de avaliação e das audiências públicas, de modo a garantir a eficácia e o foco da atividade fiscalizadora sobre as reduções substantivas da PPL.



REPÚBLICA DE TIMOR-LESTE
PARLAMENTO
NACIONAL
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

V. Audiências Públicas

Em conformidade com as normas legais aplicáveis e com vista a colher os esclarecimentos necessários junto do poder executivo, a Comissão realizou sessões de audição com os membros do Governo titulares das pastas com alterações substantivas no Orçamento Retificativo, conforme o calendário infra:

O calendário das audiências públicas realizadas foi o seguinte:

Data	Horas	Local	Entidades
Quinta-feira, 21/05/2026	09h30	Sala de Comissão	Ministério das Obras Públicas.
Sexta-feira, 22/05/2026	09h00	Sala da Plenária	- Ministério do Planeamento e Investimento Estratégico. - Ministério dos Transportes e Comunicações - Ministério das Obras Públicas.
	15h00		Ministério do Desenvolvimento Rural e Habitação Comunitária

1. Ministério das Obras Públicas

De acordo com a Proposta de Lei do Orçamento Retificativo, há uma redução de \$10.000.000 no orçamento do Ministério das Obras Públicas, sendo esta redução aplicada à categoria de Transferências Públicas.

Para responder à situação que enfrentamos, decorrente da instabilidade geopolítica resultante do conflito armado no Médio Oriente, a qual tem reflexos diretos nos mercados energéticos internacionais;

Assim, o Governo, através da intenção desta PPL do Orçamento Retificativo, prevê um orçamento para responder a necessidades imprevistas. Portanto, a questão não se prende apenas com o combustível, mas também com a garantia de *stock*.

Deste modo, o Governo não compareceu para aumentar o teto, mas sim para rever e reduzir o orçamento de algumas linhas ministeriais, inclusivamente do Ministério das Obras Públicas.

Acrescenta-se ainda que, relativamente à verba orçamental alocada à categoria de Transferências Públicas, existem dois contratos: um com a empresa Esperança Timor Oan, Lda. (ETO) e outro com a Meridian Energy Pte. Ltd. Esta segunda empresa informou que ainda possui reservas para aguentar alguns meses.

Esta quantia de \$10.000.000 destina-se, na verdade, a pagar à ETO e será utilizada como *stock*. Quando se retirar o combustível das reservas energéticas, já não haverá necessidade de solicitar qualquer pagamento.

1.1. Principais questões levantadas pelos Deputados

- A estrada de Ermera, pretendendo saber qual é o andamento do projeto.



PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

- Se a situação de crise continuar, qual será o mecanismo do ministério para superar ou mitigar esta situação?
- A redução de \$10.000.000 na categoria de transferências públicas vai implicar com alguns projetos que estão em andamento ou, pelo contrário, não terá impacto?
- Pretendem saber detalhes sobre a aquisição dos 5 geradores que foi efetuada, bem como o estado da sua execução e o seu paradeiro atual.
- Execução do orçamento do Ministério das Obras Públicas, constata-se que a execução é mínima. Portanto, solicita-se ao Senhor Ministro que acelere a execução dos projetos pendentes.
- A construção da estrada de Lolotoe, no Município de Bobonaro, pretendendo saber a sua execução.
- A estrada de Laclubar está com muitos problemas devido às fortes chuvas. Levantou-se esta questão da estrada de Laclubar em plenário e, até ao momento, a comunidade daquela zona não consegue circular devido a este desastre.
- É preciso qualificar bem as empresas ou companhias que vão trabalhar nas obras de construção, exigindo a apresentação prévia de um estudo antes da atribuição do projeto.
- Relativamente à Ponte Lamara, no Posto Administrativo de Natarbora, Município de Manatuto, tem chovido intensamente quase todos os dias; é necessário dar uma atenção especial para ajudar a comunidade.
- A categoria económica de Capital Menor, o valor é de \$5.250.000, mas a sua execução não atingiu a meta pretendida; de facto, encontra-se em 0%.
- Relativamente à empresa BTL, a companhia Viana Filos, Lda. venceu um concurso público (tenderização) para Ermera; a mobilização chegou a ser feita, mas, após a mesma, surgiram impedimentos e a BTL cancelou o processo. É necessário saber o motivo deste cancelamento.
- Quanto ao projeto de lançamento, a mobilização está feita, restando apenas a decisão do tribunal. Contudo, se houver uma decisão em contrário por parte do tribunal, significa que não se pode avançar com a mobilização?
- Em 2026, na componente do Fundo de Infraestruturas, existe uma verba destinada a calamidades devido a estes desastres naturais. Quantas propostas deram entrada sobre esta matéria? É possível utilizar esta verba de calamidade para atender a emergências; se alocamos esta verba, mas não há execução, significa que no próximo ano já não precisaremos



PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

de prever este montante. Acresce ainda a necessidade de criar uma equipa para identificar estas situações de calamidade nos municípios que sofreram com os problemas das chuvas.

- É necessária uma clarificação por parte do Ministro sobre as regras aplicadas às empresas. Quantos projetos pode uma empresa deter ou organizar em simultâneo? Se uma companhia ou empresa for responsável por demasiados projetos, isso pode ou não implicar com a qualidade e prazos?
- Quantos operadores do setor privado estão a ser preparados pelo Ministério? A realidade demonstra que existem apenas 5 empresas locais que obtêm sempre os projetos. Os restantes timorenses não têm esse direito? Existem queixas apresentadas ao Parlamento Nacional, particularmente à Comissão E, de que apenas 5 empresas locais dominam o mercado. A regra da "Bid Security" pode prejudicar muitas empresas locais.
- O ano de 2029 não está assim tão longe, especialmente se considerarmos a crise e as condições das infraestruturas que possuímos. Este ano, as reuniões e encontros no âmbito da ASEAN realizar-se-ão com muita frequência, pelo que é imperativo garantir todas as condições necessárias.

1.2. Resposta do Ministro das Obras Públicas

- A Estrada nos troços de Ermera, Gleno, Letefoho e Ermera Vila Anitga, o processo é lento porque o Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB – Asian Development Bank) exige muitos procedimentos antes da sua conclusão. É verdade que houve um lançamento, mas este é necessário para garantir o contrato. A fase de lançamento é importante para poder incluir toda a comunidade; criar postos de emprego; e explicar diretamente o objeto e o objetivo desta construção. Após o lançamento, o Tribunal Superior Administrativo, Fiscal e de Contas deve exercer o seu papel de verificação dos documentos e atribuir o respetivo visto. Além disso, a companhia tem 3 meses para proceder à mobilização, sendo necessária a obtenção de licenças em várias vertentes. Em Ermera, há algumas licenças que ainda não foram concretizadas. Neste momento, é difícil efetuar a mobilização devido às fortes chuvas, mas continua-se a trabalhar com a situação atual e face às condições do terreno.
- Na verdade, não haverá implicação acerca de corte montante de \$10.000.000 estava previsto para a aquisição de combustível, portanto, a redução do dinheiro continuará a responder a esse objeto ou intenção.



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

- É verdade que a execução do orçamento do Ministério das Obras Públicas é lenta e que o trabalho se foca bastante no setor rural. Outra questão prende-se com a mudança de sistema, o que torna a execução muito lenta.
- Sobre o projeto em Lospalos, o programa é anual (Lautém, Lospalos e parte de Com) e continua-se a fazer a mobilização. O processo é idêntico: o Tribunal Superior Administrativo, Fiscal e de Contas deve atribuir o visto, havendo depois 3 meses para a empresa realizar a mobilização, além da referida questão das licenças. Mencionou que o processo é longo, sendo que até as companhias internacionais exigem basear-se estritamente na lei. Estas companhias também trabalham com base num cronograma, existindo alguns projetos que poderão ser concluídos em 2027 e 2028.
- A estrada de Letefoho para Atsabe já tem contrato firmado e este encontra-se no tribunal para atribuição de visto. Os troços de Waileu e Lolotoe estão na fase contratual. Em Maliana, o contrato foi celebrado e está em processamento. Relativamente à situação de Laclubar: Há outros sítios ou zonas que conseguimos atender de forma imediata, mas existem algumas situações que temos de ponderar devido às fortes chuvas, reconhecendo que, desta vez, as chuvas são intensas e mais fortes em comparação com os anos anteriores.
- A Ponte Lamara está em obras, encontrando-se atualmente na fase de execução das fundações no rio.
- Sobre a categoria económica de Capital Menor: O processo encontra-se no aprovisionamento e a execução ocorrerá no fim do ano, uma vez que se destina à aquisição de equipamentos.
- Relativamente aos 5 geradores que estão a ser instalados em Comoro, estes servirão como *back up*. Após a instalação pela companhia, esta não forneceu o respetivo código. O Presidente da ECTL salientou que, quanto aos geradores instalados na central de Comoro, o Governo avançou com essa iniciativa para servirem de reserva após a instalação das centrais de Hera e Betano. Posteriormente, contratou-se uma empresa chinesa para proceder à instalação. Após a realização de um diagnóstico, constatou-se que os geradores estão em boas condições, sendo o único problema o facto de a companhia chinesa não ter fornecido o código. O contrato para esta instalação foi celebrado há muitos anos.
- Sobre a lei para limitar o número de projetos por empresário, de facto ainda não existe no nosso ordenamento jurídico, mas esta preocupação pode servir de referência para os Deputados legislarem sobre a matéria. Reconheceu-se, ainda assim, que há muitas empresas



PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

responsáveis por múltiplos projetos. Referiu também que a fiscalização e o controlo não são fáceis. Contudo, está-se a trabalhar para sistematizar o processo e combater a questão dos intermediários (brokers), que continuam a existir. Nos contratos de valor igual ou inferior a um milhão de dólares, a maioria das empresas é timorense, podendo haver apenas um ou dois empresários estrangeiros envolvidos.

- Na realidade, ainda não há pré-qualificação dos projetos; se avançarmos com ela nesta fase, é certo que muitos empresários locais não conseguirão qualificar-se por falta de equipamentos e de outros requisitos necessários.
- De três em três meses, o próprio Ministro realiza uma reunião com os empresários locais para os encorajar a desenvolver as suas capacidades e para impedir esquemas de subcontratação por percentagem (ou seja, ganhar o projeto e depois passá-lo para empresas internacionais, retendo apenas uma comissão).

2. Sessão Conjunta entre a Comissão C e a Comissão E com os Ministérios Conjuntos:

2.1 Ministério do Planeamento e Investimento Estratégico (MPIE)

O Ministro apresentou os objetivos centrais do Orçamento Retificativo, cujo montante global visa salvaguardar a segurança energética, a segurança alimentar e o regular funcionamento institucional.

a) A alocação dos recursos financeiros está estruturada da seguinte forma:

- EDTL.EP (Eletricidade de Timor-Leste): 174,3 milhões de dólares destinados à reserva de combustível e à estabilização energética.
- Subsídio de Combustível e Apoio Público: 42,0 milhões de dólares para combustível, subsídio ao público e logística nacional.
- Segurança Alimentar: 5,0 milhões de dólares.
- Segurança Nacional para o recrutamento de 400 cadetes do PNTL cujo montante de de 3,0 milhões
- Reforço institucional e operacional da RAEOA (Região Administrativa Especial de Oé-Cusse Ambeno) com dotação adicional para a nova estrutura administrativa, operação e manutenção e equipamento dos serviços notariais cujo montante de 3,9 milhões de dólares.
- Presidência da CPLP por Timor-Leste com 2,0 milhões de dólares.



PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

- Fundo de Contingência: 4,9 milhões de dólares.

b) Alterações Legislativas e Ajustamentos no Fundo de Infraestruturas (FI)

O Governo solicita a alteração n.º 3/2025 à Lei de Enquadramento Geral do Estado e gestão financeira pública, especificamente no seu artigo 40.º, com o intuito de conferir maior flexibilidade ao Fundo de Infraestruturas (FI). A proposta visa eliminar o limite de 25% para transferências entre programas e categorias, justificando-se pelo caráter plurianual e pela autonomia administrativa e financeira do FI.

Redução Orçamental do FI, registando um corte global de 60 milhões de dólares no Fundo de Infraestruturas, o que representa uma redução de 20% do seu orçamento total (restando uma dotação de 240 milhões de dólares). Estão afetados 30 programas. Estão integralmente protegidos de qualquer corte os projetos financiados por empréstimos externos e o projeto *Tasi Mane*.

Relativamente a Garantia Executiva, o Governo considerou inicialmente desnecessária a garantia de 80 milhões de dólares para o projeto de painéis solares. Contudo, avançou com a medida após o Tribunal Superior Administrativo, Fiscal e de Contas demonstrar a sua relevância para efeitos de obtenção de visto prévio.

2.2. Ministério das Obras Públicas

O plano estratégico para a instalação de painéis solares encontra-se na fase final de conclusão. Destaca-se o projeto de 72 MW em Laleia, que tem como objetivo principal reduzir de forma significativa a dependência do país e os elevados custos com a compra de combustível (diesel) para os geradores de óleo pesado.

Relativamente à verba de 10 milhões de dólares em transferências públicas, esclareceu-se a vigência de um contrato com a empresa ETO para responder à crise de combustível. Por não existirem ainda um cais de descarga adequado (jetty) e tanques de armazenamento em terra firme, o combustível importado está a ser mantido temporariamente no mar, funcionando dentro de depósitos flutuantes (navios-tanque). O combustível é operado e distribuído diretamente a partir dessas embarcações na costa, tendo já sido retirados 7,3 milhões de litros para abastecer as necessidades do país.



República Democrática de Timor-Leste
**PARLAMENTO
NACIONAL**
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

2.3. Ministério dos Transportes e Comunicações (substituído pelo Ministro do Planeamento e Investimento Estratégico)

O Ministério propôs uma alteração orçamental, solicitando a manutenção do montante de 12.000 dólares na Direção dos Postais para a conservação e manutenção de edifícios, cujos trabalhos se encontram em execução. Esta dotação será compensada através da redução de igual valor (12.000 dólares) na rubrica do Gabinete de Administração e Finanças, garantindo o equilíbrio da operação.

2.4. QUESTÕES LEVANTADAS PELOS DEPUTADOS

1. Face ao corte de 60 milhões de dólares no Fundo de Infraestruturas e ao adiamento de projetos para 2027, questionou-se se estes cortes assumem o caráter de retenção definitiva e como será garantida a sustentabilidade do desenvolvimento nacional.
2. Solicitação de dados precisos sobre o número total de projetos e linhas ministeriais afetados, distinguindo os que estão em execução daqueles que ainda não foram implementados.
3. Como irá o Ministério de Planeamento e Investimento Estratégico garantir a execução e mitigar os riscos dos projetos que sofreram ajustamentos orçamentais?
4. Questionou-se a redução em bens e serviços correntes, a perda de prioridade do programa de fibra ótica e como o Ministério garantirá uma boa execução perante este de agravamento orçamental.
5. Pedido de esclarecimento sobre o alegado esvaziamento orçamental deste projeto autoestrada de Suai.
6. Questionamento sobre a inclusão dos 80 milhões de dólares no Orçamento Retificativo e a necessidade de alterações à Lei de Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e Gestão Financeira Pública para formalizar a matéria jurídica e as garantias contratuais.
7. Perguntou-se qual o período de vigência previsto para a verba do subsídio e para a estimativa de consumo da EDTL (6 a 7 meses), os critérios de cálculo, o modelo de fornecimento ao transporte público/logística nacional e o plano de contingência macroeconómica caso os 40 milhões de dólares se esgotem.



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

8. Questionamento sobre o funcionamento do processo de aprovisionamento (*agreement*) com fornecedores estrangeiros, a capacidade de armazenamento seguro em território nacional (evitando o depósito no estrangeiro) e o ponto de situação das estradas de Cailaco, Asailatula e Weleu, cujas execuções foram afetadas pela Proposta de Lei de Orçamento Retificativo.

9. Pedido de clarificação sobre os projetos de Estradas em Ermera.

2.5. Resposta dos Ministros

1. O Executivo esclareceu que, apesar do corte de 20% (60 milhões de dólares) que afetou 30 programas, os 80% restantes (240 milhões de dólares) garantem a cobertura dos projetos em curso. Isto deve-se à média histórica de execução anual ser de 78%, estimando-se que a dotação atual possa ser executada até aos 90%. Reiterou-se que os projetos financiados por empréstimos externos e o projeto Tasi Mane não sofreram qualquer corte, mantendo-se a sua continuidade. Registou-se, contudo, uma redução de 21 milhões de dólares nas estradas nacionais para os municípios.

2. Assim, foi apresentado o balanço total de 836 projetos afetados pelos ajustamentos:

- Projetos em curso: 232 projetos cortados, totalizando uma redução de 35 milhões de dólares;
- Projetos novos em fase de aprovisionamento: 22 projetos retirados, totalizando 2,7 milhões de dólares;
- Projetos novos em fase de preparação de aprovação: 522 projetos com um corte de 19 milhões de dólares;
- Projetos concluídos: Ajustamento residual de 1.000 dólares por projeto;
- Projetos em retenção: 47 projetos com redução de aproximadamente 1,3 milhões de dólares;
- Projetos cancelados: 3 projetos com um corte total de 657.000 dólares;
- Projetos abandonados: 90 projetos com uma redução total de 90.000 dólares.

3. Relativamente, a garantia de valor máximo de 80 milhões de dólares, esclarece-se que já no ano passado existia um artigo que regulava esta matéria para o investimento no setor elétrico. Trata-se de uma garantia do Governo, aplicável quando o projeto estiver concluído, uma vez que o Executivo



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

celebrou um contrato de compra e venda de energia. Contudo, por exigência do Tribunal Superior Administrativo Fiscal e de Contas para a viabilização e o andamento do projeto, tornou-se necessária a inclusão desta garantia financeira, cujo valor máximo é de 80 milhões de dólares.

4. Acerca de autoestrada de Suai foi esclarecido que os estudos técnicos iniciais previam uma faixa de 100 metros, tendo sido reajustados pela equipa técnica para 12 metros. Esta otimização reduz significativamente os custos com indemnizações, sem comprometer o desenvolvimento da costa sul.

5. O Governo reconheceu o carácter imprevisível da crise global de combustível, que afetou os preços e os stocks. Confirmou-se que o combustível está temporariamente armazenado em navios-tanque abastecedores, devido à falta de infraestruturas em terra, tendo sido consumidos 7,3 milhões de litros. Estão já em curso os planos para a construção de armazéns fixos em território nacional.

6. O andamento das obras nas estradas Ermera-Letefoho e Letefoho-Atsabe está a seguir o cronograma planeado, após a devida aprovação e obtenção de vistos do Tribunal Superior Administrativo, Fiscal e de Contas. As empresas construtoras encontram-se na fase de montagem dos acampamentos de trabalho e mobilização de equipamentos. Contudo, ressalva-se que o ritmo da execução física das obras e a respetiva execução orçamental estão condicionados devido ao impacto da época de chuvas e das alterações climáticas.

2.6. O Ministro do Planeamento e Investimento Estratégico sintetizou em três os pontos submetidos à apreciação legislativa:

- a). Alteração à Lei de Enquadramento Orçamental (LEO) para flexibilização do FI e formalização da garantia dos painéis solares;
- b). Aditamento da garantia financeira de 80 milhões de dólares para o setor elétrico;
- c). Manutenção e reafetação interna de 12.000 dólares solicitada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações.



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

3. Ministério do Desenvolvimento Rural e Habitação Comunitária

O orçamento é aprovado formalmente por programa, contudo, o Ministério sublinhou que situações imprevistas de força maior exigiram reajustes.

Para não comprometer a execução física das obras estruturais, o Ministério optou por concentrar as reduções orçamentais estritamente na categoria de Bens e Serviços, protegendo o capital de desenvolvimento.

Os cortes específicos foram direcionados para rubricas de formação e viagens ao estrangeiro. Foram canceladas formações presenciais externas, transitando-as para o formato virtual, salvaguardando-se apenas as deslocações obrigatórias no âmbito das reuniões da ASEAN

O Ministério apresentou de forma transparente o estado de progresso físico das habitações cujas verbas haviam sido aprovadas no OGE de 2024, respondendo às críticas sobre a baixa execução global de 14.4% registada até maio:

- Manufahi: Apresenta o estado mais avançado, com 93% de execução física concluída.
- Maupiti: Registavam-se problemas contratuais graves que foram corrigidos, encontrando-se atualmente com 53% de execução.
- Bobonaro: Encontra-se com 45% de execução física.
- Manatuto: Encontra-se com 43% de execução física.

O Ministro informou que o Governo notificou formalmente as empresas responsáveis, estabelecendo um prazo limite irrevogável para a entrega das obras. O não cumprimento destes prazos resultará na rescisão imediata dos contratos administrativos. Foi realçado que a inflação e a crise logística atual tornam inviável e onerosa a contratação de novas empresas a meio do processo.

O custo de referência estipulado para a concessão de cada habitação está fixado em 39.000 dólares pelos técnicos do Ministério. Após a devida intervenção e correção técnica da Agência de Desenvolvimento Nacional (ADN), o valor fixou-se em 40.000 dólares, contrapondo os 37.000 dólares propostos inicialmente pelas empresas privadas.

3.1. Questões levantadas pelos Deputados

- A falta de inclusão de jovens empresários locais nos processos de contratação. Defendeu que as obras de habitação comunitária deveriam ser adjudicadas através de concursos abertos direcionados para consórcios de jovens profissionais locais, em vez de manter a dependência



República Democrática de Timor-Leste
**PARLAMENTO
NACIONAL**
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

de grandes companhias já estabelecidas.

- Alertou para os recorrentes problemas de engenharia e defeitos de construção nas casas entregues recentemente. Exigiu a criação e aplicação rigorosa de um Manual ou Guia Técnico de Construção. Alertou ainda para a necessidade de implementar mecanismos de "Bid Security" (Garantia de Proposta) para evitar o plágio de projetos e garantir a idoneidade financeira das construtoras privadas
- Demonstrou preocupação com os atrasos decorrentes do uso de sistemas de dados desatualizados na transição de 2024 para 2026, instando o Ministério e a ADN a regularizarem a articulação de custos até ao planeamento de 2027.

3.2. Respostas do Vice Primeiro-Ministro ao mesmo tempo o Ministro do Desenvolvimento Rural e Habitação Comunitária

- O Ministro reconheceu as lacunas do setor privado e apontou um problema estrutural em Timor-Leste relativo à necessidade de "formação de caráter" e ética de trabalho. Revelou que até os próprios promotores privados locais preferem subcontratar mão de obra estrangeira (nomeadamente indonésia) devido à maior qualidade e rapidez na entrega dos trabalhos.
- O Ministério, em parceria com a SEFOPE, já organizou formações de capacitação técnica dirigidas a trabalhadores nacionais para inverter este cenário.
- O Ministro assegurou que o Manual Técnico de Construção existe. O erro reside no facto de as companhias vencedoras subcontratarem terceiros sem fiscalização. Como medida corretiva, foi anunciada a criação imediata de um Grupo de Coordenação Conjunta entre a ADN e o Ministério da Habitação para monitorizar as obras em tempo real.

VI. Conclusões

A Comissão E delibera as seguintes conclusões:

- O montante global inscrito na PPL responde a imperativos categóricos de soberania, visando salvaguardar a segurança energética do Estado (através da EDTLEP), a segurança alimentar e o regular funcionamento institucional das forças de segurança (PNTL) e órgãos de soberania.
- Constata-se que o desagravamento orçamental de 60 milhões de dólares (redução de 20% sobre a dotação inicial) não compromete a continuidade dos projetos em curso. Esta



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

viabilidade fundamenta-se na média histórico em curso. Esta viabilidade fundamenta-se na média histórica de execução anual de Fundo de Infraestruturas, fixada em 78%, o que demonstra que a dotação remanescente de 240 milhões de dólares (80% do orçamento) é tecnicamente suficiente para cobrir os compromissos contratuais ativos, estimando-se uma otimização da execução real de até 90%.

- Destaca-se como nota positiva a blindagem integral dos projetos financiados por empréstimos e do projeto de desenvolvimento do Sul (Tasi Mane), os quais ficaram totalmente protegidos de qualquer reajustamento despesista.
- A Comissão valida a maturidade do plano estratégico para as energias renováveis, especificamente o projeto de 72MW em Laleia. Esta iniciativa é considerada de segurança nacional, uma vez que mitigará a volatilidade macroeconómica e os elevados custos de importação de diesel para os geradores de óleo pesado.
- Relativamente aos eixos Ermera -Letefoho e Letefoho-Atsabe, a Comissão constata que os atrasos na execução física não derivam de incumprimento contratual, mas sim de fatores exógenos de força maior, associados à elevada pluviosidade e aos impactos das alterações climáticas na fase de mobilização de acampamentos.

VII. Recomendações

Face às constatações técnicas e jurídicas resultantes das audiências públicas, a Comissão E submete as seguintes recomendações:

- Recomenda-se a dar consideração as três propostas formais submetidas pelo Ministério do Planeamento e Investimento Estratégico;
- Permitir a eliminação do limite de 25% para a transferência de verbas entre programas no Fundo de Infraestruturas (FI), garantindo a flexibilidade necessária para a gestão pública mediante a alteração do artigo 40.º da Lei de Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e Gestão da Finança Pública.
- Aprovar a garantia de valor máximo de 80 milhões de dólares para o projeto de painéis solares, cumprindo a exigência legal do Tribunal Superior Administrativo Fiscal e de Contas para o andamento do processo.



República Democrática de Timor-Leste
PARLAMENTO
NACIONAL

COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

- Viabilizar a transferência de 12.000 dólares para a Direção dos Postais, destinada à manutenção de edifícios, sendo compensada pelo Gabinete de Administração e Finanças.
- Insta-se o Ministério das Obras Públicas a reajustar os cronogramas de trabalho das empresas construtoras face ao impacto real das chuvas intensas e das alterações climáticas. Uma vez que o próprio Governo reconheceu que a pluviosidade atual é superior à dos anos anteriores, o Estado deve adotar uma postura de flexibilidade calendarizada para evitar penalizações injustas às empresas que se encontram limitadas pelo mau tempo na fase de fundações e terraplenagem.
- Ao Ministério do Planeamento de Investimento e Estratégico e o Ministério das Obras Públicas assegurem, desde já, a inscrição e proteção destas linhas rodoviárias nos Planos Anuais e Orçamentos de 2027 e 2028. Dado que o processo legal é longo, exigindo a assinatura do contrato, o envio e aprovação do visto pelo Tribunal de Contas, seguido de 3 meses obrigatórios para a mobilização de acampamentos e licenças, aceita-se tecnicamente que várias destas estradas só terminarão nos anos seguintes, devendo o seu financiamento ser blindado a longo prazo.
- Avanço imediato dos planos para a construção de armazéns fixos e de um cais de acostagem (jetty) em território nacional. A permanência de combustível em unidades flutuantes (navios-tanque no mar) deve ser tratada como uma emergência estritamente temporária para mitigar a crise atual, não devendo prolongar-se devido aos riscos logísticos associados.
- A manutenção do modelo técnico de 12 metros definido pela equipa de engenharia para a Autoestrada de Suai. Esta medida é recomendada por reduzir significativamente os gastos do Estado com indemnizações às populações locais (em comparação com o plano inicial de 100 metros), garantindo um desenvolvimento sustentável e eficiente da Costa Sul.

VIII. Parecer

A Comissão é do parecer que as dotações orçamentais propostas no PPL em causa devem merecer a aprovação do Parlamento Nacional.



República e Democracia
**PARLAMENTO
NACIONAL**
COMISSÃO DAS INFRAESTRUTURAS

IX. Aprovação do Parecer

O presente parecer foi discutido na reunião da Comissão E, que se realizou no dia 25 de maio de 2026, estando presentes **Oito (8)** Deputados, tendo sido aprovado com **Seis (6)** Votos a favor, **Zero (0)** votos contra, e **Dois (2)** abstenção.

O Relatora

Deputada Irene Gonzaga Sarmento

O Presidente da Comissão

Deputado Marcos Xavier