



República Democrática de Timor-Leste
**PARLAMENTO
NACIONAL**

COMISSÃO DE INFRAESTRUTURAS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

RELATÓRIO N.º 10/2016/CE-PN

Assunto: Análise da Proposta de Orçamento Rectificativo/ 1.ª Alteração ao Orçamento de Estado de 2016.

I. Considerações Gerais:

1. A presente análise tem em conta as observações realizadas na análise orçamental da Comissão E à proposta de Orçamento Geral do Estado para o ano de 2016, na análise do Programa de Governo submetido ao Parlamento Nacional e dos resultados das audições públicas ocorridas na discussão desta proposta de alteração ao Orçamento Geral do Estado em vigor para o corrente ano de 2016.
2. O Governo apresentou ao Parlamento Nacional a Proposta de Lei do Orçamento Rectificativo para o ano de 2016 (lei n.º1/2016, de 14 de Janeiro), com propostas de alteração à Lei e aos Livros 1, 2 e 3, em anexo, tendo esta proposta sido recebida e objeto de despacho do Senhor Presidente do Parlamento Nacional no dia 4 de Julho, para baixar às Comissões especializadas Permanentes C e E para efeitos de emissão de parecer e para relatório à referida Comissão de Finanças Públicas.
3. O parecer da Comissão das Infraestruturas, Transportes e Comunicações é emitido nos termos do disposto n.º 1 do artigo 164.º do Regimento do Parlamento Nacional, segundo o qual as comissões especializadas permanentes enviam à Comissão de Finanças Públicas, no prazo de 2 dias, parecer fundamentado relativamente à proposta de lei.
4. Para o efeito, as Comissões de Infraestruturas, Transportes e Comunicações e de Finanças Públicas realizaram, nos dias 5 e 6 de Julho de 2016, em Maubara, Liquiçá, audiências conjuntas com o Conselho Consultivo do Fundo Petrolífero, Banco Central de Timor-Leste, Ministro Planeamento e Investimento Estrategico, Ministro das Obras Públicas,

Transportes e Comunicação e Ministra das Finanças, ao abrigo do disposto no n.º 3 e 4 do artigo 164.º do Regimento do Parlamento Nacional.

5. A proposta de Orçamento Rectificativo mantém a estrutura orçamental em vigor, sendo que a proposta de alteração inclui a primeira alteração à Lei de orçamento Geral do Estado para 2016, bem como alterações aos Livros 1, 2 e 3 Anexos ao Orçamento de Estado para 2016.
6. Na proposta de alteração ao Orçamento de Estado, há alterações significativas ao nível dos Programas de Investimento em infraestruturas, transportes e comunicações, incidindo as alterações do lado das receitas para reforço das verbas disponibilizadas pelo Fundo Petrolífero, através do aumento da sua contribuição e, do lado da despesa, para aumento das dotações previstas para a rubrica geral de “capital de desenvolvimento”, que passa de uma dotação de 436,5 Milhões USD para uma dotação de 827,0 Milhões USD – o que representa um aumento de 390,5 Milhões USD, quase o dobro do valor inicialmente previsto.
7. Da mesma forma, dentro da dotação de “capital de desenvolvimento”, as dotações alteradas respeitam á transferência de verbas para o Fundo de Infraestruturas, que vê reforçada a sua dotação inicial para um novo valor de 784,5 milhões USD, totalmente financiados através do Orçamento de Estado;
8. De acordo com a presente proposta de Orçamento de Estado, o valor total das despesas será 1.952,938 Milhões USD, com o défice fiscal a ser coberto pelo Fundo Petrolífero e por crédito ao Estado do programa de empréstimos, no valor total de 1.781,538 Milhões USD, que corresponde à necessidade de um levantamento acima do Rendimento Sustentável do Fundo Petrolífero no montante de 1.129,7 Milhões USD.

II. Das audiências públicas:

1. Das audiências realizadas resultou a análise dos seguintes aspetos condicionantes e justificativos da proposta de alteração ao Orçamento de Estado para 2016:
2. **Conselho Consultivo do Fundo Petrolífero e Banco Central de Timor-Leste** - A audição dos representantes destas entidades realizou-se em simultâneo, tendo sido manifestadas as seguintes preocupações:

- ❖ No processo do contrato e concurso relativo ao Porto de Tíbar, uma vez que dispõem de pouca informação e não conhecem os seus contornos finais, mas do que se conhece, este projeto tem investimentos globais superiores a 400 Milhões de Dólares. Uma vez que este contrato, em regime de Parceria Público Privada (PPP), tem uma duração longa (30 anos), não sabem quais os impactos que terá nas contas públicas, no que se refere a receitas e despesas. Desconhecem os custos de operação, bem como as projeções estimadas em termos de tráfego e procura no novo Porto;
- ❖ Questão da baixa evolução do produto interno, bem como da economia não-petrolífera e das receitas fiscais;
- ❖ Redução da produção petrolífera, sendo que, no início, o campo Bayun dang produzia 100 mill bariil por dia e agora produz apenas 45 bariil por dia;
- ❖ Evolução do valor do Fundo Petrolífero, que vale agora cerca de USD\$.16,58 biliões, possível de manter quando se mantém a sua utilização até 3%, que se pode sustentar até 30 anos; situação que será diferente caso o capital comece a ser utilizado;
- ❖ Necessidade de o Governo de esclarecer de forma clara sobre o estudo de viabilidade sobre retorno da exploração do Porto Tibar, *Suplly Base* e drenagem de Díli, para justificar os investimentos realizados;
- ❖ Necessidade de aumentar as receitas domésticas, no mínimo em 15% do valor;
- ❖ Necessidade de políticas de criação de riqueza que permitam receitas para não tornar o País mais dependente do Fundo Petrolífero;
- ❖ Reafirmar o espírito do Fundo Petrolífero como um fundo destinado às gerações do futuro, pelo que o Governo tem que diminuir os gastos e reduzir as dívidas;
- ❖ A necessidade de garantir a disciplina orçamental na execução das políticas do Governo;
- ❖ A necessidade de que os investimentos realizados através da execução dos recursos do Fundo Petrolífero, sejam realizados de acordo com os objetivos definidos na lei, incluindo a garantia de que tais investimentos geram também retorno económico.

- ❖ O Banco Central não esclareceu a informação fornecida pelo Governo sobre a recente valorização dos investimentos do Fundo Petrolífero, relativos à componente de *Equity*, havendo disparidade na informação do Governo e do Banco central sobre essa matéria.

3. **Governo - Ministro Planeamento Investimento e Estratégico** – O Senhor Ministro do Planeamento e Investimento Estratégico, em representação do Governo, acompanhado pela Senhora Ministra das Finanças e pelo Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, membros do Conselho de Administração do Fundo de Infraestruturas, manifestou as seguintes posições:

- ✓ O Governo continua a cumprir o Programa aprovado pelo VI Governo Constitucional para assegurar a gestão da Administração Pública no Território;
- ✓ A importância da execução do Orçamento do Fundo Infraestruturas para melhorar as condições de desenvolvimento e de vida no País e promover a boa gestão dos recursos públicos pela Administração;
- ✓ O carácter decisivo e estratégico para o País, que precisa de recuperar e melhorar as suas infraestruturas; para as quais tem que alocar os recursos necessários do Orçamento;
- ✓ A necessidade de resolver e ultrapassar um conjunto de dívidas existentes e que são um problema maior para o Estado, para a economia e para as empresas;
- ✓ A percepção que começa a existir, para o Governo e para o Parlamento, da necessidade de melhorar mas também de que se está a melhorar a condição das estradas;
- ✓ A importância da melhoria do sistema de drenagem na Cidade de Díli, muito importante pelos impactos que causam sempre que existem inundações;
- ✓ A necessidade de assegurar a concretização do Porto de Tíbar, com a dotação de cerca de 130 milhões, num contrato para o projeto, financiamento, construção e exploração do novo Porto de Tíbar, com um investimento no valor de 400 Milhões, para assegurar um depósito de garantia das prestações e pagamentos da parte do Estado, a realizar nos próximos anos;

- ✓ A necessidade de resolver o problema surgido com o contrato com a empresa Hyundai, em processo de visto prévio, uma vez que o País está sem situação de ter de pagar uma multa contratual após cada 3 meses do contrato;
- ✓ A necessidade de assegurar o pagamento de trabalhos em obras relativas à distribuição de água (cerca de 11 Milhões USD), dívidas da EDTL, para pagar dois pacotes de trabalhos executados, nos valores de 16 Milhões USD e de 12,9 Milhões USD;
- ✓ A necessidade de assegurar o pagamento de 94 projetos implementados mas ainda não pagos (cerca de 19,2 Milhões USD);
- ✓ A previsão de reforço da dotação com os encargos com a Suai *Supply Base*, onde há a necessidade de reforçar com 56 Milhões;
- ✓ A projeção estimada de custos com infraestruturas, para 2017, é 237 Milhões;
- ✓ A necessidade de reduzir os custos das mercadorias com a melhoria do serviço do Porto de Díli;
- ✓ A necessidade de construção de uma nova estrada, com quatro faixas de rodagem, para assegurar a ligação de Rai-kotu até Tibar;
- ✓ O cumprimento dos programas definidos para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável;
- ✓ Finalmente, a intenção de garantir, através deste Orçamento rectificativo para 2016, que no ano de 2017, o Governo não deixará dívidas nem situações atrasadas e que o novo Governo não receberá dívidas na próxima legislatura (a partir de 2017).

4. Análise:

1. A proposta de Orçamento Retificativo mantém a estrutura orçamental em vigor, sendo que a proposta de alteração inclui a primeira alteração à Lei de Orçamento Geral do Estado para 2016, bem como alterações aos Livros 1, 2 e 3 Anexos ao orçamento de Estado para 2016.
2. No que respeita ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, não há alterações às dotações do chamado Fundo Consolidado, pese embora se esteja a meio do

exercício orçamental de 2016 e exista informação quanto à previsibilidade estimada da sua execução.

3. No que se refere ao capítulo das receitas, o aumento resulta na sua totalidade da contribuição do Fundo petrolífero, pelo aumento da totalidade do valor em levantamentos dessa origem.
4. As receitas não-petrolíferas previstas continuam sem alterações, continuando a ser muito reduzidas em relação ao valor global de receitas.
5. Uma vez que o aumento de valor das receitas resulta na totalidade do Fundo Petrolífero, significa que a taxa de dependência do Orçamento de Estado aumenta, no que respeita ao seu financiamento pelas receitas diretas e indiretas do petróleo, aumentando assim estimativamente a dependência do petróleo, no que respeita ao financiamento orçamental, sendo o *ratio* de cobertura de 11, 77 % e agora representa apenas 9,28% do Orçamento de Estado relativo a 2016.
6. Mantém-se a situação estrutural do Orçamento de Estado no que respeita à ausência de critérios, uma vez que a organização do orçamento não segrega devidamente os vários sectores do Estado, designadamente o sector público administrativo e o sector público empresarial.
7. A verdadeira essência da proposta orçamental tem que ver com a necessidade do aumento de despesa com investimentos em infraestruturas, ao nível das despesas de capital (capital de desenvolvimento), salientando-se as seguintes principais alterações (por ordem decrescente do seu valor):
 - a) Contrato de investimento em regime de parceria público-privada para o novo **Porto de Tíbar** (+127,6 Milhões USD);
 - b) **Programa de Tasi Mane**, com o arranque de novos projetos e obras contratadas, designadamente do contrato para a Plataforma Logística do Suai (*Supply Base*) e a nova autoestrada de Suai - Beaço (primeira fase), no valor global de 119,1 Milhões USD;
 - c) **Programas de Estradas**, para o pagamento de encargos com atividades já realizadas e novos contratos (+111, 8 Milhões USD), que incluem, designadamente, o aumento de despesas com estradas para financiar o pagamento resultante de despesas com as chamadas “Obras de Emergência de 2013”, relativos aos designados pacotes A e B

- (+20,12 Milhões USD), bem como outros 38 contratos em curso incluídos no programa de estradas;
- d) **94 Projetos e obras diversas com situações por regularizar e pagar** (+19,288 Milhões USD), sendo esta uma atividade nova, não prevista no orçamento inicial);
 - e) **Projetos de Eletricidade**, para financiar o pagamento de dívidas de trabalhos realizados, nos pacotes A e B (+29,735 Milhões USD);
 - f) Desenvolvimento da **Drenagem de Díli** (+8,3 Milhões USD).
 - g) Concretização dos **Objetivos de desenvolvimento do Milénio**, com um acréscimo de verbas para resolver encargos existentes (+5,9 Milhões USD).
8. A apresentação desta proposta de orçamento retificativo reflete, em grande medida, os atrasos na contratação e desenvolvimento de alguns dos grandes projetos e obras públicas (designadamente, do contrato para a *Supply Base* e a autoestrada da costa Sul), por razões originadas por problemas na finalização dos contratos e obtenção dos Vistos prévios junto do Tribunal de Recursos/ Câmara de Contas, cujo início de execução estava programada ocorrer no último trimestre de 2015.
9. No entanto, não é claro nem totalmente garantido que esses contratos tenham execução antes do final do ano, sendo certo que o Governo assume que as relevantes dotações orçamentais previstas se destinam a assegurar pagamentos adiantados previstos nos contratos.
10. Da mesma forma, não é ainda conhecido o contrato nem o resultado do processo de “*financial close*” relativo à PPP do Porto de Tíbar.
11. Relativamente ainda ao contrato do Porto de Tíbar, há que ter em conta a necessidade de sujeição do contrato ao processo de fiscalização prévia.
12. O valor total previsto de aumento destas despesas é superior a 421 Milhões USD, sendo parcialmente compensado pela redução de dotações de algumas atividades do Fundo de Infraestruturas, entre as quais se destacam as seguintes:
- a) Programa de **manutenção e reabilitação** de infraestruturas (-11,1 Milhões USD);
 - b) Programa de **pontes** (-3,9 Milhões USD);
 - c) Preparação de **desenhos e supervisão** de novos projetos e obras (-2,8 Milhões USD).
13. Verificam-se reduções nas dotações relativas às atividades de manutenção e reabilitação, pontes e na elaboração de novos estudos, projetos e supervisão de obras públicas – o que

contraria as recomendações formuladas na discussão e aprovação do Orçamento de 2016 pela Comissão E, pelo relatório final e parecer do Parlamento Nacional e pelos parceiros internacionais, que têm reforçado a ideia de que é necessário o aumento do investimento na operação & manutenção, na reabilitação, bem como na necessidade de melhorar a qualidade dos processos de planeamento, elaboração de estudos e projetos e de fiscalização das obras públicas;

14. No que respeita ao planeamento e projeto, não existe informação completa sobre os novos estudos e projetos relativos a equipamentos e obras públicas, reconhecendo-se que as reduzidas verbas para estas atividades se tornam agora ainda mais reduzidas. Seria expetável, pelo menos no que respeita à supervisão de obras públicas, que houvesse um aumento dos encargos com a fiscalização dessas atividades, no sentido de promover a sua qualidade bem como a economia e eficiência da despesa pública.
15. Os valores previstos no orçamento de 2016, muito abaixo dos 5% ou 10% que seria de esperar, tornam-se agora ainda mais baixos – quando o aumento dos valores de investimento fazia esperar que ocorresse exatamente o contrário. Embora se reconheça que parte do aumento de despesa tem que ver com necessidades e exigências contratuais (por exemplo, contrato PPP do Porto de Tíbar) ou até com obras já executadas (por exemplo, pagamento das obras e atividades de emergências de 2013), seria de esperar que nos restantes casos houvesse um aumento dos encargos com a sua gestão, execução e fiscalização. Ora, tal não acontece.
16. Tratando-se de um Orçamento retificativo, não parece oportuno, ainda assim, proceder a alterações de estrutura. No entanto, essa deve ser uma questão a equacionar em futuros exercícios orçamentais e, designadamente, o Orçamento de Estado deve considerar, no futuro, a discriminação dos programas de investimento público, por forma a incluir previsões anuais e plurianuais, bem como a identificação das fases de evolução do ciclo de vida dos projetos e obras.
17. No que respeita aos encargos do chamado “Programa de Emergências 2013”, o Governo optou no orçamento de 2016 por prever uma verba aparentemente reduzida (inferior a 10 Milhões USD), que já na altura parecia insuficiente, para resolver os problemas existentes e as responsabilidades do Estado, optando por incluir neste Orçamento retificativo a resolução do problema, mas sem esclarecer se com esta medida ficam resolvidas, da parte

do Estado, todas as situações existentes ou se ainda se encontram em análise outras situações reclamadas pelas Companhias privadas.

18. Finalmente, quanto à proposta de diploma relativo à “*Primeira Alteração à Lei n.º1/2016, de 14 de Janeiro, que aprova o Orçamento geral do Estado para 2016*”, pretende o Governo aprovar:

- a) A alteração dos Anexos da Lei n.º1/2016, de 14 de janeiro, relativos ao fundo Petrolífero (Anexo I) e ao Fundo de Infraestruturas (Anexos II e III), bem como os artigos 4.º e 7.º da Lei do Orçamento para 2016;
- b) A autorização de um novo limite para a obtenção do financiamento por transferências do Fundo Petrolífero, até ao montante global de 1.674,5 Milhões de dólares em 2016;
- c) A autorização para proceder a depósitos *escrow*, em termos a regulamentar;
- d) Em relação a contratos celebrados com eficácia suspensa, a autorização para suspender a respetiva garantia de execução, até se encontrarem reunidas as suas condições de eficácia;
- e) As regras de execução orçamental dos Fundos e Serviços Autónomos são definidas em diploma sobre a execução orçamental.

5. Conclusões.

Em face da análise realizada, a Comissão de Infraestruturas, Transportes e Comunicações apresenta as seguintes conclusões:

- A) A proposta de alteração ao Orçamento Geral do Estado para 2016 assenta na previsão de um aumento de dotação para despesa, na sua totalidade relativa aos programas do Fundo de Infraestruturas;
- B) O aumento global de despesas em atividades novas e outras já previstas, é superior a 420 Milhões USD, sendo compensada com a redução de despesas num valor próximo de 30 Milhões USD, em alguns programas em curso – pelo que a despesa prevista nos programas do Fundo de Infraestruturas tem um saldo negativo de 390,5 Milhões USD; na sua maioria com o agravamento de custos de atividades;
- C) O financiamento orçamental necessário é inteiramente realizado por levantamentos do Fundo Petrolífero;

- D) Os dados dos primeiros seis meses de execução orçamental não são relevantes para justificar as alterações às receitas e despesas previstas na proposta de alteração orçamental;
- E) Apesar do aumento do investimento público realizado nos últimos anos, não se verifica uma previsão do aumento relevante ao nível das receitas da economia não-petrolífera;
- F) O aumento do valor de financiamento orçamental realizado através de verbas do Fundo Petrolífero reforça a dependência orçamental do País de 88,23% para 90,72% das receitas orçamentais;
- G) Ao aumento do investimento realizado pelo Fundo de Infraestruturas não corresponde um aumento dos encargos com a gestão e fiscalização da despesa, uma vez que, na sua maioria, as novas verbas são realizadas através do cumprimento de pagamentos contratuais vencidos, como nos casos dos pagamentos dos encargos do Estado no “Programa de Emergências de 2013”), pela realização de adiantamentos contratuais (situações contratuais dos contratos da nova autoestrada do sul e do contrato para a plataforma logística – *Supply Base*) e pela prestação de garantias (caso da PPP do Porto de Tíbar, com a cláusula de *escrow*);
- H) Atenta a sua autonomia e independência, a atribuição das verbas ao Fundo de Infraestruturas não permite, após a autorização e sua transferência, que tais verbas regressem ao Orçamento Geral do Estado ou sejam redistribuídas, caso não haja execução no ano em curso, sendo possível que, em alguns casos e quando necessário, tal execução ocorra nos anos seguintes;
- I) O Governo assume, com total legitimidade, a vontade de não transitar para o futuro a resolução de problemas, encargos e dívidas originadas no passado, assumindo no presente a sua responsabilidade;
- J) A previsão da cláusula contratual “*escrow*” no contrato do Porto de Tíbar – que representa a fatia maior deste orçamento rectificativo - resulta, de acordo com a informação disponibilizada ao Parlamento Nacional, das circunstâncias aplicáveis a Timor-Leste no que respeita à prestação de garantias contratuais relativamente às diversas obrigações do Estado, parece justificada em resultado da ausência de uma classificação de *rating* e de histórico da dívida pública da República Democrática de Timor-Leste, no que respeita ao cumprimento de obrigações contratuais desta natureza –

designadamente por se tratar, no caso de Timor-Leste, do primeiro contrato celebrado em regime de PPP;

- K) A previsão da inclusão daquela cláusula contratual no contrato do Porto de Tíbar, uma vez que não foi prevista no Orçamento de Estado inicial para 2016, pode levantar a questão relativamente a saber se a mesma se encontrava prevista no programa e caderno de encargos inicial, bem como nas bases do contrato de concessão;
- L) A proposta não esclarece, de forma clara, a situação do processo de avaliação e liquidação das eventuais responsabilidades e encargos com o designado “Programa de Emergências de 2013”, não se sabendo se os pagamentos a efetuar permitem terminar o processo ou se ainda ficam pendentes outras situações cuja avaliação ainda não tenha ocorrido;
- M) Não estão esclarecidas as circunstâncias em que foram originadas dívidas e encargos para o Estado com projetos de eletricidade, num valor próximo dos 30 Milhões USD, cuja responsabilidade se propõe que o Orçamento de estado assuma;
- N) Das justificações apresentadas com a proposta de alteração orçamental, não são claras as circunstâncias que conduziram aos atrasos na realização dos contratos relativos à *Supply Base* nem a autoestrada da costa sul, que se acredita resultarem de dificuldades processuais na interação com o Tribunal de Recursos/ Câmara de Contas, na obtenção dos respetivos vistos prévios;
- O) Os valores elevados estabelecidos nas dotações destes grandes projetos integrados no Programa Tasi Mane parecem resultar justificados por pagamentos adiantados a realizar no âmbito desses contratos, porquanto não parece possível, no tempo disponível até final do ano de 2016, realizar volumes tão elevados de investimento em obras de tal natureza;
- P) A redução de despesas realizada nas dotações do Fundo de Infraestruturas foi realizada em áreas e atividades sensíveis, designadamente através da redução de verbas para a operação & manutenção, para desenvolvimento de novos projetos e para fiscalização de obras públicas;
- Q) Pese embora os aumentos significativos das despesas em capital, com o aumento dos investimentos em infraestruturas, não se verifica um aumento de receitas na economia não-petrolífera, nem aumento dos custos com atividade operacional relativa à sua

execução – esta situação melhora estatisticamente o racional entre custos fixos e a gestão dos projetos;

- R) O aumento das dotações do Orçamento para 2016 parece representar o esforço e a vontade, para o Governo, de resolver um conjunto de situações do passado, cuja resolução parece necessária, uma vez que se tratam de situações futuramente não recorrentes;
19. Quanto à proposta de diploma relativa à “*Primeira Alteração à Lei n.º1/2016, de 14 de Janeiro, que aprova o Orçamento Geral do Estado para 2016*”, consideram-se adequadas as medidas legais da proposta, tendo em conta as circunstâncias concretas de cada situação.
20. A situação referida anteriormente, não invalida o esclarecimento da conformidade do contrato *escow* em face da Lei de enquadramento orçamental.
21. Admite-se que o Governo disponha de poderes para suspender garantias de execução contratuais até à situação em que se verifique a plena eficácia dos contratos, sendo que essa eficácia parece referir-se à produção de efeitos contratuais, uma vez que a eficácia financeira está dependente da obtenção de visto aos contratos a eles sujeitos à face da lei. Ainda assim, parece prudente a previsão que autoriza o Governo a fazê-lo quando e sempre que necessário.

6. Recomendações.

Em consonância, apresentam-se propostas para que sejam formuladas ao Governo as seguintes **Recomendações**:

1. O Governo deve prosseguir no esforço de dar maior transparência e rigor às contas públicas, designadamente promovendo ações de controlo e auditoria sobre os desvios, atrasos e liquidação tardia dos encargos e dívidas dos seus compromissos;
2. As melhorias a realizar devem incluir, desde logo, uma adequada programação orçamental dos compromissos do Estado com investimentos e a realização da despesa pública, tendo em conta o agravamento de custos e as deseconomias originadas pelos atrasos e ausência dos compromissos contratuais assumidos, com a preocupação de assegurar maior economia e eficiência da realização da despesa pública, mas também

- para evitar alterações orçamentais que não resultem estritamente de situações de execução do próprio Orçamento Geral do Estado;
3. O Governo deve rever os mecanismos de reporte e prestação de informação ao Parlamento Nacional, relativos à execução orçamental, em matéria dos programas públicos de investimento em infraestruturas, devendo promover um novo sistema de reporte da informação, a apresentar com periodicidade certa, sem a qual não será eficaz assegurar mecanismos efetivos de acompanhamento, monitorização e fiscalização pelo Parlamento;
 4. Devem ser elaborados relatórios periódicos, com identificação dos períodos de tempo a que se reportam, que permitam o acompanhamento pelo Parlamento Nacional, com a informação de todos os projetos incluídos nos programas de investimento público com previsão orçamental;
 5. A documentação de reporte, deve incluir informação que permita distinguir o estado em que cada atividade se situa, designadamente sobre as atividades em situação relativas à sua classificação como: (i) Estudo, (ii) Projeto, (iii) Contratação (*procurement*), (iv) Execução, (v) Receção, (vi) Garantia, (vii) Operação & Manutenção, bem como, um anexo de informação relativo aos encargos financeiros futuros, no que se refere a investimento de capital e a encargos de exploração, relativos aos 5 anos seguintes;
 6. O Governo deve promover uma avaliação de controlo sobre a existência de dívidas originadas com projetos de eletricidade, dos quais resultam encargos próximos de 30 Milhões USD não previstos e sem explicação de contexto, devendo ser remetido ao Parlamento Nacional uma listagem completa de todos os projetos e obras a que se referem tais dívidas e encargos do Estado;
 7. De acordo com a proposta de alteração à Lei n.º1/2016, de 14 de Janeiro, o Governo deve promover a regulamentação das cláusulas e contratos *escrow* em contratos públicos, bem como assegurar a sua compatibilidade com a Lei de enquadramento orçamental e com o regime jurídico das parcerias público-privadas;
 8. Em face do aumento de custos em diversos de projetos, sobretudo em estradas e pontes, devem ser identificados os principais riscos que originam esses sobrecustos e propostas e desenvolvidas medidas e ações para que tais riscos sejam identificados,

- conhecidos e eliminados no futuro, para que as mesmas situações não se repitam com novos encargos e sobrecustos;
9. Assegurar que, nos contratos em que sejam realizados adiantamentos e antecipações de pagamento, os mesmos sejam justificados em face das circunstâncias e sejam obtidas as necessárias garantias ao cumprimento contratual da parte dos parceiros privados;
 10. A exigência de melhoria da qualidade, eficiência e sustentabilidade dos projetos e obras públicas, exige maior cuidado na elaboração dos respetivos projetos (peças desenhadas e escritas), bem como um reforço da fiscalização da sua execução, pelo que se devem reforçar os meios e recursos necessários para essas atividades – ao contrário de se prever a sua redução e diminuição;
 11. Desenvolver, de forma sustentada, os mecanismos, instrumentos e políticas destinados a melhorar as condições de investimento em atividades de operação & manutenção, reabilitação e conservação do património e equipamentos construídos e instalados ao serviço do País, através de políticas permanentes que mantenham o seu valor e operacionalidade no tempo, sob pena da sua degradação e do aumento exponencial dos custos para a sua reabilitação e reparação futura, para além da diminuição da sua qualidade e da segurança, em resultado dessa falta de manutenção e conservação.
 12. O Governo e o Banco Central devem assumir uma posição clara sobre a questão da valorização e rendimentos da carteira de investimentos do Fundo Petrolífero, designadamente relativos aos investimentos em *Equity*, por forma a haver uma informação única e alinhada no Estado sobre a sua gestão e evolução.

7. Parecer final.

A Comissão de Infraestruturas, Transportes e Comunicações é, assim, de parecer que a proposta de alteração à Lei de Orçamento e aos livros 1, 2 e 3-A seus anexos, cumpre genericamente os princípios de gestão orçamental, designadamente o do equilíbrio orçamental, sendo que reúne os requisitos constitucionais, legais e regimentais e está em condições de subir ao Plenário, para discussão e votação, nos termos regimentais em vigor, pelo que se propõe o seu envio à Comissão de Finanças Públicas, para sua consideração.

8. Discussão e aprovação.

O presente parecer foi discutido e aprovado, por unanimidade, em reunião da Comissão E, realizada no dia 8 de Julho de 2016, tendo sido aprovado com sete votos a favor.

O Vice-Presidente da Comissão,

(Manuel de Castro Pereira)

A Secretária da Comissão,

(Albina Marçal Freitas)