



VIII GOVERNO CONSTITUCIONAL



ORÇAMENTO GERAL DO ESTADO 2023

**INVESTIMENTO PRODUTIVO E CRESCIMENTO
INCLUSIVO PARA AS GERAÇÕES FUTURAS**



ELEMENTOS INFORMATIVOS

Tabela de Conteúdos

Introdução	3
Enquadramento Legal	4
Anexos	5
Anexo I Situação financeira e patrimonial do Estado e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	5
A. Resultado da execução orçamental de 2021.....	5
B. Progresso da execução orçamental de 2022 – ate 31 de agosto	6
Anexo II. Situação das operações de tesouraria e contas do Tesouro e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	7
Anexo III. Elementos informativos sobre os programas orçamentais, incluindo os indicadores de avaliação do desempenho	9
Elementos Informativos sobre os Programas Orçamentais.....	9
Anexo IV. Elementos informativos sobre o desempenho dos programas o exercício orçamental anterior	20
Anexo V. Demonstração orçamental e demonstração financeira do Fundo Petrolífero de Timor-Leste	20
Anexo VI. Estimativa do Rendimento Sustentável Estimado para o próprio ano orçamental e no ano orçamental anterior	20
Anexo VII. Relatório de auditor independente certificando os montantes das estimativas do Rendimento Sustentável a que se refere a alínea anterior	20
Anexo VIII. Estimativa de redução o Rendimento Sustentável Estimado nos exercício orçamentais subsequentes, por força de transferências a partir Fundo Petrolífero de montantes superior ao Rendimento Sustentável Estimado, caso tal seja previsto na proposta de lei do OGE	20
Anexo IX. Relatório de auditor independente certificando as estimativas de redução do Rendimento Sustentável Estimado que se refere na alínea anterior	20
Anexo X. Números de trabalhadores do Setor Público Administrativo, por serviço e entidade e por natureza do veículo	21
Anexo XI. Planos anuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	26
Anexo XII. Compromissos plurianuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo . 26	
Anexo XIII. Vinculações externas e despesas obrigatórias dos serviços e entidades do Público Administrativo	26
INTRODUÇÃO	28
PROGRESSO DO PROJETO	29
Empréstimos	34
Anexo XV. Informação individualizada sobre despesas com parceria público-privadas	41
I. PPP DO PORTO DA BAÍA DE TIBAR	41
II. Serviços de Diagnóstico Médico no Setor da Saúde	52
III. MORADIA PPP ACESSÍVEL.....	55
IV. PPP Cristo Rei	58

V. PPP de Redesenvolvimento do Porto de Díli.....	63
VI. Novas Iniciativas	68
VII. Desenvolvimento do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato.....	70
Anexo XVII. Situação financeira e patrimonial das empresas, fundações e Associações públicas ou com participação do Estado.....	78
A. Empresas Públicas	78
B. Sociedades Anónimas Estatais.....	80
C. Participação do Estado em outras atividades comerciais e entidades	82
Anexo XVIII. Previsão da receita tributária cessante por tributo	82
Anexo XX. Outras informações consideradas necessárias pelo Governo.....	83
1. Fundo Infraestruturas;.....	83
2. Fundo Desenvolvimento Capital Humano;.....	83
3. Desenvolvimento Municípios	83
4. Orçamento da Cidadania.....	83
5. Parceiro Desenvolvimento.....	83
6. Informação sobre Grandes Opções Plano (GOP) e Marcador	83
Anexo XXI. Previsão da receita contributiva, que permita verificar o montante da receita bruta e da transferência para o FRSS.....	90
Anexo XXII. Situação das operações de tesouraria e das contas do subsetor da Segurança Social	90
Anexo XXIII. Composição da despesa anual por regime e por prestação.....	90
Anexo XXIV. Projeção atualizada de longo prazo contendo os encargos com prestações diferidas e as contribuições do trabalhador e das entidades empregadoras	90
Anexo XXV. Elementos informativos sobre o Fundo Especial de desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e os seus investimentos	90
Anexo XXVI. Justificação prevista na alínea d) do artigo 9.º da Lei n.º 9/2005, de 3 de agosto, republicada pela Lei n.º 12/2011, de 28 de setembro	91

Introdução

Nos termos do artigo 40.º da Lei de Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e da gestão financeira pública, a proposta de lei do OGE é acompanhada do relatório, dos desenvolvimentos orçamentais e dos elementos informativos.

Neste livro apresentam-se os elementos informativos.

Os elementos informativos visam apresentar informação qualitativa e detalhada sobre o estado das finanças públicas de Timor-Leste, para que o leitor forme uma imagem completa da situação financeira do Estado.

Além de informações de natureza financeira, os elementos informativos também apresentam os objetivos das políticas públicas seguindo a estrutura programática do orçamento, os resultados atingidos ao nível de cada programa no exercício orçamental anterior, a composição da força de trabalho do setor público, e os planos anuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo.

O público-alvo do presente livro são os decisores políticos e os gestores das finanças públicas que precisam de informações detalhadas na preparação de estratégias e na tomada de decisões.

Em particular, os deputados do Parlamento Nacional têm de conhecer a situação detalhada das finanças do Estado, bem como os objetivos das políticas públicas a serem financiadas pelo Orçamento Geral do Estado, e os recursos com que os diferentes serviços contam para a sua implementação, para fundamentar a aprovação do OGE ou, se considerarem necessário, propor as emendas pertinentes.

Para os membros do Conselho de Ministro, as informações presentes neste livro constituem um ponto de partida importante para a definição de prioridades, estratégias, e linhas gerais da ação política, considerando não só quais são os recursos que tem a sua disposição e os impactos financeiros que as duas decisões podem ter na situação geral do Estado, mais também para coordenar as suas atuações com as das outras entidades do Setor Público, procurando sinergias e evitando duplicidades.

Finalmente, para os gestores públicos os elementos informativos contêm toda a informação necessária para eles definirem planos de ação anual, alocar os recursos humanos e financeiros sob a sua gestão, e implementar as políticas que lhes foram adjudicadas para o próximo exercício orçamental.

Além disso, a comunidade empresarial, académica, os profissionais das finanças públicas e a comunicação social podem encontrar relevante para a sua atividade nestes elementos informativos.

A introdução deste nível de detalhe na apresentação da informação financeira e dos objetivos dos programas públicos representa um exercício de transparência e de prestação de contas à cidadania sem precedentes na gestão das finanças pública em Timor-Leste.

A elaboração do presente livro não teria sido possível sem os investimentos realizados para progressivamente aumentar a capacidade e a qualidade dos recursos humanos e instituições do Setor Público.

O presente livro é a melhor prova dos esforços do Estado de Timor-Leste para avançar em direção à uma gestão mais eficiente, democrática, transparente e madura dos recursos públicos.

Desde o Ministério das Finanças gostaríamos de agradecer a todas as entidades e serviços que forneceram informações para a preparação de este livro, aos trabalhadores do setor público que o fizeram possível, e a todos os cidadãos que aproximem a sua consulta com a curiosidade e determinação por contribuir à empresa coletiva que representa o desenvolvimento da nossa querida nação.

Enquadramento Legal

De acordo com o artigo 43.º da Lei Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e da gestão financeira pública, a proposta de lei do OGE é acompanhada pelos seguintes elementos informativos:

Elemento	Anexo	Entidade responsável
a) Situação financeira e patrimonial do Estado e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	I	Ministério das Finanças
b) Situação das operações de tesouraria e contas do Tesouro e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	II	Ministério das Finanças
c) Elementos informativos sobre os programas orçamentais, incluindo os indicadores de avaliação do desempenho	III	Ministério das Finanças
d) Elementos informativos sobre o desempenho dos programas o exercício orçamental anterior	IV	ANAPMA
e) Demonstração orçamental e demonstração financeira do Fundo Petrolífero de Timor-Leste	V	Ministério das Finanças
f) Estimativa do Rendimento Sustentável Estimado para o próprio ano orçamental e no ano orçamental anterior	VI	Ministério das Finanças
g) Relatório de auditor independente certificando os montantes das estimativas do Rendimento Sustentável a que se refere a alínea anterior	VII	Ministério das Finanças
h) Estimativa de redução o Rendimento Sustentável Estimado nos exercício orçamentais subsequentes, por força de transferências a partir Fundo Petrolífero de montantes superior ao Rendimento Sustentável Estimado, caso tal seja previsto na proposta de lei do OGE	VIII	Ministério das Finanças
i) Relatório de auditor independente certificando as estimativas de redução do Rendimento Sustentável Estimado que se refere na alínea anterior	IX	Ministério das Finanças
j) Números de trabalhadores do Setor Público Administrativo, por serviço e entidade e por natureza do veículo	X	Ministério das Finanças e Comissão da Função Pública
k) Planos anuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	XI	ANAPMA
l) Compromissos plurianuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo	XII	Ministério das Finanças
m) Vinculações externas e despesas obrigatórias dos serviços e entidades do Público Administrativo	XIII	Ministério das Finanças
n) Situação da dívida pública e das operações tesouraria do Tesouro e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo, com identificação do empréstimo contratados, das condições específicas e dos pagamentos relativos a juros e amortizações realizador por conta de cada empréstimo	XIV	Ministério das Finanças
o) Informação individualizada sobre despesas com parceria público-privadas	XV	Ministério das Finanças
p) Informação individualizada sobre créditos e garantias concedidas pelo Estado	XVI	Ministério das Finanças

q) Situação financeira e patrimonial das empresas, fundações e Associações públicas ou com participação do Estado	XVII	Ministério das Finanças
r) Previsão da receita tributária cessante por tributo	XVIII	Ministério das Finanças
s) Previsão de créditos dos serviços ou entidades modificados ou extintos,	XIX	Ministério das Finanças
t) Outras informações consideradas necessárias pelo Governo	XX	Ministério das Finanças, FDCH e SGP
u) Previsão da receita contributiva, que permita verificar o montante da receita bruta e da transferência para o FRSS	XXI	INSS
v) Situação das operações de tesouraria e das contas do subsetor da Segurança Social	XXII	INSS
w) Composição da despesa anual por regime e por prestação	XXIII	INSS
x) Projeção atualizada de longo prazo contendo os encargos com prestações diferidas e as contribuições do trabalhador e das entidades empregadoras	XXIV	INSS
y) Elementos informativos sobre o Fundo Especial de desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e os seus investimentos,	XXII	RAEOA
z) Justificação prevista na alínea d) do artigo 9.º da Lei n.º 9/2005, de 3 de agosto, republicada pela Lei n.º 12/2011, de 28 de setembro	XXIII	Ministério das Finanças

Anexos

Anexo I Situação financeira e patrimonial do Estado e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo

A. Resultado da execução orçamental de 2021

A execução orçamental para todas as operações do Governo, incluindo o Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano, OSFAs (que inclui o Fundo de Infraestruturas, Empréstimo Externo e RAEOA-ZEESM) e o Fundo COVID-19, mas excluindo a Segurança Social foi de US\$ 1.455,0 milhões. Isso representa uma execução de 72% do orçamento anual consolidada de 2.030,3 milhões.

A execução orçamental total da Segurança Social para o ano de 2021 foi de US \$43,9 milhões, que representam 25% do orçamento total da Segurança Social de US\$ 177,6 milhões.

A total receita concreta para financiar o Orçamento Geral do Estado para 2021 foi de US \$1.881,6 milhões, composta por receitas domésticas de US\$ 217,3 milhões, transferência de capital a partir do fundo petrolífero de US\$ 1.147,9 milhões, utilização de saldo de gerência (do Tesouro e da RAEOA) de US \$493,9 milhões e empréstimo externo de US \$22,5 milhões.

O levantamento permitido do Fundo Petrolífero no Orçamento Geral do Estado para 2021 foi de US\$ 1.377,6 milhões, com origem em transferências do Fundo Petrolífero, que consiste em US \$547,9

milhões relativos a transferência equivalente ao valor do RSE e US \$829,7 milhões relativos a transferência superior ao valor do RSE.

Durante o ano que terminou a 31 de dezembro de 2021 foi transferido a partir do Fundo Petrolífero um total de US\$ 1.147,9 milhões (que representa 83% da transferência prevista para o ano de 2021 e US\$ 600,0 milhões acima do RSE de 2021), com o intuito de cobrir as necessidades operacionais de Todo o Governo.

Depois de contabilizadas as despesas do exercício de 2021 e outros ajustamentos patrimonial, o saldo total de caixa disponível (tanto no Conta do Tesouro e da RAEOA-ZEESM) totalizando US\$ 455,0 milhões, que não inclui o saldo de caixa em posse da Segurança Social e também o saldo de caixa na Conta Garantia (Escrow Account) de TL-Cement no Banco Central de Timor-Leste (o Saldo no Conta Garantia do TL-Cement no Banco Central de Timor-Leste é US \$50,3 milhões).

As informações detalhada sobre execução orçamento e situação financeira e patrimonial do estado e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo foi elaborado através o Relatório da Conta Geral do Estado de 2021 que submetido ao Parlamento Nacional e Camara de Contas do Tribunal de Recurso no fim de julho de 2022.

B. Progresso da execução orçamental de 2022 – ate 31 de agosto

A execução orçamental até o final do mês de agosto de 2022 para todas as operações da Administração Central e da RAEOA, incluindo o Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano, OSFA (inclui o Fundo de Infraestruturas, Empréstimo Externo, RAEOA-ZEESM e os Municípios) e o Fundo COVID-19 (mas excluindo Segurança Social) foi de US \$915,2 milhões (29%) de total orçamento final de 3.204,2 milhões.

Ate fim do agosto de 2022, o total de receitas domésticas cobradas e depositadas no Fundo Consolidado de Timor-Leste (FCTL) e noutras-contas do Banco Central de Timor-Leste foi de US \$107.2 milhões (64%) da estimativa total para o ano de 2022 (de US\$166,8 milhões).

No final do mês de julho de 2022, a Segurança Social teve despesas de US \$35,6 milhões de uma dotação global anual de US \$229,4 milhões, o que corresponde a uma taxa de execução de 16%.

Ate 31 de agosto de 2022, uma total de US \$854,0 milhões (33% do total transferências permitido em 2022 de US\$ 2.552,6 milhões) foi transferidos do fundo petrolífero para a conta do Tesouro para cobrir as necessidades de execução orçamento do estado.

Se combinar a transferência de capital do Fundo Petrolífero, saldo gerência, receitas domesticas e empréstimo externo, menos as despesas até agosto de 2022 resultar no saldo total de caixa de US \$535,3 milhões no fim de agosto de 2022.

Anexo II. Situação das operações de tesouraria e contas do Tesouro e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo

A total receita concreta para financiar o Orçamento Geral do Estado para 2021 foi de US \$1.881,6 milhões, composta por receitas domésticas de US\$ 217,3 milhões, transferência de capital a partir do fundo petrolífero de US\$ 1.147,9 milhões, utilização de saldo de gerência (do Tesouro e da RAEOA) de US \$493,9 milhões e empréstimo externo de US \$22,5 milhões.

O levantamento permitido do Fundo Petrolífero no Orçamento Geral do Estado para 2021 foi de US\$ 1.377,6 milhões, com origem em US \$547,9 milhões relativos a transferência equivalente ao valor do RSE e US \$829,7 milhões relativos a transferência superior ao valor do RSE.

Durante o ano que terminou a 31 de dezembro de 2021 foi transferido a partir do Fundo Petrolífero um total de US\$ 1.147,9 milhões (que representa 83% da transferência prevista para o ano de 2021 e US\$ 600,0 milhões acima do RSE de 2021), com o intuito de cobrir as necessidades operacionais de Todo o Governo.

Depois de contabilizadas as despesas do exercício de 2021 e outros ajustamentos patrimonial, o saldo total de caixa disponível (tanto no Conta do Tesouro e da RAEOA-ZEESM) totalizando US\$ 455,0 milhões, que não inclui o saldo de caixa em posse da Segurança Social e também o saldo de caixa na Conta Garantia (Escrow Account) de TL-Cement no Banco Central de Timor-Leste (o Saldo no Conta Garantia do TL-Cement no Banco Central de Timor-Leste é US \$50,3 milhões).

O Saldo de Caixa do Tesouro e RAEOA até 31 de dezembro de 2021 é indicado abaixo.

Saldo na Caixa do Tesouro no fim do Ano (31 de Dezembro) 2021

NO.	CONTA	2021 (Em US\$'000)
1	Comissão Administração do fundo de Infraestrutura (FI)	32.255
2	Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano (FDCH)	1.491
3	Fundo COVID-19	17.743
4	INSS	-
5	Fundo Consolidado (FCTL)	155.046
6	Serviço Fundo Autónomo (SFA)	36.035
7	Administração Municipal	8.609
	Total	251.180

Saldo na Caixa do Tesouro e RAEOA no fim do Ano (31 de Dezembro) 2021

NO.	CONTA	2021 (Em US\$'000)
1	Tesouro	251.180
2	RAEOA (incl. Fundo Especial de Desenvolvimento de US \$ 17.290)	203.863
	Total	455.043

Até fim do agosto de 2022, o total de receitas domésticas cobradas e depositadas no Fundo Consolidado de Timor-Leste (FCTL) e noutras-contas do Banco Central de Timor-Leste foi de US \$107.2 milhões (64%) da estimativa total para o ano de 2022 (de US\$166,8 milhões).

Até 31 de agosto de 2022, uma total de US \$854,0 milhões (33% do total transferências permitido em 2022 de US\$ 2.552,6 milhões) foi transferidos do fundo petrolífero para a conta do Tesouro para cobrir as necessidades de execução orçamento do estado.

Se combinar a transferência de capital do Fundo Petrolífero, saldo gerência, receitas domésticas e empréstimo externo, menos as despesas até agosto de 2022 resultar no saldo total de caixa de US \$535,3 milhões (que consistem em Tesouro e RAEOA) no fim de agosto de 202.

Saldo na Caixa no fim de agosto de 2022 do Tesouro e da RAEOA

CONTA	Ate 31 agosto de 2022 (Em US\$'000)
FCTL	269.231
FUNDO DAS INFRA-ESTRUTURA	17.892
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DO CAPITAL HUMANO	1.715
FUNDO COVID-19	26.891
RAEOA – (Exclui Fundo Especial de Desenvolvimento)	161.949
MUNICIPALS	12.556
Órgão e Serviço Fundo Autônomo (OSFA)	45.107
TOTAL	535.341

Saldo na Caixa do Tesouro e RAEOA no fim do Ano (31 de Dezembro) 2021

NO.	CONTA	2021 (Em US\$'000)
1	Tesouro	251.180
2	RAEOA (incl. Fundo Especial de Desenvolvimento de US \$ 17.290)	203.863
	Total	455.043

Anexo III. Elementos informativos sobre os programas orçamentais, incluindo os indicadores de avaliação do desempenho

Elementos Informativos sobre os Programas Orçamentais

Programa 023 Gestão das Finanças Públicas

O Ministério das Finanças será responsável pela coordenação da implementação do programa de Gestão das Finanças Públicas (GFP). O objetivo é reforçar os sistemas de gestão das finanças públicas e aumentar a sua eficácia, transparência e execução orçamental.

A garantia de um sistema sustentável de gestão das finanças públicas ajudará a levar à transformação socioeconómica. A consolidação fiscal, o aumento das receitas fiscais, a contenção da dívida pública e o controlo da inflação são essenciais para o crescimento económico. Este programa deverá assegurar uma melhor gestão financeira e prestação de serviços. Ajudará a melhorar o processo de aquisição descentralizada, a gestão financeira e patrimonial, e a melhorar a mobilização e cobrança de receitas.

Para atingir este objetivo, no próximo ano, o Ministério das Finanças comprometeu-se a reforçar a política fiscal e a assegurar uma maior estabilidade macroeconómica. Isso será conseguido através: da realização de um estudo de diagnóstico para o Quadro de Despesas a Médio Prazo (QDMP), do reforço da mobilização de recursos através da aprovação de uma nova lei fiscal e de um código de procedimentos fiscais, da introdução do IVA, do reforço do planeamento assente em políticas e na orçamentação baseada em programas, do reforço da despesa pública (através da melhoria da qualidade do sistema FMIS) e da formação de um Instituto Nacional de Estatística (que assumirá as responsabilidades da atual Direção-Geral de Estatística).

Programa 024 Cultura e Património

O Governo define um conjunto de prioridades na área da Cultura e Património. Nomeadamente a conservação, a proteção, a preservação, a gestão e a promoção do património histórico-cultural no desenvolvimento das artes e da cultura, bem como a proteção dos direitos relacionados com a criação artística e literária foram importantes na afirmação da identidade nacional e do seu potencial para o desenvolvimento da cultura. As principais intervenções que irão realizar em 2023 incluem a continuação dos passos iniciais para a implementação da Biblioteca Nacional e a identificação de artefactos para constituir o Museu Nacional no futuro e a construção do "Jardim da Chama Eterna", um memorial simbólico, destina-se ao reconhecimento de todos aqueles que pereceram na luta pela Libertação Nacional.

O Governo continua a investir no desenvolvimento e promoção de atividades, nas ações e práticas culturais, em particular o estabelecimento de indústrias criativas que geram rendimentos e emprego, e ao mesmo tempo defender e valorizar o património cultural, que tem características únicas de grande interesse.

Programa 025 Descentralização Administrativa e Poder local

O objetivo do programa de Descentralização Administrativa e Autoridade Local é melhorar os serviços públicos e aproximar os serviços administrativos da comunidade. O Plano Estratégico para o Desenvolvimento nacional 2011-2030 de Timor-Leste estabelece a intenção do Estado de estabelecer uma estrutura de governo local. O Ministério da Administração Estatal (MAE) é a principal agência governamental responsável pela implementação da agenda de descentralização do Governo e supervisiona os municípios. O governo central iniciou o processo de delegação formal de competências em 13 municípios, sendo o município de Ataúro o mais recente em 2022. O principal objetivo da delegação de competências é estabelecer representantes do Governo em cada Município, assegurando assim que todos os cidadãos de cada um destes Municípios tenham acesso à prestação de serviços básicos e estejam ativamente envolvidos no processo de planeamento e tomada de decisões. O MAE continua a levar a cabo o processo de descentralização, improvisando o quadro político, institucional e jurídico, proporcionando formação e desenvolvimento de capacidades aos Municípios, e melhorando a gestão e administração dos Municípios. Através deste programa, o MAE tinha também implementado o desenvolvimento comunitário através do Programa Nacional

para o Desenvolvimento da Suco (PNDS). Este programa nacional de desenvolvimento comunitário visa equipar as comunidades para planear, construir e gerir os seus próprios projetos de infraestruturas de pequena escala, tais como o PNDS regular e “Uma Kbiit Laek”.

Programa 026 Estradas e Pontes

Este programa visa alargar e manter uma rede de estradas e pontes de qualidade que ligam comunidades. O programa de estradas e pontes tem um forte impacto económico e social porque proporciona acesso a áreas remotas e isoladas e reduz o tempo e o custo do transporte. Pontes e sistemas rodoviários bons e bem conservados que são resistentes às condições climáticas e meteorológicas são cruciais para assegurar um acesso fiável aos mercados, educação e serviços de saúde, e para a segurança social e estabilidade. O Governo continua empenhado em reabilitar e reparar as estradas existentes de acordo com padrões sustentáveis. Para o ano fiscal de 2023, continuar a reabilitar e manter estradas nacionais, municipais e rurais; adaptar o sistema rodoviário nacional às normas internacionais de qualidade e segurança, incluindo a expansão quando tecnicamente viável; construir e reabilitar e manter 156 km de estradas; construir pontes para um total de 10 projetos; realizar estudos de todas as estradas reabilitadas e de todas as pontes existentes no país.

Programa 028 Desenvolvimento Rural e Urbano

Este programa visa promover a qualidade de vida de todos os timorenses, especialmente os que vivem em zonas remotas e de difícil acesso, através de vários incentivos que vão desde o município até ao nível da aldeia, para criar empregos locais e elevar o nível de vida e bem-estar da população rural, tais como dar continuidade à implementação do Plano Municipal de Desenvolvimento Integrado (PDIM), promover e desenvolver atividades económicas comunitárias através do Programa Mão de Obra do Posto Administrativo (PMOPA), promover e desenvolver atividades económicas comunitárias através do Programa *Movimentu Hafoun Aldeia* (PMOHA), continuar a implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento de Aldeias (PNDS) em todos os sucos, continuar a implementar o projeto R4D em colaboração com o Governo da Austrália e iniciar o projeto de construção de 2.000 unidades habitacionais acessíveis, em Hera, através de uma Parceria Público-Privada.

Programa 029 Reforma do Estado

O programa de Reforma do Estado visa dar continuidade às reformas e programas em curso, para assegurar a contínua promoção da eficiência, eficácia, transparência, produtividade, e igualdade de género, no sector público. Este programa de Reforma do Estado fornece uma visão clara das reformas nos seguintes sectores: administração pública, gestão fiscal e financeira pública, descentralização e nos setores jurídico e judicial. A reforma da administração pública visa transformar a administração pública, centrando-se no governo central. Melhora os processos de prestação de serviços, aumenta a responsabilização e os incentivos ao desempenho, melhora a gestão e desenvolvimento dos recursos humanos, revê as funções e estruturas da administração pública, e melhora os serviços administrativos às empresas.

As reformas fiscais e de gestão das finanças públicas visam melhorar os orçamentos, incluindo a sua formulação, transparência e execução. Assegurarão uma melhor relação custo-benefício na gestão financeira e na prestação de serviços mais rentável, descentralizarão e melhorarão a aquisição, gestão patrimonial e financeira, e a mobilização e cobrança de receitas.

As reformas de descentralização, reforçarão a responsabilização a nível local e municipal para assegurar a boa governação. Também transferirão funções e responsabilidades do governo central para administrações subnacionais, desenvolverão mecanismos de descentralização fiscal e procurarão ter a sua própria cobrança de receitas, melhorando assim a eficiência da gestão e administração municipal.

Estas reformas estão interligadas e têm o objetivo comum de melhorar a gestão e o funcionamento do sector público, bem como de assegurar que o Estado funcione num quadro de legalidade e segurança jurídica de uma forma mais eficiente e eficaz. Para 2023, o Governo continua empenhado em assegurar a implementação das iniciativas declaradas nos documentos políticos das quatro reformas institucionais.

Programa 030 Assegurar as Fronteiras Terrestres e Marítimas Permanentes Com a Indonésia

O programa *Secure Permanent Land and Maritime Boundary with Indonesia* visa completar o processo de delimitação da fronteira terrestre com a Indonésia (dos dois segmentos pendentes *Bijael Sunan/Oben* e *Noel Besi/Citrana*) e formalizar o resultado através da assinatura do tratado entre Timor-Leste e a Indonésia. O processo de delimitação da fronteira marítima com a Indonésia encontra-se numa fase avançada.

Programa 031 Fomentar às Relações Internacionais e de Cooperação do Parlamento

O programa do Parlamento Nacional destinado à promoção das relações e da cooperação internacional centra-se na expansão e consolidação da rede parlamentar internacional e na contribuição para a paz e estabilidade nos países com os quais Timor-Leste mantém uma relação privilegiada, reforçando assim a democracia parlamentar timorense e contribuindo para a afirmação de Timor-Leste, a nível regional e internacional. Este programa visa também identificar e desenvolver parcerias internacionais para reforçar as instituições parlamentares a nível nacional, regional e internacional. Para assegurar o reforço da diplomacia parlamentar a nível regional e internacional, um dos seus objetivos para o próximo ano é o reforço dos laços diplomáticos.

Programa 152 Estabelecer o Gabinete das Fronteiras Marítimas como um Centro de Excelência sobre Fronteiras Marítimas e jurisdição marítima de Timor-Leste - Economia Azul

O programa visa estabelecer o Gabinete da Fronteira Marítima como Centro de Excelência em Fronteira Marítima e Jurisdição Marítima em Timor-Leste - *Blue Economy* visa criar uma Biblioteca Digital nas fronteiras de Timor-Leste e torná-la acessível ao público nacional e internacional. Além disso, visa a contínua promoção do conhecimento sobre as negociações fronteiriças e a disseminação generalizada de temas relevantes para a Missão do Conselho para a Delimitação Definitiva da Fronteira Marítima/*Office of the Maritime Border*.

Programa 157 Direitos Humanos e Boa Governação

O programa de direitos humanos e boa governação visa promover o conhecimento das autoridades públicas e das comunidades sobre direitos humanos e boa governação, junto dos cidadãos de Timor-Leste. E também garantir que as autoridades públicas possam prevenir e intervir em situações de violação dos direitos humanos, prosseguir os princípios da boa governação e proteger as pessoas vulneráveis em relação à violação dos direitos humanos e assegurar o seu acesso ininterrupto aos serviços públicos.

Programa 159 Garantir o exercício das funções constitucionais do parlamento

O programa do Parlamento Nacional, sobre garantias para o exercício das funções constitucionais do Parlamento tem como objetivo assegurar que as decisões legislativas reflitam as necessidades e interesses dos cidadãos. As instituições públicas são responsáveis perante o povo. A democracia, os direitos humanos e o Estado de direito são protegidos e reforçados em Timor-Leste. Para o conseguir, o Parlamento Nacional irá reforçar tais funções, para assegurar que as leis e políticas públicas reflitam as necessidades dos cidadãos, através de: comunicação dinâmica e permanente entre os Deputados e os eleitores, assegurando o direito de petição e a participação ativa da sociedade civil no trabalho parlamentar, elaboração prolífica de legislação parlamentar e supervisão proactiva da legislação governamental e, finalmente, supervisão e responsabilização na análise e debate do Orçamento do Estado e sua execução.

Programa 160 Promover uma cultura de abertura e transparência no parlamento

O programa de promoção de uma cultura de abertura e de transparência no Parlamento visa promover a divulgação de informação sobre o trabalho parlamentar junto do público em geral e das organizações da sociedade civil, bem como sobre a governação pública aos cidadãos, particularmente aos jovens, assegurando assim que o Parlamento seja uma instituição verdadeiramente transparente.

Programa 162 Estado de Direito Democrático

O programa da Presidência da República sobre o Estado de Direito tem como objetivo promover o Estado de Direito democrático, soberano, independente e unitário, baseado na vontade do povo e no respeito pela dignidade humana. O Presidente da República é o Chefe de Estado, símbolo e garante da Independência Nacional, da unidade do Estado e do funcionamento regular das Instituições Democráticas, e Comandante Supremo das Forças Armadas.

Programa 171 Aproximar os Serviços dos Tribunais da População

Este programa visa aumentar o acesso à justiça para as pessoas pobres e vulneráveis, incluindo as mulheres. A melhoria do funcionamento dos tribunais, e consequentemente dos resultados dos processos, proporcionará mais oportunidades para as pessoas receberem justiça adequada e atempadamente. Para o ano fiscal de 2023, o Tribunal de Recurso continuará a implementar a Lei de Organização Judicial, com a criação do Supremo Tribunal de Justiça, do Tribunal Superior Administrativo, Fiscal e de Auditoria e dos tribunais militares, e a criação de tribunais especializados nos Tribunais Distritais. E também estudar a revisão do mapa judicial.

Programa 304 Formação Profissional

Este programa visa financiar e aumentar os conhecimentos e as competências dos cidadãos timorenses, principalmente os jovens, com base nas exigências do mercado de trabalho. As áreas mais importantes foram a formação em língua coreana, com o objetivo de preparar os trabalhadores que irão trabalhar na Coreia do Sul. Este programa também financiou o curso de administração e finanças, auditoria, língua inglesa, gestão, informática e outras áreas para funcionários públicos. Um total de US\$ 874K do Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano foi reservado para a implementação deste programa em 2023.

Programa 313 Treinamento Técnico

Este programa visa melhorar a capacidade dos funcionários públicos em obter a formação especializada nas suas competências e conhecimentos, a fim de melhorar o seu desempenho profissional. O programa de formação técnica oferece formação em vários domínios técnicos tais como: justiça, engenharia, educação (formação de professores), administração pública, e outras áreas relevantes. Um total de 3,5 milhões de dólares do Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano foi reservado para a implementação deste programa em 2023.

Programa 314 Bolsas de Estudo

O programa de bolsas de estudo visa promover o ensino superior para aumentar a qualificação dos recursos humanos em áreas prioritárias e destina-se ao público em geral e aos funcionários públicos com base no mérito. As áreas prioritárias de estudo são a saúde, educação, defesa, administração pública, gestão, e outras áreas relevantes. Para o ano fiscal de 2023, foi atribuído a este programa um total de 12,9 milhões de dólares para investir num vasto e contínuo programa de desenvolvimento de recursos humanos. Deste total, 12,3 milhões de USD provêm do Fundo de Desenvolvimento do Capital Humano, 300 milhões de dólares do Fundo Especial de Desenvolvimento Ataúro e 310 Milhões de dólares do Fundo Especial de Desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno.

Programa 315 Outros Tipos de Formação

Este programa visa financiar os jovens professores que frequentam o ensino superior e politécnico, formação a área de saúde, formação para a polícia e força de defesa, e formação para juizes e magistrados, bem como em outros campos especializados. Para o ano fiscal de 2023, este programa implementa-se pelo Fundo Especial de Desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno.

Programa 366 Segurança Nacional

Este programa visa desenvolver instituições de segurança transparentes, eficientes, competentes e profissionais, fundamentais para a manutenção da democracia e para a consolidação da estabilidade e da paz, a nível nacional e internacional. Para o ano fiscal de 2023, o Governo continua empenhado em reforçar a coordenação e estreitar a cooperação no seio das forças de segurança (PNTL) e F-FDTL e assegurar a clareza e o seu empenho em função das suas respetivas responsabilidades e missões, bem como garantir a

integridade territorial, o funcionamento normal das instituições democráticas, a liberdade e a proteção dos bens do Estado e dos cidadãos.

Programa 388 Defesa Nacional

Este programa visa desenvolver instituições de defesa transparentes, eficientes, competentes e profissionais, sendo fundamental para a manutenção da democracia e para a consolidação da estabilidade e da paz a nível nacional e internacional. Para o ano fiscal de 2023, o Governo continua empenhado em reforçar a coordenação e estreita cooperação entre as forças de defesa (F-FDTL) e assegurar a clareza e o empenho de acordo com as suas respetivas responsabilidades e missões, bem como assegurar a integridade territorial, o funcionamento normal das instituições democráticas, a liberdade e a proteção do Estado e dos bens dos cidadãos.

Programa 392 Acesso à Justiça

Este programa visa assegurar os direitos, deveres, liberdades e garantias fundamentais previstos na Constituição, nomeadamente o acesso à justiça para todos os cidadãos. Para implementar estes objetivos, para o ano fiscal de 2023, o Ministério da Justiça aprovará a lei que cria a Ordem dos Advogados e alterará o Regime Jurídico da Prática do Direito Privado e Formação de Advogados e implementará o Código do Registo Predial e iniciará a emissão de certificados fundiários. Para o ano fiscal de 2023, o Governo pretende consolidar medidas e aumentar a dotação orçamental para reforçar o investimento neste sector através da atribuição de 13,4 milhões de dólares. Este programa será implementado por 17 entidades, incluindo 11 municípios + RAEOA.

Programa 400 Política Externa de Timor-Leste

Este programa visa solidificar e promover as relações diplomáticas a nível bilateral e multilateral, para promover a integração regional e internacional de Timor-Leste. Visa também elevar o panorama económico do país numa plataforma global, promovendo os interesses dos cidadãos timorenses, facilitando um melhor acesso ao seu-sector privado e a organizações que contribuam para o esforço global de desenvolvimento nacional. O Ministério dos Negócios Estrangeiros continuará a reforçar a implementação da sua política externa, que visa fomentar parcerias culturais, económicas e comerciais com outros países, e também atrair investimento no país. Para o ano fiscal de 2023, o Governo continuará a promover esforços para que Timor-Leste se torne membro de pleno direito da ASEAN e da Organização Mundial do Comércio, e promoverá a delimitação definitiva das fronteiras terrestres e marítimas.

Programa 401 Gestão de Recursos Petrolíferos e Minerais

O principal objetivo do programa de Gestão de Recursos Petrolíferos e Minerais é aumentar as receitas petrolíferas e minerais, e alcançar o equilíbrio do Fundo Petrolífero para assegurar a sua sustentabilidade para as gerações futuras. Em 2023, este programa continuará a apoiar a expansão da nossa indústria petrolífera nacional, incluindo o estabelecimento de infraestruturas essenciais e a operacionalização da Companhia Nacional de Minas. Este programa continuará também investir na investigação e recolha de dados científicos das atividades de exploração de petróleo e gás, incluindo o desenvolvimento de estudos de viabilidade e sustentabilidade sobre a utilização do gás natural para a produção de eletricidade, fazendo esforços para utilizar a energia que é menos dispendiosa e que tem em conta as questões ambientais.

Além disso, este programa continuará também investir num vasto e contínuo programa de desenvolvimento de recursos humanos e a dar ao nosso pessoal as competências e experiência necessárias para liderar e gerir o desenvolvimento da nossa indústria petrolífera. Isto inclui a formação do nosso pessoal em áreas-chave tais como geologia, engenharia petrolífera e química, finanças petrolíferas e gestão de negócios e projetos para operar e gerir plenamente o nosso sector petrolífero. O investimento nesta área é através das bolsas de estudo para as instituições de ensino superior reconhecidas internacionalmente, as oportunidades de desenvolvimento profissional da função pública, destina-se em Timor-Leste como no estrangeiro, e o destacamento de pessoal para empresas internacionais de petróleo e gás. Através deste programa, o Governo continua também empenhado na transparência na contabilidade das receitas do sector petrolífero, aderindo a mecanismos internacionais de transparência, tais como a Iniciativa de Transparência das Indústrias Extrativas (EITI). Para o ano fiscal de 2023, foi atribuído a este programa um total de 66,7 milhões de

dólares, incluindo 1,1 milhões de dólares do Fundo de Infraestruturas (FI), que será implementado pela MPM, ANPM e IPG.

Programa 439 Garantir à Liberdade de Expressão e Acesso à Informação

Este programa visa assegurar que as pessoas tenham o direito a expressar as suas opiniões e a receber informação, e aumentar o número de pessoas com acesso à informação sobre os seus pontos de vista ao governo sobre governação, desenvolvimento e outras questões importantes.

Programa 502 Transportes

O objetivo deste programa é assegurar o bom funcionamento do sistema de transporte terrestres que ajudam na ligação das comunidades, apoiar o desenvolvimento rural, a indústria e o turismo, e proporcionar acesso ao mercado e apoiar a prestação de serviços públicos. Para o ano fiscal de 2023, este programa irá concentrar-se na melhoria do sistema de segurança do transporte público, aprovar o plano integrado de transportes, promover o projeto de construção do terminal de Tibar, e continuar a melhorar a gestão da integração da segurança e o desenvolvimento do transporte regional terrestres, bem como do transporte marítimo, incluindo a manutenção regular dos navios Berlin Nakroma e Berlin Ramelau.

Programa 510 Boa Governação e Gestão Institucional

A Boa Governação e Gestão Institucional é um programa estabelecido a nível nacional e que se estende a todas as instituições. Este programa é composto por todas as atividades que em cada instituição não estão diretamente envolvidas na prestação de serviços ao público e que, como tal, são consideradas funções de apoio. Compreende um conjunto de funções que prestam serviços de apoio à instituição e permitem a prestação de serviços a outros programas. As funções envolvem tipicamente serviços e atividades que se desenvolvem na esfera dos Recursos Humanos, dos serviços de Tecnologias de Informação e de outros serviços comuns normalmente classificados como serviços empresariais.

O programa de boa governação e gestão institucional deve normalmente incluir os subprogramas de boa governação, ou seja, quaisquer atividades que visem melhorar o funcionamento das instituições, por exemplo, a auditoria interna. O subprograma, Gestão Institucional pode incluir qualquer atividade de rotina considerada necessária para o funcionamento da instituição, por exemplo, a "gestão financeira". Além disso, o seu Subprograma de Parcerias engloba quaisquer atividades que apoiem o reforço da instituição através de parcerias com entidades estrangeiras, tais como parcerias com programas australianos.

Contudo, o conteúdo técnico do trabalho em alguns subprogramas deste programa está relacionado com os mandatos específicos das várias instituições que implementam os princípios da boa governação, tais como a ANAPMA (Agência Nacional de Planeamento, Monitorização e Avaliação), a CAC (Comissão Anti-Corrupção), etc.

Programa 797 Agricultura

O programa da Agricultura abrange questões relacionadas com a agricultura, pecuária, pescas e silvicultura. A área de intervenções-chave inclui a melhoria das práticas agrícolas, a produtividade agrícola e a aceleração da transição da agricultura de subsistência para um modelo agrícola moderno e orientado para o mercado que garanta a segurança alimentar, a diversificação, e o reforço do consumo interno. Além disso, este programa irá também melhorar o sector da pecuária devido à potencial contribuição para a melhoria da nutrição do povo timorense, tanto através do acesso como do consumo de carne fresca e produtos lácteos. Assim, em 2023, o orçamento atribuído a este programa irá também investir em rações acessíveis e de qualidade e assegurar a vacinação e desparasitação dos animais. Da mesma forma, este montante será utilizado para melhorar o investimento no sector das pescas e expandir o sector para combater a insegurança alimentar e a subnutrição, contribuir para o crescimento económico, a melhoria dos meios de subsistência, e a criação de emprego. O programa continuará promover o investimento no sector florestal e a proteger a vida selvagem e a biodiversidade do país, bem como realizar a demarcação e medição de áreas potenciais para o desenvolvimento de plantações comerciais de sândalo e Encorajar a desenvolver os viveiros florestais comunitários. Para o ano fiscal de 2023, o Governo pretende consolidar medidas e aumentar a dotação orçamental para reforçar o investimento neste sector através da afetação de 34 milhões de dólares, incluindo

8,3 milhões de dólares do Fundo de Infraestruturas (FI). Este programa será implementado por 16 entidades, incluindo 13 municípios + RAEOA.

Programa 798 Água e Saneamento

Este programa visa elevar o abastecimento de água, instalações sanitárias e sistema que promovam estilos de vida saudáveis a todos os cidadãos. O acesso a água limpa e potável e os serviços de saneamento modernos é fundamental para a proteção da saúde das comunidades. A melhoria da qualidade da água, saneamento e drenagem em Timor-Leste ajudará a construir a resiliência necessária para que o país possa enfrentar os futuros desafios de saúde e fazer crescer a economia. Para 2023, algumas das principais intervenções incluem o início do projeto de modernização do sistema de tratamento de água, saneamento e drenagem em Díli, em colaboração com o *Millennium Challenge Corporation (MCC)*, aumentando a área de cobertura do serviço de abastecimento de água potável, e completando a reabilitação de emergência de instalações de água limpa e potáveis danificadas.

Programa 802 Eletricidade

Este programa visa criar e manter fontes de energia fiáveis e acessíveis que satisfaçam as necessidades das áreas imediatamente servidas, apoiar a produtividade económica e a qualidade de vida, e assegurar que todas as famílias em Timor-Leste tenham acesso à eletricidade, quer através da expansão do sistema energético convencional, quer através da utilização de energias renováveis. Este objetivo estabeleceu a seguinte meta para o ano fiscal de 2023, tal como aprovar e implementar uma política tarifária que inclui tarifas diferenciadas para diferentes consumidores, tanto privados, comerciais e industriais; estabelecer um gabinete de recursos naturais renováveis, que coordena ações a nível intersectorial, realiza análises e estudos de viabilidade relevantes para este sector e é responsável pela implementação de projetos de energias renováveis, incluindo a gestão, monitorização e avaliação; continuar a investir no programa de eletrificação rural, incluindo apoio técnico e financeiro às comunidades, para a produção e utilização de fontes de energia renováveis; assegurar que metade das necessidades de eletricidade sejam geradas a partir de fontes de energia renováveis; dar os passos iniciais para a construção dos parques eólicos de Lariguto e Bobonaro; desenvolver o potencial da energia solar através do Centro Solar de Díli; desenvolver um estudo de viabilidade para a construção de uma central termoelétrica para gerar energia a partir de resíduos domésticos e industriais em Díli e continuar a realizar a manutenção dos centros de produção e da rede elétrica em todo o território.

Programa 805 Saúde

No programa da Saúde cobre os problemas relativamente aos cuidados primários e as suas infraestruturas, bem como a maternidade e saúde das crianças, o controlo das doenças transmissíveis e não transmissíveis, a nutrição, os serviços de internamento e ambulatório, serviços de ambulância, e a gestão de saúde pública bem como a disponibilidade dos medicamentos e a qualidade dos equipamentos médicos nas unidades de saúde. O objetivo deste programa para assegurar o acesso aos cuidados primários de todos os cidadãos timorenses e promover a qualidade dos serviços bem como reduzir a taxa de mortalidade nos hospitais e também reduzir a transferência dos pacientes aos estrangeiros.

Para o ano fiscal de 2023 as principais intervenções foram orientadas através de reabilitação das infraestruturas básicas a nível municípios e nacionais, expandir os serviços de saúde, introduzir o programa do parceria público privada nos serviços de diagnóstico da saúde, e melhorar a qualidade dos serviços da saúde através da inovação do sistema de cuidados primários, promover as constantes melhorias no desenvolvimento da implantação dos recursos humanos, fortalecendo o combate de malnutrição e melhorar a resposta nos surtos de emergência de dengue, cólera e outras doenças nacionais.

Este programa foca-se também no desenvolvimento nas estratégias para melhorar a gestão dos recursos humanos no setor de saúde incluindo o planeamento de força de trabalho no recrutamento e distribuição equitativos e retenção de profissionais de saúde por meio de incentivos e oportunidades apropriados. Para atingir a visão em 2023, o Governo investe o montante de US\$ 103 milhões de dólares neste setor incluindo o Fundo Covid-19 no total de US\$ 18 milhões de dólares e o fundo das infraestruturas (FI) US\$ 4 milhões de dólares. Neste montante também serão financiadas pelas infraestruturas de saúde nos municípios implementada pela Agência de desenvolvimento Nacional (ADN) e também projetada pela unidade parceria

pública privada, pela Dotação Geral Estado (DGE). Este programa será implementada pelas 21 instituições do Governo incluído 13 municípios + RAEOA.

Programa 809 Aeroporto

O objetivo deste programa é satisfazer as futuras exigências do tráfego aéreo e impulsionar sectores industriais chave, e também expandir o aeroporto internacional, e construir uma rede de aeroportos municipais. Para o ano fiscal de 2023, o Governo irá concluir o estudo de viabilidade para a expansão do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato em Díli e a criação e reabilitação dos aeroportos regionais de Lospalos, Viqueque, Manufahi e Maliana, bem como iniciar os trabalhos de reabilitação do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato em Díli, e a conversão do Aeródromo de Baucau no Aeroporto Internacional de Baucau, como base para o desenvolvimento e diversificação económica.

Programa 867 Desenvolvimento e Reforço de Zonas com Tratamento Administrativo e Económico Especial

Este objetivo do programa é o de que a região de Oé-Cusse Ambeno será um exemplo para a nação timorense de uma economia social de mercado bem-sucedida onde os cidadãos podem ter acesso a saúde, educação e serviços básicos de qualidade, e oportunidades de desenvolvimento económico sustentável em áreas urbanas e rurais. Este objetivo abrange cinco pilares principais: sector social, sector económico, desenvolvimento de infraestruturas, planeamento urbano, governação e modernização institucional.

Programa 874 Portos

Este programa visa desenvolver infraestruturas de transporte marítimo para apoiar a indústria de exportação e importação. Para o AF2023, irá iniciar a operação comercial do Porto da Baía de Tibar e a substituição do Porto de Díli, facilitando a conectividade marítima de Timor-Leste na região asiática e a circulação de mercadorias importadas e exportadas. Está também a iniciar o projeto de conversão do Porto de Díli numa marina e porto de cruzeiro e a iniciar projetos para desenvolver os portos regionais de Com, Caravela, Beaco, Suai e Ataúro.

Programa 977 Manutenção, Reabilitação e Resposta as Estruturas Danificadas Calamidades

O objetivo do programa de manutenção, reabilitação e resposta às estruturas danificadas por calamidade é responder às estruturas danificadas por calamidade. Para o ano fiscal de 2023, foram reservados 6,9 milhões de dólares no Fundo de Infraestruturas para a implementação deste programa.

Programa 979 Educação e Formação

O programa de Educação e Formação aborda questões relacionadas com a melhoria das políticas educativas, currículo nacional e materiais didáticos para todos os níveis de ensino, gestão de bolsas de estudo e sistema de monitorização, gestão escolar e acreditação, infraestruturas educativas, ação social (Merenda escolar), e programa nacional de equivalência e alfabetização e garantia de qualidade do sistema de Ensino Superior. O objetivo deste programa é assegurar que pelo menos 50% de todos os rapazes e raparigas timorenses entre os 3-5 anos de idade se matricularam e receberam educação pré-escolar de qualidade. Este programa visa também reduzir a taxa de analfabetismo em todos os grupos etários da população. Este programa pretende também melhorar o sistema de ensino superior de qualidade, abrangente e integrado para instituições públicas e privadas com fortes relações e parcerias com o sector privado e adquirir as competências práticas para se tornarem cidadãos produtivos.

Para assegurar que todas as crianças e jovens tenham acesso à aprendizagem e qualificações essenciais para o sucesso na sociedade, o Governo continua empenhado em investir significativamente na reabilitação das infraestruturas educativas básicas, reforçando a qualidade do currículo nacional do ensino formal, e melhorando as oportunidades de formação contínua e desenvolvimento profissional dos atuais professores e dirigentes escolares.

Em 2023, algumas das novas iniciativas neste sector incluem a introdução de reformas no programa de alimentação escolar, assegurando o acesso à Internet em todas as escolas e universidades, a atribuição de uma bolsa de estudo de mérito aos melhores alunos dos níveis do ensino básico e secundário, a continuação

da implementação do programa de ensino doméstico e a implementação de um programa de recrutamento destinado aos melhores alunos das universidades nacionais. O Governo planeia também iniciar um projeto-piloto para a criação de creches no município de Díli, para apoiar crianças dos 0-3 anos, cujos pais trabalham e necessitam deste apoio. Além disso, o Governo planeia também realizar um estudo de conceção para melhorar a educação através do desenvolvimento de um centro de excelência que proporcionará formação pré-serviço para futuros professores do ensino secundário e líderes escolares e proporcionará formação contínua e profissional aos atuais professores e líderes escolares, em colaboração com a *Millennium Challenge Corporation*.

Para alcançar esta visão, para o ano fiscal de 2023, o Governo investiu 150 milhões de dólares neste sector, incluindo o fundo de infraestruturas (FI) de 4,2 milhões de dólares. Este programa será implementado por 21 entidades governamentais, incluindo 13 municípios + RAEOA. A Agência Nacional para o Desenvolvimento (ADN) irá também implementar este programa para supervisionar a qualidade das infraestruturas do ensino básico nos municípios.

Programa 980 Igualdade de Género e Inclusão Social

O programa de Igualdade de Género e Inclusão Social é um programa transversal que cobre questões relevantes relacionadas com mulheres, crianças, jovens, idosos, pessoas com deficiência, sobreviventes de guerra e veteranos, bem como aborda questões críticas de igualdade dentro do sector dos serviços públicos e infraestruturas. A proposta de orçamento para 2023 dará um enfoque específico à consolidação de uma política de coesão social e garantia de dignidade e direitos humanos para todos os timorenses, quer através da melhoria da sustentabilidade do Sistema de Segurança Social, quer através do reforço da assistência social aos mais desfavorecidos. Neste contexto, o Governo identificou intervenções chave para assegurar que mulheres e crianças, jovens, bem como os idosos e outros cidadãos vulneráveis, tenham acesso à satisfação das suas necessidades fundamentais e bem-estar, bem como acesso a oportunidades de sair do seu frágil estado. Este programa também demonstra o empenho e investimento do Governo na implementação de várias políticas de género, tais como o Plano de Ação Nacional (PAN) contra a Violência Baseada no Género, a Declaração de Maubisse, e o PAN sobre a Resolução 1325 do Conselho de Segurança das Nações Unidas - abordando a violência baseada no género, o empoderamento económico das mulheres e as mulheres, a paz e a segurança, respetivamente.

Para implementar esta visão, para o ano fiscal de 2023, o Governo afetou US\$259 milhões para implementar o programa de Igualdade de Género e Inclusão Social (Programa 980), sendo o terceiro maior programa pelo montante total do orçamento e representando 8,2% do total do Orçamento Geral do Estado. A implementação deste programa está distribuída por 49 subprogramas, 190 atividades e é implementada por 42 entidades. Este programa está também associado às áreas estratégicas do Governo, SDP e prioridades do SDG relacionadas com o Género, Inclusão e Proteção Social. Este programa responsabilizará o Governo pela promoção de uma sociedade justa e inclusiva e a base para a conceção, implementação e monitorização das políticas públicas das entidades de implementação.

Programa 981 Proteção e Conservação do Ambiente

O principal objetivo deste programa é defender e promover ações para defender o ambiente e salvaguardar o desenvolvimento sustentável da economia e a preservação do ambiente, para crianças, jovens, adultos e comunidades. Isto inclui rever e reforçar o quadro institucional e jurídico ambiental para o uso sustentável dos recursos naturais, promover campanhas sobre questões ambientais, e proteção, conservação e recuperação dos recursos da biodiversidade.

Neste contexto, algumas das principais medidas previstas a serem implementadas em 2023 incluem a melhoria do sistema de serviços de licenciamento ambiental, gestão de crocodilos, revegetação/replantação de espécies selecionadas, controlo da comercialização de espécies ameaçadas, e recuperação de ecossistemas degradados através da identificação de plantas a serem incluídas no mercado de carbono, bem como a promoção da resiliência às alterações climáticas. Este programa continuará também a assegurar a implementação do Prémio Suco Saudável e a desenvolver o "*Habali Ambiente*" para entidades comerciais, industriais e privadas que promovam o princípio do "poluidor-pagador", a conservação da biodiversidade, a redução das emissões de carbono ou outras medidas destinadas a melhorar o ambiente.

Programa 982 Turismo

O turismo é um importante motor para o desenvolvimento da economia nacional devido ao seu impacto na criação de empregos e rendimentos, contribuindo também para a salvaguarda do património natural e cultural de Timor-Leste. Com uma beleza natural incomparável, uma história rica, e um património cultural único, Timor-Leste tem todas as condições para desenvolver um sector turístico original, que envolve principalmente o seu povo, religião e cultura. Este programa irá concentrar-se em cinco áreas-chave, nomeadamente controlo, regularização e industrialização das atividades de jogos recreativos; Promoção de Timor-Leste como destino turístico; Desenvolvimento turístico comunitário; Desenvolvimento e gestão de instalações turísticas; Desenvolvimento do sector privado na área do turismo; Política de desenvolvimento do turismo; e Desenvolvimento e gestão de instalações turísticas e culturais. Destinam-se a promover o sector do Turismo como um dos sectores económicos chave do país e um destino turístico preferido na Ásia-Pacífico. Em 2023, algumas das principais medidas incluem o desenvolvimento de uma estratégia eficaz de atracção turística, onde a promoção e o marketing serão fundamentais para afirmar esta competitividade, promovendo o ecoturismo, combinando o alojamento com plantações de café ou arroz e locais turísticos a nível de suco e capacitando as comunidades para desenvolver e gerir os locais, e aumentando o número de turistas através do aumento do número de navios de cruzeiro que atracam nos portos nacionais, bem como fornecendo apoio a empresas privadas que implementam atividades no sector do turismo.

Programa 983 Investimento e Diversificação Económica

A criação de novas empresas e indústrias e o investimento no sector privado é o motor do crescimento, inovação e criação de emprego para o povo timorense e permitirá a transição para uma economia não-petrolífera. O Governo está empenhado em diversificar a economia e criar condições fiscais e burocráticas que permitam uma maior predisposição para que os investidores nacionais e internacionais invistam no país. A este respeito, para o ano fiscal de 2023, o Governo propõe intervenções em cinco áreas chave, comércio, indústria, sector privado, emprego e cooperativas, para melhorar o ambiente empresarial e de investimento, criar condições para o empreendedorismo, estimular a participação ativa no sistema económico nacional e aumentar a exportação de bens, o que em última análise contribui para aumentar as receitas do Estado através da cobrança de impostos.

Para alcançar esta visão, para o ano fiscal de 2023, o Governo investiu 38 milhões de dólares neste sector, incluindo o fundo de infraestruturas (FI) de 1 milhão de dólares. Do total deste fundo provirá também da Dotação Geral do Estado (DGE) de 12,5 milhões de dólares. Este programa será implementado por 14 entidades governamentais, incluindo a Autoridade RAEOA-ZEESM.

Programa 984 Ordenamento do Território

Este programa visa promover a articulação do Plano Nacional de Ordenamento do Território, um documento que estabelece as principais opções para a organização e desenvolvimento do território nacional, as orientações para a coordenação das políticas de ordenamento do território, as políticas sectoriais com tradução espacial e a orientação das políticas territoriais a uma escala mais reduzida, com planos sectoriais e planos a nível municipal.

Centra-se igualmente no desenvolvimento dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, que estabelecem a estratégia de desenvolvimento territorial e a política municipal de ordenamento do território e urbanismo, integra e articula as demais políticas municipais com expressão territorial e estabelece o modelo de ordenamento do território municipal, com base na estratégia de desenvolvimento local e nas orientações estabelecidas nos instrumentos de planeamento territorial a nível nacional.

O desenvolvimento de Planos de Urbanização que, como planos de ocupação do solo, desenvolvem e implementam os termos de ocupação das áreas urbanas de acordo com as diretivas do Plano Municipal de Ocupação do Solo, estabelecendo, em particular, a organização espacial dos usos baseada na qualificação do solo, a localização e formas concretas de implantação das infraestruturas e dos principais equipamentos coletivos, incluindo a sua conceção urbana e inserção urbana, bem como a forma de construção e a disciplina da sua integração na paisagem.

A instalação e promoção do Centro Nacional de Informação Geoespacial, a entidade responsável pela recolha, organização, gestão, produção e divulgação de informação geoespacial básica e temática sobre o território nacional.

A conclusão do processo de reajustamento do Plano Estratégico de Desenvolvimento, com o objetivo de atualizar as principais opções estratégicas do país para que o processo de desenvolvimento nacional possa ser retomado, desenvolvendo um documento estratégico e estruturante que oriente a prosperidade nacional, através de uma estratégia integrada, inclusiva e resiliente, que permita a articulação e o crescimento de diferentes aspetos: sociais, económicos e ambientais, para uma sociedade mais justa, inclusiva e sustentável.

Programa A01 Promover a Identidade Nacional

Este programa visa promover a cultura e a consolidação dos valores primordiais da sociedade timorense. Visa comemorar as ocasiões nacionais significativas, reforçar a integridade nacional com recurso a cerimónias dedicadas a honrar instituições e indivíduos que tenham contribuído para o bem-estar e crescimento da nação e reforçar a comunicação entre os órgãos do Estado, a fim de assegurar o seu desempenho e bom funcionamento.

Programa A02 Reforçar as Relações e Cooperações Internacionais

Este programa visa promover a consolidação da soberania nacional, afirmar os princípios internacionalistas consagrados na Constituição e contribuir para a paz e estabilidade mundial.

Programa A03 Desenvolvimento inclusivo e Sustentável

Este programa visa promover a participação e o envolvimento dos cidadãos na construção de um Estado Democrático e no desenvolvimento e promoção nacional da paz e estabilidade e na defesa da soberania nacional.

Programa A04 Regime Contributivo de Repartição

O programa Regime Contributivo de Repartição visa assegurar que todos os trabalhadores (nos sectores formal e informal) e as suas famílias tenham proteção social adequada ao longo da vida, na reforma e na morte. Este programa abrange o Regime transitório de segurança social e o Regime geral de segurança social. Para o ano fiscal de 2023, foram atribuídos 10,6 milhões de dólares para a implementação deste programa. O Instituto Nacional de Segurança Social (INSS) irá liderar a implementação deste programa.

Programa A05 Regime Não Contributivo

O Regime Não Contributivo visa assegurar que o sistema de segurança social não contributivo funciona eficazmente e garante proteção social adequada a todos os cidadãos não abrangidos pelo sistema contributivo. Abrange questões relacionadas com a Proteção Social da Cidadania para assegurar que os cidadãos não contributivos tenham direito à proteção social na velhice, invalidez e morte. Para o ano fiscal de 2023, foram atribuídos 57,6 milhões de dólares para a implementação deste programa. O Instituto Nacional de Segurança Social (INSS) irá liderar a implementação deste programa.

Programa A06 Administração da Segurança Social

O programa de Administração da Segurança Social visa assegurar que as instituições de Segurança Social funcionem eficazmente em todas as suas funções. Centra-se em três áreas-chave: coordenação, gestão e funcionamento do INSS, coordenação, gestão e funcionamento da FRSS, e investimento estratégico da Instituição de Segurança Social. Algumas das medidas-chave para implementar este programa em 2023 incluem a elaboração de estudos e propostas técnicas visando a melhoria, extensão, eficácia e sustentabilidade do sistema de segurança social e o alargamento da cobertura do sistema de segurança social. Para o ano fiscal de 2023, foram distribuídos 5,3 milhões de dólares para implementar este programa.

Programa A07 Regime Contributivo de Capitalização

O objetivo do programa de capitalização-contribuição destina-se a assegurar a gestão do Fundo de Reserva da Segurança Social (FRSS), garantindo a sustentabilidade financeira a longo prazo do sistema de segurança social. Para o ano fiscal de 2023, foram atribuídos 162 milhões de dólares para a gestão deste fundo.

Programa A08 Tecnologia de Informação e Comunicação

Este programa visa assegurar que todas as instituições públicas tenham acesso a infraestruturas de comunicação de qualidade em todo o país, os cidadãos de Timor-Leste informados sobre o tempo e o clima, todo o território nacional terá acesso a uma Internet de alta velocidade fiável, segura e acessível até 2030, e a informação sobre as atividades governamentais é acessível e os principais serviços públicos são fornecidos online. Para o ano fiscal de 2023, continuar a fornecer comunicações eficientes, fiáveis, seguras e acessíveis ao governo com capacidade suficiente, expandir as redes e serviços de comunicação para áreas prioritárias, e melhorar a qualidade dos serviços de telecomunicações.

Programa A09 Capitalização e Investimento do Fundo dos Combatentes da Libertação Nacional (FCLN)

O Fundo de Combate à Libertação Nacional (FCLN) foi criado com base na Lei n.º 1/2022, Artigo 4: Criação do Fundo de Combate à Libertação Nacional para assegurar o financiamento adequado dos programas de apoio aos Combatentes da Libertação Nacional, nomeadamente nas áreas de apoio social, educação, saúde, emprego, acesso ao crédito, e atividades geradoras de rendimentos. A FCLN foi criada com um capital de mil milhões de dólares americanos, que será investido numa carteira de ações e ações seguindo o modelo do Fundo Petrolífero, mas com o objetivo de financiar os benefícios a que os veteranos e as suas famílias têm direito. Estes US\$1 bilião serão reservados para a FCLN, que será investida nos mercados financeiros para receitas futuras.

Programa 148 Contingência

O título Dotação Geral do Estado que acomoda entre outras receitas e despesas a reserva de contingência, foi estabelecido pelo artigo n.º 62.º da Lei n.º 2/2022, de 10 de fevereiro, sobre Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e da gestão financeira pública. A Reserva de Contingência destina-se a fazer face a despesas urgentes e imprevistas do Governo que ocorram durante o ano, como por exemplo, uma calamidade imprevista ou uma catástrofe natural, e a sua execução orçamental está sujeita a autorização do Ministério das Finanças.

Anexo IV. Elementos informativos sobre o desempenho dos programas o exercício orçamental anterior

Esta informação encontra-se no livro Anexo IV sobre desempenho programas o exercício orçamental anterior.

Anexo V. Demonstração orçamental e demonstração financeira do Fundo Petrolífero de Timor-Leste

Anexo VI. Estimativa do Rendimento Sustentável Estimado para o próprio ano orçamental e no ano orçamental anterior

Anexo VII. Relatório de auditor independente certificando os montantes das estimativas do Rendimento Sustentável a que se refere a alínea anterior

Anexo VIII. Estimativa de redução o Rendimento Sustentável Estimado nos exercício orçamentais subsequentes, por força de transferências a partir Fundo Petrolífero de montantes superior ao Rendimento Sustentável Estimado, caso tal seja previsto na proposta de lei do OGE

Anexo IX. Relatório de auditor independente certificando as estimativas de redução do Rendimento Sustentável Estimado que se refere na alínea anterior

A Informação sobre anexos V, VI, VII VIII e IX, encontram-se no livro “À Informação Petroleo” .

Anexo X. Números de trabalhadores do Setor Público Administrativo, por serviço e entidade e por natureza do veículo

Com base de dados de Payroll em dezembro de 2021

Ministério	Grau G		Grau F		Grau E		Grau D		Grau C		Grau B		Grau A		Sub Total		Total	PNTL	FDTL	POLIT	Casual	Regime Especial	Total
	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P + T						
A1 Presidência da República	12	0	26	0	39	0	12	0	10	0	12	0	2	1	113	1	114	-	-	1	110	-	225
A2 Parlamento Nacional	12	0	28	7	17	1	36	1	52	10	21	2	1	44	167	65	232	-	-	19	58	-	309
A3 Primeiro-Ministro	0	0	5	0	4	3	7	3	7	2	1	1	-	3	24	12	36	-	-	13	73	-	122
A4 Presidência do Conselho de Ministros	1	0	5	0	13	0	9	1	16	3	8	7	1	5	53	16	69	-	-	1	34	-	104
A5 Secretári de Estado para a Igualdade e Inclusão	1	0	2	3	7	5	20	14	8	1	7	2	1	1	46	26	72	-	-	1	62	-	135
A6 Ministro Coordenador dos Assuntos Económicos	0	0	0	0	1	0	1	0	5	0	3	0	2	-	12	-	12	-	-	1	26	-	39
A7 Secretaria de Estado para a Política da Formação Profissional e Emprego	12	3	10	0	35	9	56	2	29	1	12	0	5	3	159	18	177	-	-	2	250	-	429
A8 Secretário de Estado do Desenvolvimento do Sector Cooperativa	0	0	4	4	8	27	11	22	15	12	3	1	1	-	42	66	108	-	-	-	311	-	419
A9 Secretário de Estado do Ambiente	0	1	0	4	26	18	32	17	14	2	10	2	1	1	83	45	128	-	-	1	268	-	397
B2 Ministério das Finanças	30	4	101	0	148	4	195	2	110	0	35	11	8	5	627	26	653	-	-	8	232	-	893
B3 Dotações para todo o Governo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	22
B4 Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação	3	0	9	0	45	13	75	3	40	0	54	2	18	10	244	28	272	-	-	2	17	-	291
B5 Ministério da Justiça	10	0	222	1	89	9	120	8	105	7	65	4	66	10	677	39	716	-	-	5	245	415	1.381
B6 Ministério da Administração Estatal	5	1	37	3	65	7	98	18	308	16	115	18	15	2	643	65	708	-	-	-	876	-	1.584
B7 Ministério da Saúde	26	1	56	18	84	9	126	50	73	0	41	4	8	3	414	85	499	-	-	2	744	3.506	4.751
B8 Ministério da Educação, Juventude e Desporto Incluindo SEJD	21	0	46	0	117	3.622	423	1.364	1.811	1	269	6	7	23	2.694	5.016	7.710	-	-	2	272	7.292	15.276
B9 Secretaria de Estado da Juventude e Desportos	0	0	10	0	27	6	39	0	14	2	7	0	-	-	97	8	105	-	-	1	18	-	124
C1 Ministério do Ensino Superior, Ciência e Cultura Incluindo SEAC	1	0	2	4	16	11	30	25	29	25	11	5	2	4	91	74	165	-	-	2	235	1	403
C2 Ministério da Solidariedade Social e da Inclusão	31	0	62	0	117	4	93	6	60	1	21	6	4	2	388	19	407	-	-	3	134	-	544

Ministério	Grau G		Grau F		Grau E		Grau D		Grau C		Grau B		Grau A		Sub Total		Total	PNTL	FDTL	POLIT	Casual	Regime Especial	Total
	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P + T						
C3 Ministério para os Assuntos dos Combatentes da Libertação Nacional	5	4	8	6	17	15	5	27	6	3	5	2	2	5	48	62	110	-	-	1	270	-	381
C5 Ministério das Obras Públicas	31	0	42	7	151	27	133	17	59	8	33	0	6	-	455	59	514	-	-	2	353	-	869
C6 Ministério dos Transportes e Comunicações	15	0	40	5	83	110	55	10	41	4	14	0	1	-	249	129	378	-	-	2	172	-	552
C7 Ministério do Turismo, Comércio e Indústria	4	0	15	0	52	1	78	16	73	2	19	6	9	7	250	32	282	-	-	3	312	-	597
C8 Ministério da Agricultura e Pescas	29	49	95	147	124	116	217	109	156	9	58	5	15	14	694	449	1.143	-	-	3	374	-	1.520
C9 Ministério de Defesa	2	0	1	0	28	2	22	1	16	3	7	0	2	5	78	11	89	-	2.796	1	80	-	2.966
D1 Ministério do Interior	45	949	564	20	637	38	158	14	55	5	20	2	1	10	1.480	1.038	2.518	4.071	-	1	229	-	6.819
D2 Ministério da Petrólio e Recursos Minerais	4	0	3	0	21	0	12	0	12	0	2	0	7	3	61	3	64	-	-	1	1	-	66
D3 Tribunais	13	0	11	0	14	0	20	0	57	0	42	0	64	-	221	-	221	-	-	2	19	120	362
D4 Procuradoria Geral da República	23	0	20	0	80	0	29	0	30	0	12	0	22	-	216	-	216	-	-	3	62	-	281
D5 Provedoria dos Direitos Humanos e Justiça	3	0	5	0	15	2	20	1	28	0	14	0	3	-	88	3	91	-	-	1	27	-	119
D6 Comissão Anti Corrupção	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	12	0	45	-	58	2	60	-	-	1	17	-	78
D7 Comissão da Função Pública	1	0	8	0	63	0	43	0	36	0	20	0	22	-	193	-	193	-	-	-	1	-	194
D8 Universidade Nacional de Timor Lorosa'e	31	0	50	0	78	15	127	19	249	7	189	6	7	43	731	90	821	-	-	-	140	383	1.344
E1 Arquivo e Museu da Resistência Timorense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	42	-	42
E2 Conselho de Imprensa (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	0	0	0	0	0	6	0	10	0	12	-	5	-	33	33	-	-	-	-	-	33
E3 Instituto de Apoio ao Desenvolvimento Empresarial	0	0	9	2	23	0	32	0	28	0	4	0	1	-	97	2	99	-	-	-	7	-	106
E6 Instituto de Pesquisa, Desenvolvimento, Formação e Promoção do Bambu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	68	-	68
E7 Centro de Formação SENAI (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	5	0	1	2	12	0	4	0	0	0	-	-	22	2	24	-	-	-	40	-	64
E8 Polícia Científica de Investigação Criminal (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	0	0	0	0	5	0	8	0	88	0	18	-	119	-	119	-	-	-	4	114	237
E9 Hospital Nacional Guido Valadares	3	106	14	14	41	45	12	2	9	0	1	0	2	-	82	167	249	-	-	-	199	701	1.149
F1 Serviço Autónomo de Medicamentos e Equipamentos de Saúde, I.P.	1	0	3	4	24	7	1	3	11	1	1	0	-	-	41	15	56	-	-	-	-	18	74
F2 Laboratório Nacional de Saúde, I.P.	1	0	4	2	2	3	5	0	2	0	2	0	-	-	16	5	21	-	-	-	43	47	111

Ministério	Grau G		Grau F		Grau E		Grau D		Grau C		Grau B		Grau A		Sub Total		Total	PNTL	FDTL	POLIT	Casual	Regime Especial	Total
	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P + T						
F3 Centro Nacional de Reabilitação, I.P.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	-	-	2	-	2	-	-	-	104	-	106
F4 Instituto de Gestão de Equipamento de Timor-Leste, I.P.	12	0	38	0	100	0	23	0	15	0	2	0	-	-	190	-	190	-	-	1	50	-	241
F6 Administração dos Portos de Timor-Leste (Serviço e Fundo Autónomo)	1	0	11	0	7	4	1	0	3	0	1	0	-	1	24	5	29	-	-	3	51	-	83
F7 AUTORIDADE NACIONAL DE COMUNICAÇÕES (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	40
F8 Instituto de Defesa Nacional	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	-	3	-	3	-	-	-	-	-	3
F9 Agência Nacional para a Avaliação e Acreditação Académica (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1
G1 Instituto Nacional de Saúde	2	0	8	0	13	0	4	0	7	0	16	0	-	-	50	-	50	-	-	-	9	-	59
G2 Centro de Logístico Nacional	1	0	5	0	2	0	4	0	4	0	0	0	1	-	17	-	17	-	-	-	151	-	168
G3 Autoridade de Inspeção Alimentar e Fiscalização da Atividade Económica, Sanitária e Alimentar (Serviço e Fundo Autónomo)	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	-	-	4	-	4	-	-	-	134	-	138
G4 Centro Nacional de Emprego e Formação Profissional - Tibar	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	1	-	-	-	7	7	-	-	-	97	-	104
G5 Instituto Nacional de Desenvolvimento de Mão-de-Obra	0	0	0	0	5	0	8	0	7	0	2	0	4	-	26	-	26	-	-	-	11	-	37
G6 Autoridade Municipal de Baucau	43	1	87	1	113	11	67	0	28	0	5	0	-	-	343	13	356	-	-	-	134	1	491
G7 Autoridade Municipal de Bobonaro	39	1	106	0	104	0	61	0	27	0	8	0	1	-	346	1	347	-	-	-	76	4	427
G8 Autoridade Municipal de Dili	281	41	141	85	70	8	74	3	25	0	9	6	2	-	602	143	745	-	-	-	163	-	908
G9 Autoridade Municipal de Ermera	40	0	44	14	63	4	41	2	21	0	4	0	1	1	214	21	235	-	-	-	110	1	346
H1 Administração Municipal de Aileu	36	0	32	0	65	0	37	0	13	0	1	0	1	-	185	-	185	-	-	-	98	1	284
H2 Administração Municipal de Ainaro	40	0	54	10	68	0	45	1	18	0	5	0	1	-	231	11	242	-	-	-	82	-	324
H3 Administração Municipal de Covalima	51	0	97	0	94	0	54	0	25	0	5	0	1	-	327	-	327	-	-	-	118	1	446
H4 Administração Municipal de Lautém	61	0	76	0	72	0	47	2	21	0	7	0	5	-	289	2	291	-	-	-	132	3	426
H5 Administração Municipal de Liquiçá	31	0	60	0	57	0	44	0	23	0	4	0	2	1	221	1	222	-	-	-	96	-	318
H6 Administração Municipal de Manufahi	44	0	47	34	87	0	52	5	19	0	2	0	1	-	252	39	291	-	-	-	86	2	379

Ministério	Grau G		Grau F		Grau E		Grau D		Grau C		Grau B		Grau A		Sub Total		Total	PNTL	FDTL	POLIT	Casual	Regime Especial	Total
	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P + T						
H7 Administração Municipal de Manatuto	23	0	40	27	75	1	44	2	16	0	1	0	-	-	199	30	229	-	-	-	187	1	417
H8 Administração Municipal de Viqueque	32	2	51	33	93	0	42	2	19	0	7	0	-	-	244	37	281	-	-	-	73	-	354
11 Serviço Nacional de Inteligência (Órgão Autónimo sem Receitas Próprias)	0	0	2	1	7	0	20	4	15	0	2	0	3	3	49	8	57	-	-	-	40	-	97
12 Inspeção-Geral do Estado (Órgão Autónimo sem Receitas Próprias)	1	0	2	0	4	0	14	0	11	0	5	0	3	-	40	-	40	-	-	-	24	-	64
13 Instituto Nacional da Administração Pública	1	0	9	0	16	0	9	0	17	0	12	0	4	-	68	-	68	-	-	-	19	-	87
15 Comissão Nacional de Eleições	22	0	9	0	33	29	67	0	18	0	5	0	3	-	157	29	186	-	-	-	32	-	218
17 Fundo das Infraestruturas	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	4
19 Autoridade Região Administrativa Especial Oecusse Ambeno - RAEOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.249	2.249
J2 Instituto Nacional de Ciências e Tecnologia	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6	1	0	1	2	2	10	12	-	-	-	10	-	22
J3 AGENCIA DE TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO –TIC TIMOR I.P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	43
J4 Inspeção Geral do Trabalho	2	0	1	0	6	0	6	0	7	0	8	0	12	-	42	-	42	-	-	-	22	-	64
J5 Autoridade da Aviação Civil de Timor-Leste (AACTL)	2	0	1	0	0	0	3	0	4	0	0	0	3	-	13	-	13	-	-	-	15	-	28
J6 Centro Nacional Chega	1	23	0	0	0	2	0	3	0	16	3	4	1	4	5	52	57	-	-	-	-	-	57
J7 Instituto Politécnico de Betano	2	0	2	4	0	1	1	5	2	2	5	0	-	-	12	12	24	-	-	-	42	13	79
J8 Fundo COVID-19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1.091	-	1.091
J9 Ministry of Planning and Territorial Ordering	0	0	0	0	18	1	12	0	5	0	4	0	1	-	40	1	41	-	-	-	171	-	212
K1 Ministry of Parliament Affairs and Social Communications	0	0	4	4	18	8	50	5	27	5	9	4	8	5	116	31	147	-	-	1	90	-	238
K3 Imprensa Nacional de Timor Leste, I.P.	1	0	1	0	17	0	8	0	2	0	0	0	4	-	33	-	33	-	-	-	12	-	45
K5 TATOLI - Agência Noticiosa de Timor-Leste, I.P.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	76	-	76
K8 Instituto Para a Qualidade de Timor-Leste, I.P.	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	-	-	2	-	2	-	-	-	24	5	31
K9 Serviço Nacional de Ambulância e Emergência Médica, I.P.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	43
L2 Autoridade Nacional Electricidade, IP	0	0	0	0	4	13	3	3	2	0	1	0	-	-	10	16	26	-	-	-	-	-	26

Ministerio	Grau G		Grau F		Grau E		Grau D		Grau C		Grau B		Grau A		Sub Total		Total	PNTL	FTDL	POLIT	Casual	Regime Especial	Total
	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P + T						
L3 Autoridade Nacional Agua e Saneamento,IP	0	0	0	0	7	53	0	3	0	2	0	2	-	2	7	62	69	-	-	-	-	-	69
GRAND TOTAL	1.145	1.186	2.450	465	3.532	4.275	3.214	1.801	3.994	166	1.375	121	433	228	16.143	8.242	24.385	4.071	2.796	90	203	13.829	55.374

Anexo XI. Planos anuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo

Os planos anuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo, encontram-se no livro "Plano Anuais" anexo XI.

Anexo XII. Compromissos plurianuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo

A informação sobre compromissos plurianuais dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo, encontram-se no anexo XX do livro Fundo Infraestruturas e do Fundo Desenvolvimento Capital Humano;

Anexo XIII. Vinculações externas e despesas obrigatórias dos serviços e entidades do Público Administrativo

Título	Capítulo	Designação	Montante (\$)	Atividade
2	0	Parlamento Nacional	\$1,462,000	Comunicação dinâmica e permanente entre Deputados e organizações da sociedade civil e público em geral
11	0	Ministério dos Assuntos Parlamentares e Comunicação Social	\$1,986,479	Transferência para RTTL, EP
16	0	Ministério da Administração Estatal	\$9,013,121	Subsídio para líderes comunitários
16	0	Ministério da Administração Estatal	\$307,663	Subsídio para o serviço de funerais públicos
16	0	Ministério da Administração Estatal	\$23,050,000	Gestão do Programa Nacional de Desenvolvimento dos Sucos (PNDS)
16	0	Ministério da Administração Estatal	\$72,438,508	Construir habitação digna para as famílias mais vulneráveis
17	0	Ministério da Saúde	\$5,280,000	Serviços integrados de emergência médica e de ambulância (Transferências para hospitais no estrangeiro) Transferencias Ba rai liur
17	0	Ministério da Saúde	\$ 11,576,324	Programa Nutrição
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$30,000	Bolsas de estudo para os melhores alunos do ensino básico e secundário
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$1,539,322	Transferência para Escola CAFÉ (GOP)
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$1,091,333	Concessão escolar para ETV
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$5,828,088	Concessão escolar para o ensino básico
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$2,126,250	Programa Home Schooling
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$3,475,000	Subsídio Pre-Escolar (GOP)
18	0	Ministério da Educação, Juventude e Desporto	\$296,326	Merenda escolar para ensino básico

Título	Capítulo	Designação	Montante (\$)	Atividade
19	0	Secretaria de Estado da Juventude e Desporto	\$333,480	Realização de eventos desportivos nacionais
21	00	Ministério da Solidariedade Social e da Inclusão	\$5,257,800	Bolsa da Mãe
21	00	Ministério da Solidariedade Social e da Inclusão	\$1,425,345	Parcerias com instituições de solidariedade social para a proteção, reintegração na comunidade e inclusão social
22	0	Ministério para os Assuntos dos Combatentes da Libertação Nacional	\$173,500	Atribuição de bolsas de estudo para os filhos dos combatentes da libertação nacional
22	0	Ministério para os Assuntos dos Combatentes da Libertação Nacional	\$5,700,000	Proteção social dos combatentes da libertação nacional
22	0	Ministério para os Assuntos dos Combatentes da Libertação Nacional	\$9,537,612	Pensão mensal para os veteranos, combatentes, e mártires da pátria.
24	0	Ministério das Obras Públicas	\$100,000,000	Transferência para EDTL, EP
24	0	Ministério das Obras Públicas	\$21,000,000	Transferência para BTL, EP
29	0	FALINTIL F-FDTL	\$200,000	Subsídio de habitação para FFDTL (GOP)
31	0	Polícia Nacional Timor-Leste	\$126,950	Subsídio de habitação para PNTL (GOP)
32	0	Ministério do Petróleo e Minerais	\$54,000,000	Transferência para Timor GAP, EP e ANPM, IP
41	0	Serviços de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social	\$6,500,000	Apoio para as religiões não católicas
43	0	Autoridade Municipal de Baucau	\$2,307,614	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
44	0	Autoridade Municipal de Bobonaro	\$2,027,964	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
45	0	Autoridade Municipal de Díli	\$3,525,936	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
46	0	Autoridade Municipal de Ermera	\$2,547,809	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
47	0	Administração Municipal de Aileu	\$836,120	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
48	0	Administração Municipal de Ainaro	\$1,208,048	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
49	0	Administração Municipal de Ataúro	\$219,524	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
50	0	Administração Municipal de Covalima	\$1,150,274	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
51	0	Administração Municipal de Lautém	\$1,434,420	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
52	0	Administração Municipal de Liquiçá	\$1,175,024	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico

Título	Capítulo	Designação	Montante (\$)	Atividade
53	0	Administração Municipal de Manatuto	\$1,216,153	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
54	0	Administração Municipal de Manufahi	\$1,064,946	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
55	0	Administração Municipal de Viqueque	\$1,385,362	Merenda escolar para pre-escolar e ensino básico
76	0	Comissão Nacional de Eleições	\$6,000,000	Subsídio para Partidos Políticos com representação parlamentar
108	0	Autoridade da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno	\$180,000	Concessão escolar para o ensino básico em RAEOA
108	0	Autoridade da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno	\$1,528,800	Merenda escolar para ensino básico em RAEOA

Anexo XIV. Situação da dívida pública e das operações tesouraria do Tesouro e dos serviços e entidades do Setor Público Administrativo, com identificação do empréstimo contratados, das condições específicas e dos pagamentos relativos a juros e amortizações realizador por conta de cada empréstimo

INTRODUÇÃO

O Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030 tem por objetivo a transição de Timor-Leste um país de baixo rendimento para um país de rendimento médio-alto, onde a pobreza extrema foi erradicada e estabeleceu uma economia não petrolífera sustentável e diversificada. A falta de desenvolvimento de infraestrutura sustentável, torna-se mais difícil de alcançar a meta. O fraco acesso aos serviços de infra-estrutura básica tem sido um sério obstáculo para construir uma economia diversificada e transformar Timor-Leste numa nação moderna com o sector privado a ser o motor do crescimento. Aumentar o investimento em infra-estruturas de alta qualidade como estradas, água, electricidade, telecomunicações e aeroporto, é, necessário para melhorar as condições de investimento privado tanto para investidores nacionais como estrangeiros. Para atingir esse objetivo, são necessários recursos financeiros substanciais e empréstimos concessionais como uma forma de apoiar esses projetos que trazem benefícios econômicos potenciais para o país. Um benefício chave dos empréstimos concessionais de longo prazo é que é mais barato do que retirar dinheiro do Fundo Petrolífero. Desde que o custo do empréstimo seja inferior ao custo do financiamento do Fundo Petrolífero, ajuda a preservar a sustentabilidade do Fundo Petrolífero a longo prazo.

Até agora, o governo toma dinheiro emprestado de instituições financeiras internacionais e, em agosto de 2022, acumulou US\$ 852,58 milhões. Deste total, a parcela de empréstimos desembolsados e não desembolsados representou US\$ 265,83 milhões e US\$ 548,43 milhões, respectivamente.

Descrição	Em agosto de 2022, (\$ milhões)
Valor Assinado	852,58
Valor desembolsado	265,83
Saldo não desembolsado	548,43
Reembolsos do Principal	20,37
Pagamentos de juros	9,87
Estoque da dívida	245,47
PIB real 2022 (previsão do DNPE)	1.578,5

Nota: três Acordos Financeiros foram encerrados financeiramente.

O montante de desembolso parece ser baixo, pois vários projectos com montantes orçamentais significativos são programas relativamente novos e a implementação está prestes a começar, incluindo projectos de Abastecimento de Água em Díli e Baucau, Projecto de Desenvolvimento do PNLIA e melhoria do Sistema de Educação Básica.

À medida que o reembolso aumenta, os montantes dos pagamentos de juros diminuirão correspondentemente ao longo dos anos. Os reembolsos inicia-se em 2017 no montante de US\$ 20.37 milhões no período de cinco anos corresponde a US\$ 4 milhões por ano..

Em termos de sustentabilidade da dívida, usando a previsão do DNPE sobre os números do PIB real, a dívida externa/PIB ficaria em torno de 15,5% fica abaixo dos limites de 30% a 40% recomendados pelo FMI para Países de Baixa Renda. Além disso, o retorno do Fundo Petrolífero nos últimos dez anos foi em média de 4,28% enquanto os empréstimos concessionais do governo têm uma taxa de juro média de 1,21%. Portanto, Timor-Leste economizou mais de 3% de retorno sobre a quantia de dinheiro que toma em empréstimos.

Descrição	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Custo do empréstimo (taxa efetiva)				1,02 %	1,42 %	1,68 %	2,06 %	2,34 %	2,03 %	1,50 %
Retorno histórico PF	4,1%	4,4%	4,2%	3,8%	3,8%	4,4%	3,8%	4,5%	4,84 %	4,91 %

PROGRESSO DO PROJETO

a. Projeto de Atualização da Rede Rodoviária (RNUP)

Empréstimo Número	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L2857/L2858	40	41,7	Concluído	100	38,88

O GOTL e o ADB assinaram estes acordos a 2 de Maio de 2012 para implementar os troços do Projecto de Melhoria da Rede Rodoviária Tibar-Liquiça e Tibar-Gleno (32 km). Estes representam os primeiros acordos financeiros assinados entre as duas partes. Após a conclusão da construção em setembro de 2016 e o fechamento financeiro, o reembolso do principal começou em 2017. O pacote de empréstimo é composto por dois empréstimos: um empréstimo altamente concessional do Fundo Asiático de Desenvolvimento (FAD) no valor de SDR 5.905,00 (aproximadamente US\$ 9,15 m) com taxa de juros fixa de 1% ao ano durante o período de carência de 8 anos e 1,5% posteriormente com prazo de 32 anos; e um empréstimo de Recursos de Capital Ordinário (OCR) um pouco menos concessional de US\$ 30,85 milhões com uma taxa de juros variável de SOFR+0,4% com prazo de vencimento de 25 anos. Devido à mudança na taxa de referência, a partir de 2022 a LIBOR foi substituída pela SOFR. A Secured Overnight Financing Rate (SOFR) é uma taxa de juros de referência para derivativos e empréstimos denominados em dólar que está substituindo a London Interbank Offered Rate (LIBOR).

b. Projeto Setorial de Modernização da Rede Rodoviária (RNUSP)

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L3020/L3021	50	62,39	Concluído	100	39,56

O segundo Acordo Financeiro assinado com o BAD em 18 de novembro de 2013 é o L3020/L3021 para financiar a reabilitação de outro importante corredor norte-sul, entre o trecho rodoviário Manatuto e Natarbora. É composto por um componente OCR no valor de \$ 40 milhões com juros variáveis de SOFR + 0,5% ao ano e um empréstimo do ADF com taxa de juros fixa de 2% no valor de SDR 6.672 milhões (cerca de \$ 10 milhões). Possui 5 anos de carência e 25 anos de prazo de vencimento. Enquanto as Obras Civis foram concluídas, a MPW está atualmente realizando alguns trabalhos adicionais para projetar e construir uma Ponte Lamara dentro da seção da estrada usando fundos do Grant 0404 do ADB.

O atraso no pagamento ao Consultor de Supervisão de Construção (CSC) tem sido um problema para este projeto devido ao problema da má gestão do contrato. O proprietário do projeto não solicitou uma prorrogação de prazo e a aprovação do Tribunal de Contas. Consequentemente, os pagamentos não puderam ser processados. O CAFI decidiu criar uma equipa Jurídica para prestar apoio na resolução de problemas de pagamento. A data de encerramento do empréstimo foi prorrogada até 31 de dezembro de 2023.

C. RNUP – Financiamento Adicional, Tacitolu - Tibar

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L3181	11,78	12,96	Concluído	100	9.06

O Acordo Financeiro 3181 serve como um financiamento adicional aos Acordos L2857/2858, alterando o escopo do projeto original para ligar Tacitolu a Tibar com uma estrada de via dupla para facilitar o tráfego de caminhões de contêineres. O valor total do empréstimo é de US\$ 11,78 milhões e a taxa de juros (variável) é SOFR+0,6% ao ano. Tem 5 anos de carência e 25 anos de vencimento. Este projeto também tem problema de pagamento semelhante ao CSC. Proprietário do projeto não apresentou tempestivamente pedido de prorrogação de prazo ao Tribunal de Contas - o contrato do CSC; Por isso, é rejeitado pelo Tribunal de Contas. Sem um contrato ativo, o pagamento ao CSC não poderia ser processado. O CAFI decidiu criar uma equipa Jurídica para prestar apoio na resolução de problemas de pagamento. A data de encerramento do empréstimo foi prorrogada até 30 de dezembro de 2022.

d. RNUSP – Financiamento Adicional, Baucau-Lautem e Maubara – Karimbala & Atabae-Mota'ain

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L3341/L3342	76,22	50.06	Concluído	100	37,99

O GOTL e o ADB assinaram os acordos a 4 de março de 2016 para financiar três trechos adicionais do corredor rodoviário da Costa Norte Baucau-Lautem e duas ligações em falta Maubara – Karimbala e

Atabae-Mota'ain . O financiamento total de US\$ 76,22 milhões consiste em um empréstimo OCR no valor de US\$ 53 milhões (SOFR + juros de 0,6%) e outro para um empréstimo do ADF no valor de SDR 16,754 milhões (cerca de US\$ 23,22 milhões, com juros fixos de 2%). Os empréstimos têm carência de 5 anos e prazo de vencimento de 25 anos. Espera-se que o saldo dos empréstimos seja utilizado para a construção de 1,2 km de estrada de duas faixas Tacitolu – Airport Junction e três (3) pontes: Ponte Seical, calçada Borouai e calçada Malailada com um custo total estimado em \$ 14 milhões por uma longa Baucau- Troço rodoviário de Lautém . A data de encerramento do empréstimo foi prorrogada até 31 de dezembro de 2024.

e. Projecto Rodoviário de Díli a Baucau

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L3456	49,65	59,29	Concluído	100	34,47

O empréstimo L3456 milhões foi assinado com o Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) a 22 de Dezembro de 2016 com um financiamento total de \$49,65 milhões para financiar o troço rodoviário Manatuto – Baucau . Inicialmente, de acordo com a estimativa do Estudo de Viabilidade, o trecho rodoviário fazia parte do pacote de financiamento a ser financiado pelo empréstimo da JICA. Após o resultado do projeto de engenharia detalhado, no entanto, a estimativa de custo excedeu as estimativas originais. A situação foi ainda agravada pela desvalorização da moeda iene. Consequentemente, o projeto sofreu déficit no financiamento do projeto. O governo, portanto, decidiu tomar um empréstimo concessional adicional do BAD para preencher a lacuna de financiamento. O empréstimo tem taxa de juros fixa de 2% com carência de 5 anos e prazo de vencimento de 25 anos. O projeto também tem problema de atraso no pagamento. O CAFI decidiu criar uma equipa Jurídica para prestar apoio na resolução de problemas de pagamento.

Após o término da prestação de serviços da Consultoria de Supervisão NIPPON KOEI, a função de supervisão foi substituída por uma Equipe de Suporte Técnico (TST) temporária estabelecida no âmbito do MPW. Parte do saldo do empréstimo será usado para o recrutamento de consultor de engenharia independente para o fechamento do projeto.

f. Projecto Rodoviário Baucau a Viqueque

Número do Empréstimo/P projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico A partir de 25 de agosto de 2022 (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L3643/L3644	68,65	30,04	Em andamento	(i) Baucau-Venilale 67% (ii) Venilale-Viqueque 45%	(i) 4,43 (ii) 6,45

O pacote de empréstimo foi celebrado com o BAD a 23 de novembro de 2018 para financiar outro grande eixo norte-sul, entre Baucau e Viqueque . O empréstimo é composto por dois empréstimos: um empréstimo concessional COL no valor de \$ 25M com taxa de juros de 2% aa e um empréstimo OCR no valor de \$ 19M com taxa de juros variável de SOFR+0,50%. Os empréstimos têm carência de 5 anos e prazo de vencimento de 25 anos. O projeto sofreu atraso na implementação devido a questões relacionadas à salvaguarda social

e ambiental e também à reestruturação do pessoal da PMU, surto de COVID-19 e inundação repentina em abril de 2021. Todos esses fatores contribuíram significativamente para que todos os projetos rodoviários em andamento sofressem de má execução.

g. Água e Saneamento em Lospalos , Viqueque e Same

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L4081	47	30.04	Em andamento	Em andamento	0

O empréstimo de US\$ 47 milhões é assinado com o ADB em 6 de agosto de 2021 para fornecer acesso inclusivo e sustentável ao abastecimento de água e saneamento nas capitais de três municípios, Lospalos , Viqueque e Same. O projeto faz parte da política/programa adotado pelo governo para expandir o investimento em infraestrutura nos setores sociais. A implementação do projeto ainda não começou, aguardando a finalização do projeto de engenharia detalhado. A previsão é que a execução se inicie no 3º trimestre de 2023. Trata-se de empréstimo concessional COL com taxa de juros de 2% aa, 5 anos de carência e 25 anos de vencimento.

h . Projeto de Expansão do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato (PNLIA)

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L4104/L4105	135	165	Em andamento	Em andamento	0

O GOTL e o ADB assinaram o pacote de financiamento de empréstimos em 1 de outubro de 2021 para expandir o aeroporto, estendendo a pista, a construção de uma nova torre de controle de tráfego aéreo e a reconfiguração de instalações relevantes no lado ar. O projeto melhorará a segurança aeroportuária para atrair mais companhias aéreas e passageiros e aumentar os fluxos de carga. O pacote de financiamento é composto por dois empréstimos: um empréstimo concessional COL no valor de \$ 50 milhões com taxa de juros de 2% aa com 5 anos de carência, prazo de 25 anos e um empréstimo OCR no valor de \$ 85 milhões com juros variáveis taxa SOFR+0,40% com carência de 5 anos e prazo de vencimento de 26,5 . A implementação do projeto ainda não começou. As aquisições estão em processo contínuo para recrutar pessoal-chave da Unidade de Gestão Integrada de Projetos.

eu . Projeto de Modernização da Distribuição de Energia

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L4132	35	Em andamento	Em andamento	Em andamento	Em andamento

O acordo foi assinado com o ADB em 20 de dezembro de 2021. O objetivo do projeto é melhorar a confiabilidade do fornecimento de energia e o desempenho da EDTL. É um empréstimo OCR com taxa de

juros variável SOFR+0,50%. Possui carência de 5 anos e prazo de vencimento de 21 anos e também taxa de compromisso de 0,15%. A implementação do projeto ainda não começou. Está em processo de aquisição.

I. Projeto de Resiliência Climática Rodoviária

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L5303/L8290	40	83,38	Concluído	100	39,95

Os acordos com o Banco Mundial foram assinados em 18 de novembro de 2013. Este pacote de empréstimos é composto por dois empréstimos: um empréstimo altamente concessional da AID no valor de US\$ 25 milhões com taxa de juros de 1,25% e um empréstimo do BIRD no valor de \$ 15 milhões com uma taxa de juros variável de SOFR + 1%. Este pacote de financiamento apoia a reabilitação e modernização de três troços da estrada norte-sul Solerema-Bandudatu , Bandudatu-Aituto e Aituto-Ainaro que liga a capital Díli às regiões sul de Ainaro , Covalima e Manufahi .

j. Projeto de Resiliência Climática Rodoviária - Financiamento Adicional

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico, a partir de 25 de agosto de 2022 (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L6012	35	17,85	Em andamento	70%	16.07

O acordo foi assinado com o Banco Mundial em 7 de junho de 2017. Este projeto visa implementar uma ligação em falta entre o troço Laulara e Solerema . A data de encerramento foi prorrogada até 31 de dezembro de 2022. Nenhuma prorrogação de prazo será concedida pelo Banco Mundial. Consequentemente, a construção do projeto deve ser finalizada até 31 de dezembro de 2022. Se o projeto sofrer mais atrasos além dessa data, as obras restantes teriam que ser pagas pelo Fundo de Infraestrutura do Governo. O empréstimo tem taxa de juros de 2% aa com carência de 5 anos e prazo de vencimento de 25 anos.

k . Projeto da Estrada Ramal de Timor-Leste

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L64880	59	Em andamento	Em andamento	0	0,2

O empréstimo foi assinado com o Banco Mundial em 30 de dezembro de 2019. O projeto sofre atraso na implementação por atraso nos processos de aquisição. A Comissão Nacional de Compras está atualmente com falta de pessoal e não é capaz de fornecer serviços em resposta ao aumento das cargas de trabalho.

O empréstimo tem taxa de juros de 0,75% aa e taxa de compromisso de 0,5% com carência de 10 anos e prazo de vencimento de 30 anos.

eu. Projeto de Fortalecimento e Transformação da Educação Básica

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L6551-TP	15	Em andamento	Em andamento	Em andamento	0

O acordo foi assinado com o Banco Mundial em 29 de dezembro de 2020. O projeto visa melhorar a qualidade dos serviços de educação básica. O empréstimo tem taxa de juros de 0,75% aa e taxa de compromisso de 0,5% com carência de 10 anos e prazo de vencimento de 30 anos. O projeto sofre atraso na implementação devido ao atraso nos processos de aquisição. A Comissão Nacional de Compras está atualmente com falta de pessoal e não é capaz de fornecer serviços em resposta ao aumento das cargas de trabalho

m. Estrada Nacional Número um, Hera- Manatuto

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
TLSP1	68,72	48,31	concluído	100	38,74

Este é o primeiro acordo bilateral assinado pelo GOTL e JICA em 19 de março de 2012. O projeto foi concluído e inaugurado em 26 de agosto de 2022. O empréstimo é denominado em ienes. Tem taxa de juros de 0,7% aa para construção e 0,01% para obras de fiscalização e taxa de compromisso de 0,1%. Possui 10 anos de carência e 30 anos de prazo de vencimento.

n . Projecto de Abastecimento de Água Leste de Díli

Número do Empréstimo/Projeto	Valor Original do Empréstimo (US\$ milhões)	Custos do projeto (US\$ milhões)	Status do projeto	Progresso Físico (%)	Empréstimo desembolsado (US\$ milhões)
L7100-TP	121	Em andamento	Em andamento	Em andamento	0

O GOTL e o Banco Mundial assinaram o acordo em 24 de julho de 2022. O acordo de empréstimo ainda não entrou em vigor. É um projeto recém-aprovado e a implementação do projeto ainda não começou. O empréstimo tem taxa de juros de 0,75% aa e taxa de compromisso de 0,5% com carência de 10 anos e prazo de vencimento de 30 anos

Empréstimos

Atualmente, o Governo ainda depende de empréstimos externos para atender às suas necessidades de empréstimos concessionais. Conforme estabelecido no Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030 e regulamentado pela lei do regime da dívida pública n.º 13/2011, o objetivo primordial da obtenção de

empréstimos concessionais deve estar relacionado com a construção de infraestruturas estratégicas para o desenvolvimento do país.

Termos de Empréstimos

Atualmente, os empréstimos externos são concedidos principalmente por bancos multilaterais internacionais, como o Banco Asiático de Desenvolvimento e o Banco Mundial, incluindo um empréstimo bilateral da JICA. Por categoria de credor, o ADB é atualmente o principal credor do TL e seus empréstimos representam 67% do valor total do empréstimo, seguido pelo WB e JICA. Abaixo estão as condições dos empréstimos:

Tabela 1: Termos de Empréstimos

Emprestador	Moeda	Empréstimo aprovado US\$ milhões	Período de carência (ano)	Amortização Inicial (ano)	Ano completo	Taxa de juros FY 2021
ADB	USD, SDR	488,65	5.3	20	204 4	1,30%
WB	USD, SDR	174,20	8	20	2060	2,69%
JICA	JPY	68,72	10	20	2042	0,60%
Total		731,58				

Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Estes são empréstimos que têm um grau considerável de concessionalidade e comparam -se favoravelmente com o custo de oportunidade da retirada de fundos do fundo petrolífero. Uma vantagem chave é que o custo financeiro do empréstimo concessional (1,50%) é atualmente inferior ao retorno do Fundo Petrolífero (4,91%), garantindo que os futuros reembolsos da dívida permaneçam dentro da capacidade de pagamento do país.

Tabela 2: Custo do empréstimo versus retorno do PF

Descrição	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Custo do empréstimo (taxa efetiva)				1,02 %	1,42 %	1,68 %	2,06 %	2,34 %	2,03 %	1,50 %
Retorno histórico PF	4,1%	4,4 %	4,2%	3,8%	3,8%	4,4%	3,8%	4,5%	4,84 %	4,91 %

Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Gerenciamento de portfólio

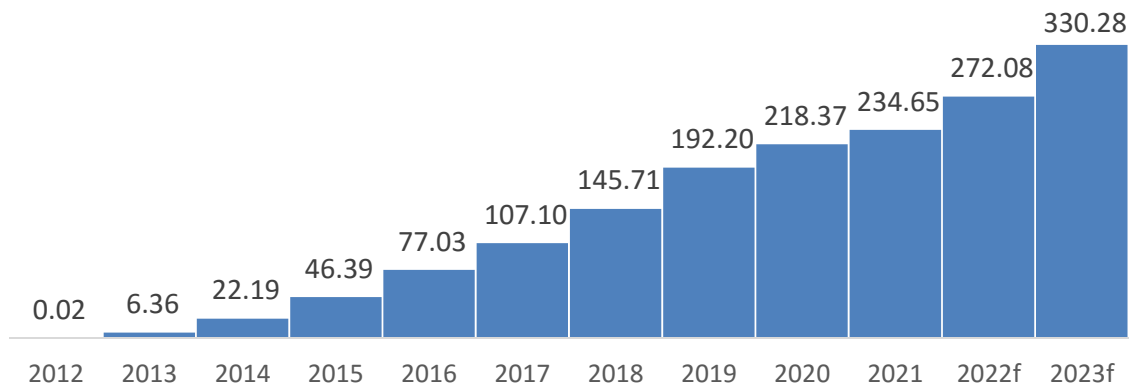
A gestão da dívida pública desempenha um papel crítico na determinação da sustentabilidade da política fiscal. Devido às más perspectivas macrofiscais, a capacidade de carga da dívida do Timor-Leste foi classificada como comparando ao ano anterior pela missão do artigo IV do FMI realizada em 2021 de média a fraca, levando a limites mais baixos de carga de dívida. Da mesma forma, o sobreendividamento externo também aumentou de baixo para moderado.

Estoque da Dívida Externa

No final do ano fiscal, o estoque da dívida externa aumentou para US\$ 234,65 milhões em 2021, de US\$ 218,37 milhões no final de 2020. O aumento de 8% é atribuível ao novo desembolso total de US\$ 22,65 milhões de instituições multilaterais e bilaterais, incluindo ADB, WB e JICA para projetos novos e em andamento. Os pagamentos relacionados a juros e outras taxas diminuíram de US\$ 3,90 em 2020 para

US\$ 3,40 milhões no final de 2021 devido à baixa execução. Esse valor é relativamente pequeno em comparação com o valor que o governo atualmente deve a esses credores.

Figura 1: Estoque da Dívida Externa, US\$ milhões



Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Embora o impacto do surto de Covid-19 e a recente desastre de inundação em abril de 2021 estivessem atrasando vários projetos importantes de capital, espera-se que os desembolsos em 2022 aumentem 32% em relação ao ano anterior. Também estima-se um aumento adicional do desembolso de empréstimos em 2023, com desembolsos de empréstimos previstos para atingir US\$ 74,11 milhões, fazendo com que o estoque total da dívida seja estimado em US\$ 330,28 milhões até o final de 2023.

Indicadores de dívida

Os rácios de endividamento da Timor-Leste aumentaram ao longo dos anos, marginalmente. Apesar disso, a dívida pública total manteve-se sustentável ao longo do ano, refletindo a gestão prudente da dívida por parte do Governo.

Tabela 3: Indicadores da Dívida Externa para o período 2018-2023, % do PIB e Receita

	2018	2019	2020	2021	2022f	2023f
Dívida Externa Total em relação ao PIB	9,2%	11,9%	14,9%	15,60%	21,4%	21,01%
Serviço da Dívida Total à Receita	0,4%	1,0%	1,1%	1,40%	2,74%	3,34%
Em milhões de dólares americanos, salvo indicação em contrário						
Itens de memorando:						
Dívida externa total	145,71	192,20	218,37	234,65	272,08	330,28
Serviço de débito	3,12	7,18	7,84	9,77	19,29	21,65
PIB	1578,10	1620,00	1463,10	1504	1547	1572
receita	741,17	716,78	726,47	698,3	705	648,7

Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Dívida Externa em relação ao PIB – A dimensão da dívida externa em relação ao PIB durante o período foi relativamente pequena quando comparada com o limiar e os valores de referência da carga da dívida estabelecidos nos quadros de sustentabilidade da dívida para países de baixo rendimento ¹. Embora a proporção tenha aumentado constantemente de 9,2% por cento em 2018 para 15,60 por cento em 2021, os valores estão muito abaixo de 30%. Este aumento marginal deveu-se ao aumento dos desembolsos e à tendência externa de crescimento descendente do PIB. Embora tenha havido uma ligeira recuperação durante 2018-2019, o aumento percentual da dívida externa ainda foi superior ao crescimento do PIB, portanto, maior relação dívida externa em relação ao PIB.

Serviço da Dívida sobre Receita – Espera-se que o índice de serviço da dívida sobre receita aumente de 1,1% em 2020 para 1,40% em 2021. Isso se deve principalmente a um aumento nos pagamentos do serviço da dívida. O reembolso do principal começou em setembro de 2017 no empréstimo 2857 do ADB. Apesar do aumento, essa porcentagem do serviço da dívida em relação à receita ainda está bem abaixo do limite de 14%.

Previsão do Serviço da Dívida – O serviço anual da dívida é calculado em cada empréstimo para cobrir o pagamento do principal, juros e outros encargos diversos de uma dívida por um determinado período.

Tabela 4: Previsões do Serviço da Dívida, US\$ milhões

Emprestador	Serviço de débito	2020 real	2021 real	2022 Proj.	2023 Proj.	2024 Proj.	2025 Proj.	2026 Proj.
ADB	Diretor	3,11	5,55	8,84	10,84	12,74	13,48	14,84
	Interesse	2,39	1,79	3,38	2,71	4,44	5,63	6,70
	Cobranças	0,11	0,10	0,10	0,49	0,17	0,11	0,06
WB	Diretor	0,83	0,83	2,19	2,81	2,81	2,81	2,81
	Interesse	0,85	0,92	1,19	1,14	1,15	1,10	1,04
	Cobranças	0,38	0,40	0,95	1,09	1,09	1,11	1,12
JICA	Diretor	0,00	0,00	2,34	8,84	2,26	2,26	2,26
	Interesse	0,15	0,17	0,29	3,38	0,29	0,28	0,26
	Cobranças	0,02	0,02	0,01	0,00	-	-	-

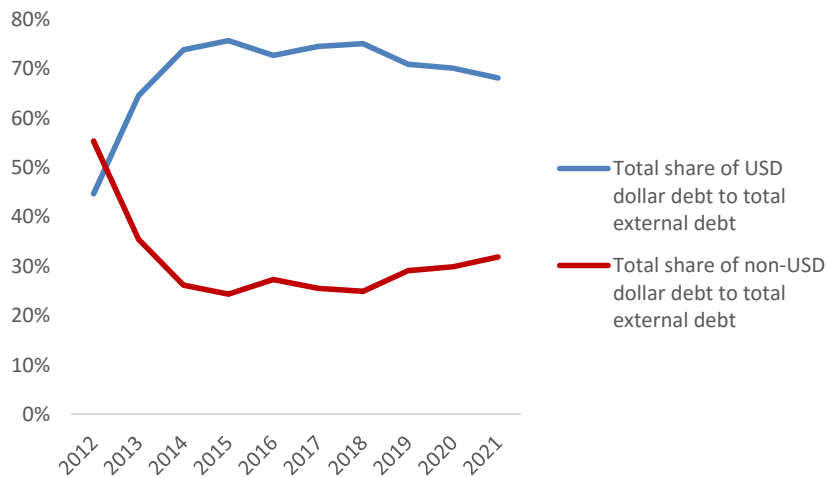
Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Indicadores de risco

Risco cambial - Cumprindo a nota de política de empréstimos, o dólar norte-americano manteve-se a moeda dominante na carteira de dívida externa do Governo. Dada a economia altamente dolarizada do país, a grande parcela da dívida em dólares americanos na carteira, 68% em 2021, amorteceu o governo de movimentos cambiais extremos. A política de reter uma parcela maior da dívida em dólares norte-americanos continua pelo menos no curto e médio prazo.

¹ Referência adicional sobre este assunto: “Nota de Orientação da Estrutura de Sustentabilidade da Dívida Banco-Fundos para Países de Baixa Renda”, fevereiro de 2018.

Figura 2: Dívida em dólares americanos vs dívidas não em dólares americanos



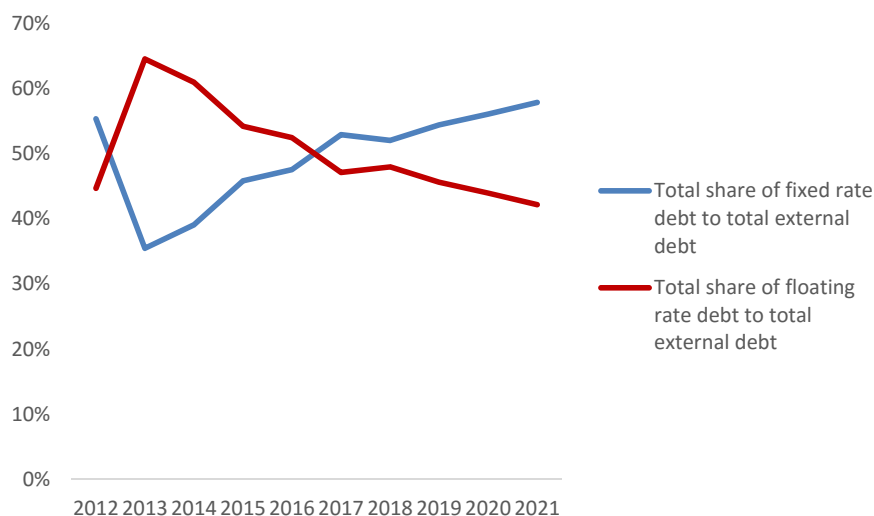
Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Risco de taxa de juros – A partir de 2013, a participação total da dívida prefixada passou a aumentar até atingir a participação maioritária da carteira de dívida, em 2017 e 2018 consecutivamente. A mudança ocorreu em função da capacidade do Governo em administrar o risco de taxa de juros de forma independente, convertendo a prioridade de desembolso de taxa variável para taxa fixa, levando em consideração a flutuação das taxas de juros de mercado.

Espera-se que o custo do empréstimo continue a aumentar, pois o Timor-Leste agora é classificado como um país misto² e está sendo lentamente eliminada do financiamento concessional por seus credores externos. Para limitar a exposição a choques nas taxas de juros, é necessário expandir o uso de mais financiamento concessional de credores bilaterais.

² Sendo um país misto, TL tem acesso limitado a empréstimos concessionais com taxa de juros fixa.

Figura 3: Fixo vs Flutuante



Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Status atual do projeto

Atualmente, existem 15 projetos rodoviários em andamento financiados por empréstimos concessionais, dos quais 12 projetos foram relativamente concluídos. Estas incluem estradas que ligam Tibar-Liquica / Tibar-Gleno , Manatuto-Laclubar entroncamento , entroncamento Laclubar Natarbora , Manatuto-Baucau Solerema-Ainaro corredor, Hera-Manatuto e Tasitolu-Tibar . Outros projetos com maior probabilidade de concluir em 2022 são as estradas de Baucau-Lautem e Maubara-Karimbala+Atabae - Motain , elevando o número total de projetos acabados para 87% no final do ano.

A contribuição total de capital feita por este investimento é de US\$ 429,85 milhões, o que representa uma proporção do investimento total, os empréstimos concessionais representaram aproximadamente 61,97%. Destes, US\$ 196,39 milhões foram desembolsados deixando um saldo de US \$ 70,03 milhões a serem gastos nos próximos 1-2 anos de acordo com os períodos de construção do projeto. Por outro lado, a contribuição do Estado para o orçamento geral do contrato de obras civis foi de US\$ 163,45 milhões, com uma estimativa de US\$ 29,18 milhões restantes para desembolso adicional.

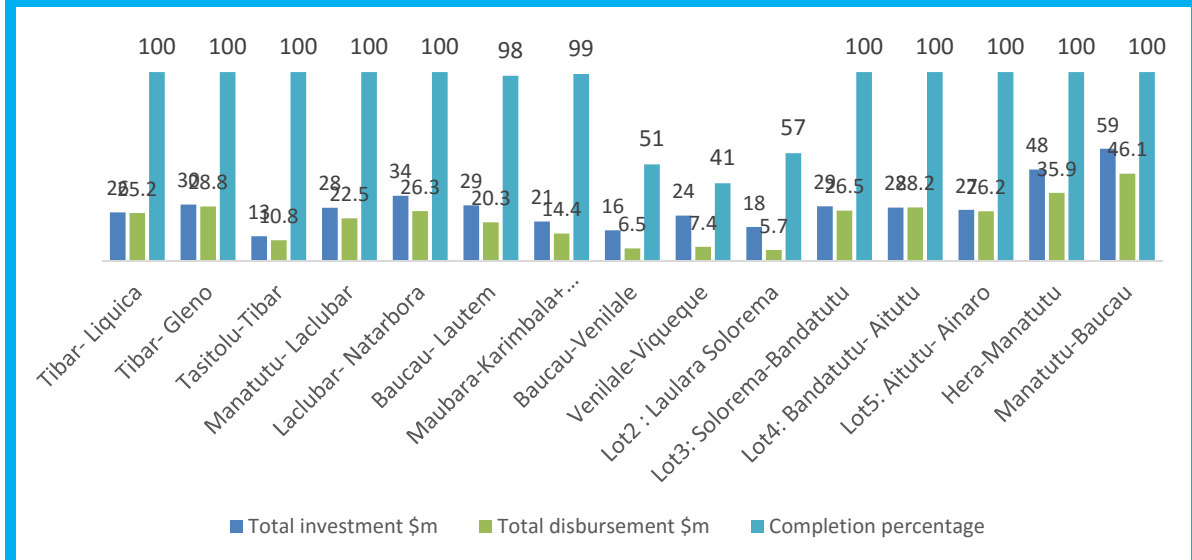
Os Novos projectos incluem o troço rodoviário Gleno-Letefoho-Hatubuilico , Abastecimento de Água e Saneamento para Baucau Viqueque , Lautem e Manufahi municípios , Fortalecimento e Transformação da Educação Básica (BEST), Aeroporto Internacional Nicolau Lobato e Modernização da Distribuição de Energia. Os principais desafios na implementação do projeto estavam relacionados principalmente à liberação de documentos de salvaguarda social pelos ministérios relevantes, incluindo atraso no licenciamento ambiental e reassentamentos e atrasos no pagamento. Quanto a este último, explicou as tendências ilustradas no gráfico abaixo, em que o andamento dos projetos foi relativamente alto, em comparação com os desembolsos.

Tabela 5: Investimento total em Obras Civis , US\$ milhões

Fonte do Fundo	Investimento Total em Obras Civis	Desembolso em abril de 2022	Saldo do contrato
Fundo de empréstimo	266,40	196,39	70,03
Contribuição Estadual	163,45	134,27	29.18
Total	429,85	330,66	99,21

Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Figura 4: Por Projeto, Progresso das Obras Civas em abril de 2022, Desembolso e Preço do Contrato



Fonte: Ministério das Finanças, abril de 2022.

Há uma economia de cerca de US\$ 40 milhões em empréstimos de projetos em andamento financiados por empréstimos do BAD. A redução de custos aumenta ano a ano, pois o número de licitantes participantes também aumenta nas compras públicas; portanto, reduzindo os preços de co . Isso inclui superávit em obras civis, serviços de consultoria e contingências de empréstimos não alocados. Por projectos, Baucau-Lautem / Maub -Karim/ Atab-Motain contribuiu com mais de 20,04 milhões de dólares americanos em poupança enquanto outros projectos como Manatuto-Natabora, Baucau-Viqueque, Manatuto - Bacau e Tacitolu-Tibar representaram o saldo restante.

Na qualidade de mutuário, o Governo pode decidir utilizar integralmente a poupança ou simplesmente cancelar o montante em conformidade com a Lei da Dívida Pública n.º 13/2011 e outras leis pertinentes. Para o efeito, o Governo já solicitou ao BAD a maximização da utilização de parte desta poupança para financiar a construção de 3 (três) pontes: Ponte Seical, passadiço Borouai e passadiço Malailada com um custo total estimado em

Anexo XV. Informação individualizada sobre despesas com parceria público-privadas

I. PPP DO PORTO DA BAÍA DE TIBAR

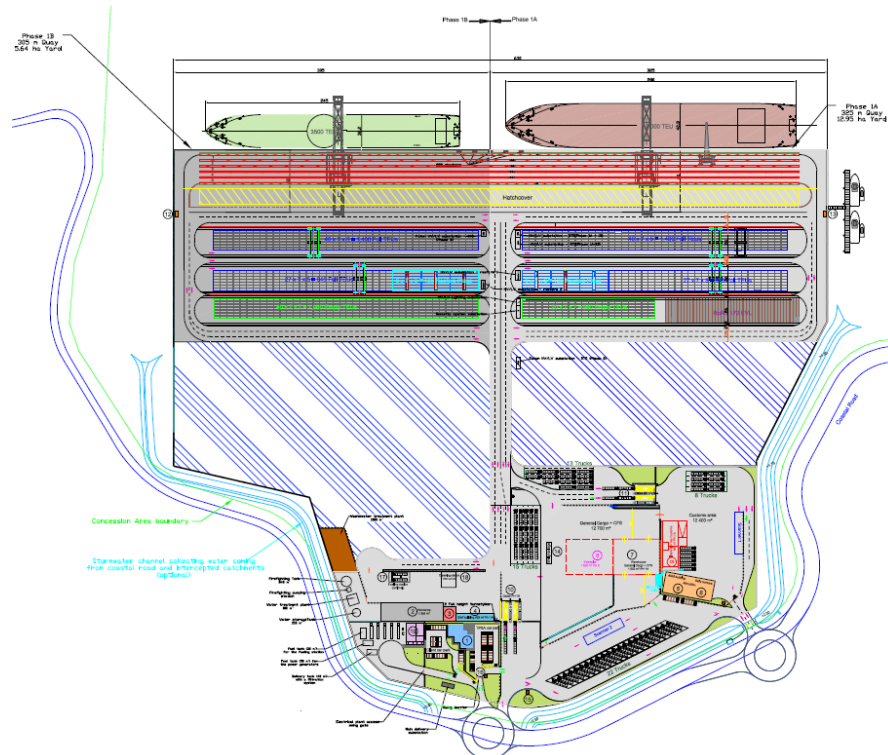
1. Fundo

A modalidade de PPP escolhida para o Porto da Baía de Tibar foi uma concessão de 30 anos, incluindo o projeto, financiamento parcial, construção, operação e manutenção da infraestrutura portuária.

A infraestrutura deve incluir o seguinte:

- Berço com 630m de comprimento, capaz de fundear ao mesmo tempo dois navios com capacidade de 3.000 e 7.000 TEU [1] (Panamax).
- Canal de entrada com 200m de largura e profundidade mínima de 16m.
- Bacia de manobra de navios de 600m de diâmetro dentro da baía com profundidade mínima de 16m, terminal de estacionamento de contêineres a ser construído em duas fases com capacidade final entre 1.000.000 TEUs
- Edifícios e instalações necessários e equipamentos apropriados para transferências de contêineres navio/terra e também para empilhamento de contêineres e transferências de empilhadeiras/veículos rodoviários.

Figura II-1



[1] TEU – Unidade equivalente a 20 pés, portanto, um contêiner de 40 pés de comprimento é igual a 2 TEU

O Projeto foi adjudicado a um consórcio formado pela Bolloré Africa Logistics e SDV Timor Leste por meio de licitação competitiva internacional. O consórcio formou então a Timor Port SA (Concessionária) para implementar o Projeto. O Contrato de Concessão (AC) foi assinado em 03 de junho de 2016 e, posteriormente, o Poder Concedente disponibilizou à concessionária o Viability Gap Funding (VGF), uma outorga não reembolsável no valor de Cento e Vinte e Nove Milhões Quatrocentos e Cinquenta Mil dólares americanos (USD 129.450.000). De acordo com o CA, este fundo foi colocado em uma conta de caução (terceiros) que foi organizada com sucesso com o United Overseas Bank (UOB) de Singapura em 21 de dezembro de 2016. O VGF será desembolsado para financiar as despesas de capital conforme realizado marco estabelecido no Cronograma de Desembolso do VGF.

Em 2017 foi constituído um Comité de Direcção do Projecto (PSC) composto pelos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Ministro das Finanças e Ministro do Planeamento e Investimento Estratégico. Reunião inaugural do PSC e Unidade de Gestão de Projectos (PMU) para a Baía de Tibar O porto foi realizado em 26 de janeiro de 2017. O papel do PSC é supervisionar a implementação do projeto em um nível mais alto e decidir sobre questões relacionadas ao projeto com contribuições técnicas da Unidade de Gerenciamento de Projetos do Porto da Baía de Tibar (TBP-PMU). A TBP-PMU é responsável pela implementação e supervisão da construção do porto do lado do Governo. Desde a sua criação, o TBP-PMU tem progressivamente assumido mais responsabilidades como representante do Poder Concedente com a assistência da Unidade de PPP e Empréstimos e, posteriormente, DNPPP.

Tanto o Concessionário quanto o Concedente tiveram que cumprir uma série de condições durante o “Período de Fechamento”. Dessa forma, a Concessionária e o Concedente cumpriram todas essas condições e o Prazo de Fechamento foi alcançado em 30 de agosto de 2018, que também foi a Data de Início do Período de Concessão de 30 anos.

Um consórcio constituído pela EGT Engenharia & Fase - Estudos e Projectos foi selecionado através de concurso internacional para a supervisão do projecto (Independent Engineer/INE).

O EIA foi previamente aprovado pelo Ministro do Desenvolvimento e Reforma Institucional e a Licença Ambiental foi concedida em 15 de março de 2018 e renovada em 20 de janeiro de 2020 até 15 de março de 2022. A Concessionária solicitou em fevereiro de 2022 e a Licença Ambiental foi renovada em 01 de abril de 2022 até 01 de abril de 2024.

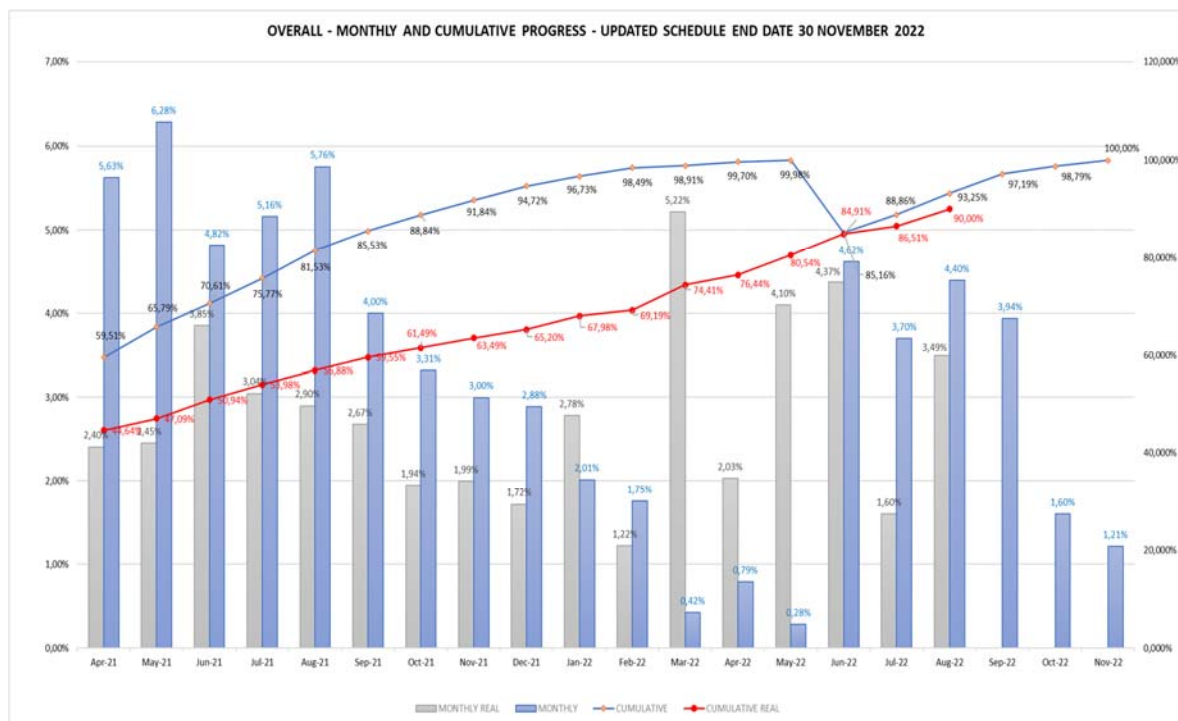
O Período de Construção foi prorrogado por 9 meses em 17 de julho de 2020 e por 6 meses em 24 de maio de 2022, portanto, a data atual para terminar a construção é 30 de novembro de 2022.

2. Progresso

Como resultado do surto de Covid-19, a Timor Port SA (TPSA) apresentou um Aviso de Força Maior (FME) em 04 de fevereiro de 2020. A PMU-TBP revisou o Aviso e respondeu em 07 de fevereiro de 2020 solicitando esclarecimentos e provas necessárias para justificar o FME. Em 14 de setembro de 2021, a Timor Port SA informou a FME contínua que PMU-TBP respondeu em 24 de setembro de 2021 reconhecendo que a pandemia de Covid-19 ainda está em andamento, no entanto, um aviso formal precisa ser enviado com detalhes que comprovem atrasos causados pelo Covid-19 para discussões no futuro, mais próximo da atual Data de Início do Serviço Programado (SSCD), 31 de maio de 2022. Em 21 de março de 2022, enviou uma carta solicitando a prorrogação do SSCD por seis (6) meses (até 30 de novembro de 2022) e a prorrogação do Período de Concessão por nove (9) meses (até 31 de maio de 2024).

Após discussões adicionais entre PMU-TBP e TPSA, foi acordado que a extensão do Período de Concessão foi adiada para discussão futura sujeita à apresentação de evidências detalhando o FME e a extensão de seis (6) meses do SSCD foi recomendada e aprovada pelo Projeto do Porto da Baía de Tibar Steering Committee (PSC) em 24 de maio de 2022.

Até o final de agosto de 2022, o progresso geral alcançado foi de 90%. O progresso é apresentado na curva S abaixo.



3. Financiamento do Projeto do Porto de Tibar

a. Investimento da Concessionária

O total de fundos mobilizados pela Timor Port SA até ao final de junho de 2022 é de USD 133.926.067, sendo USD 42.050.000 de Capital Próprio e USD 91.876.067 de Dívida (incluindo juros capitalizados da dívida) tanto do Acionista como do ANZ, Paris.

A concessionária apresentou um plano de refinanciamento através de um empréstimo sindicalizado com o credor líder como banco ANZ, cujos membros/credores ainda não foram finalizados, em vez de utilizar o atual Empréstimo de Acionistas para financiar o Projeto. O valor total do empréstimo do banco ANZ Paris é de USD 52.550.000 na linha A e o valor restante igual deve ser fornecido por outros bancos membros organizados pelo banco ANZ na linha B. A PMU-TBP está avaliando os documentos de refinanciamento para garantir o cumprimento do Contrato de Concessão.

b. Dívida sobre o Patrimônio Líquido

Com as operações acima, até o final de junho de 2022, o índice Dívida sobre Patrimônio Líquido é de 68:60: 31:40 = 2,18 o que atende à exigência do CA de no máximo 70:30 = 2,33

c. Progresso do marco VGF

O primeiro marco de construção foi alcançado pela Concessionária (TPSA) e foi confirmado pelo Engenheiro Independente (IE) conforme exigido no Contrato de Concessão em 11 de abril de 2019.

Conforme a Autoridade Tributária confirmou em 26 de julho de 2019 que a isenção de imposto retido na fonte se aplica apenas às atividades ocorrido após a emissão do Certificado de Investidor, foi deduzido 2% do imposto retido na fonte do desembolso do VGF até a conclusão do primeiro marco. O pagamento do VGF com dedução de 2% do WHT foi feito pelo United Overseas Bank (UOB) em Singapura e recebido pela Concessionária em 21 de agosto de 2019. Não houve deduções por conta do WHT para os próximos Pagamentos Milestone respeitando o certificado do Investidor.

A tabela abaixo mostra o cronograma atualizado do VGF em fevereiro de 2022 e o desembolso a partir de agosto de 2022:

Marc o n°.	Detalhe do marco concluído	Porcentagem de VGF	Data prevista com base no cronograma do projeto	Valor de desembolso de VGF (USD)
1	Projeto de engenharia e mobilização	5%	Concluído e desembolsado - 21 de agosto de 2019	6.472.500
2	25% de conclusão da dragagem e recuperação	10%	Concluído e desembolsado - 05 de dezembro de 2019	12.945.000
3	25% de conclusão da parede do cais	5%	Concluído e desembolsado - 11 de fevereiro de 2021	6.472.500
4	50% de conclusão da dragagem e recuperação	10%	Concluído e desembolsado - 09 de janeiro de 2020	12.945.000
5	50% de conclusão da parede do cais	10%	Concluído e desembolsado - 27 de maio de 2020	12.945.000
6	75% de conclusão da dragagem e recuperação	10%	Concluído e desembolsado - 04 de agosto de 2020	12.945.000
7	100% de conclusão da dragagem e recuperação	10%	Concluído e desembolsado - 09 de dezembro de 2021	12.945.000
8	75% de conclusão da parede do cais	5%	Concluído e desembolsado - 01 de dezembro de 2021	6.472.500
9	50% de conclusão da pavimentação e utilidades	5%	Concluído e desembolsado - 22 de julho de 2022	6.472.500
10	100% conclusão da parede do cais	10%	29/08/2022	12.945.000
11	50% de conclusão do equipamento no local	5%	Concluído e desembolsado - 22 de julho de 2022	6.472.500
12	50% de conclusão do edifício e instalações	5%	Concluído e desembolsado - 22 de julho de 2022	6.472.500
13	Início do serviço	10%	14/10/2022	12.945.000

Marc o nº.	Detalhe do marco concluído	Porcent agem de VGF	Data prevista com base no cronograma do projeto	Valor de desembolso de VGF (USD)
			Total	129.450.000

Tabela 1: Previsão para Cronograma de Pagamento de VGF

Nota-se que a Escrow Account aberta no United Overseas Bank (UOB) em Singapura, onde o valor do VGF é depositado, rendeu até o final de agosto de 2022, USD 8.829.047,24 em juros que serão revertidos ao Governo após a conclusão da construção (mais os juros futuros até o final da construção).

4. Operacional Futuro

A. Organização Atual x Futura

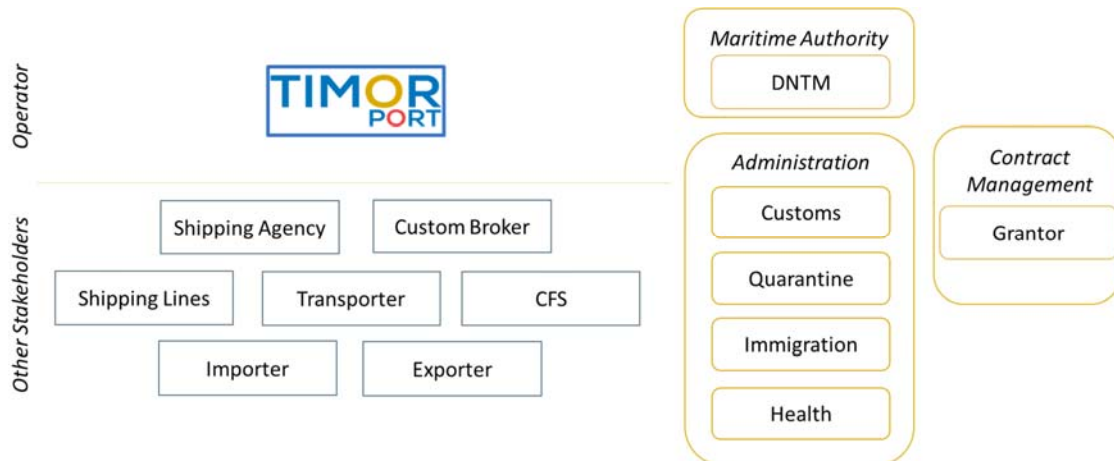
A abertura do novo porto resultará em uma mudança considerável na organização da comunidade portuária. Esta introdução apresenta uma visão geral da organização atual com uma lista abrangente de partes interessadas que serão afetadas pelo projeto.

a. Atual Organização do Porto de Díli

Organização do actual Porto de Díli



b. Futura Organização da PPP do Porto da Baía de Tibar



- Sistema de Autoridade Marítima (DL 29/2020)
- Autoridade Marítima Nacional

Porto de Timor SA

Na Data de Início do Serviço, a Timor Port será responsável pela prestação dos Serviços conforme definido no Contrato de Concessão:

- Serviços Marítimos: Pilotagem, Assistência a Rebocadores, Serviços de Amarração
- Serviços de Manuseio de Carga: encarregar-se das mercadorias descarregadas ou carregadas de ou para navios, Armazenar mercadorias, encarregar-se das mercadorias descarregadas ou carregadas de ou para caminhões.
- Serviços Auxiliares, inclui nomeadamente: Serviços de manutenção e reparação de contentores, Fornecimento de energia eléctrica e monitorização de frigoríficos, Limpeza, Amarração/Desamarração, Pesagem, Armazenagem e serviços logísticos.

Além disso, a TPSA tem o direito de alocar os berços na Instalação Portuária conforme julgar apropriado e disponibilizar os berços em regime preferencial/janela.

A TPSA pretende subcontratar alguns serviços necessários à operação do porto a terceiros. Os principais alvos da subcontratação são alguns serviços marítimos, mas também serviços de manutenção, serviços de transporte, serviços de segurança e serviços de gestão de resíduos.

c. Principais mudanças

Nova localização

O novo terminal está localizado a 15km do terminal existente em Díli. Algumas das empresas da comunidade portuária terão que se deslocar ao redor do terminal para obter acesso direto. As empresas de transporte terrestre também terão que incluir em sua estrutura de custos a distância adicional para atender seus clientes.

Um único operador

Os atuais sistemas com diferentes empresas prestadoras de serviços marítimos, serviços de atracação, estiva e transporte serão substituídos por um modelo de operador único. Isso afetará as

empresas identificadas acima, que precisariam mudar seus modelos de negócios. Um plano de comunicação eficiente – envolvendo todas as partes interessadas (públicas e privadas) – será necessário para permitir uma transição suave para o novo modelo. O projecto do Porto da Baía de Tibar e o projecto de substituição do Porto de Díli irão criar novas oportunidades e o desenvolvimento do tráfego irá gerar negócios adicionais especialmente para a Comunidade Portuária.

Serviços centralizados e novos

Os serviços atualmente prestados em diferentes locais (por exemplo, pesagem, enchimento, armazenamento) agora estarão disponíveis em uma única instalação, tornando-os mais eficientes.

Boas Práticas da Indústria

A aplicação das Boas Práticas da Indústria na Instalação Portuária exigirá alguns ajustes necessários às práticas do Porto atual e alguns operadores terão que se adaptar ao novo quadro.

Todos os navios que escalam no Porto da Baía de Tibar devem atender aos requisitos da IMO e fornecer os certificados necessários para obter autorização. Em particular:

- Detalhes do navio
- Navio Proprietário do Certificado
- Certificado Internacional de Linha de Carga
- Certificado Internacional de Tonelagem
- Certificado de Seguro e P&I Original/Recibo (Incluindo Águas de Timor Leste)
- Certificado de Rota Comercial (incluindo Águas de Timor Leste)
- Certidão de Responsabilidade Civil de Seguro P&I Original Mais Comprovante de Pagamento Original Cobrindo Apólice de Seguro

A falha em fornecer a documentação completa pode resultar na recusa da TPSA em aceitar a embarcação (seja um contêiner ou uma embarcação de carga geral).

B. Início da operação

Devido a atrasos na Construção causados pela Pandemia Covid-19 e outros motivos, foram concedidas duas prorrogações à Concessionária e a data atual para conclusão da obra, a Data de Início do Serviço de Cronograma é 30 de novembro de 2022.

No entanto, a Concessionária está propondo iniciar as operações antes da Data de Início do Serviço do Cronograma revisada, desde que todas as partes concordem com as condições a serem cumpridas.

Segundo a Concessionária, para poder operar a instalação portuária de forma segura e confiável para a execução dos Serviços de forma comercial, a Concessionária precisa ter atingido os seguintes marcos:

- Entrega de pelo menos 250m de cais,
- Pelo menos 1 hectare de área de empilhamento (o que corresponde a 1400 slots vs 1389 slots disponíveis actualmente existentes no Porto de Díli),

- Estrada de acesso entre Gate-In, Yard e Gate-Out concluída e portões operacionais
- Equipamento mínimo comissionado (guindastes de pórtico navio-terra, guindastes RTG, guindaste móvel portuário e caminhões e reboques suficientes para lidar com o tráfego de carga naquele momento,
- TOS operacional,
- Disposições de segurança em vigor e em conformidade com o Código ISPS,
- Processos operacionais e de segurança concluídos,
- Organização mínima para entrar em operação alcançada com pessoal de operação e manutenção treinado,
- Segurança da operação, seguros válidos e outras Permissões necessárias para a execução dos Serviços obtidos,
- Plano de Gestão para prosseguir os trabalhos durante a Operação de forma segura e confiável a ser acordado com o IE.

Isto permitirá que a Concessionária acomode todo o tráfego atual em Díli enquanto cumpre os Requisitos Mínimos de Serviço estabelecidos no Contrato de Concessão.

Espera-se que todos os itens acima sejam alcançados pela Concessionária até 30 de setembro de 2022 ou, o mais tardar, durante outubro de 2022.

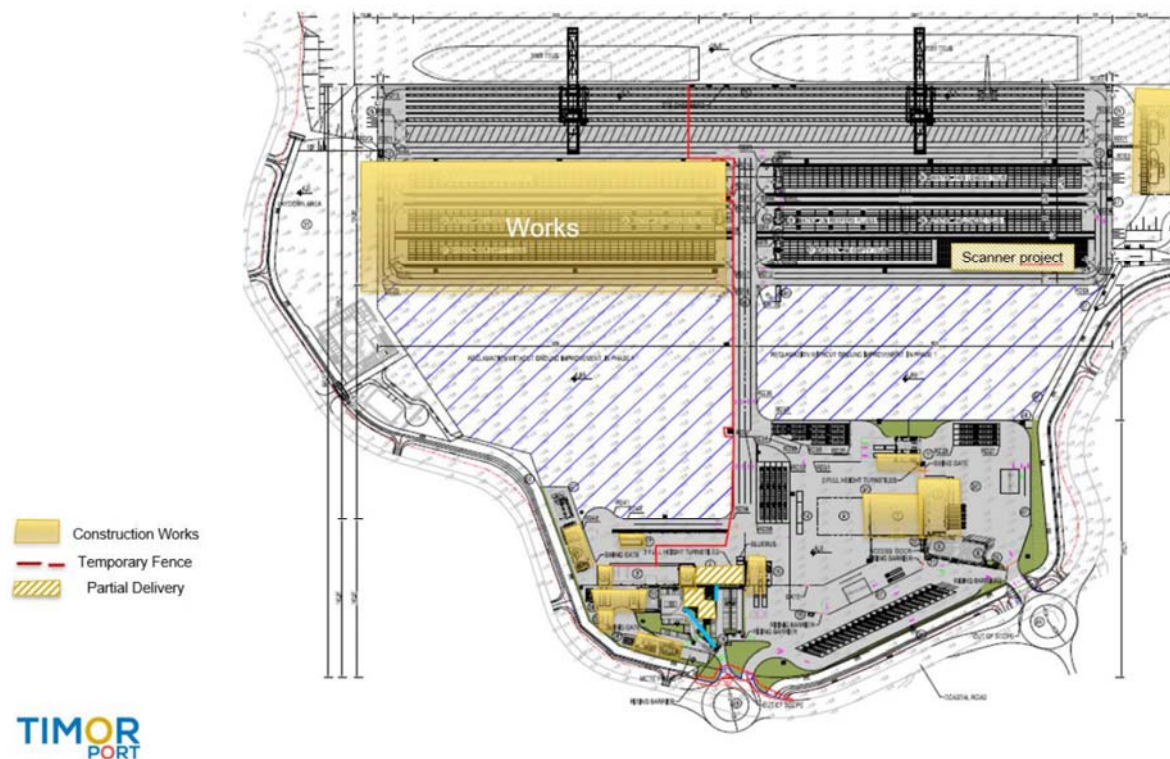


Fig. Proposta de início das operações para o Porto da Baía de Tibar

C. Provas e abertura

Há também a necessidade de seguir os procedimentos para os Julgamentos, transferência das Autoridades de Díli para o Porto da Baía de Tibar e abertura do Porto.

Prevê-se que o Edifício Administrativo que irá albergar todas as entidades relevantes do GoTL seja concluído principalmente em 15 de setembro de 2022 e as Autoridades podem começar a mover e instalar equipamentos a partir dessa data enquanto estiver concluído. A concessionária facilitará uma empresa de mudança incluindo papelão e caminhões para mover o que for necessário.

Uma questão importante é que a Shipping Lines está a solicitar um aviso prévio de 30 dias anunciando o encerramento do Porto de Díli para navios e a abertura do Porto da Baía de Tibar para operações. O aviso foi compartilhado em 30 de agosto de 2022 pela Concessionária indicando uma data provisória de "Go Live" em 30 de setembro de 2022, no entanto, a data final para a abertura do Porto da Baía de Tibar e fechamento do Porto de Díli deve ser escolhida e confirmada pelo Concedente.

Um plano para o Vessel Trials também é apresentado pela TPSA. Espera-se que ocorram três Trials, um primeiro para carregamento apenas de contêineres vazios, e um segundo e um terceiro para descarregamento de contêineres cheios importados e carga geral. Os dois últimos estão confirmados de 14 a 17 de setembro de 2022. O primeiro ainda não tem data confirmada, sujeito à disponibilidade das companhias marítimas.

Ensaio adicionais em contêineres e navios de carga serão discutidos com as linhas, dependendo dos resultados dos ensaios acima mencionados.

Ao final do período de simulação, a Concessionária considera que poderá iniciar a operação da Instalação Portuária de forma segura e confiável para a execução dos Serviços em caráter comercial.

As Vistorias à Instalação Portuária para obtenção de Certidão Provisória (o que significa que nem todas as obras estão concluídas, mas suficientemente concluídas para iniciar a operação de forma segura e confiável) estão previstas para ocorrer entre 27 e 30 de setembro de 2022. Prevê-se apenas a realização de Vistorias para Certidão de Conclusão para ocorrer no final de novembro de 2022.

Caso a Certidão Provisória seja obtida no início de outubro de 2022, conforme expectativa da Concessionária, o início da operação estará sujeito à aprovação do Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão.

D. Receita da PPP do Porto de Tibar Bay

De acordo com o Contrato de Concessão do Porto de Tibar, o Concedente receberá (i) a **Taxa de Concessão** (que são royalties) e (ii) a **Tarifa do Concedente** (que são tarifas devidas pelos Usuários que utilizam a Instalação Portuária) no início da Operação.

a. Componentes da Taxa de Concessão

A Taxa de Concessão é composta por 3 (três) componentes, que são:

1. " **TEU Throughput Payment** " - para os Contêineres movimentados na Área de Concessão, exceto os Contêineres de Transbordo;

2. " **Transbordo TEU Throughput Payment** " - para os Contêineres de Transbordo movimentados na Área de Concessão; e
3. " **Pagamento de Vazão a Granel** " - para a Carga Fracionada a Granel movimentada dentro da Área de Concessão.

A Concessionária pagará o Pagamento de Transferência de TEU, Pagamento de Transferência de TEU de Transbordo e Pagamento de Transferência de Antecipação a Granel devidos ao Concedente para cada mês por transferência eletrônica para a conta bancária designada do Concedente até a data acordada conforme o Contrato de Concessão (a Data de Vencimento). A Concessionária deverá assegurar que os recursos correspondentes a tais pagamentos sejam efetivamente transferidos para a conta bancária da Concedente no máximo 1 (um) Dia Útil antes da Data de Vencimento se for utilizada transferência bancária nacional, ou 3 (três) Dias Úteis antes da Data de Vencimento se for utilizada uma transferência bancária internacional.

b. Tarifa do Concedente

Durante o Período de Operação, a Concessionária terá a obrigação de recolher, em nome da Concedente, a " **Tarifa da Concedente**" devida aos usuários que utilizam a Instalação Portuária, de acordo com o disposto na Parte II do Anexo 6 (Tarifas) da Concessão Contrato e publicado no *Jornal da República*, e remeter o mesmo ao Concedente.

A lista dos principais itens da Tarifa do Concedente é a seguinte;

1. " **Taxas de Embarcação** " - Taxa de Navegação e Taxa de Docagem; e
2. " **Outras Taxas** " – Quaisquer outras taxas a serem cobradas pela Concedente aos usuários por serviços adicionais a serem prestados pela Concedente.

5. Estimativa de orçamento

O projeto de PPP do Porto de Tibar Bay envolveu o fornecimento de Viability Gap Funding (VGF) de US\$ 129,5 milhões em 2016 (registrado como despesas de 2016) para terraplenagem, construção e compra de equipamentos. A contribuição do setor privado para este projeto é de cerca de US\$ 153,87 milhões, o que significa que a contribuição do VGF do Governo foi de cerca de 45% do custo total do projeto.

Para manter o VGF até o desembolso, o Governo foi contratualmente obrigado a depositar o valor total em uma Conta de Garantia. Para o efeito, em novembro de 2016, foi celebrado um acordo de caução a três partes entre o Governo, Timor Port SA e o United Overseas Bank (UoB) de Singapura. O primeiro desembolso da Escrow Account ocorreu no terceiro trimestre de 2019.

A Conta de Garantia está rendendo juros. Em agosto de 2022, os juros ganhos totalizaram **US\$ 8,83 milhões**, depositados na Conta de Juros de Custódia. O Contrato de Caução estipulava que os juros auferidos só poderiam ser transferidos para o Governo após o encerramento da conta e/ou rescisão do Contrato de Caução.

As despesas reais para 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 para projetos de PPP do Porto de Tibar Bay consistiram em orçamento para a Unidade de Gerenciamento de Projetos do Porto de Tibar Bay (TBP PMU), pagamento de Contrato de Serviço de Consultoria Financeira ao IFC para Estudo de Viabilidade e Estruturação de Transações, pagamento de Serviço de Engenheiro Independente bem como estudos para o desenvolvimento da rotunda de acesso ao Porto e modernização da subestação da EDTL Liquiça para ligação elétrica ao TBP.

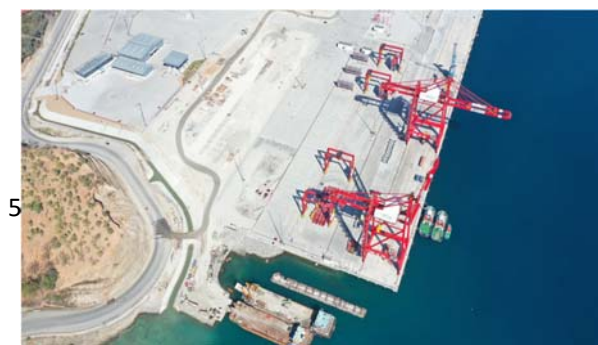
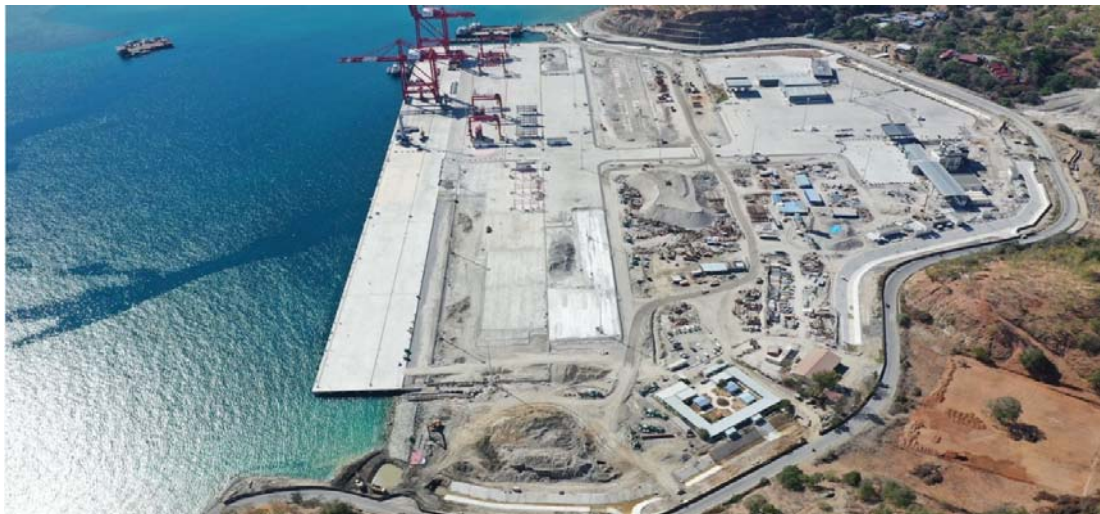
O orçamento de 2022 contém disposições semelhantes (exceto o Orçamento operacional da PMU TBP não é reportado por estar centralizado na Direção Geral de Serviços Corporativos), despesas de capital para a construção da rotunda e modernização da subestação da EDTL Liquiça e linha de distribuição.

Orçamento estimado para 2023 contém o pagamento do Engenheiro Independente, as despesas de capital para construção da rotunda e modernização da subestação da EDTL Liquiça especialmente para a finalização de ambas as infraestruturas. Também há previsão de orçamento para a nova entidade representar o Poder Concedente para o período de operação.

A seguir estão as despesas reais para 2017 a 2021, as despesas estimadas para 2022 e a alocação orçamentária estimada para 2023 em diante.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Actual	Actual	Actual	Actual	Actual	Est.	Est.	Est.	Est.	Est.
MoF Budget										
PMU TBP Project	0.45	0.36	0.63	0.34	0.4		0.34	0.34	0.25	0.25
SUB TOTAL	0.45	0.36	0.63	0.34	0.40	0.00	0.34	0.34	0.25	0.25
Infrastructure Fund										
TBP PPP										
PT FASA*	0.15	0.15								
IE* payment		0.31	0.32	0.32	0.43	0.55	0.21			
Roundabout (inc.resettlement)				0.25	0.25	1.47	0.97			
EDTL Dist. Line from Substation Liquica				0.32	0.32	1.04	3.80			
SUB TOTAL	0.15	0.46	0.32	0.89	1.00	3.06	4.98	0.00	0.00	0.00

VISÃO GLOBAL





II. Serviços de Diagnóstico Médico no Setor da Saúde

I. Fundo

A Constituição de Timor-Leste abraça os cuidados médicos como um direito fundamental de todos os cidadãos e impõe ao governo o dever de promover e estabelecer um sistema nacional de saúde universal, geral, gratuito e, na medida do possível, descentralizado e participativo. Embora o sistema de saúde tenha sido reconstruído e tenham sido feitos progressos significativos desde 1999, a qualidade dos serviços continua ruim, resultando em resultados de saúde do povo timorense que também permanecem ruins. A prestação de serviços é limitada pela capacidade limitada do Ministério da Saúde (MS) e procedimentos operacionais padrão e infraestrutura pouco desenvolvidos. O Ministério está ciente dos desafios que enfrenta e identificou uma série de áreas onde acredita que as PPPs podem desempenhar um papel na melhoria dos serviços de saúde.

Para garantir a participação do sector privado no sector da saúde, o Governo de Timor-Leste através do Ministério da Saúde e da Direção Nacional de Parceria Público-Privada (DNPPP) do Ministério das Finanças tem vindo a considerar e estudar a possibilidade de implementar "Serviços de Diagnóstico Médico" por meio de uma modalidade de Parceria Público Privada. A utilização da modalidade PPP no âmbito dos serviços de diagnóstico médico pode ser uma solução adequada para:

- Melhorar a qualidade e cobertura dos serviços de diagnóstico prestados pelo sistema nacional de saúde;

- Transferência de determinados riscos de forma eficiente do governo para o parceiro privado, incluindo o risco de derrapagem de custo e tempo na implementação do projeto;
- Trazer para Timor-Leste a experiência e know-how especializado de um parceiro privado com experiência comprovada noutros contextos internacionais;
- Assegurar o investimento privado no reforço do equipamento e formação de quadros especializados como complemento do investimento público; e
- Atingir ganhos de eficiência através da economia de alguns dos gastos atualmente realizados principalmente com movimentação de pacientes dentro e fora do território nacional.

A avaliação inicial é realizada por meio de doação fornecida pela International Finance Corporation (IFC). O relatório final do estudo de Pré-Viabilidade foi concluído e aprovado pelo CAFI em 2015. O estudo de Pré-Viabilidade concluiu em termos gerais que é possível estruturar uma PPP para a prestação de serviços de diagnóstico em Timor-Leste em condições vantajosas para o Governo de Timor-Leste e seus cidadãos. As decisões relacionadas com as formas específicas a tomar por tal projeto de PPP (nomeadamente ao nível do seu âmbito, grau de cobertura, custo total estimado e modalidades de participação financeira do Governo) requerem um estudo mais aprofundado, em estreita colaboração com o Ministério da Saúde e entidades dos setores de saúde.

II. Progresso

Em 2017, o CAFI aprovou o projeto para avançar para a fase de estudo de viabilidade e o IFC foi selecionado para realizar o estudo de viabilidade e o Relatório de Estrutura de Transação (TSR). A nomeação do IFC foi formalizada através da assinatura do Acordo de Serviços de Consultoria Financeira (FASA) entre o Governo de Timor-Leste e o IFC em junho de 2017. Através deste acordo, o Governo de Timor-Leste nomeia o IFC para atuar como consultor líder exclusivo para auxiliar o Governo na concepção e implementação de uma transação de PPP, incluindo a realização de *due diligence* e estruturação, para identificar e selecionar setores privados para implementar o Projeto de PPP de Serviços de Diagnóstico de Saúde. A Equipa de Avaliação do Projeto (PET) também foi criada para assistir e rever os estudos conduzidos pela IFC e fornecer recomendações ao CAFI. O PET é composto por equipas do MS, Hospital Nacional, Laboratório Nacional de Saúde, DNPPP e IFC.

Durante o período de 2017-2018, o IFC e o PET realizaram recolhas de dados em Postos de Saúde, Centros de Saúde Comunitários, Hospitais de Referência e Hospitais Nacionais em 13 municípios, incluindo algumas clínicas privadas nos arredores de Díli. O objetivo é realizar avaliação de mercado, incluindo revisão da infraestrutura atual, estrutura institucional e regulatória, avaliação de risco e viabilidade financeira do projeto. O Relatório de Estrutura de Transação (TSR) foi finalizado e identificou vários desafios importantes dos atuais serviços de diagnóstico médico no país, tais como:

- Há escassez de técnicos e médicos especialistas no país, como radiologistas e patologistas.
- Existem desafios relacionados à manutenção inadequada de equipamentos de diagnóstico com paradas frequentes, escassez de suprimentos e longos atrasos na realização de reparos. Além disso, exige mais engenheiros biomédicos para manter equipamentos de diagnóstico em todos os níveis das instalações de saúde.
- A avaliação constatou que há desafios relacionados à disponibilidade de reagentes e consumíveis – questão de 'estoque esgotado' nos laboratórios, pois há incompatibilidade entre a necessidade real e a quantidade prevista anteriormente.

- Alta carga nos hospitais – Como o país carece de testes diagnósticos avançados, a representação tardia da condição médica resulta em alta taxa de ocupação nos hospitais, incluindo demandas rurais não atendidas. Ressalta-se também que, como o país carece de infraestrutura para atendimento terciário e de alta qualidade, a maioria dos casos é transferida para o exterior para diagnóstico e tratamento.

O Relatório da Estrutura da Transação foi aprovado pelo CAFI em julho de 2019 para avançar para a fase de aquisição e negociação. O TSR recomendou que o projeto melhorasse os serviços de diagnóstico por imagem e laboratório no Hospital Nacional, todos os hospitais de referência e 8 Centros Comunitários de Saúde (CHCs) para alcançar uma cobertura de demanda muito superior à cobertura atual. O período de concessão é recomendado em 11 anos para consistir em 1 ano de modernização e construção de instalações selecionadas e 10 anos de período de operação. A contribuição do Governo estimada nos primeiros anos será de cerca de 12 milhões de dólares por ano para operação e manutenção dos serviços de diagnóstico de saúde. O limite máximo de orçamento será de US\$ 17,9 milhões por ano. Estima-se que a contribuição do setor privado será de cerca de US\$ 12 milhões para compra de equipamentos e modernização ou construção de instalações para prepará-las para operação de alto padrão. Além disso, o setor privado também empregará e treinará pessoal de serviços de diagnóstico, cumprindo a regulamentação local e as melhores práticas internacionais na prestação de serviços de saúde. Parâmetros de lances potenciais e critérios de avaliação de lances também foram recomendados.

Uma vez que o FASA com o IFC expirou em junho de 2020, o Governo de Timor-Leste negociou e concordou com o IFC em adiar todo o processo, sem cobrança de taxa de retenção de cinco mil dólares americanos (USD 5.000) até dezembro de 2020 e estender o FASA até Junho de 2022. O Governo já negociou com o IFC a prorrogação da isenção da taxa de retenção e ajuste do programa de trabalho e cronograma do projeto até junho de 2022. Desde julho de 2022, o Governo também negociou novos termos para estender o FASA até o fechamento financeiro de o projeto.

O projeto de PPP de serviços de diagnóstico de saúde está atualmente em fase inicial de aquisição e negociação. Está em andamento a preparação de documentos de licitação como solicitação de propostas, minuta de contratos de concessão e coleta de lista atualizada de informações como equipamentos de diagnóstico, lista de recursos humanos no setor de diagnóstico, informações sobre disponibilidade de local e revisão de lista de exames diagnósticos e sua tarifa. Embora a apresentação do decreto-lei específico do projeto ao Conselho de Ministros tenha sido realizada em 27 de junho de 2022. Está em andamento a discussão de acompanhamento para obter a aprovação final do Conselho de Ministros para o projeto de decreto-lei específico. Em agosto de 2022, documentos de licitação, como solicitação de propostas, foram enviados à NPC para revisão final.

III. Orçamento

Atualmente, o Governo de Timor-Leste atribui estimativas orçamentais para 2023 ao abrigo do Fundo de Infraestruturas para pagar os serviços de consultoria prestados pela IFC. Isso inclui o pagamento da taxa de retenção. O Governo atribuiu ainda um orçamento ao abrigo da DTG no valor de 2 milhões de dólares como pré-requisito para o lançamento do concurso para o projecto. O orçamento estimado para 2023 alocado no DTG é de US\$ 12 milhões.

	2017 real	2018 real	2019 real	2020 real	2021 real	2022 Est.	2023 Est.	2024 Est.	2025 Est.	2026 Est.
Orçamento de fontes combinadas										
Dotação o Todo Governo										
Diag. – Pagamento do Serviço					1,5	2	12	17,9	17,9	17,9
Diagnóstico Médico PMU							0,09	0,1	0,1	0,1
SUBTOTAL	0	0	0	0	1,5	2	12,09	18	18	18
Fundo de Infraestrutura										
Diag. PPP										
FS FASA & PT FASA*	0,1		0,2		0,09	0,05	0,66	0,3	0,3	0,3
IM* pagamento							0,3	0,3	0,3	0,3
SUBTOTAL	0,1	0	0,2	0	0,09	0,05	0,96	0,6	0,6	0,6

III. MORADIA PPP ACESSÍVEL

1. Fundo

A urbanização é central para a economia do país – e como pode ser visto em muitas partes da capital Díli – a urbanização cresce ao ritmo mais rápido nos últimos anos, provavelmente correspondendo ao crescimento do Produto Interno Bruto. Um bom nível de desenvolvimento humano beneficia o efeito de crescimento da urbanização, enquanto o fraco desenvolvimento do capital humano amplifica os efeitos negativos da urbanização. Para uma transformação mais suave de um pequeno estado insular em desenvolvimento como Timor-Leste, a gestão da rápida urbanização é fundamental para o desenvolvimento social e econômico.

O desenvolvimento acima deu origem a muitas questões sociais e econômicas relacionadas, uma delas, e mais importante, é a falta de moradia nas áreas urbanas. Assim, a Unidade de PPP, com apoio do IFC, iniciou investigação preliminar para o desenvolvimento de um potencial projeto de Habitação Acessível na modalidade PPP.

A coleta de dados do estudo de pré- viabilidade foi realizada durante o quarto trimestre de 2018. O estudo está sendo financiado pela IFC por meio de uma combinação de doações. Reuniões de consulta com agências relevantes dentro do ecossistema habitacional foram realizadas por quase duas semanas em outubro de 2018. Agências consultadas, incluindo partes interessadas do governo e



Example of Affordable Housing in Fiji (G+1)

desenvolvedores locais. No primeiro trimestre de 2019, as conclusões do Pré-FS foram apresentadas ao Ministro das Finanças e ao Ministro das Obras Públicas (MPW). Após a apresentação, o PPPU aguarda a identificação do terreno e a atribuição formal a ser realizada pela equipaequipa do MPW .

Durante o terceiro trimestre de 2019, o PPPU recebeu carta de aprovação do Ministro das Obras Públicas para continuar a desenvolver o projeto com a modalidade de PPP. A atribuição formal de terras também foi anexada à carta. A atribuição de terras foi emitida pelo Ministério da Justiça (MoJ) designando efetivamente locais ao Ministério de Obras Públicas para o desenvolvimento de PPP de habitação a preços acessíveis.

Além disso, durante o último trimestre de 2019, uma equipa conjunta do PPPU (agora DNPPP), MPW e IFC realizou uma avaliação preliminar do local em terrenos atribuídos ao projeto. Esta atividade foi seguida de treinamento conduzido pelo especialista da IFC no Padrão de Desempenho da IFC sobre Sustentabilidade Ambiental e Social (IFC PS 1-8) para os membros do grupo de trabalho.

A preparação inicial e as discussões sobre o documento *Financial Advisory Service Agreement* (FASA) entre DNPPP, MPW e IFC começaram no último trimestre de 2019 e foram concluídas até o início do terceiro trimestre de 2020.

A aprovação do CAFI foi assegurada no último trimestre de 2020 para prosseguir com a fase de Estudo de Viabilidade onde é realizada uma análise mais profunda dos termos técnicos, jurídicos, comerciais, bem como sociais e ambientais. O CAFI aprovou também a nomeação da Equipa de Avaliação de Projectos (PET) composta por uma equipa técnica do Ministério das Finanças, Ministério das Obras Públicas e Ministério do Planeamento e Território.

A discussão final sobre o FASA com a entidade relevante e o prosseguimento da assinatura do FASA entre o GoTL (MoF&MPW) e o IFC foi finalizado no último trimestre de 2020.

Após a assinatura, a IFC nomeou os seus Consultores Jurídicos: King & Wood Mallesons (“KWM”) (atuando como consultor jurídico internacional) e Abreu C&C Advogados - Timor Leste, Lda (“Abreu”) (atuando como consultor jurídico local) para fornecer serviços jurídicos para auxiliar o Governo de Timor-Leste (“GoTL”) na estruturação e implementação de um esquema de participação privada (PPP) para o projeto.

A IFC também nomeou a Miyamoto International Inc. (uma empresa global de risco estrutural e de desastres, empresa de engenharia de resiliência) e Bernabad Arquitectura e Ingeniería SL (uma empresa de arquitetura e urbanismo especializada na concepção de empreendimentos habitacionais populares) como Consultores Técnicos do Projeto.

A Reunião Inicial com o Consultor Técnico da IFC foi realizada em 9 de junho de 2021, na qual o GTL enfatizou que além de outras tarefas que precisam ser feitas, o consultor técnico também precisa esclarecer à população-alvo a se beneficiar da PPP habitacional e garantir a viabilidade econômica do projeto.

Do lado jurídico, a Reunião Inicial com o Consultor Jurídico da IFC foi realizada em 11 de junho de 2021, na qual o GoTL confirmou a estrutura de projeto preferida e o cenário base para o projeto é o estabelecido no Estudo de Pré-Viabilidade. O modelo de PPP sugerido ao GoTL no Relatório de Estudo de Pré-Viabilidade é um modelo de Design, Finance, Build, Sale (“Modelo de Venda DFB”). Neste modelo, o GoTL por meio de um ou mais de seus ministérios (a “Parte Pública”) contrata a entrega do Projeto a investidores privados (a “Parte Privada”) sob um acordo de PPP (o “Acordo de PPP”) .

Além do PET, um despacho foi emitido pelo Primeiro-Ministro para estabelecer a Comissão Interministerial (CIM) composta pelos seguintes ministros:

- a) Vice-Primeiro-Ministro e Ministro do Planeamento e Desenvolvimento do Território que preside a Comissão;
- b) Ministro Coordenador da Economia;
- c) Ministro das Finanças;
- d) Ministro da Justiça;
- e) Ministro da Administração Estatal;
- f) Ministro das Obras Públicas,
- g) Ministro da Agricultura e Pescas;
- h) Ministro do Interior.

A comissão é criada sob o despacho do PM nº 062/PM/III/2021 que visa assegurar a articulação entre os vários ministérios e departamentos governamentais com atribuições e intervenção em termos de disponibilização dos terrenos necessários à PPP Habitação Acessível e ao processo de reassentamento dos atuais ocupantes. A comissão então estabeleceria o Grupo de Trabalho Interministerial (IMWG) nomeando técnicos de cada ministério para serem membros do IMWG. O DG de Planeamento e Território - MPTD estará à frente do IMWG. Essa equipa técnica garantirá que todo o trabalho técnico relacionado à aquisição de terras e compensação às comunidades afetadas seja feito em conformidade com a lei do GoTL e o Padrão de Desempenho da IFC. O início da reunião do IMWG foi realizado em dezembro de 2021, seu plano de trabalho foi preparado, revisado pela IFC e foi aprovado na reunião do IMWG. Durante o período de janeiro a agosto de 2022, o IMWG realizou várias reuniões e discussões que resultaram em: 1) foram realizadas duas consultas públicas com a Comunidade Afetada (AC) no local do projeto, ambas com a participação de todos os AC e lideradas pelo Vice-Ministro das Finanças para o primeiro e pelo Vice-Ministro de Obras Públicas para o segundo, todas as AC participaram ativamente na discussão e o IMWG conseguiu abordar todas as questões levantadas durante a discussão; 2) a coleta de dados para deslocamento físico e econômico foi finalizada e atualmente em verificação pelo DNPPP-MoF.

Durante o período de janeiro a agosto de 2022, a IFC apresentou vários documentos, como relatório técnico, incluindo Relatório de Hidrologia, *due diligence* legal, financeira, ambiental e social. De todos os documentos, alguns foram discutidos e aprovados pelo PET e outros estão em análise pelo PET. A IFC também apresentou documentos separados sobre o *layout* do local (site). Após várias reuniões técnicas e discussões entre IFC e PET, o *layout* foi acordado por ambas as equipas e apresentado ao Ministério das Obras Públicas, onde foi aprovado o *layout* final com pequenos ajustes. Além da verificação de dados, alguns documentos estão em preparação pelo DNPPP e MOP com o apoio da IFC, sendo eles: Plano de Engajamento de Partes Interessadas e Documento do Projeto para submissão à ANLA para categorização do projeto. A PET continua sua reunião técnica semanalmente para atualizar o progresso na verificação de dados e preparação para o desenvolvimento da infraestrutura do tronco.

2. Estimativa de orçamento

A despesa real para 2020 e 2021 para projetos de PPP de Habitação Acessível foi para pagamento do Contrato de Serviço de Consultoria Financeira com a IFC.

O orçamento de 2022 foi estimado para compensação do deslocamento físico e econômico da comunidade afetada no local.

Para o ano fiscal de 2023, a alocação em DTG e FI é apresentada na tabela abaixo com FI que obteve redução significativa em comparação com a apresentação original do DNPPP com o raciocínio do MPS de que o teto para FI também foi limitado. O entendimento foi que, à medida que a execução do ano fiscal de 2023 para o projeto se tornasse mais clara, uma discussão seria necessário para o CAFI para encontrar uma solução relativa à escassez orçamental com possibilidade de aproveitamento da alocação programática (Programa de Desenvolvimento Rural e Urbano).

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Actual	Actual	Actual	Actual	Actual	Est.	Est.	Est.	Est.	Est.
Dotação Todo Governo										
PMU Affordable Housing							0.09	0.18	0.18	0.18
SUB TOTAL							0.09	0.18	0.18	0.18
Infrastructure Fund										
Affordable Housing PPP										
FS FASA & PT FASA*				0.12	0.26	0.45	0.30	0.15		
Resettlement – Site Clearance						0.50	0.05			
Construction (VGF, Infra., E&S cost)					0.00	2.00	0.05			
SUB TOTAL	0.00	0.00	0.00	0.12	0.26	2.95	0.40	0.15	0.00	0.00

IV. PPP Cristo Rei

Fundo

O VIII Governo Constitucional reconheceu o turismo como um importante motor para o desenvolvimento das atividades económicas. Embora o setor de turismo ainda esteja em sua infância, é considerado um setor econômico nascente, o que significa que está mostrando potencial para crescer rapidamente no futuro próximo através do investimento certo.

Em apoio ao programa do Governo, a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID) através da subvenção do Turismo de Timor-Leste para Todos (TFA), desenvolveu um programa com o objetivo geral de expandir e melhorar as ofertas de Timor-Leste usando uma abordagem inclusiva e sustentável para ajudar a concretizar a visão de Timor-Leste de se tornar um destino turístico internacional competitivo, preservando ao mesmo tempo o património ambiental e cultural único do país. O programa de subvenções concentra-se em dois objetivos principais para alcançar essa visão – (i) garantir que instituições, políticas e leis estejam em vigor para implementar plenamente a política nacional de turismo lançada em 2017; (ii) promover investimentos de turismo sustentável do setor privado e a participação de comunidades timorenses, ONGs locais e internacionais, associações e outros e criar modelos replicáveis de sustentabilidade e boas práticas.

A Política Nacional de Turismo de Timor-Leste, reconhecendo a natureza do setor do Turismo onde

o investimento do Governo deve ser complementado com o investimento do sector privado para alcançar um crescimento ótimo, tem a Prosperidade e a Parceria entre o Governo e o Sector Privado como dois dos Cinco Pilares que compõem a política de Turismo.

Estudo de pré-viabilidade

Para ajudar a operacionalizar a Política Nacional de Turismo, a USAID Turismo para Todos encomendou um trabalho de consultoria para a elaboração do Estudo de Pré-Viabilidade da PPP Cristo Rei. O relatório do estudo foi então apresentado à DG Turismo, DNPPP e um grupo de partes interessadas selecionado e que é composto por:

- (i) Administração Estatal (ESTATAL);
- (ii) Diocese de Díli;
- (iii) Secretário de Estado de Meio Ambiente;
- (iv) Ministério da Agricultura, Pescas e Florestas; e
- (v) Trade Invest.

O estudo constatou que a PPP Cristo Rei tem grande potencial para ser um empreendimento de sucesso, dado o atual nível de visitação de patrocinadores nacionais e internacionais. Preliminarmente foi recomendado que o projeto fosse estruturado de acordo com a modalidade de PPP de Projeto, Financiar, Construir, Operar e Transferir (DFBOT) para determinado ano de contrato de concessão.

Em 2021, os trabalhos preparatórios da PPP Cristo Rei estão um pouco lentos devido às mudanças que acontecem na estrutura do governo onde são colocados novos funcionários, e ao confinamento obrigatório imposto pelo governo como resultado do surto de Covid-19. No entanto, o DNPPP continua a pressionar com *briefings* aos novos oficiais. No final de janeiro de 2021 houve uma reunião com o novo Diretor Geral de Turismo onde foi dado um *briefing* geral sobre as diferentes iniciativas desenvolvidas pela DGGRE-DNPPP no turismo. Sobre a PPP Cristo Rei, foi informado ao novo DG que o projeto foi aprovado pelo CAFI em novembro de 2020.

Além disso, outro *briefing* foi realizado em março de 2021 com o Ministro do MTCI juntamente com os dois vice-ministros sobre o mesmo assunto, pois algumas ações de acompanhamento estavam atrasadas para serem garantidas. Particularmente no que toca PPP Cristo Rei, o ministro deu o seu apoio e pediu ao vice-ministro do Turismo para garantir as ações necessárias.

Estudo de Viabilidade e Equipa de Avaliação de Projetos (PET) Progresso do Trabalho

Enquanto isso, a coleta de dados está em andamento entre fevereiro e maio de 2021 para o desenvolvimento do Estudo de Viabilidade/Plano de Investimento com o DNPPP ajudando o consultor da TFA a enviar cartas às agências relevantes. Todas as respostas, exceto a solicitação de dados à DGTP, foram garantidas até o final de abril de 2021 e enviadas aos consultores da TFA no início de maio.

Uma consulta sobre o projeto de Estudo de Viabilidade/Plano de Investimento, especialmente no *layout* e modelo financeiro proposto, foi realizada para o PET Cristo Rei no final do segundo trimestre de 2021. Este projeto de estudo de viabilidade foi então discutido no PET Cristo Rei em 28 de junho de 2021, onde membros do PET notaram em seu comentário preliminar e estão sendo informados sobre os próximos passos na preparação do projeto de PPP.

Durante o segundo semestre de 2021, os trabalhos estão avançando especialmente na construção do entendimento dos membros do PET sobre o Estudo de Viabilidade. Alguns comentários negativos foram recebidos dos novos membros do PET do MTCI, no entanto, esses *feedbacks* negativos

puderam ser discutidos e esclarecidos. No segundo semestre de 2021, também foi constatado que o projeto da PPP Cristo Rei está em conflito com outro plano que está sendo elaborado pelo Ministério das Obras Públicas. Um Projeto de Engenharia de Detalhe (DED) estava sendo elaborado para a reabilitação da estrada erodida circundando o promontório do Cristo Rei e isso está em conflito com o plano da PPP, pois o plano prevê a mudança do estacionamento para a Área Branca e o desvio da estrada atual próximo ao estacionamento área em passeio costeiro para uso de pedestres. Para resolver a situação, o PET Cristo Rei coletou informações, realizou visita ao local, desenvolveu briefing técnico sobre os problemas e potencial solução e reuniu-se diversas vezes com a equipa técnica de Obras Públicas. Devido a mudanças internas de liderança no Ministério de Obras Públicas, a clareza sobre a questão só foi alcançada no terceiro trimestre de 2022.

A PPP Cristo Rei está na fase de finalização do Estudo de Viabilidade onde o plano de investimento que estabelece a reabilitação necessária, estimativas de custos e modelo de PPP de Projeto, Financiar, Construir, Operar e Transferir (DFBOT) foi claramente recomendado no Estudo. Estima-se que o projeto custará US\$ 3,115 milhões incluindo o plano de mudança do estacionamento para o terreno da Área Branca.

Uma longa discussão também foi finalizada entre a Equipa de Avaliação de Projetos (PET) e a equipa de consultores do Turismo para Todos da USAID (AFC da USAID) sobre os cenários de opções de financiamento, sem contribuição de capex do governo e com contribuição de capex do governo. Essas opções foram desenvolvidas no contexto dos impactos da pandemia de Covid-19 na economia local e global e para garantir que a estruturação financeira do projeto gere interesses suficientes dos licitantes. Os cenários resultantes são descritos a seguir. Estes cenários serão apresentados pelo PET ao CAFI para tomada de decisões.

(i) sem contribuição de Capex do Governo;

O parceiro do setor privado será obrigado a financiar integralmente a remodelação do site Cristo Rei por meio de uma combinação de dívida sênior e capital apenas. Nenhum financiamento concessional e/ou Contribuição de Capex GOTL foi incluído. Um pagamento linear de 5% de participação nas receitas do Governo será aplicado desde o início das operações até o final do período de concessão de 15 anos.

Prevê-se que a estrutura de financiamento seja composta por 30% de dívida e 70% de capital próprio. A exigência de dívida do parceiro do setor privado é estimada em US\$ 976.713. É importante notar que, se a exigência total da dívida for reduzida, as taxas básicas de entrada cobradas dos visitantes podem ser reduzidas sem violar os principais convênios de serviço da dívida.

A taxa básica de entrada para residentes timorenses (incluindo residentes estrangeiros) é de US\$ 1,00, enquanto visitantes de negócios/turistas pagam US\$ 13,50. Embora sejam premissas predefinidas no modelo financeiro, elas não serão prescritas aos licitantes. Em vez disso, recomenda-se que os licitantes sejam avaliados, entre outras coisas, pela sua capacidade de minimizar as taxas de entrada de visitantes e maximizar os pagamentos de partilha de receitas ao GOTL.

(ii) com contribuição de US\$ 250.000 em capex;

Uma subvenção de US\$ 250.000 permite uma estrutura de taxas comercialmente viável de US\$ 1,00 e US\$ 12,00 cobrada de residentes timorenses e visitantes/turistas de negócios, respectivamente. A estrutura de financiamento é composta por 30% de dívida e 70% de capital próprio. A exigência de dívida do parceiro do setor privado é estimada em US\$ 726.713.

O parceiro do sector privado será obrigado a fazer um pagamento anual de 5% das receitas totais ao GOTL desde o início das operações até ao final do período de concessão de 15 anos. Conforme referido acima, recomenda-se que os licitantes sejam

avaliados quanto à sua capacidade de minimizar as taxas de entrada de visitantes e maximizar os pagamentos de partilha de receitas ao GOTL.

(iii) com contribuição de US\$ 500.000 em capex;

Uma subvenção de US\$ 500.000 também permite uma estrutura de taxas comercialmente viável de US\$ 0,50 cobrado de residentes timorenses e US\$ 11,25 cobrado de visitantes de negócios/turistas, respectivamente.

O índice de alavancagem é assumido como sendo 30% de dívida e 70% de capital próprio. O requisito de dívida do parceiro do setor privado é calculado em US\$ 476.713.

O parceiro do setor privado será obrigado a fazer um pagamento anual de 5% das receitas totais ao GOTL desde o início das operações até ao final do período de concessão de 15 anos. Conforme observado acima, essas premissas estarão no modelo financeiro, porém, não serão prescritas aos licitantes. Em vez disso, os licitantes serão solicitados a apresentar propostas sobre taxas de entrada de visitantes e pagamentos de compartilhamento de receita ao governo.

(iv) com contribuição de US\$ 750.000 em capex;

Uma doação de US\$ 750.000 permite uma estrutura de taxas comercialmente viável de US\$ 0,50 cobrados aos residentes timorenses e US\$ 11 cobrados aos visitantes de negócios/turistas. O índice de alavancagem é assumido como sendo 30% de dívida e 70% de capital próprio. A exigência de dívida do parceiro do setor privado está prevista em US\$ 226.713.

O parceiro do setor privado será obrigado a fazer um pagamento anual de 5% das receitas totais ao GOTL desde o início das operações até ao final do período de concessão de 15 anos. Semelhante a outros cenários explicados acima, os licitantes serão solicitados a enviar lances para taxas de entrada de visitantes e pagamentos de compartilhamento de receita ao governo.

(v) com uma contribuição de capex de USD 1.000.000.

As taxas de entrada para residentes timorenses (incluindo residentes estrangeiros) são gratuitas (US\$ 0,00), enquanto os visitantes de negócios/turistas pagam US\$ 10,75 por entrada. A exigência de dívida do parceiro do setor privado é calculada em US\$ 139.499.

O parceiro do setor privado será obrigado a fazer um pagamento anual de 5% das receitas totais ao GOTL desde o início das operações até ao final do período de concessão de 15 anos.

Outra importante discussão do PET que foi finalizada no âmbito do Estudo de Viabilidade para Cristo Rei é sobre o preço máximo do ingresso para visitantes locais e internacionais permitidos para a próxima Concessionária cobrar. Uma longa discussão com os consultores da TFA da USAID resultou na proposta do PET Cristo Rei de que um preço máximo de ingresso de US\$ 2/pax será aplicado aos visitantes locais, enquanto será exigida uma participação de pelo menos 5% da receita total. Essas duas variáveis provavelmente serão licitadas com licitantes em potencial solicitados a apresentar propostas melhores.

O projeto de PPP Cristo Rei é um projeto piloto de PPP de pequena escala que foi desenvolvido em conjunto com a alteração do decreto-lei de PPP para acomodar mais PPPs de pequena escala, em algumas jurisdições conhecidas como PPP municipal, através da clareza da definição e simplificação para o procedimento para desenvolvimento de PPP em pequena escala.

A próxima fase do projeto é encontrar soluções para algumas questões pendentes, incluindo:

1. O estudo de *due diligence* legal;
2. *Status* da reclamação apresentada por um setor privado nacional para o terreno planeado para o estacionamento proposto na Área Branca;
3. Sobre a necessidade de aprovar emenda ao Decreto-Lei de PPPs para esclarecer a definição de PPPs de pequena escala, bem como simplificar os procedimentos para o desenvolvimento de PPPs de pequena escala.

Após maior clareza dessas questões pendentes, o projeto está pronto para ser levado ao CAFI para aprovação para prosseguir para a fase de aquisição.

A tabela a seguir apresentou informações sobre os marcos alcançados para a PPP Cristo Rei até o final de agosto de 2022.

Conquistas	Encontro
A PPP Cristo Rei acordada pelas partes interessadas relevantes em nível conceitual, iniciou o Estudo de Pré-Viabilidade pelo TFA, discussão sobre os próximos passos entre o DNPPP e o TFA da USAID.	3° a 4° trimestre de 2019
O Ministro do MTCL, Fidelis Magalhães, aprovou o projeto de PPP Cristo Rei para prosseguir com o Estudo de Viabilidade. Questões legais levantadas pela Unidade Jurídica do MTCL sobre o uso da modalidade PPP para projetos de pequena escala.	Primeiro trimestre de 2020
Sessão de sensibilização sobre a modalidade de PPP e sua aplicabilidade para o desenvolvimento do setor do Turismo; questões legais levantadas pela Unidade Jurídica do MTCL foram resolvidas.	2° trimestre de 2020
Poucas atividades devido às restrições do Covid.	3° trimestre de 2020
Estudo de pré-viabilidade da PPP Cristo Rei apresentado ao CAFI pela DGGMRE, Sr. Antonio Freitas e Vice-Ministra do Turismo Comunitário e Cultural, Sra. Inácia da Conceição Teixeira; Aprovação do CAFI assegurada para que o projeto prossiga para o estudo de viabilidade.	4° trimestre de 2020
Mudanças no MTCL exigem briefings técnicos para continuidade do projeto; briefing com o Ministro do MTCL, Vice-Ministro do Turismo Comunitário e Cultural e Vice-Ministro do Comércio e Indústria.	1° trimestre de 2021
Recolha de dados para Estudo de Viabilidade junto das agências relevantes – Município de Díli, EDTL, BTL.	Q1-Q2 2021
Continuação da discussão do PET sobre o Estudo de Viabilidade da PPP Cristo Rei. Alguns <i>feedbacks</i> negativos recebidos do consultor do MTCL, questões relacionadas ao DED sendo preparadas pelo Ministério de Obras Públicas e a posterior coleta de dados técnicos, como topografia, geotecnologia e escopo ambiental.	3° a 4° trimestre de 2021
Briefing técnico sobre planos conflitantes com MPW finalizado pelo PET Cristo Rei, engajamento com equipa técnica MPW. Engajamento com os consultores jurídicos do MTCL para preparação de <i>due diligence</i> legal para Cristo Rei.	1° trimestre de 2022
Finalização da discussão técnica para alteração do Decreto-Lei da PPP; Pronto para ser apresentado ao COM. Envolvimento com a ANLA, garantindo assessoria preliminar para o projeto CR como Categoria B.	2° trimestre de 2022
Sondagem do mercado com o setor privado nacional, intenção do governo de alterar o Decreto-Lei de PPP para projetos de PPP de pequena escala anunciados; planos conflitantes com MPW resolvidos.	3° trimestre de 2022

Despesas reais e alocação de orçamento para o ano fiscal de 2023

Os estudos de pré-viabilidade e viabilidade da PPP Cristo Rei foram financiados através da Subvenção nº 72047218C00001 do TFA da USAID, portanto, não houve gastos governamentais relacionados a este projeto fora dos gastos do DNPPP entre 2019 – 2022 (agosto). Em 2021 e 2022, o Governo destinou recursos para a PPP Cristo Rei da seguinte forma:

(i) Na Dotação Todo Governo (DTG)

Objetivo: estabelecimento da Unidade de Gestão do Projeto Cristo Rei (PMU)

Quantidade: 160,000\$US

(ii) Dentro Fundo de Infraestrutura (FI)

Finalidade: reassentamento de terras afetadas

Quantidade: 430,000\$US

Objetivo: iniciar licitação para construção (Capex)

Quantidade: 150,000\$US

Para o ano fiscal de 2023, a alocação em DTG e FI é conforme indicado abaixo, com alocação em FI obteve uma redução significativa em comparação com a apresentação de DNPPP devido à diminuição do teto para FI. O entendimento foi à medida que a execução para o ano fiscal de 2023 da PPP Cristo Rei fica mais clara, uma discussão precisa acontecer no CAFI para encontrar solução para a escassez orçamentária com possibilidade de aproveitamento da alocação programática (Programa de Turismo) no FI.

Despesas reais, orçamento de 2023 e orçamento estimado para 2024 – 2026, \$ milhões

	2017 real	2018 real	2019 real	2020 real	2021 real	2022 Est.	2023 Est.	2024 Est.	2025 Est.	2026 Est.
Dotação o Todo Governo (A)										
Projeto PMU Cristo Rei					0,02	0,14	0,129	0,116	0,02	0,02
Fundo de Infraestrutura (B)										
PPP Turismo (Cristo Rei)										
FS, TSR* e Reassentamento na PPP Cristo Rei					0,11	0,3	0,020	0	0	0
Construção (Capex e Opex Cristo Rei)						0,15	0,050	0	0	0
TOTAL CRISTO REI (A+B)	0	0	0	0	0,12	0,59	0,199	0	0	0

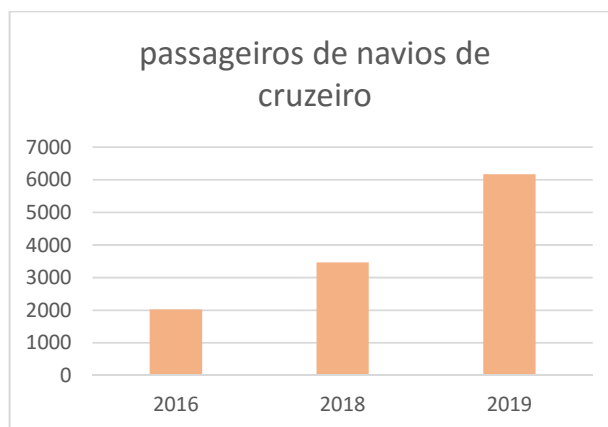
V. PPP de Redesenvolvimento do Porto de Díli

Após a data de início do serviço do Porto da Baía de Tibar - 30 de setembro de 2022 - o manuseio de toda a carga internacional será transferido para o Porto da Baía de Tibar. Como tal, o Porto de Díli estará desocupado e será usado exclusivamente para o porto de passageiros e alguns manuseamentos de carga doméstica através de ferry.

Contexto de Desenvolvimento

O Porto de Díli é um local histórico e privilegiado em Díli. O porto e os seus arredores estão centralmente localizados e são um ícone da maravilhosa orla marítima que define a cidade de Díli. Afastar a movimentação de carga internacional apresenta uma oportunidade de revitalizar a área, ao mesmo tempo no que respeita a muitos potenciais que a cidade tem em termos de

desenvolvimento urbano comercial bem desenvolvido e turismo costeiro. Por exemplo, antes de ser encerrado devido à Pandemia, a tendência de escala de navios de cruzeiro para Díli está em alta com o número de passageiros a fazer desembarque em Díli aumentado de 2022 em 2016 para 6172 em 2019, representando mais de 200% de aumento em apenas 3 anos. Outras atividades potenciais que podem ser realizadas quando o desenvolvimento se materializar é Díli se tornar o anfitrião de corridas internacionais de iates, bem como outras excursões de turismo marinho, como observação de baleias e golfinhos.



Por outro lado, enquanto sítio histórico, o desenvolvimento do Porto de Díli deve ser planeado com cuidado para não estragar as suas características. Em 2022, foram realizadas várias discussões com a Secretaria de Estado da Arte e Cultura (SEAC) e o Centro Nacional Chega! (CNC) para garantir que o desenvolvimento do estudo de viabilidade não perca de vista a necessidade de preservação dos valores históricos, culturais e arqueológicos do local. Durante essas discussões, foi esclarecido que, do ponto de vista do SEAC e do CNC, o desenvolvimento pode prosseguir conforme identificado no Estudo de Viabilidade com preocupações a serem abordadas, incluindo:

A escavação durante as atividades de construção deve seguir as melhores práticas em relação às descobertas arqueológicas;

O desenho deve incorporar elementos culturais e históricos para garantir uma integração perfeita com as áreas circundantes;

Um parque memorial e monumento para comemorar eventos no início da invasão indonésia;

Deve haver um lugar reservado para vender mercadorias para grupos de veteranos.

Aprovação da PPP do Porto de Díli

Sendo um projeto de relevância nacional, a PPP do Porto de Díli foi apresentada e aprovada em Conselho de Ministros (COM) no final do 3º Trimestre de 2021. A aprovação indicou claramente que o projeto deverá seguir para o Estudo de Viabilidade de acordo com as opções de desenvolvimento apresentadas da seguinte forma:

a. Desenvolvimento de acordo com a Opção Premium.

❖ Desenvolvimento de acordo com o modelo de financiamento de PPP, desenvolvido de acordo com o enquadramento legal em vigor (DL 42/2012, DL 2/2014, DL 8/2018).

Em 13 de julho de 2022, o projeto é aprovado no CAFI com base na apresentação do MTC, APORTIL e DNPPP. Pontos de decisão do CAFI:

❖ Aprovar os resultados do Estudo de Pré-Viabilidade para o desenvolvimento do Porto de Díli na modalidade PPP em conformidade com Atas das Reuniões do Conselho de Ministros de 8 de setembro de 2021, em linha com o Ciclo de Projetos de PPP definido no DL 8/2014;

- ❖ Autorizar a realização do Estudo de Viabilidade para o desenvolvimento da PPP do Porto de Díli com financiamento a 100% da Bolsa da USAID, nos termos do Acordo de Cooperação n.º 72047218C00001, para o Projecto do Porto de Díli a ser desenvolvido na modalidade PPP, em conformidade com a deliberação do CdM;
- ❖ Aprovar o financiamento ao estudo preparatório necessário à implementação da PPP do Porto de Díli, incluindo a realização de amostragem de solo, topografia através da atribuição do orçamento do DNPPP no IF através da modalidade de contratação RFQ;
- ❖ Nomear membros da Equipa de Avaliação do Projecto para a Fase Inicial e de Viabilidade, composta por representantes da APORTIL, MTC, MTCL, MPO, MPW e ADN, IP, com base no art. 5, DL 8/2014.

Estudo de viabilidade

Em agosto de 2022, o esboço do Estudo de Viabilidade para o projeto foi apresentado pelo TFA da USAID aos membros do PET, que então revisaram e discutiram a submissão em várias reuniões. Uma característica única do desenvolvimento do Porto de Díli é o envolvimento da SEAC e CNC na revisão do estudo de viabilidade devido à importância da consideração histórica para o projeto. Uma compilação de comentários dos membros do PET foi submetida aos consultores do TFA da USAID no final de agosto.

O Estudo de Viabilidade estabeleceu o tipo de instalações a serem desenvolvidas para a PPP do Porto de Díli conforme apresentado na tabela seguinte.

Tipo de Instalação	Componente
Transporte de passageiros	Cais de balsas e cruzeiros, terminal de passageiros que também abrigará imigrações, etc.
Alojamento & MICE (reuniões, incentivos, conferências, exposições)	Hotel, apartamentos, galerias, condomínio.
Varejo e Comercial	Restaurantes, boutiques, lojas, supermercados, etc.
Marina	Facilidades para estacionar catamarãs, iates, outros.
Espaço verde	Jardins 5 de Maio e 12 de Novembro

Abordagem de Integração e Desenvolvimento do Plano Urbano de Díli

A PPP do Porto de Díli foi desenvolvida enquanto o Plano Director Urbano de Díli está a ser preparado. É por isso importante assegurar o alinhamento entre o desenvolvimento e o Plano Principal Urbano de Díli através do contacto com a equipa do Plano Principal Urbano de Díli. Está em curso uma discussão entre a Secretaria do Porto de Díli PET com a equipa do Plano Principal do Plano Urbanístico do Ministério do Planeamento e Ordenamento do Território.

Entretanto, uma articulação do desenvolvimento no contexto do sistema urbano de Díli precisa ser refletida no estudo de viabilidade. A tabela a seguir contém vários parâmetros de planeamento urbano que foram considerados no desenvolvimento do layout do Porto de Díli.

Não	Parâmetros de Planeamento Urbano	Componente do Porto de Díli
1	Rotas de transporte urbano	<p>O local do Porto de Díli está centralmente localizado em uma rota estratégica urbana principal que liga Comoro West a Becora East. Este percurso inclui a Avenida Almirante Américo Tomas, que acompanha os Jardins 5 de Maio e adjacente à zona ribeirinha. A zona ribeirinha também constitui uma importante ligação potencial entre o passeio marítimo da Praia do Palácio, a nascente, e os Jardins 5 de Maio, no extremo sul do terreno, bem como os Jardins 12 de Novembro, a poente.</p> <p>O terreno encontra-se também ao longo do largo e atrativo corredor da Avenida Portugal representando importante e atrativo percurso à beira-mar da capital.</p> <p>Além disso, o local continuará a funcionar como um <i>hub</i> de ferry regional/doméstico, fornecendo ligação através do novo Terminal de Ferry de Passageiros (PFT), para Oé-Cusse e Ilha de Atauro, e outras cidades costeiras.</p>
2	Marcos urbanos	<p>Nas proximidades do local existem alguns marcos visíveis. Isso inclui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Site proposto para a Embaixada do Vaticano • Jardins 12 de novembro • Jardins 5 de Maio • Hotel Timor • Embaixada de Portugal • Complexo do Governo (antiga Residência do Governador) • Calçada da Praia do Palácio
3	Usos Urbanos	<p>O porto também está próximo da área comercial central de Díli, com o Mercado de Tais (Colmera) a sudoeste, ao mesmo tempo em que fornece conexão com propriedades históricas de propriedade do governo atualmente sendo usadas como escritórios e residências oficiais em Farol/Motael/Palapasu.</p>

Para o desenvolvimento da PPP do Porto de Díli, foi proposto que o troço da Avenida Motael, entre o porto e o Jardim 5 Maio seja transformado em via pedonal. Embora esta proposta ainda esteja sendo discutida no PET, acredita-se que a ênfase na pedonalização no desenvolvimento da orla estimulará a conectividade a pé através do local da Praia do Palácio aos Jardins 5 de maio / Jardins 12 de novembro e, esperançosamente, incentivará melhorias sustentáveis no transporte público. Esta abordagem é amplamente consistente com o que é conhecido como *Transit Oriented Development* (TOD), uma busca de forma urbana compacta perto do centro de trânsito que incorpora usos urbanos mistos (residencial-comercial-acomodação) e ambiente amigável para pedestres. Além disso, o desenvolvimento foi proposto para incorporar a tecnologia de construção verde em seu desenvolvimento.

Uma consideração importante são os impactos econômicos do desenvolvimento em sua proximidade com propriedades residenciais de alto padrão e GTL para as áreas de Farol/Motael/Palapasu. A reabilitação do Porto de Díli oferece a perspectiva de estimular o investimento na renovação urbana, visitantes turísticos e criação de emprego. A maior parte do terreno ao longo deste corredor rodoviário pertence ao GOTL, que apoia a viabilidade de alcançar a visão de desenvolvimento.

Em suma, acredita-se que a contribuição da PPP do Porto de Díli para incentivar o desenvolvimento urbano sustentável do ponto de vista socioeconómico e ambiental é clara. Os impactos sociais potenciais do deslocamento da população afetada perto do empreendimento devem ser bem gerenciados.

A tabela a seguir apresenta informações sobre os marcos alcançados para a PPP do Porto de Díli até o final de agosto de 2022.

Conquistas	Encontro
Reunião com APORTIL e TFA da USAID sobre planos para o desenvolvimento futuro do Porto de Díli. A APORTIL notou que concordava com a modalidade de PPP para o redesenvolvimento do Porto de Díli, no entanto, gostaria que as opções para o desenvolvimento fossem decididas no CdM; Briefing com o Vice-Primeiro Ministro/Ministro do MPO para informar sobre este potencial projeto e sobre o pensamento da APORTIL de levar o projeto ao COM para decisão sobre as opções e modalidade de desenvolvimento.	4º trimestre de 2020
Várias ocasiões de briefings com Ministros do MTCL, MTC e reuniões do MCAE sobre o desenvolvimento.	Q1 - Q2 2021
Apresentação e discussão no COM sobre a proposta do Projeto de PPP do Porto de Díli, discussão entre os juristas sobre o texto final de aprovação da deliberação final do COM sobre o Projeto de PPP do Porto de Díli.	3º trimestre de 2021
Reunião de gestão para preparação da PPP do Porto de Díli para o CAFI.	4º trimestre de 2021
Garantir a nomeação para PET dos ministros relevantes.	1º trimestre de 2022
Aprovação do CAFI para o Estudo de Pré-Viabilidade da PPP do Porto de Díli; realização de Estudo de Viabilidade, financiamento para estudo de topografia e poluição do solo e estabelecimento de PET.	2º trimestre de 2022
Envio do projeto de Estudo de Viabilidade dos consultores da TFA; Revisão PET e envio de comentários compilados.	3º trimestre de 2022

Despesas reais e alocação de orçamento para o ano fiscal de 2023

Semelhante à PPP Cristo Rei, os estudos de pré-viabilidade e viabilidade da PPP do Porto de Díli foram financiados através do Grant No. 72047218C00001 do TFA da USAID, portanto, não houve despesas governamentais relacionadas a este projeto fora das despesas do DNPPP entre o 4º trimestre de 2020 – 2022 (agosto). Em 2022, o Governo destinou recursos para a PPP do Porto de Díli da seguinte forma:

- (i) Na Dotação Todo Governo (DTG)

Objetivo: estabelecimento da Unidade de Gestão do Projeto Porto Dili (PMU)

Quantidade: 0\$US

- (ii) Dentro Fundo de Infraestrutura (FI)

Objetivo: estudo preparatório

Quantidade: 150,000\$US

Para o ano fiscal de 2023, a PPP do Porto de Díli precisará de fundos especialmente no FI para pagamento do Contrato de Serviço de Consultoria Financeira (FASA) ao IFC e para aquisição de propriedade para área de estacionamento perto do porto. No entanto, a alocação do orçamento no FI obteve uma redução significativa em relação à apresentação do DNPPP devido à diminuição

do teto do FI. O entendimento foi à medida que a execução para o ano fiscal de 2023 da PPP do Porto de Díli se torna mais clara, a discussão precisa acontecer no CAFI para encontrar solução para a escassez de orçamento com possibilidade de aproveitar a alocação programática (Programa de Transportes) no FI. Nenhum orçamento foi alocado no DTG para o ano fiscal de 2023, porque está previsto que a PMU do Porto de Díli seja estabelecida apenas em 2024.

Despesas reais, orçamento de 2023 e orçamento estimado para 2024 – 2026, \$ milhões

	2017 real	2018 real	2019 real	2020 real	2021 real	2022 Est.	2023 Est.	2024 Est.	2025 Est.	2026 Est.
Dotação o Todo Governo (A)										
Projeto de PPP do Porto de Díli PMU							0,00	0,200	0,760	0,760
Fundo de Infraestrutura (B)										
Transporte PPP										
Desenvolvimento do Porto de Díli, PPP						0,15	0,050	0	0	0
TOTAL CRISTO REI (A+B)	0	0	0	0	0	0,15	0,050	0	0	0

VI. Novas Iniciativas

PPP de turismo

Os impactos da pandemia de Covid-19 interromperam significativamente a economia global, mas são especialmente graves para o setor de turismo devido à restrição de viagens e outras limitações impostas para conter a propagação da doença. O Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC) ³estimou que até o final de 2020, o setor de Turismo representaria apenas 5,5% do PIB global total, uma redução significativa em relação ao nível de 2019 que foi estimado em 10,4%. O WTTC também estimou que enquanto em 2019 o turismo e as viagens representam 334 milhões de empregos, o número está vendo uma redução de 18,5% em 2020. Durante a pandemia, os gastos no setor também estão mudando. O gasto total está apresentando redução entre 2019 e 2020, de US\$ 4.295 bilhões (em 2019) para US\$ 2.360 bilhões (em 2020). Entre esses dois anos, os dados do WTTC também mostram uma tendência de mudança, enquanto em 2019, o turismo internacional representa 28,3% do total de gastos com turismo e viagens, em 2020, sua participação é reduzida para apenas 18% globalmente. Essa tendência de mudança está mostrando a importância do turismo doméstico robusto para ajudar a amortecer o efeito do declínio do turismo internacional em eventos de força maior, como a pandemia.

As implicações socioeconômicas dessa situação definitivamente serão de longo alcance, no entanto, o benefício da retrospectiva que nos foi concedido no terceiro trimestre de 2022 mostrou como o setor de turismo resiliente é comparado a outros setores afetados pelo Covid-19. O turismo provou estar entre os primeiros beneficiários da eventual estabilização da pandemia, bem como o principal motor da recuperação econômica em muitos países.

Além disso, acredita-se também que as taxas de juros de longo prazo mais baixas induzidas pela pandemia provavelmente prevalecerão no futuro próximo, proporcionando condições favoráveis para projetos de desenvolvimento financiáveis. Para Timor-Leste, onde o Turismo foi identificado como um dos co-pilar da estratégia econômica de longo prazo (Política Nacional de Turismo), é por isso importante investir neste sector com o objectivo de reviver postos de trabalho perdidos, criando novos e concretizando o potencial para efeitos multiplicadores através do estímulo ao investimento e do apoio às ligações da cadeia de abastecimento.

³Conselho Mundial de Viagens e Turismo, Registro Global de Impacto Econômico

A 25 de julho de 2022, no quadro de trabalho da Comissão Interministerial para o Desenvolvimento do Turismo, o DNPPP em colaboração com o MTCl, MCAE e TFA da USAID realizou um workshop sobre a nova iniciativa de PPP no Setor do Turismo. No workshop, o TFA apresentou metodologia de triagem para potenciais projetos de PPP. A metodologia de triagem é composta por duas camadas conforme apresentado na tabela a seguir. A metodologia é muito útil para triagem de potenciais projetos de PPP incluindo aqueles que não são diferentes

Não	Crítérios Primários	Componentes
1	Viabilidades Fundamentais	Viabilidade Técnica, Viabilidade Financeira, Acessibilidade Financeira, Facilidade de Implementação, Adicionalmente, Condição da Instalação e Padrões de Serviço, Comunidade, Preservação Indígena e Histórica, Sustentabilidade Ambiental
2	Nível e Formas de Apoio	Apoio Político, Demanda, Apoio ao Consumidor, Apoio Legal e Regulatório, Apoio a Dados e Informações, Justificativa de Impacto Econômico, Capacidade Institucional, Geração Local de Emprego.

A metodologia foi aplicada a uma lista de projetos para reduzi-la à uma lista de 5 projetos de PPP com maior potencial no setor de turismo da seguinte forma:

1. Reinvestimento e gestão da pousada (Pontuação 25,6)
2. Preservação histórica da Prisão de Ai-Pelu (Pontuação 24,8)
3. Local de turismo de praia de um dólar (Pontuação 24,8)
4. Sítio de Turismo de Ramelau (Pontuação 24,4)
5. Concessão de Ferry (Pontuação 23).

Os cinco projetos potenciais foram apresentados à Comissão Interministerial de Turismo com o DNPPP para se envolver ainda mais com o MTCl para reduzir a lista a um ou dois projetos potenciais para Estudo de Pré-Viabilidade no futuro. O desenvolvimento de novas iniciativas também será realizado dentro do regime separado atualmente desenvolvido para PPPs de pequeno porte viáveis, onde o agrupamento de vários pequenos projetos pode ser buscado para aumentar a economia de escala, tudo no contexto da criação de rede e sinergia com a região vizinha, incluindo Indonésia (NTT) e Austrália (Território do Norte). Um regime separado para PPPs de pequeno e médio porte também permitirá um processo mais simplificado para projetos de menor porte.

Outra Nova Iniciativa de PPP

Os potenciais projetos de PPP continuarão a ser explorados em outros setores potenciais. Os critérios para esses projetos incluem:

1. Alinhamento com Programa e Prioridade do VIII Governo
2. Potencial para obter uma melhor relação custo-benefício
3. Elaboração de *business case* para os projetos
4. Projetos que atendem requisitos preliminares aos aspetos técnicos, legais, econômicos, comerciais, sociais e ambientais

Enquanto a ênfase continua a ser colocada em novas iniciativas no setor de Turismo, também serão desenvolvidos potenciais projetos de PPP em outros setores. A colaboração contínua com os parceiros de desenvolvimento será buscada para que os projetos sejam determinados. Esta lista preliminar de projetos de PPP será discutida e coordenada com os ministérios competentes antes de ser apresentada ao CAFI para aprovação de acordo com o ciclo do projeto de PPP.

VII. Desenvolvimento do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato

O Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato (“PNLIA”), construído em 1975, é a principal porta de entrada para Timor-Leste localizado na capital Díli, com um tráfego anual de cerca de 250.000 passageiros por ano através de ligações regulares para Darwin, Denpasar, Singapura, Kuala Lumpur e Lisboa. Devido ao seu comprimento e largura de pista curtos (1.850m e 30m, respectivamente), o aeroporto está atualmente limitado em sua capacidade de acomodar aeronaves de médio porte sem restrição de peso, nem é capaz de acomodar fisicamente aeronaves maiores.

Dada a idade do aeroporto e capacidade limitada, conforme mencionado acima, o Governo (“GoTL”) está empenhado em desenvolver o Aeroporto tanto a sua pista, instalações terrestres e outras infraestruturas de apoio para fornecer ao país um aeroporto moderno para atender ao crescimento esperado do tráfego, apoiar o desenvolvimento dos principais setores econômicos estratégicos para facilitar o acesso a novos mercados na região e cumprir os requisitos da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) para padrões de segurança e serviço. O Plano Estratégico de Desenvolvimento destaca a importância de desenvolver o Aeroporto substancialmente para atender às necessidades mencionadas acima, através da expansão e melhoria de todas as instalações necessárias, incluindo o desenvolvimento das instalações terrestres necessárias, extensão da pista existente e outras instalações de apoio.

Para tomar decisões decisivas e estratégicas em matéria de política e investimento do Governo, o Governo criou uma Comissão Interministerial – CMI (24 de maio de 2019). O Vice-Primeiro Ministro e Ministro do Planeamento e Território preside o CMI com quatro Ministros como membros, incluindo os Ministros, das Finanças, Transportes e Comunicações, Obras Públicas e Negócios Estrangeiros e Cooperação. Através da edição do Decreto do Governo n.º 25/2021, a composição da Comissão foi posteriormente alargada para incluir os Ministros, da Justiça, Agricultura e Administração Estatal. O IMC desempenha um papel crítico na orientação política e decisões estratégicas sobre o desenvolvimento do Aeroporto PNLI. Em vez disso, o governo também estabeleceu um Grupo de Trabalho Interministerial (IMWG, setembro de 2019) composto por equipa técnica dos ministérios acima mencionados com as principais responsabilidades de realizar estudos preparatórios, como estudos de viabilidade, projeto, financiamento e coordenação de todas as atividades com as partes interessadas do aeroporto.

O Desenvolvimento do PNLIA abrange o seguinte componente:

1. Pista e instalações de apoio
2. Taxiway e taxiway paralelo
3. Avenidas e instalações de apoio
4. Torre de controlo e instalações de apoio
5. Edifício do terminal e instalações de apoio
6. Infraestruturas essenciais (prédio de armazenamento de carga, edifício de cuidados de saúde primários, edifícios de quarentena, viaduto de acesso e estacionamento, instalações de combate a incêndios e outras instalações)
7. Terminal VIP e outras instalações de apoio e
8. Processo de PPP para as fases I e II

Vários intervenientes aeroportuários envolvidos nos trabalhos e estudos de preparação,

implementação e financiamento das componentes acima referidas. Com base nestes estudos, o Governo aprovou o Plano Principal de desenvolvimento do PNLIA em outubro de 2021 para estudos de viabilidade em 2022, e decidiu que o PNLIA será desenvolvido em duas fases no âmbito de uma Parceria Público-Privada Híbrida (PPP).

O desenvolvimento da Fase I inclui:

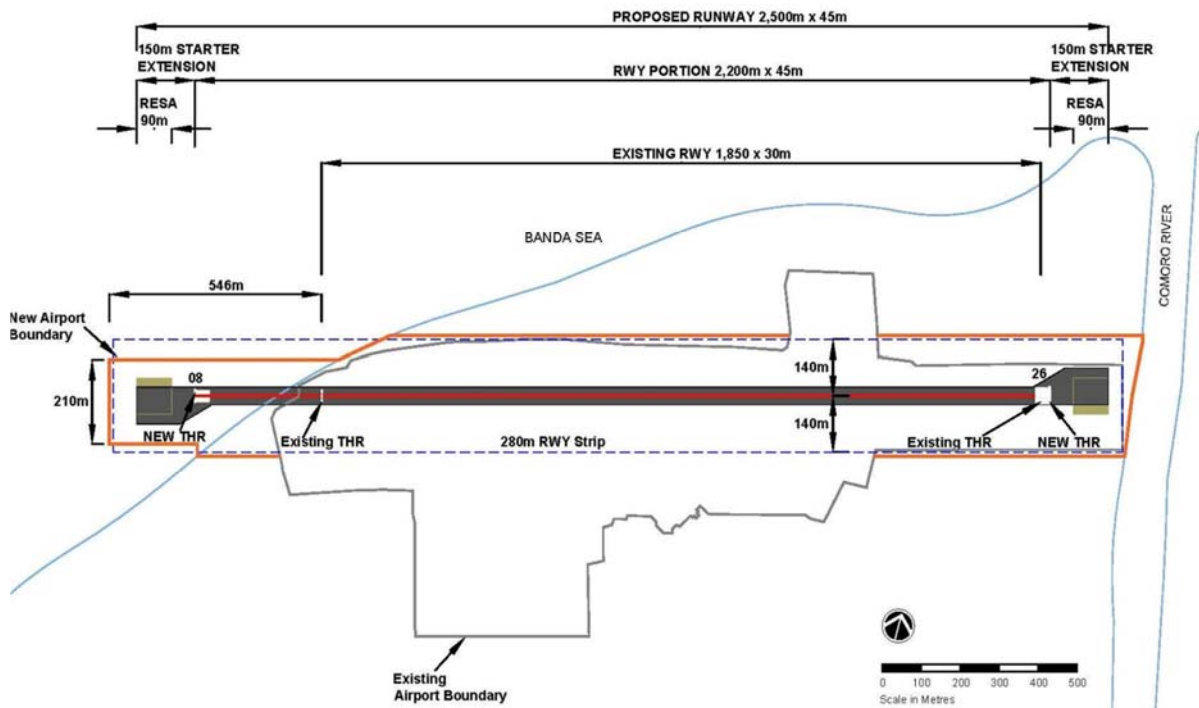
- (i) Construção e ampliação de pista, pátio, torre de controlo, iluminação de solo, pistas de táxi e pista de táxi paralela;
- (ii) Construção de um novo terminal de passageiros;
- (iii) Construção de infraestruturas essenciais;
- (iv) Construção do Terminal VIP;
- (v) Elaboração e implementação do LACSP
- (vi) Categorização e licenciamento ambiental;
- (vii) Processo de PPP para Operação, Manutenção e Finanças da Fase II – Concessão.

O estudo de viabilidade para todo o aeroporto foi realizado através da assistência técnica do ADB e concluído em 2021, seguido pelos estudos de viabilidade da JICA, DFAT-AIFFP da Austrália para construção de terminais de passageiros e outras infraestruturas essenciais. Esses estudos foram concluídos em 2022. Por meio de um Contrato de Assistência e Prestação de Serviços Financeiros (FASA) com o Ministério da Fazenda, a International Finance Corporation (IFC) também concluiu o estudo de viabilidade da PPP, assim como o Relatório de Estruturação da Transação (TSR).

Neste contexto, a implementação do quadro híbrido de PPP envolve também o financiamento de grandes obras civis ao abrigo de financiamento do BAD (ADB), enquanto a construção de um novo terminal de passageiros será feita através de financiamento da JICA e construção das infraestruturas essenciais ao abrigo de uma combinação de doação e empréstimo do DFAT-AIFFP. A construção do Terminal VIP e da Subestação de Electricidade, bem como a aquisição de terrenos e compensação de activos (LACSP) serão financiadas através do Fundo de Infra-estruturas do GTL. Sob tal arranjo, a operação e gestão (O&M) de todo o aeroporto, incluindo a Fase II de Desenvolvimento do PNLIA, será realizada por meio de uma modalidade de PPP.

Durante o desenvolvimento da fase I, a pista será estendida dos 1,85 Km existentes para 2,1 Km, incluindo uma Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) mínima de 90 metros de cada lado, incluindo uma extensão de 166 m em direção ao mar.

Figura 2: Extensão adicional da pista de 2.100m para 2.500m

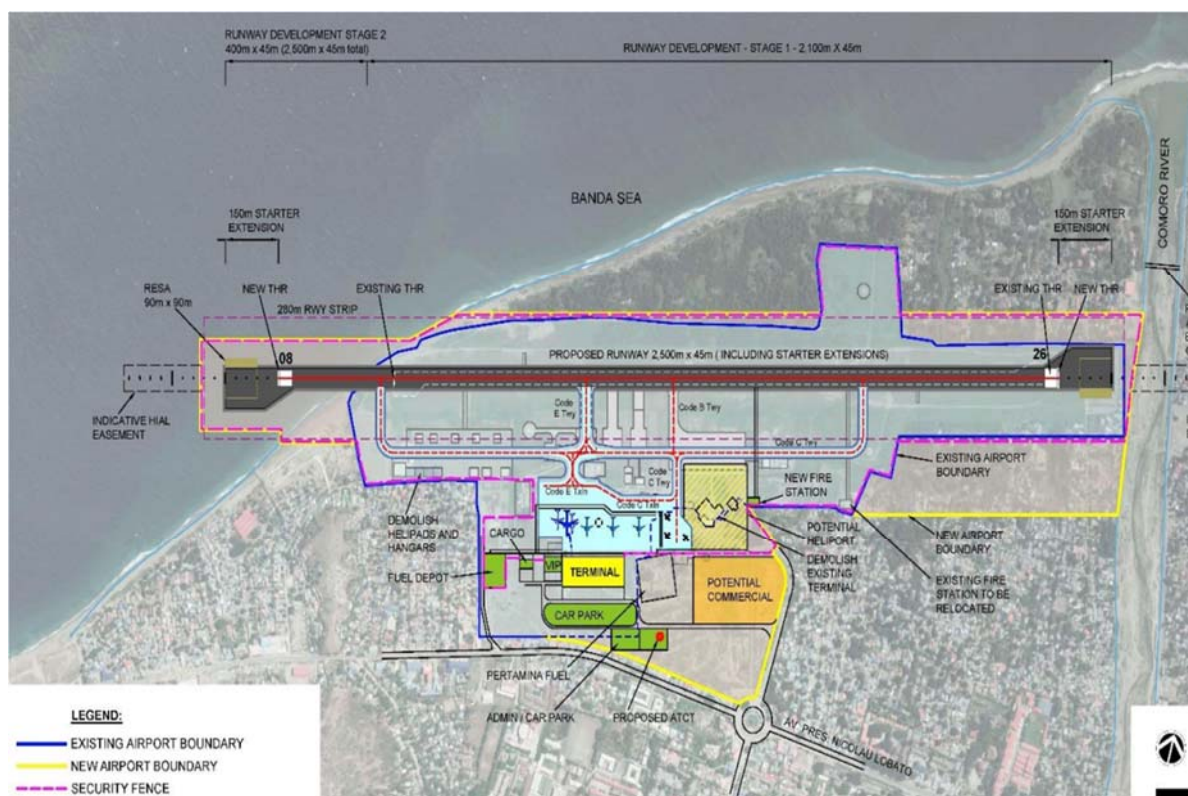


Fonte: Plano Diretor PNLIA, 2021

Um novo Terminal de Passageiros de 11.653 m² será construído substituindo o antigo terminal existente com todas as instalações e serviços necessários de acordo com os requisitos da ICAO. Este novo edifício do terminal também funcionará como um terminal central, facilitando todos os voos de conexão, permitindo que os passageiros transitem para o(s) destino(s) final(is). A demolição da casa de força existente e a construção de uma nova subestação elétrica com gerador de reserva serão necessárias para atender o novo Edifício Terminal de Passageiros (PTB) e outros prédios e instalações do aeroporto. Um novo sistema de tratamento de esgoto para a nova construção do PTB também será construído pela JICA por meio de uma doação com financiamento de contrapartida do governo. O projeto está agora na fase de concepção e espera-se que a aquisição dos serviços siga as diretrizes de aquisição da JICA. O projeto desta instalação também refletirá a cultura e identidade timorense que será explorada através de concurso público a ser realizado antes do final de 2022. A construção está prevista para começar no início de 2024 e concluída até 2026.

Da mesma forma, a equipa P4I do DFAT-AIFFP, Austrália, também concluiu seus estudos e projeto preliminar para todas as infraestruturas essenciais do PNLIA, incluindo o custeio das referidas instalações.

Figura 3: Extensão da pista de 2.100 e 2.500 m e Alocação de Espaço para Desenvolvimento de Infraestrutura do PNLIA



Outro aspecto importante do projeto é a exigência de Aquisição de Terras e Compensação de Bens das famílias afetadas pelo desenvolvimento do PNLIA. Neste sentido, através do Decreto do Governo n.º 25/2021, o Governo estabeleceu uma Comissão Mista responsável pelo planeamento e implementação da Aquisição de Terras e Compensação de Bens e Custo de Apoio (JC-LACSP).

A expansão do PNLIA afetou as seguintes áreas: Aldeias (Hamlets) Naroman, Anin Fuik, Beto Tasi e Raikotu do Suco/Aldeia Madohi, Subdistrito Dom Aleixo, Município de Díli. Uma avaliação abrangente da terra e outros ativos da comunidade foi concluída em outubro-novembro de 2021 e todas as etapas de acompanhamento necessárias também foram implementadas de forma consistente pela equipa do LACSP do JC e do IPMU, o que leva o processo para o processo pré-final de informar as famílias afectadas quanto aos preços unitários dos terrenos, estrutura e instalações, bem como outros custos de apoio, conforme Resolução do Governo n.º 24/2022, de 17 de agosto.

Este processo também foi baseado no Decreto Governamental n.º 2021 sobre a criação do Comitê Conjunto para LACSP. A Comissão Mista foi presidida pelo representante do Ministério da Administração Estatal e co-presidida pelo representante do Território e Património do Ministério da

Justiça com membros dos Ministérios da Agricultura, Obras Públicas, Terras e Propriedades, Finanças, Interior/Polícia Nacional de Timor-Leste, Transportes e Comunicações.

O resultado final da avaliação mostra o **total afetado, A área sob a Fase I LACSP foi de 131 parcelas** com área total de 148.511 m², enquanto o total de estruturas afetadas é de 176 e árvores e culturas afetadas totalizam 16.773 e 26.251 consecutivamente. Informações detalhadas podem ser vistas na tabela a seguir.

Número	Suco Madohi/Aldeia	Total de terrenos afetados		Total de Estruturas Afetadas	Total afetado Plantas Agrícolas	
		Parcelas	M ² (m2)		Árvores	Culturas (M2)
1	Beto Tasi	91	109.854	122	12.564	16.735,3
2	Naroman	30	12.140	40	1.598	2.600
3	Loro Matan	4	4.218	5	241	1.487
4	Anin Fuik	6	22.299	9	2.370	5.428,8
	Total	131	148.511	176	16.773	26.251,1

Observação. Em referência ao Banco de Dados de Registro de Terras e Imóveis, algumas das terras foram classificadas como terras do Estado, enquanto algumas estavam em disputa ou disputas individuais ou disputas com o Estado.

Quanto à fase I, o JC completou todas as etapas e processos necessários para a implementação do LACSP durante 2022 permitindo que o projeto prossiga com as obras em 2023. A última reunião de socialização com as famílias afetadas ocorreu em 19 de setembro de 2022 nas proximidades do aeroporto. A meta do IMWG-IPMU é concluir a fase I do LACSP e os pagamentos às famílias afetadas executados antes do final de 2022. Enquanto isso, a 2ª fase do LACSP será realizada imediatamente após o pagamento da fase I ser concluído e a área de terra compensada será depurado.

Em termos de gestão e supervisão de projetos, o Decreto do Governo n.º 25/2021 definiu que as funções de implementação de projetos e gestão de contratos para o desenvolvimento do PNIA serão realizadas através de uma Unidade Integrada de Gestão de Projetos (IPMU) a ser estabelecida e dotada de pessoal para o efeito. Também está definido que o IPMU reportará ao Comitê Interministerial (CIM) e, estruturalmente, será composto por dois níveis de pessoal:

- (i) Primeira camada pelos representantes técnicos das agências do Grupo de Trabalho Interministerial; e
- (ii) Segunda camada por profissionais experientes, tanto internacionais como nacionais, com formação combinada necessária para gerenciar as operações do dia a dia do IPMU.

A contratação de pessoal será realizada em várias fases começando com a primeira fase para se adequar à necessidade de desenvolvimento e de acordo com o recrutamento de órgãos de apoio técnico especializado ao IPMU incluindo a Empresa Gestora de Projetos (PMC), que está sob a contratação da Agência Nacional de Aprovisionamento Comissão (CAN). Dada a complexidade do Desenvolvimento do Projeto de PPP do Aeroporto, o governo procura contratar uma empresa com qualificações e experiência apropriadas para cumprir o papel de Consultor de Gerenciamento de Projetos (PMC) que fornecerá uma gama de gerenciamento de projetos multidisciplinares, serviços

de desenho de engenharia aeroportuária e serviços de fiscalização de obras. O processo de recrutamento está em andamento na comissão nacional de provisionamento (CNA) com prazo previsto de ter o PMC a bordo até janeiro de 2023.

Em termos de financiamento, um total de US\$ 337,26 milhões foi explorado e garantido com uma nota que parte dos parceiros de desenvolvimento. É composto por empréstimos do ADB (38,2%) e AIFF-Austrália (14%), doações do Governo do Japão (10,8%) e DFAT-Austrália (6%) e Fundo de Infraestrutura do GTL (31%). Esta estrutura de financiamento foi ajustada através do alinhamento com a decisão política e entendimento alcançado com os parceiros de desenvolvimento. Neste contexto, um total de 12 componentes essenciais que foram atribuídos ao abrigo do financiamento do GTL foram transferidos para as subvenções do DFAT da Austrália e o pacote de financiamento de empréstimos do AIFF. O orçamento inicial alocado para a preparação de estudos de viabilidade e projeto de engenharia detalhada (DED) foi substituído por AIFF (doação) e financiamento de empréstimos do AIFF. Portanto, a linha orçamental inicial do PBS anterior foi ajustada para refletir essas mudanças.

Tabela 1. RESUMO DO ORÇAMENTO

Nã o.	Financiamento	Valor Total (\$ milhões)	Porcentagem (%)	Fonte do Fundo
1	Empréstimo	135	40	ADB
2	Concessão	38	11,3	JICA-Japão
3	Empréstimo EFA	40	20,3	Austrália*
4	Subsídio AIFFP	20,8		Austrália*
5	Concessão do DFAT	7,56		Austrália*
	Subtotal	241,36		
6	Financiamento de contrapartida e paralelo	95,9	28,4	IF-GoTL
	Total	337,26	100	

Fonte: IMWG-IPMU

Nota: * Ainda precisa de confirmação final por meio de negociação/assinatura de empréstimo e concessão às vezes em novembro de 2022

A negociação do empréstimo entre o ADB e o GoTL foi realizada com sucesso nos dias 17 e 18 de maio de 2021, enquanto a negociação da componente de subvenção da JICA também foi concluída em meados de 2021 que levou à assinatura do Acordo de Empréstimo com o ADB e “Troca de Notas” (EN) entre o GoTL e o GoTL Governo do Japão a 1 de outubro de 2021. Também foi alcançado um compromisso de alto nível entre o GoTL e o Governo da Austrália sobre “Componentes Essenciais” das infraestruturas do aeroporto a serem financiados através de empréstimo e subvenção do Australian Infrastructure Fund Facility (AIFF) e Departamento de Relações Exteriores e Comércio (DFAT) no valor de US\$ 68,36 milhões com financiamento paralelo do GTL de 6,94 milhões. Prevê-se que os acordos de empréstimo e subvenção entre os dois países sejam assinados durante o último trimestre de 2022.

O projeto encontra-se em diferentes fases de implementação. Por exemplo, foram lançadas as aquisições para o recrutamento de Design Build Contractor (DB) e Consultant Supervision (CSC) sob

o componente 1 e Project Management Consultancy (PMC) e os contratos serão concedidos durante o último trimestre de 2022. Quanto ao terminal de passageiros, o estudo preparatório será iniciado assim que o contrato de empréstimo for assinado entre o GovTL e o ADB e o financiamento para este componente será por meio de doação de US\$ 44 milhões da JICA. Outras facilidades de apoio estão em discussão com o DFAT e o Banco Mundial com bom progresso.

A implementação do acordo FASA está dentro do cronograma com a conclusão e aprovação do estudo de viabilidade e relatório de estruturação da transação (TSR) pela Comissão Interministerial e Conselho de Administração do Fundo de Infraestrutura (CAFI). Estas aprovações incluem a decisão sobre as opções de PPP adequadas que vão ao encontro da aspiração do GTL para a operação e manutenção de todo o aeroporto, bem como o investimento para a extensão da fase II da pista e ampliação do edifício do terminal de passageiros. Em termos de desembolso, o projeto desembolsou US\$ 0,6 milhão para a implementação da fase 1 da FASA durante 2021, enquanto o saldo restante de US\$ 0,5 milhão para a aquisição da fase 2 deve ser executado no final de 2022 e início de 2023.

Outro elemento chave do projeto é a implementação do Plano de Aquisição de Terras, Compensação e Apoio (LACSP). A coleta e verificação de dados para a fase 1 do LACSP foram concluídas. Antes disso, uma avaliação de mercado independente foi realizada e concluída durante o 1º trimestre de 2022. A apresentação sobre o âmbito, processos e preços unitários do LACSP para terras, plantas agrícolas e estruturas pelo Comitê Conjunto da LAC ao IMC e CAFI foi realizada a 30 de março e 8 de julho de 2022 e as decisões foram garantidas para preços unitários de terras e outros bens das comunidades afetadas. A preparação de uma Resolução do Governo para Preço Unitário e compensação de ativos e propriedades está em andamento e deverá ser apresentada ao Conselho de Ministros (CdM) até o final de julho de 2022. Assim que o CdM aprovar os Preços Unitários propostos para LACSP, o Comitê Conjunto para LAC iniciará imediatamente os processos de socialização e aquisição de terrenos e imóveis com data prevista de conclusão dentro do exercício de 2022.

Anexo XVI. Informação individualizada sobre créditos e garantias concedidas pelo Estado

Até ao final de 2021 o Estado investiu ou atribuiu capital às seguintes entidades (valor cumulativo):

Entidade	Investimento Acumulado em 2021
	US \$ '000
Timor Telecom	906
BCTL	75.000
BNCTL	25.000
TL Cement	4.900
Total:	105.806

Anexo XVII. Situação financeira e patrimonial das empresas, fundações e Associações públicas ou com participação do Estado

A. Empresas Públicas

As empresas públicas são constituídas pelo Estado com capitais próprios ou fornecidos por outras entidades públicas e desenvolvem a sua atividade no quadro dos objetivos socioeconómicos do Estado. As empresas públicas gozam de personalidade jurídica e capacidade judiciária, gozam de autonomia administrativa e financeira e têm património próprio. A capacidade jurídica das empresas públicas abrange todos os direitos e obrigações necessários à prossecução do seu objecto, conforme estabelecido no respetivo estatuto da empresa. Até agosto de 2022 foi estabelecido seguintes empresas públicas:

1. Administração de Aeroportos e Navegação Aérea de Timor-Leste (ANATL E.P.)

A Administração de Aeroportos e Navegação Aérea de Timor (ANATL E.P) foi criado pelo Decreto do Governo n.º 8/2005, de 16 de Novembro, é o seu Conselho de Administração foi estabelecido por resolução do Governo no 13/2016 de 4 de maio, é empresa pública que tem por missão e atribuições as áreas da gestão e administração dos aeroportos nacionais em todas as suas vertentes, nomeadamente a assistência à navegação aérea.

Com base no relatório anual da empresa para o ano de 2021, até 31 de dezembro, a empresa possui um saldo de caixa total de US\$ 2,0 milhões retido em diversos bancos comerciais, enquanto o valor de seu ativo total era de US\$ 5,2 milhões, que consistem em ativos corrente e não corrente, incluindo inventários (veículos e equipamentos).

A empresa também registrou um lucro total de US\$ 0,1 milhão para o ano de 2021, porém esse cálculo foi levado em consideração o subsídio recebido do governo de US\$ 1,6 milhão durante o exercício de 2021 em que a empresa registrou como receita.

2. Timor Gap E.P

A TIMOR GAP, E.P., foi criado através Decreto-Lei n.º 31 /2011 de 27 de Julho tem a natureza de empresa pública é tutelada pelo Ministério do Petróleo e de Recurso Minerais. TIMOR GAP, E.P. tem por objecto a participação em quaisquer Operações Petrolíferas, e bem como em operações da mesma ou idêntica natureza, exercidas na Área de Desenvolvimento Petrolífero Conjunto (ADPC), estabelecida no Tratado do Mar de Timor, e ainda dentro e fora do território nacional, a realizar em terra ou no mar.

Com base no relatório consolidado anual auditado do Timor Gap para o ano de 2021 que submeteu ao Camara de Contas do Tribunal de Recurso, até 31 de dezembro de 2021, a demonstração da posição financeira indica que, o total de ativos da empresa, que consiste

em ativos corrente e não corrente, era de US\$ 58,1 milhões, enquanto seu passivo total (corrente e não corrente) era de US\$ 786,5 milhões, e seu patrimônio líquido e passivo total foi de US\$ 58,1 milhões. A grande proporção do seu passivo para o ano de 2021 deveu-se ao empréstimo do Banco Central em nome do Fundo Petrolífero para financiar o projeto do Greater Sunrise, no campo de petróleo e gás. Para o mesmo período, a demonstração do fluxo de caixa indica que a empresa tem um total de caixa e equivalente de caixa de US\$ 34,5 milhões. No entanto, é importante notar que durante o ano de 2021 a Timor Gap também recebeu assistência do Governo de US\$ 17,4 milhões.

3. RTTL EP

Em 26 de Novembro de 2008, o Decreto-Lei n.º 42/2008 transformou o serviço público de Radiodifusão e Televisão em Timor-Leste em empresa pública que passou a designar-se RTTL E.P com autonomia administrativa e financeira e exerce a sua atividade na dependência tutelar do membro do Governo responsável pela área da comunicação social, a quem compete, definir as linhas orientadoras, de acordo com o Programa do Governo e com respeito pelo princípio da liberdade editorial. Com base no relatório anual do RTTL E.P para o ano de 2021 que submeteu ao Camara de Contas, até 31 de dezembro de 2021, o total saldo de caixa em sua posse foi de US\$ 1,2 milhões. No entanto, a empresa não divulgou o valor total da sua ativos e passivos sob seu controle, e também como o seu lucro e ganhos em 31 de dezembro de 2021. O Ministério das Finanças emitirá uma instrução à gestão da RTTL E.P para garantir que a informação adequada seja reportada na sua demonstração financeira anual para o ano de 2022 em diante. Durante o ano de 2021 a RTTL também recebeu um total de US\$ 2,0 milhões da MAPCOMS em que a RTTL registrou como receita na sua fluxo de caixa.

4. BTL, E.P

A BTL, E.P foi criado através Decreto-Lei N.º 41 /2020 de 25 de Setembro, é uma pessoa coletiva de direito público integrado na administração indireta do Estado, sob a forma de empresa pública, e dotada de personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimônio próprio. Estabelece para promover o uso eficiente da água, assegurar o abastecimento público de água através da concessão, da construção, da exploração e da gestão dos sistemas de abastecimento de água, promovendo a captação, o tratamento, a adução e a distribuição de água para consumo público, de forma regular, contínua e eficiente, assegura o abastecimento de água e saneamento no território nacional nas melhores condições de qualidade, continuidade, eficiência e economia do serviço.

O relatório anual BTL, E.P para o ano de 2021 que submeteu ao Camara de Contas do Tribunal de Recurso, até 31 de dezembro de 2021, a demonstração da posição financeira indica que, o total de ativos da empresa, que consiste em ativos corrente e não corrente, era de US\$ 47,8 milhões, enquanto seu total passivo corrente era de US\$ 0,6 milhões. Para o mesmo período, a demonstração do fluxo de caixa indica que a empresa tem um total de caixa e equivalente de caixa de US\$ 31,0 milhões. No entanto, importa referir que em 2021 e 2022 a BTL E,P recebeu também apoio financeiro do Governo para financiar a sua operação.

5. EDTL E.P

A EDTL E.P foi criado através do Decreto-Lei N.º 29 /2020 de 22 de Julho. As atribuições principais da EDTL são propõe, acompanha e assegura a execução da política nacional do setor energético, garantindo a gestão sustentável e integrada da produção, transmissão, distribuição e venda de energia elétrica, nomeadamente através do estabelecimento e prestação de serviços públicos de fornecimento de energia elétrica. Assegurar o serviço público de fornecimento de energia elétrica para consumo, através da conceção, construção, exploração e gestão do Sistema Nacional de Eletricidade em todo o território nacional, composto por todas as infraestruturas, instalações e equipamentos de produção, transporte, distribuição, ligação e venda de energia elétrica ao consumidor, e também apoiar o Governo na definição da política dos recursos energéticos.

Até 31 de dezembro de 2021, a sua demonstração de fluxo de caixa indica que, a empresa tem um saldo total de caixa de US \$83,6 milhões em sua posse.

No ano de 2021, a EDTL recebeu um total de US\$ 97,5 milhões do governo como assistência financeira enquanto sua receita total anual foi de US\$ 23,0 milhões, e sua despesa total para o ano foi de 97,4 milhões.

B. Sociedades Anônimas Estatais

1. BNCTL, S.A

Em 26 de Janeiro de 2011, o Governo da RDTL emitiu o Decreto-Lei N.º 03/2011 para transformar o IMfTL (Instituto de Microfinanças Timor-Leste) numa sociedade anónima sob a designação de Banco Nacional de Comércio de Timor-Leste S.A. (BNCTL S.A.). O IMfTL foi criado em 2001 com um capital inicial de US\$ 2,0 milhões do Fundo Fiduciário para Timor Leste (TFET).

Após o cumprimento de todos os requisitos de licença bancária, o IMfTL obteve uma licença bancária irrestrita pelo BPA (atual Banco Central) e passou a denominar-se Banco Nacional de Comércio de Timor-Leste S.A. É o primeiro Banco Timorense, propriedade exclusiva do Governo de Timor-Leste com capital inicial de USD 10,0 milhões.

A intenção primordial desta transformação foi o compromisso do Estado em fornecer serviços bancários e financeiros a todos os cidadãos timorenses. Esses serviços incluíam linhas de crédito para ajudar a reduzir a pobreza e favorecer o desenvolvimento de atividades econômicas em Timor Leste. Desde a sua criação, todo o capital do BNCTL têm origem no Orçamento Geral do Estado (como capitalização, da categoria de transferências).

De 2014 a 2021, a capitalização total que o Governo Timor-Leste concedeu ao BCTL é US \$ 25,0 milhões.

Com base no relatório anual auditado do BNCTL, S.A. para o ano de 2021, até 31 de dezembro de 2021, a demonstração da posição financeira indica que, o total de ativos da empresa, que consiste em ativos corrente e não corrente, era de US\$ 461,8 milhões, enquanto seu passivo total (corrente e não corrente) era de US\$ 403,8 milhões, e seu patrimônio líquido e passivo total foi de US\$ 461,8 milhões.

O BNCTL também registrou um lucro total de US\$ 5,3 milhões em 2021 em comparação com 2,5 milhões em 2020.

Até 31 de dezembro de 2021, a demonstração de fluxo de caixa do BNCTL S.A indica que, a empresa tem um saldo total de caixa de US \$308.5 milhões retidos no Banco Central e com outros bancos comerciais.

2. Companhia Mineira de Timor-Leste, S.A

A Companhia Mineira de Timor-Leste, S.A, designado como CMTL S.A, foi criado através Decreto-Lei N.º 43/2022 de 8 de Junho, é constituída sob a forma de sociedade anónima tem por objeto a realização de atividades mineiras tal como definidas na lei, incluindo as atividades e reconhecimento, prospeção e pesquisa, avaliação, desenvolvimento, exploração, tratamento, transporte e comercialização de minerais, bem como as atividades de encerramento da mina. No prosseguimento do seu objeto, a CMTL, S.A., pode também realizar atividades complementares ou acessórias das atividades mineiras e atividades de prestação de serviços relacionados com as atividades mineiras, onde se incluem, designadamente, serviços de consultoria técnica comercial e de gestão no setor mineiro.

Até agora, a empresa ainda está em processo de estabelecimento de sua estrutura de gestão e, nenhuma operação foi realizada e, portanto, nenhuma informação financeira está disponível para divulgação.

C. Participação do Estado em outras atividades comerciais e entidades

Até no fim de 31 de Dezembro de 2021, o Governo Timor-Leste também faz o pagamento para participar nas seguintes empresas e entidades.

Entidade	Investimento Acumulado em 2021 US \$ '000
Timor Telecom	906
BCTL	75.000
TL Cement	4.900
Total:	80.806

Entre as entidades acima indicadas, apenas o BCTL que até agora pagou dividendos ao Governo de Timor-Leste de forma regular.

Anexo XVIII. Previsão da receita tributária cessante por tributo

Previsão de Receitas Autoridades Tributaria

	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 \$	2027 \$
Service Tax	5,661,890	5,831,746	6,006,699	6,186,900	6,372,507
Individual Income Tax (Public Sector)	7,908,320	8,303,736	8,718,922	9,154,868	9,612,612
Individual Income Tax Others	12,960,422	13,478,839	14,017,993	14,578,713	15,161,861
Withholding Tax	13,823,291	14,514,456	15,240,179	16,002,188	16,802,297
Corporate Tax	10,373,906	10,788,862	11,220,416	11,669,233	12,136,002
ZEESM Taxes	2,924,250	3,070,463	3,223,986	3,385,185	3,520,592
Total	53,652,079	55,988,102	58,428,195	60,977,086	63,605,871

Previsão de Receitas Autoridade Aduaneira

	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 \$	2027 \$
Import Duties	24,801,965	26,015,282	27,224,010	28,617,912	30,009,384
Excise Tax	44,472,875	46,683,128	48,971,266	51,436,181	53,988,278
Sales Tax	16,596,458	17,426,281	18,297,595	19,212,475	20,173,099
Other Non-Tax Revenues of Customs	658,327	684,660	712,046	740,528	770,149
Customs Service Fees	1,657	1,723	1,792	1,864	1,938
Customs Penalties	421,926	443,022	465,173	488,432	512,853
Total	86,953,208	91,254,097	95,671,883	100,497,392	105,455,701

Anexo XIX. Previsão de créditos dos serviços ou entidades modificados ou extintos

Esta informação ainda não está disponível para o exercício 2023.

Anexo XX. Outras informações consideradas necessárias pelo Governo

Outras informações consideradas necessárias pelo Governo, encontram-se no seguinte documentos:

1. Fundo Infraestruturas;
2. Fundo Desenvolvimento Capital Humano;
3. Desenvolvimento Municípios
4. Orçamento da Cidadania
5. Parceiro Desenvolvimento
6. Informação sobre Grandes Opções Plano (GOP) e Marcador

Além de informação nos documentos acima, apresentamos também a informação sobre Receitas Doméstica, seguintes:

Iha tinan 2023 proposta lei Orçamento Jeral do Estado (OJE) iha livro tolu hanesan: *relatório, desenvolvimento orçamentais, no elemento informativo*. Dokumentu ida ne'e iha tabela ba reseitas hotu-hotu nebe'e forma iha parte *desenvolvimento orçamentais* nian.

Dokumentus ida ne'e sei apresenta reseitas hotu-hotu nebe'e governo sei utiliza hodi finansia orsamento tinan 2023. Dokumentu ne'e koa'lia mos kona-ba projeksaun reseitas kada tinan komesa husi tinan 2023 to'o tinan 2027. Iha parte sira tuir mai sei apresenta reseitas hotu nebe'e maka desagrega, ba iha receitas husi Administrasaun Sentral, Seguransa Social no RAEOA no iha mos receitas nebe'e Governu sei simu iha tinan 2023 hosi Agencia Autonomia sira.

Informasaun no esplikaun detallu liu kona-ba reseitas na metodologia nebe'e uza ba projeksaun bele hetan iha *relatório orçamento*.

Receita Setor Público Administrativo nian, desagregado ba subsetor sira

Iha tabela 1. Hatudu reseitas hotu-hotu nebe'e iha setor publiku administrativu, projeta sei koleta iha 2023 haktuir lei GOP nomos tinan sira tuir mai hosi 2023 to'o tinan 2027.

Tabela 1 - Receita do Setor Público Administrativo, por subsetores

Subsetores	2023	2024	2025	2026	2027
Administração Central	2,800,000,000	2,896,369,852	2,927,020,000	2,992,540,000	3,031,600,000
Receitas Petrolíferas	1,346,090,000	1,426,389,852	1,448,250,000	1,514,500,000	1,575,250,000
Receitas Não Petrolíferas	1,453,910,000	1,469,980,000	1,478,770,000	1,478,040,000	1,456,350,000
Segurança Social	235,715,306	291,930,852	347,719,894	403,387,370	453,069,596
Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno	121,206,835	81,120,000	84,364,800	87,739,392	91,248,968
Total global	3,156,922,141	3,269,420,704	3,359,104,694	3,483,666,762	3,575,918,564
Total global consolidado	3,089,061,835	3,199,450,852	3,288,030,370	3,409,551,982	3,501,399,370

Receita subsetor Administrasaun Central nian

Iha tabela 2, Apresenta konaba reseitas hotu-hotu hosi administrasaun central iha tinan 2023 nebe desagrega iha klasifikasaun ekonomika nune'e mos projeksaun kada tinan komesa husi tinan 2023 to'o tinan 2027. Iha *relatório orçamento* forenese esplikasuan kona-ba projeksaun ida ne'e.

Tabela 2 - Receita do subsetor da Administração Central, por classificação económica

Categoria		Valor				
Código	Rubrica	2023	2024	2025	2026	2027
01	Impostos	114,721,413	120,097,512	125,697,057	131,625,742	137,767,248
01	Imposto Sobre Serviços	5,661,890	5,831,746	6,006,699	6,186,900	6,372,507
02	Imposto Seletivo de Consumo	44,472,876	46,683,128	48,971,266	51,436,181	53,988,278
03	Imposto Sobre Vendas	16,596,458	17,426,281	18,297,595	19,212,475	20,173,099
04	Imposto Sobre Salários	20,868,742	21,782,575	22,736,915	23,733,581	24,774,473
05	Imposto Sobre o Rendimento	24,197,197	25,303,318	26,460,595	27,671,421	28,938,299
11	Outros impostos	2,924,250	3,070,463	3,223,986	3,385,185	3,520,592
02	Direitos aduaneiros de importação	24,801,965	26,015,282	27,224,010	28,617,912	30,009,384
03	Contribuições e cotizações para a Segurança Social	-	-	-	-	-
04	Taxas	18,768,875	19,746,426	20,779,186	21,870,550	23,024,137
03	Taxa de estacionamento	29,980	31,179	32,426	33,723	35,072
04	Taxa de justiça	1,016,340	1,058,888	1,103,232	1,149,449	1,197,620
05	Taxa de publicidade	137,471	142,952	148,652	154,579	160,742
06	Taxas de entrada e vistos	848,090	890,495	935,020	981,771	1,030,859
08	Taxas de registo	224,394	233,518	243,037	252,969	263,334
09	Taxas portuárias	3,953,435	4,269,709	4,611,286	4,980,189	5,378,604
10	Taxas sobre atividade florestal	115,037	120,789	126,828	133,170	139,828
11	Taxas sobre atividades extrativas	2,230,224	2,341,735	2,458,822	2,581,763	2,710,851
13	Taxas sobre telecomunicações	5,112,909	5,317,426	5,530,123	5,751,328	5,981,381
14	Taxas sobre transportes	2,461,562	2,584,485	2,713,548	2,849,058	2,991,337
15	Taxas sobre jogos sociais	1,024,064	1,075,267	1,129,030	1,185,482	1,244,756
16	Propinas	894,027	929,788	966,979	1,005,659	1,045,885
17	Outras taxas	721,342	750,195	780,203	811,411	843,868
05	Coimas e outras penalidades	340,370	360,379	381,729	404,517	428,849
02	Juros Compensatórios	636	639	643	646	649

Categoria		Valor				
Código	Rubrica	2023	2024	2025	2026	2027
03	Coimas decorrentes do Código da Estrada	86,220	89,669	93,255	96,985	100,865
05	Coimas Laborais	173,952	187,868	202,898	219,130	236,660
07	Outras Coimas e Penalidades	79,562	82,203	84,933	87,756	90,675
06	Rendimentos	5,525,958	5,769,497	6,024,231	6,290,689	6,569,427
01	Rendas	3,889,534	4,083,966	4,288,118	4,502,477	4,727,552
03	Juros	1,471	1,530	1,591	1,655	1,721
04	Dividendos e participações	1,634,953	1,684,002	1,734,522	1,786,557	1,840,154
07	Transferências Correntes	495,046,398	466,682,630	439,921,259	411,528,869	380,091,078
01	Transferências do Fundo Petrolífero relativas ao Rendimento Sustentável Estimado	490,146,398	466,682,630	439,921,259	411,528,869	380,091,078
06	Transferências do exterior	4,900,000				
08	Vendas de bens e serviços correntes	8,664,920	8,936,577	9,216,931	9,506,272	9,804,007
01	Venda de Bens correntes	8,534,621	8,799,097	9,071,844	9,353,125	9,643,210
02	Serviços correntes	130,299	137,480	145,086	153,147	160,798
09	Outras Receitas Correntes	675,021	703,727	733,717	765,049	797,788
	Total Receitas Correntes	668,544,920	648,312,030	629,978,119	610,609,601	588,491,918
10	Venda de bens de Capital	1,401,478	1,470,600	1,543,140	1,619,268	1,699,160
02	Veículos	1,306,297	1,371,612	1,440,193	1,512,202	1,587,812
04	Mobiliário	95,181	98,988	102,948	107,065	111,348
11	Transferências de Capital	855,943,602	959,707,222	1,008,328,741	1,102,971,131	1,195,158,922
01	Transferências do Fundo Petrolífero acima do Rendimento Sustentável Estimado	855,943,602	959,707,222	1,008,328,741	1,102,971,131	1,195,158,922
12	Ativos Financeiros	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000
01	Levantamento de Depósitos e investimentos	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000
13	Passivos Financeiros	74,110,000	86,880,000	87,170,000	77,340,000	46,250,000

Categoria		Valor				
Código	Rubrica	2023	2024	2025	2026	2027
01	Contração de Empréstimos	74,110,000	86,880,000	87,170,000	77,340,000	46,250,000
14	Outras receitas de Capital	-	-	-	-	-
15	Reposições não abatidas nos pagamentos	-	-	-	-	-
Total Receitas de Capital		1,931,455,080	2,048,057,822	2,097,041,881	2,181,930,399	2,243,108,082
16	Saldo de Gerência	200,000,000	200,000,000	200,000,000	200,000,000	200,000,000
TOTAL		2,800,000,000	2,896,369,852	2,927,020,000	2,992,540,000	3,031,600,000

Receita subsetor RAEOA nian

Iha tabela 3 apresenta reseitas hosi Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno iha tinan 2023. Reseitas ne'e sei desagregado ba sira nia klasifikasaun ekonomika. Tabela ne'e sei apresenta mos reseitas nia projeksau kada tinan komesa husi tinan 2023 to'o tinan 2027. Esplikasaun konaba projesaun ida ne'e bele hetan iha relatório orçamento.

Tabela 3 - Receita do subsetor da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno, por classificação económica

Categoria		Valor				
Código	Rubrica	2023	2024	2025	2026	2027
01	Impostos					
02	Direitos aduaneiros de importação					
03	Contribuições e cotizações para a Segurança Social					
04	Taxas	2,509,312	2,609,684	2,714,072	2,822,635	2,935,540
17	Outras taxas	2,509,312	2,609,684	2,714,072	2,822,635	2,935,540
05	Coimas e outras penalidades					
06	Rendimentos					

Código	Categoria Rubrica	Valor				
		2023	2024	2025	2026	2027
07	Transferências Correntes					
08	Vendas de bens e serviços correntes					
09	Outras Receitas Correntes					
	Total Receitas Correntes	2,509,312	2,609,684	2,714,072	2,822,635	2,935,540
10	Venda de bens de Capital					
11	Transferências de Capital					
12	Ativos Financeiros					
13	Passivos Financeiros					
14	Outras receitas de Capital					
15	Reposições não abatidas nos pagamentos					
	Total Receitas de Capital	-	-	-	-	-
16	Saldo de Gerência	118,697,523	78,510,316	81,650,728	84,916,757	88,313,428
	TOTAL	121,206,835	81,120,000	84,364,800	87,739,392	91,248,968

Receita subsetor Segurança Social nian

Iha tabela 4 sei hato'o reseitas hosi Segurança Social iha tinan 2023.

Tabela 4 - Receita do subsetor da Segurança Social, por classificação económica, total e por regime e administração

Código	Categoria Rubrica	Regimes				TOTAL
		Regime Contributivo de Repartição	Regime Não Contributivo	Administração da Segurança Social	Regime Contributivo de Capitalização (FRSS)	
01	Impostos					
02	Direitos aduaneiros de importação					
03	Contribuições e cotizações para a Segurança Social	53,055,000	0	2,000,000	0	55,055,000
01	Regime Contributivo	53,055,000		2,000,000		55,055,000
04	Taxas					
05	Coimas e outras penalidades					
06	Rendimentos	50,000	0	0	2,750,000	2,800,000
03	Juros	50,000				50,000
05	Outras Rendimentos				2,750,000	2750000
07	Transferências Correntes	6,818,150	57,650,000	3,392,156	0	67,860,306
01	Transferência do Setor Público Administrativo	6,818,150	57,650,000	3,392,156		67,860,306
08	Vendas de bens e serviços correntes					
09	Outras Receitas Correntes					
	Total Receitas Correntes	59,923,150	57,650,000	5,392,156	2,750,000	125,715,306
10	Venda de bens de capital					
11	Transferências de Capital	0	0	0	49,257,651	49,257,651

Categoria		Regimes				TOTAL
Código	Rubrica	Regime Contributivo de Repartição	Regime Não Contributivo	Administração da Segurança Social	Regime Contributivo de Capitalização (FRSS)	
01	Transferência do Setor Publico Administrativo				49,257,651	49,257,651
12	Ativos Financeiros	0	0	0	110,000,000	110,000,000
02	Alineação de Títulos				110,000,000	110,000,000
13	Passivos Financeiros					
14	Outras Receitas de Capital					
15	Reposições não abatidas nos pagamentos					
Total Receitas de Capital		0	0	0	159,257,651	159,257,651
16	Saldo de Gerência					
TOTAL		59,923,150	57,650,000	5,392,156	162,007,651	284,972,957
TOTAL CONSOLIDADO		59,923,150	57,650,000	5,392,156	112,750,000	235,715,306

Receita Agencia Autonomo

Iha Tabela5 hatudu konaba reseitas sira hosi Agencia Autonomo hotu-hotu. Reseitas sira ne'e forma parte iha adminastraun sentral. Tabela ne'e hatudu mos projesaun reseitas kada finan komesa husi finan 2023 to'o finan 2027. Iha *relatório orçamento* forenese esplikasuan kona-ba oinsa projeksau ida ne'e.

Tabela 5 – Receita Hosi Agencia Autonomo

Autonomous Agencies & Special Administrative Regions (Excluding ZEESM)	2023	2024	2025	2026	2027
CLN - Sale of Local Product	5,413	5,575	5,742	5,915	6,092
Laboratório Nacional	275	286	298	310	322
ANC - Licensing Fee	5,112,909	5,317,426	5,530,123	5,751,328	5,981,381

Autonomous Agencies & Special Administrative Regions (Excluding ZEESM)	2023	2024	2025	2026	2027
APORTIL/Tibar Port - Port Charges & Fees	3,953,435	4,269,709	4,611,286	4,980,189	5,378,604
IGE - Receipts	101,904	106,999	112,349	117,967	123,865
SAMES - Receipts	546,143	567,989	590,709	614,337	638,910
UNTL - National University Fees	833,221	866,550	901,212	937,261	974,751
HNGV - Hospital & Medical fees	116,237	122,048	128,151	134,558	141,286
Bamboo Center Tibar - Revenue	95,181	98,988	102,948	107,065	111,348
AMRT - Fees	347	361	376	391	406
IADE Service Fees	11,248	11,586	11,933	12,291	12,660
AlFAESA Fees	25,418	26,434	27,492	28,591	29,735
SENAI Centre - Revenue	26,752	27,822	28,935	30,093	31,296
SERVE IP - Revenue	70,314	73,126	76,051	79,093	82,257
CLN - Sale of Rice	7,685,509	7,916,074	8,153,556	8,398,163	8,650,108
Total	18,584,306	19,410,975	20,281,160	21,197,551	22,163,022

Anexo XXI. Previsão da receita contributiva, que permita verificar o montante da receita bruta e da transferência para o FRSS

Anexo XXII. Situação das operações de tesouraria e das contas do subsetor da Segurança Social

Anexo XXIII. Composição da despesa anual por regime e por prestação

Anexo XXIV. Projeção atualizada de longo prazo contendo os encargos com prestações diferidas e as contribuições do trabalhador e das entidades empregadoras

A informação do anexo XXI, XXII, XXIII e XXIV sobre situação das operações de tesouraria e das contas do subsetor da Segurança Social, encontram-se no livro Segurança Social.

Anexo XXV. Elementos informativos sobre o Fundo Especial de desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e os seus investimentos

A informação sobre elementos informativos sobre o Fundo Especial de desenvolvimento da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e os seus investimentos, encontram no livro REAOA-ZEESM.

Anexo XXVI. Justificação prevista na alínea d) do artigo 9.º da Lei n.º 9/2005, de 3 de agosto, republicada pela Lei n.º 12/2011, de 28 de setembro

Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 52.º da Lei n.º 2/2022 de 10 de fevereiro, Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e da gestão financeira pública, apresento a Vossa Excelência, para consideração e aprovação pelo Parlamento Nacional, a Proposta de Lei do Orçamento Geral do Estado para 2023, acompanhada, nos termos do n.º 2 do artigo 40.º do mesmo diploma, pelo relatório, pelos desenvolvimentos orçamentais e pelos elementos informativos.

Adicionalmente, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 9.º da Lei n.º 9/2005, de 3 de agosto, Lei do Fundo Petrolífero, alterada pela Lei n.º 12/2011, de 28 de setembro, e pela Lei n.º 2/2022 de 10 de fevereiro, sou a apresentar a Vossa Excelência a justificação sobre os motivos que levam a considerar como sendo no interesse de Timor-Leste, a longo prazo, que se efetue uma transferência em montante superior ao Rendimento Sustentável Estimado do Fundo Petrolífero.

A proposta de Orçamento Geral do Estado para 2023 segue o lema “Investimento Produtivo e Crescimento Inclusivo para as Gerações Futuras”.

Após a grave crise económica de 2020, provocada pela pandemia da COVID-19, o VIII Governo conseguiu imprimir uma forte dinâmica de recuperação, que permitiu registar um robusto crescimento económico em 2021 e 2022.

Desta forma, foram criadas as condições para a implementação de grandes projetos estruturais necessários à diversificação da nossa economia, à criação de empregos e à redução da pobreza, e ao permitindo mesmo tempo a redução da dependência do rendimento petrolífero.

Nos termos do n.º 1 do artigo 139.º da Constituição, “Os recursos do solo, do subsolo, das águas territoriais, da plataforma continental e da zona económica exclusiva (...) devem ser utilizados de uma forma justa e igualitária, de acordo com o interesse nacional.”

Ora, a proposta de Orçamento Geral do Estado para 2023 apoia o desenvolvimento de projetos abrangentes para que a economia nacional continue a crescer de forma sustentável e inclusiva, ligando o país através de uma ambiciosa rede de estradas e pontes, levando eletricidade a todos os sucos e aldeias, e apoiando a conectividade de Timor-Leste à economia mundial através da expansão de portos, e da construção de um cabo submarino de ligação à Austrália para internet de alta velocidade.

Isso será combinado com o apoio ao crescimento de indústrias emergentes, como a agricultura, a agroindústria, a manufatura e o turismo.

A maior parte a proposta de Orçamento Geral do Estado para 2023 é destinada ao setor do capital social, que inclui a saúde, a educação e proteção social, de forma a esbater as desigualdades entre os nossos cidadãos e proteger os segmentos mais vulneráveis da sociedade.

Neste sentido, é de destacar a expansão do programa da merenda escolar, cujo apoio por criança e por refeição passará de US\$0,25 para US\$0,42, e a expansão do subsídio Bolsa da Mãe para incluir apoios às gestantes e à infância (Bolsa da Mãe Jerasaun Foun).

O levantamento acima do Rendimento Sustentável Estimado do Fundo Petrolífero que se submete à consideração, visa, portanto, financiar o desenvolvimento de infraestruturas, a inclusão social e a capacitação humana, bem como aumentar a resiliência da economia nacional em relação a eventuais choques derivados da instabilidade a nível internacional.

Esta transferência não visa suportar despesas correntes relacionadas com o funcionamento da Administração Pública, as quais foram objeto de várias medidas de racionalização nesta proposta de Orçamento Geral do Estado.

Esta proposta dá passos decisivos na sustentabilidade das Finanças Públicas, não só através do aumento das receitas domésticas, mas pela contenção do aumento da despesa pública, tendo em conta que o valor total da despesa da proposta de Orçamento Geral do Estado para 2023 representa uma redução de 8% ou US\$264 milhões de dólares em relação ao Orçamento Geral do Estado para 2022.

Com base nos fundamentos acima apresentados, submete-se à consideração do Parlamento Nacional a aprovação de um levantamento do Fundo Petrolífero que excede os 3% do Rendimento Sustentável Estimado.

Neste sentido, junto o Relatório com a estimativa do montante em que ficará o Rendimento Sustentável Estimado dos exercícios orçamentais subsequentes, por força da transferência a partir do Fundo Petrolífero de montante superior ao Rendimento Sustentável Estimado e o Relatório do Auditor Independente que certifica as estimativas de redução do rendimento sustentável estimado, exigidos pelas alíneas b) e c) do n.º1 do artigo 9.º da Lei do Fundo Petrolífero.

Ciente da atenção, merecimento e aceitação de Sua Excelência, Senhor Presidente, aproveito o ensejo para apresentar os protestos da minha mais elevada consideração.

