



LISBON
SCHOOL OF
ECONOMICS &
MANAGEMENT
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO

CIÊNCIAS EMPRESARIAIS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO

DISSERTAÇÃO

**EVOLUÇÃO DOS PAGAMENTOS DAS PARCERIAS
PÚBLICO-PRIVADAS EM PORTUGAL**

BRUNO HENRIQUE ALES ROCHA

OUTUBRO - 2019



LISBON
SCHOOL OF
ECONOMICS &
MANAGEMENT
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO EM CIÊNCIAS EMPRESARIAIS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO DISSERTAÇÃO

**EVOLUÇÃO DOS PAGAMENTOS DAS PARCERIAS
PÚBLICO-PRIVADAS EM PORTUGAL**

BRUNO HENRIQUE ALES ROCHA

ORIENTAÇÃO:

PROFESSOR JOAQUIM MIRANDA SARMENTO

OUTUBRO - 2019

Agradecimentos

Gostaria de expressar o meu eterno agradecimento a todos os que demonstraram ser, de uma maneira ou de outra, elementos fundamentais na elaboração desta Dissertação de Mestrado.

Em primeiro lugar, ao Professor Joaquim Miranda Sarmiento, a pessoa responsável pela orientação desta Dissertação. Um muito obrigado pelo apoio, orientação, disponibilidade e dedicação.

Um especial agradecimento aos meus pais, à minha irmã, ao meu irmão, à minha namorada e ao meu núcleo de amigos, por todo o apoio e motivação.

Por último, gostava de agradecer aos meus colegas de turma, em especial ao Pedro, Rui e Christian, que tornaram a realização deste trabalho possível com todo o apoio e motivação prestados.

Resumo

Esta dissertação tem como principal objetivo analisar a evolução dos pagamentos realizados a Parcerias Público-Privadas em Portugal ao longo dos últimos 15 anos nos diferentes setores de atividade. Num contexto onde as PPPs têm sido o modelo predileto de parceria entre o setor público e privado para a realização de grandes projetos de infraestruturas, é importante perceber o volume de encargos gerados pela contratação das mesmas, bem como o impacto resultante nas contas públicas. Posto isto, e para efeitos do presente estudo, foram colocadas duas questões de investigação. (i) Como evoluíram os pagamentos das Parcerias Público-Privadas em Portugal nos últimos 15 anos? (ii) Qual o impacto das Parcerias Público-Privadas no Orçamento de Estado? Para dar resposta a estas questões foi feita uma análise dos pagamentos efetuados às PPPs com base nos encargos plurianuais disponibilizados nos relatórios dos Orçamentos de Estado (OE) de 2005 a 2019, onde foram consideradas as previsões de encargos previstas para o período compreendido entre 2005 e 2037. De acordo com os resultados obtidos, foi possível concluir que o setor rodoviário continua a ser aquele que mais encargos constitui para o Estado, e onde, por sua vez, são mais visíveis os impactos da desorçamentação. Adicionalmente, concluiu-se que, apesar das renegociações iniciadas em 2013, se continuam a verificar elevados volumes de encargos que, a médio longo prazo, impactarão negativamente a sustentabilidade das finanças públicas.

Palavras-chave: Parcerias Público-Privadas, Pagamentos, Encargos Plurianuais, Orçamento de Estado, Desorçamentação, Portugal.

Abstract

The main objective of this dissertation is to analyze the evolution of payments made to PPPs in Portugal over the last 15 years in the different activity sectors. In a context where Public-Private Partnerships (PPP) have been the preferred model of public-private partnership for large infrastructure projects, it is important to understand the volume of financial charges generated by contracting them, as well as the impact resulting in the public accounts. That said, and for purposes of the present study, two research questions were asked: (i) how have the payments of Public-Private Partnerships in Portugal evolved over the last 15 years? (ii) What is the impact of Public-Private Partnerships on the State Budget? In order to answer these questions, an analysis was made of the payments made to PPPs based on the multiannual financial charges available in the State Budget (OE) reports from 2005 to 2019, where the forecasted charges for the period 2005 to 2037 were considered. From the results obtained, it was possible to conclude that the road sector remains the most burdensome for the state, and where in turn, the impacts of “off budgeting” are most visible. In addition, it was concluded that despite the renegotiations initiated in 2013, there are still high volumes of charges that, in the medium to long term, will negatively impact the sustainability of public finances.

Keywords: Public-Private Partnerships, Payments, Multiannual Charges, State Budget, “Off Budgeting”, Portugal.

Lista de Abreviaturas

BCE - Banco Central Europeu.

BEI – Banco Europeu de Investimento

IMF – *International Monetary Fund* (Fundo Monetário Internacional).

M€ - Milhões de Euros.

NPM - *New Public Management*.

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

OE - Orçamento de Estado.

PFI - *Private Finance Initiatives*.

PPP – Parceria Público-Privada.

PSC - *Public Setor Comparator*.

SCUT – Sem Custos para o Utilizador.

UTAO - Unidade Técnica de Apoio Orçamental.

UTAP - Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos.

CPA – Custo Público Atualizado.

VfM – *Value for Money*.

Índice

1. INTRODUÇÃO	1
2. REVISÃO DE LITERATURA	3
2.1. ENQUADRAMENTO	3
2.2. DEFINIÇÃO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA	4
2.3. Valor das Parcerias	5
2.4. <i>Value for Money e Public Setor Comparator</i>	6
2.5. Encargos com as Parcerias Público-Privadas	7
2.6. Desorçamentação	9
3. O CASO PORTUGUÊS DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS	11
4. QUESTÕES DE INVESTIGAÇÃO	15
5. METODOLOGIA E DADOS	16
5.1. Custo Público Atualizado	16
5.2. Taxa de Desconto	17
6. ANÁLISE DE RESULTADOS	18
6.1. CPA dos encargos brutos, proveitos e encargos líquidos no setor rodoviário	18
6.2. CPA dos encargos brutos no setor da saúde	21
6.3. CPA dos encargos brutos e encargos líquidos totais previstos	23
6.4. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 no setor rodoviário	26
6.5. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 no setor da saúde	29
6.6. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 para os encargos totais previstos	31
6.7. Efeitos das renegociações da Troika (período 2014 e 2015)	33
6.8. Entrada do novo Governo (período 2015, 2016 e 2017)	34
7. CONCLUSÃO, LIMITAÇÕES E ESTUDOS FUTUROS	37
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39
9. ANEXOS	44

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1 - UNIVERSO DE PPPs ACTUALMENTE ACOMPANHADAS PELA UTAP, POR SETOR	11
GRÁFICO 2 - INVESTIMENTO DOS PARCEIROS PRIVADOS, POR SETOR (VALORES EM MILHÕES DE EUROS).....	12
GRÁFICO 3 – NÍVEL DE INVESTIMENTO ACUMULADO EM PPPs, NO PERÍODO DE 1995 A 2011, COMO PERCENTAGEM DO PIB.	13
GRÁFICO 4 – CPA DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	18
GRÁFICO 5 - CPA DOS ENCARGOS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	19
GRÁFICO 6 - CPA DAS RECEITAS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	21
GRÁFICO 7 - CPA DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS).....	22
GRÁFICO 8 - CPA DOS ENCARGOS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS). 23	
GRÁFICO 9 - CPA DOS ENCARGOS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	25
GRÁFICO 10 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	27
GRÁFICO 11 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	28
GRÁFICO 12 - EVOLUÇÃO DAS RECEITAS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	29
GRÁFICO 13 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS).....	30
GRÁFICO 14 – EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	31
GRÁFICO 15 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	32

GRÁFICO 16- EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	33
GRÁFICO 17 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	34
GRÁFICO 18- EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	35
GRÁFICO 19- EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	36
GRÁFICO 20 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS).....	55
GRÁFICO 21 – EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	55
GRÁFICO 22 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	55
GRÁFICO 23 - EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS).....	55
GRÁFICO 24 – EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	55
GRÁFICO 25 – EVOLUÇÃO DOS ENCARGOS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	55
GRÁFICO 26- EVOLUÇÃO DAS RECEITAS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	55
GRÁFICO 27 - EVOLUÇÃO DAS RECEITAS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	55

Índice de Tabelas

TABELA I – ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	44
TABELA II – ENCARGOS PLURIANUAIS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS).....	45
TABELA III - RECEITAS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	46
TABELA IV - ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS).....	47
TABELA V - ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	48
TABELA VI - ENCARGOS PLURIANUAIS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS)	49
TABELA VII – VARIAÇÃO DOS ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	50
TABELA VIII – VARIAÇÃO DOS ENCARGOS PLURIANUAIS LÍQUIDOS PREVISTOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	51
TABELA IX – VARIAÇÃO DAS RECEITAS PLURIANUAIS PREVISTAS PARA O SETOR RODOVIÁRIO (EM MILHÕES DE EUROS)	52
TABELA X – VARIAÇÃO DOS ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS PREVISTOS PARA O SETOR DA SAÚDE (EM MILHÕES DE EUROS)	53
TABELA XI – VARIAÇÃO DOS ENCARGOS PLURIANUAIS BRUTOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS).....	54
TABELA XII – VARIAÇÃO DOS ENCARGOS PLURIANUAIS LÍQUIDOS TOTAIS PREVISTOS (EM MILHÕES DE EUROS).....	55

1. Introdução

O crescimento das parcerias público-privadas (PPPs) tem sido notório nos últimos anos, sendo estas utilizadas com o intuito de construir e gerir grandes projetos públicos de infraestruturas (Sarmiento and Renneboog, 2014), que necessitem de um elevado investimento inicial.

A implementação adequada de uma PPP pode ajudar a ultrapassar constrangimentos económicos que estão muitas vezes relacionados com a deficiente construção, implementação ou gestão de infraestruturas. As pobres condições em termos de infraestruturas são normalmente um reflexo dos constrangimentos afetos ao governo, que advêm de fundos públicos insuficientes, mau planeamento, fraca análise na seleção de projetos ou corrupção (Engel, et al., 2007).

As PPPs podem, portanto, remediar muitos desses problemas, potenciando a rápida implementação dos projetos, assegurando assim, que estes não excedam o montante orçamentado, podendo também, assumir a gestão dos mesmos. As PPPs são então consideradas apropriadas para o crescimento da eficiência na prestação de serviços públicos, pela transferência não só de capital financeiro, mas também humano e tecnológico (Funke, et al., 2013).

Por outro lado, as PPPs podem de certa forma ser usadas para ocultar o valor real da dívida pública. Em países onde a deterioração de infraestruturas é perceptível e onde existem claras evidências de constrangimentos financeiros, há uma grande tentação por parte dos órgãos públicos para utilizar os acordos de PPPs, não com o propósito de melhorar o desenvolvimento de infraestruturas público, mas sim para contornar problemas de restrição orçamental (Mühlenkamp, 2014).

Posto isto, o objetivo deste trabalho passará por tentar perceber a evolução e as várias tipologias de pagamentos efetuados às PPPs, avaliando os seus impactos na sustentabilidade financeira do País e no Orçamento de Estado. O presente estudo visa então, dar resposta a duas questões, que por sua vez servirão de base para a análise de resultados bem como para as conclusões finais que as seguirão: (i) Como evoluíram os

pagamentos das Parcerias Público-Privadas em Portugal nos últimos 15 anos? (ii) Qual o impacto das Parcerias Público-Privadas no Orçamento de Estado?

A primeira fase do estudo consistiu na recolha dos dados através dos encargos plurianuais previstos com PPPs presentes nos Orçamentos de Estado de 2005 a 2019, disponibilizados pelo Ministério das Finanças e da Administração Pública, usando o período de análise de previsões iniciado no ano do respectivo OE até ao ano 2037. Após a recolha, foram realizadas comparações de volumes de previsões de encargos em vários cenários, com o intuito de posteriormente perceber as suas evoluções.

Com a elaboração deste estudo foi possível concluir que o setor rodoviário continua a ser aquele que mais encargos constitui para o Estado, e onde, por sua vez, são mais visíveis os impactos da desorçamentação.

A presente dissertação encontra-se dividida num total de oito capítulos. O segundo capítulo consiste numa revisão da literatura que suportará esta investigação. Consistirá em seis pontos: enquadramento, definição das PPPs, valor das parcerias, *Value for Money* e *Public Setor Comparator*, encargos com as PPPs e desorçamentação. Após a revisão, será apresentado um capítulo onde se fará um breve enquadramento do caso das PPPs em Portugal, seguido da apresentação das questões de investigação. Numa quinta parte será descrita a metodologia a ser utilizada, de modo a dar resposta às questões de investigação. O sexto capítulo será composto pela análise e discussão dos resultados. Em jeito de súmula, esta dissertação terminará com as principais conclusões, bem como limitações do estudo e sugestões para estudos futuros.

2. Revisão de Literatura

2.1. Enquadramento

As Parcerias Público-Privadas (PPPs) tornaram-se uma tendência nas últimas décadas para as reformas do setor público em países membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) (Torres and Pina, 2001).

A OCDE encontra-se numa posição privilegiada para ajudar estes países a responder aos desafios afetos ao uso de PPPs. Certificando-se que os mesmos sejam efetivos e eficientes aquando da entrega de projetos públicos. Para este efeito, desenvolveu princípios básicos para o tratamento institucional e processual das PPPs, para que os países membros e não membros pudessem tirar partido das vantagens destas parcerias sem que prejudicassem a sua sustentabilidade fiscal (OCDE, 2011).

O actual interesse em PPPs por parte da Administração Pública é amplamente definido como *New Public Management (NPM)*, representando este, uma nova filosofia ou abordagem de gestão (Girard, Mohr, Deller, and Halstead, 2009). Segundo Hood (1995), a partir do ano 1980, surgiu um movimento em torno do *NPM*, englobando vários países da OCDE.

As PPPs emergiram assim como ferramenta do *NPM* no Reino Unido (Hood, 1991), proporcionando uma solução teórica que iria envolver o setor privado no desempenho e realização de atividades do setor público. Impulsionando a sua eficiência e qualidade, conseguindo também reduzir os custos de produção (IMF, 2004).

Private Finance Initiatives (PFI's) são um tipo de PPPs enquadradas na realização de um serviço público, na qual a responsabilidade de fornecer este serviço é transferida do setor público para o setor privado durante um período de tempo considerável. *PFI*, que é considerada uma classificação genérica para todos os tipos de PPPs ligadas à construção, é também um método que visa a utilização de fundos e competências do setor privado com o intuito de executar projetos de investimento capital, tradicionalmente desempenhados pelo setor público (Alshawi, 2009).

Embora a relação entre PPPs, *PFI's* e *NPM* não seja definitiva, a literatura aponta para o facto de estas apresentarem características distintivas de uma “terceira via governamental” (Hodge, 2004).

2.2. Definição de Parceria Público-Privada

Parcerias público-privadas, vagamente definidas como acordos institucionais cooperativos entre agentes do setor privado e público, têm ganho vasto interesse (Greve and Hodge, 2007).

No entanto, é difícil encontrar um conceito universal que as defina, visto não existir uma definição consensual (Greve and Hodge, 2007).

De acordo com Linder (1999), muitos veem as parcerias público-privadas como uma nova forma de expressão de gestão na Administração Pública, nomeadamente, quando se pretende aplicar procedimentos estabelecidos no meio envolvente do setor privado, ao desempenho do setor público. Enquanto outros, encaram este tipo de parcerias como uma nova forma de lidar com projetos de infraestruturas (Savas, 2000).

Ao abrigo da legislação Portuguesa, “Entende-se por parceria público-privada o contrato ou a união de contratos, por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, e em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado¹.”

PPPs podem também ser descritas como “empreendimentos competitivos” entre os setores público e privado (Teicher et al., 2006) e como provedoras de iniciativas de financiamento privado para projetos de infraestruturas (Leinhard, 2006). Seguindo este raciocínio, e de acordo com OCDE (2011), as parcerias público-privadas são uma forma de executar e financiar serviços públicos usando capitais privados, enquanto o risco dos projetos é dividido entre os setores privado e público.

As PPPs são representadas por um acordo duradouro entre o governo e uma ou mais entidades privadas, onde os objetivos do órgão público, inerentes à realização dos serviços, estão alinhados com os objetivos financeiros da entidade privada no que diz respeito à geração de lucro. A eficácia destas parcerias depende da apropriada e suficiente transferência de risco para os parceiros privados (OCDE, 2011).

¹ Decreto-Lei n.º 86/2003. Diário da República n.º 97/2003, Série I-A de 2003-04-26

Glaister (1999) argumenta que cooperação requer o envolvimento do agente público, que define o que necessita de ser realizado através de uma especificação detalhada do projeto final, e da entidade privada que se torna responsável pela produção dos bens ou prestação do serviço público. No entanto, a parceria não assenta somente na distribuição de tarefas, existe uma negociação contínua entre as partes envolvidas de modo a acordar e clarificar as atividades de cada uma ao longo do processo, para esse efeito, a cooperação reúne, competências, recursos técnicos e financeiros de ambas as partes de modo a atingir os objetivos desejados (Ham and Koppenjan, 2001).

2.3. Valor das Parcerias

O valor das PPPs é orientado pela crença de que governos e entidades privadas que trabalham em conjunto, conseguirão entregar maiores infraestruturas com melhores resultados, do que qualquer uma das partes atuando por si só (Huxham and Vangen, 2000; McQuaid, 2000). Num modelo de *procurement* tradicional, o setor público era o principal responsável pelo desenho do projeto, financiamento e operações, procedendo depois à contratação de uma construtora de modo a finalizar o projeto. As PPPs representam uma mudança na abordagem de *procurement* de infraestruturas, agrupando múltiplas funções de prestação de serviços numa única concessão, assim, um concessionário do setor privado constrói e financia a infraestrutura, podendo também ser contratado para mais tarde ficar encarregue da sua gestão e manutenção durante um amplo período de tempo (Garvin, 2010; Wettenhall, 2003).

Segundo Siemiatycki e Farooqi (2012), neste tipo de modelos de parceria, existe competitividade aquando da escolha do parceiro privado, aqui, as entidades privadas competem entre si de modo a serem selecionadas para desempenhar um determinado projeto público, assim que seja eleito um vencedor do concurso público, este irá realizar e provisionar o projeto num todo.

Devido à interdependência dos diferentes agentes envolvidos, a realização bem-sucedida de uma infraestrutura bem como a força da parceria, são resultado do alinhamento de interesses, riscos e recompensas entre parceiros. Assim Grimsey e Lewis (2004) argumentam que as PPPs são acordos contratuais fortemente compatíveis com incentivos. Denotando que, a rentabilidade das PPPs face ao *procurement* tradicional, se

deve às soluções de engenharia e *design* inicial, bem como à estrutura financeira aliadas à gestão a jusante da entrega do projeto e receitas.

2.4. Value for Money e Public Setor Comparator

O alcance do melhor valor para um bem ou serviço público, representa o maior objetivo das PPPs, apesar das diferenças de interesses das partes envolvidas no que diz respeito aos objetivos de desempenho (Zhang, 2006).

Gransberg e Ellicott (1997) definem o melhor valor como sendo, o maior proveito alcançável após a realização de um projeto de infraestruturas.

Nas parcerias público-privadas, o melhor valor é evidenciado pela qualidade, eficiência, eficácia, *Value for Money (VfM)* e padrões de desempenho (Akintoye et al., 2003).

Moralos e Amekudzi (2008) argumentam que, o *VfM* auxilia as entidades públicas a optar ou não por um projeto como parceria público-privada face aos procedimentos do *procurement* tradicional, desde que consigam contabilizar os custos e as poupanças ao longo do ciclo de vida do projeto. Sarmiento (2010) constata que, a avaliação do *VfM* deve também assegurar-se de que os órgãos públicos se focam na qualidade do trabalho e nas competências do setor privado para o cumprimento dos objetivos estabelecidos inicialmente, e não na oferta mais baixa.

De acordo com Shaoul (2005), *VfM* é também associado aos três Es: economia, eficácia e eficiência.

Antes de aprovada a parceria público-privada, é feito um cálculo dos custos e proveitos do projeto proposto com base na oferta do vencedor do concurso público, estes são então comparados com um projeto equivalente, hipoteticamente desempenhado pelo setor público. Percebe-se por *VfM* que, a produção de bens ou serviços por parte de uma parceria público-privada consegue atingir uma qualidade similar ainda que a um custo mais reduzido que um projeto realizado por um órgão público (Sarmiento, 2010).

Segundo Siemiatycki, e Farooqi (2012), a comparação financeira do *VfM* baseia-se em três fatores: (i) nos custos brutos base da construção, financiamento e no custo de oportunidade de realizar um projeto comparável utilizando uma PPP *versus* a utilização

da abordagem tradicional de *procurement*; (ii) na quantidade de risco retida; e (iii) nos custos de transação.

Concluindo, Siemiatycki e Farooqi (2012), afirmam que o objetivo do *VfM* é avaliar se as vantagens inerentes ao modelo das PPPs comportam ou não, benefícios mensuráveis.

O *Public Setor Comparator (PSC)* é a diferença financeira (VAL (Valor Atual Líquido)) resultante entre as opções de realizar um projeto financiado por uma PPP e a realização do mesmo projeto financiado publicamente (Sarmiento, 2010). Este é conhecido por ser utilizado como referência para o *VfM*, baseando-se no nível de inovação, eficiência e transferência de risco das entidades privadas vencedoras dos concursos públicos (Khadaroo, 2008).

2.5. Encargos com as Parcerias Público-Privadas

Como previamente referido, as PPPs apelam ao interesse dos governos porque oferecem novas formas de prestação de serviços públicos, que acabam por ser mais eficientes que o tradicional financiamento público. São também extremamente atractivas para o governo porque permitem que existam novos investimentos a ser realizados sem um incremento imediato nos gastos públicos ou na dívida pública. O segundo motivo descrito para a utilização de PPPs, assenta numa ilusão, isto porque, na ausência de ganhos por eficiência, as PPPs e os projetos financiados por um órgão público acabam por ter o mesmo impacto nas finanças públicas a longo prazo. Em algumas parcerias público-privadas, o governo difere os pagamentos efetuados, mas tem sempre de pagar o custo total do projeto. Noutras, este concede o direito às PPPs, de arrecadarem as taxas de utilização pública (Funke, et al., 2013).

Segundo Mühlkamp (2014), projetos financiados tradicionalmente resultam em altos encargos financeiros para o governo numa fase inicial tendo consequentemente baixos proveitos em fases seguintes. Em contrapartida, no caso de se optar por um projeto financiado por uma PPP a obrigação de pagamento por parte da entidade pública é transferida para fases posteriores. Assim, ao abrigo de uma PPP, a despesa pública referente ao projeto, só será refletida após o órgão público ter começado a efetuar os pagamentos. Se o projeto for pago diretamente à entidade privada por via de taxas de utilização pública, significa que o organismo público não é responsável por qualquer

pagamento. Fazendo com que o projeto seja quase como “invisível” nas contas públicas. Aqui, o custo de oportunidade em forma de falta de receitas em anos posteriores acaba por ser também invisível de alguma forma.

Segundo Funke, et al. (2013), contratos de PPPs criam fluxos de caixa para o governo, ao contrário daqueles criados a partir de financiamento público, em que o governo paga pelo investimento na íntegra, tendo que, muitas vezes recorrer a empréstimos para o efeito. Numa PPP financiada pelo governo, o órgão público pode acordar realizar os pagamentos apenas quando o serviço for prestado, e se este agir em conformidade com as especificidades do contrato, resultando em pagamentos deferidos. A entidade privada, por outro lado poderá acordar pagar o total do investimento da construção do ativo se o governo concordar em cobrir os custos esperados da construção, verificando-se uma vez mais o diferimento de pagamentos. Numa concessão financiada pela utilização pública, em que os custos são cobertos pelas taxas de utilização, o governo não tem de efectuar qualquer tipo de pagamento, não tirando também qualquer proveito da receita gerada. Sendo o VAL igual a zero.

Shaoul, et al., (2012), argumentam que as PPPs, muitas vezes acabam por custar ao governo mais do que aquilo que foi orçamentado, mas que o mesmo se verifica em projetos financiados tradicionalmente (Flyvbjerg, et al., 2003).

Em países subdesenvolvidos, é recorrente o uso de PPPs financiadas por taxa de utilização para projetos de grande dimensão. Isto acontece quando o órgão público em questão tem recursos insuficientes para o financiamento do projeto. Esta medida é arriscada pois, se as receitas geradas não forem suficientes para cobrir os custos inerentes ao projeto, as perdas traduzir-se-ão num aumento da carga fiscal (Funke, et al., 2013), assim, obrigações fiscais geradas pelas PPPs devem ser analisadas e reportadas de modo a promover a transparência fiscal (IMF, 2012).

De acordo com Funke, et al. (2013), o orçamento de estado é onde as decisões em relação a gastos relativos a investimentos são realizadas. Os processos orçamentais determinam se o investimento público a ser feito constitui ou não uma despesa prioritária ou se não afeta a sustentabilidade das finanças públicas.

Posto isto, Hemming (2006), constata que o processo orçamental deve ter em conta alguns princípios no que toca às PPPs:

-
- i. As decisões devem recair sobre projetos prioritários ou que sejam altamente proveitosos.
 - ii. A escolha entre PPPs e financiamento público tradicional deve ser feito com base no *VfM*.
 - iii. Decisões referentes a despesas devem ser consistentes de modo a não afectarem a sustentabilidade fiscal, tendo sempre em conta o impacto que este tipo de programas pode ter nas finanças públicas a médio longo prazo.

2.6. Desorçamentação

O elevado recurso às PPPs como realização de investimento público em infraestruturas por parte de alguns países levantou o possível problema da desorçamentação, e de como este tipo de financiamentos a estaria a ocultar custos futuros nas contas públicas de muitos desses países (Sarmiento, 2013). Segundo a Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO, 2007), as características orçamentais das PPPs traduzem-se: (i) na saída temporária do Orçamento de Estado, atenuando assim, com tudo o resto constante, o impacto negativo ao nível do saldo orçamental; (ii) traduzem-se também no registo do financiamento de infraestruturas de uso público fora do Orçamento de Estado, não impactando a dívida pública. Abrindo portanto, portas a eventuais contornos das restrições orçamentais sobre o investimento público.

Como anteriormente referido, o recurso a PPPs permitiu que se iniciassem projetos de infraestruturas, que por outra via não seriam possíveis dadas as restrições orçamentais impostas, bem como o risco a estas associado² (Sarmiento, 2014a). No entanto, Funke, et al. (2013), discute que, se o acesso a financiamento público tradicional para projetos de infraestruturas é insustentável para o país, então, é muito provável que o mesmo aconteça com o recurso a PPPs para o mesmo tipo de projetos. Constatando que, se o Estado consegue assumir o projeto sob a alçada de um esquema de PPP, também o poderia assumir por si só através de financiamento público tradicional.

Com fortes argumentos a suportar este esquema de parcerias, afirma-se que o mesmo se revela eficiente no que respeita à redução de custos. Suporta-se ainda que a eficiência deste advém também do cumprimento da pontualidade na entrega de grandes projetos de

² Que pela via de utilização de PPPs, é partilhado entre o agente público e privado.

infraestruturas, bem como, da não alteração dos *outputs* previamente acordados. Todavia, este sistema é muitas vezes criticado pela utilização dúbia feita por parte dos Governos, onde, como acontece em Portugal, devido ao défice orçamental acentuado existente, estes se sentem tentados a utilizar as PPPs para evitar restrições orçamentais. A desorçamentação, como no caso do último, pode gerar dois tipos de problemas: (i) Um elevado, e extremamente oneroso, volume de encargos que, no médio prazo constitui um risco para a sustentabilidade das finanças públicas; (ii) Existe o risco de haver um investimento excessivo em infraestruturas, que muitas das vezes por falta de racionalidade económica, se podem classificar como desnecessárias. Apesar de não impactarem o défice orçamental no imediato, e por falta de percepção dos custos associados, as erradas decisões de investimento constituirão certamente encargos que colocarão a saúde das finanças públicas em risco (Sarmiento, 2014a).

O uso de PPPs tem sido alvo de um elevado número de críticas por diversos motivos, principalmente pela sua desapontante eficiência (Glaister, 1999). No entanto, os dois pontos mais controversos referentes a estas parcerias, prendem-se com o facto de as mesmas não gerarem *Value for Money*, bem como o facto de os projetos a estas associados serem iniciados com base em induções de desorçamentação (Grimsey and Lewis, 2005).

Para combater este fenómeno, Mühlenkamp, (2014), argumenta que o processo orçamental deverá servir para o controlo do elevado uso de PPPs, Sendo que o *Value for Money*, deverá ser uma medida de avaliação de qualquer projeto que esteja em consideração. Contudo, o autor comenta ainda que a última é vulnerável no que toca a manipulação. Sendo então, extremamente importante, a consideração de todas as variáveis comportadas por este tipo de projetos.

3. O Caso Português das Parcerias Público-Privadas

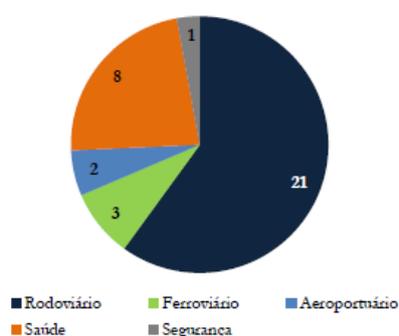
Segundo Sarmiento e Renneboog (2014), nas últimas décadas tem-se verificado um desenvolvimento económico acentuado em Portugal. Com a entrada do País na União Europeia, em 1986, verificou-se uma subida dos indicadores socioeconómicos, fazendo com que o este passasse de um nível que indicava o subdesenvolvimento, para um nível que o aproximava da média Europeia.

A partir da década de 90 as PPPs começaram a ser utilizadas como forma de “combate” ao fosso existente no que tocava a infraestruturas. Portugal encontrava-se muito aquém neste campo, especialmente quando comparado a outros países da UE. Percebeu-se que as PPPs eram, de facto, a opção mais viável, pois estas permitiam que o País recuperasse antigas infraestruturas e começasse novos projetos sem colocar a saúde e a sustentabilidade das finanças públicas em causa (Sarmiento and Renneboog, 2017).

Portugal já possui uma vasta história no que toca a grandes projetos de infraestruturas, há cerca de 3 décadas, em 1994, implementou o seu primeiro grande projeto sob a alçada de uma parceria-público privada, a Ponte Vasco da Gama.

Sarmiento e Renneboog (2017) constataam que, o país totaliza mais de 100 projetos (considerando tanto as PPPs como as concessões no setor das águas e ambiente), e se apenas considerarmos as PPPs, existem actualmente 35 projetos, como se pode observar no Gráfico 1.

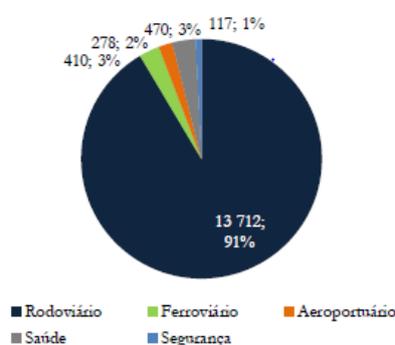
Gráfico 1 - Universo de PPPs actualmente acompanhadas pela UTAP, por setor



Fonte: *Boletim Trimestral PPP - 3.º Trimestre 2018*, (UTAP, 2018, pág. 15)

O setor rodoviário continua a assumir-se como o setor onde mais se investiu, conseqüentemente, é também o setor que totaliza o maior número de projetos realizados em esquemas de PPPs (UTAP, 2018). Segundo o gráfico 2, entre 1998 e 2017, o setor rodoviário constituiu 91% do investimento realizado, totalizando 13.712 milhões de euros, muito acima dos restantes setores (Sarmento, Renneboog, and Matos, 2017).

Gráfico 2- Investimento dos parceiros privados, por setor (valores em milhões de euros)



Fonte: *Boletim Trimestral PPP - 3.º Trimestre 2018*, (UTAP, 2018, pág. 16)

Apesar do forte investimento no setor rodoviário, o Estado Português decidiu alargar possibilidade de implementação de projetos através de PPPs, para o setor da saúde. Fê-lo, lançando concursos para projetos relacionados com a construção, gestão e manutenção de hospitais públicos. A primeira vaga do programa foi lançada em 2001 e incluía os hospitais de Loures, Cascais, Braga, Sintra e Vila Franca de Xira. O modelo utilizado era inovador e algo complexo, e só seria possível implementá-lo utilizando duas diferentes parcerias: uma das parcerias seria responsável pela construção e gestão de todas as instalações num período de 30 anos; a outra ficaria encarregue de providenciar serviços clínicos, num período mais curto, cerca de 10 anos (Basílio, 2011).

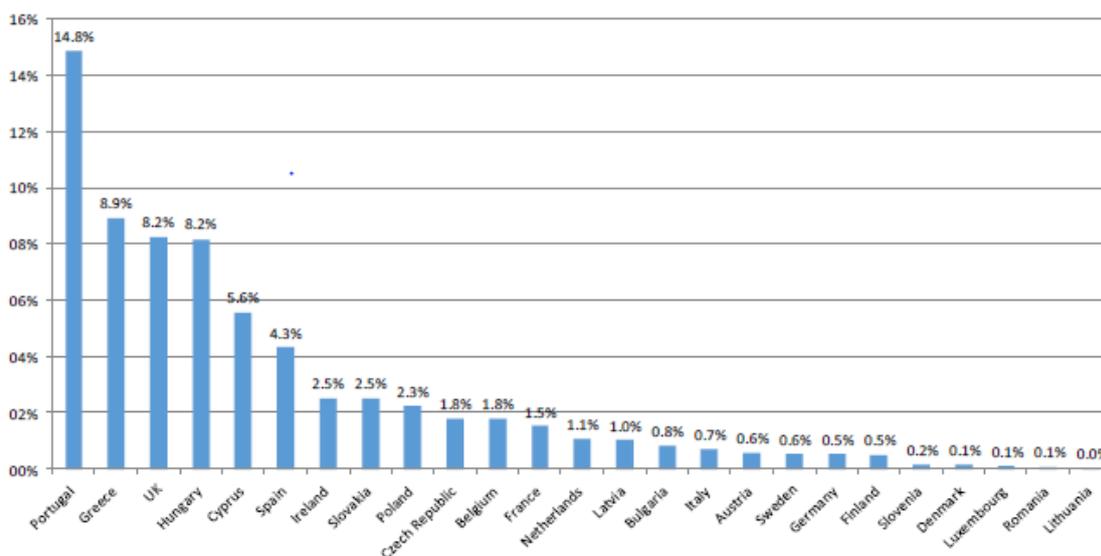
Portugal lançou duas grandes levas de PPPs no setor Rodoviário. A primeira consistia em 7 projetos de PPPs de autoestradas com SCUTs (sem custos para o utilizador), estes contratados entre 1999 e 2001. As SCUTs estendiam-se por 930km funcionando como portagens “fantasma”, estas ficavam ao encargo do estado, que utilizava fundos públicos para pagar aos consórcios privados. Com alguns projetos isolados antes, a segunda leva de PPPs foi iniciada entre 2007 e 2009, com o Estado a solicitar licitações públicas para 7 novos projetos de autoestradas sob a supervisão de um concessionário público, Estradas de Portugal. Esta entidade é inteiramente detida pelo Estado, tendo-se tornado um

concedente de concessões, o que explica o facto de estes projetos serem intitulados de “subconcessões” (Sarmiento and Renneboog, 2014).

De acordo com Cruz e Marques (2012), a utilização de PPPs em Portugal foi maioritariamente focada na construção de estradas. Esta rede terá aumentado substancialmente, cerca de 700% entre a 1990 e 2007. Em 2012, Portugal já totalizava 2700 km de autoestradas, este fenómeno fez com que o país se colocasse entre os países com a maior densidade de autoestradas na Europa, tendo 28,4 km/1000 km² enquanto a média Europeia rondava os 15 km/1000 km².

Segundo Sarmiento (2014b), em 2011, o investimento acumulado referente a PPPs em Portugal já constituía cerca de 14,8% do Produto Interno Bruto (PIB), tendo assim o maior rácio PPPs *versus* PIB na UE, consideravelmente mais elevado que a Grécia, Reino Unido, Hungria e restante média Europeia (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Nível de investimento acumulado em PPPs, no período de 1995 a 2011, como percentagem do PIB.



Fonte: Elaborado a partir dos dados recolhidos através do BEI (para investimento em PPPs) e Ameco (para o PIB) (Sarmiento, 2014b, pág. 145).

Sarmiento e Renneboog (2017) argumentam que, a intensa realização de projetos sob a alçada deste esquema gerou um volume de encargos que impactou negativamente o Orçamento do Estado. Os autores constataam ainda que no período compreendido entre 2011 e 2030, em termos de encargos brutos, o valor oscila entre os 0,5% os 1,2% PIB. Este discute também que, o país terá utilizado as PPPs como forma de *procurement*, de

maneira exacerbada, tendo em conta a sua dimensão, questionando-se se este fenómeno não terá contribuído significativamente para a crise da dívida soberana em 2011.

Segundo Cruz e Marques (2012), a experiência associada às PPPs não terá sido maximizada, isto porque, por lançar demasiados projetos num tão curto espaço de tempo, o Governo Português, a par do restante setor público, não conseguiu consolidar conhecimentos necessários para conseguir capitalizar a magnitude de muitos dos seus projetos.

4. Questões de Investigação

Com este estudo pretende-se compreender de que forma evoluíram os pagamentos das PPPs ao longo dos anos em Portugal, e de que forma têm vindo a impactar as contas públicas. Deste modo, existem duas questões de investigação a ser colocadas:

- i. Como evoluíram os pagamentos das Parcerias Público-Privadas em Portugal nos últimos 15 anos?
- ii. Qual o impacto das Parcerias Público-Privadas no Orçamento de Estado?

5. Metodologia e Dados

De modo a alcançar os objetivos propostos, este estudo será feito com base numa abordagem do tipo quantitativo. Será então realizado um estudo de caso, onde será efectuada uma análise aos pagamentos das parcerias público-privadas nos últimos anos, usando para esse efeito, os relatórios do Orçamento de Estado e da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), comparando previsões com pagamentos e procurando identificar valores superiores que resultem de renegociações.

No que diz respeito à recolha dos dados utilizados para a realização da análise, esta terá sido efectuada através das previsões de encargos plurianuais espelhadas nos relatórios do Orçamento de Estado de 2005³ a 2019, onde para efeitos deste estudo, terão sido considerados os encargos previstos no período de análise compreendido entre 2005 e 2037, sendo que o período de análise decresce um ano a cada transição de relatório de orçamento de estado.

A recolha destes encargos foi realizada para diferentes setores de atividade: (i) Setor rodoviário, onde se consideraram as previsões de encargos brutos anuais, encargos líquidos anuais, bem como as receitas previstas (consideradas a partir do relatório do Orçamento de Estado de 2012); (ii) Setor da saúde, onde apenas existem previsões de encargos brutos; (iii) Por último, foram consideradas as previsões de encargos, brutos e líquidos, plurianuais para a totalidade dos projetos sob a alçada de PPPs, onde são considerados os setores, rodoviário, saúde, segurança e aeroportuário (o último, no relatório do orçamento de estado de 2019).

5.1. Custo Público Atualizado

A partir dos dados recolhidos, e para averiguar o custo atualizado dos projetos, foi calculado o Custo Público Atualizado (CPA) para os setores suprarreferidos. O CPA reflecte o custo dos investimentos inerentes à contratação de projetos, quando tratado em termos financeiros, a partir dos gastos que lhe estão associados. O facto destes fluxos financeiros serem gerados em momentos distintos, pressupõem que se deva ter em

³ Primeiro relatório em que existe informação orçamental referente às PPPs.

consideração o custo de oportunidade do dinheiro no tempo. Neste sentido, e dada a incerteza que lhes está subjacente, torna-se necessário a reflexão do risco percebido pelo agente. Este modelo pode ser expresso através da seguinte fórmula (Soares et al., 2015):

$$CPA = \sum_{t=1}^n \frac{Pag^t}{(1 + k_t)^t}$$

Em que:

Pag = Pagamentos ao Estado

n = Duração da Vida Útil do Investimento

t = Tempo

k = Reflete o Custo de Oportunidade, Taxa de Actualização

5.2. Taxa de Desconto

O CPA é calculado tendo em consideração a atualização dos Pagamentos feitos ao Estado, à taxa de atualização de alternativas de investimento comparáveis. A taxa de desconto, também designada por taxa de actualização ou custo de oportunidade, reflete a remuneração correspondente à melhor aplicação alternativa de um recurso em causa, para projetos de risco semelhante (Brealey, et al., 2007).

No caso das parcerias público-privadas em Portugal, é utilizada uma taxa de desconto de 6%, resultante de duas componentes: (i) Taxa de Inflação (assume-se 2% - objetivo da política monetária do Banco Central Europeu (BCE)); (ii) Taxa de desconto real em 4%⁴, determinada em 2003 pelo Ministério das Finanças.

⁴ Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, II Série, n.º 154 de 7 de Julho de 2003.

6. Análise de Resultados

Neste capítulo será feita uma análise e discussão dos resultados obtidos a partir dos dados recolhidos. A discussão será realizada tendo em conta os vários cenários temporais, com o propósito de perceber qual a evolução dos pagamentos, no que às PPPs concerne, considerando os vários projetos implementados, avaliando o impacto dos mesmos nas contas públicas.

6.1. CPA dos encargos brutos, proveitos e encargos líquidos no setor rodoviário

Foi avaliada, com base nos dados recolhidos, o custo orçamental, medido pelo CPA nos diferentes setores, no período de 2005 a 2019, com os respectivos encargos líquidos e brutos, bem como as receitas associadas a este tipo de projetos. Este cálculo foi também utilizado para perceber a evolução das previsões dos encargos suportados, referentes às PPPs nos diferentes setores. A partir das informações retiradas dos relatórios de Orçamento de Estado dos anos em questão, o CPA foi calculado com base nas previsões disponibilizadas pelos mesmos.

Gráfico 4 – CPA dos encargos brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

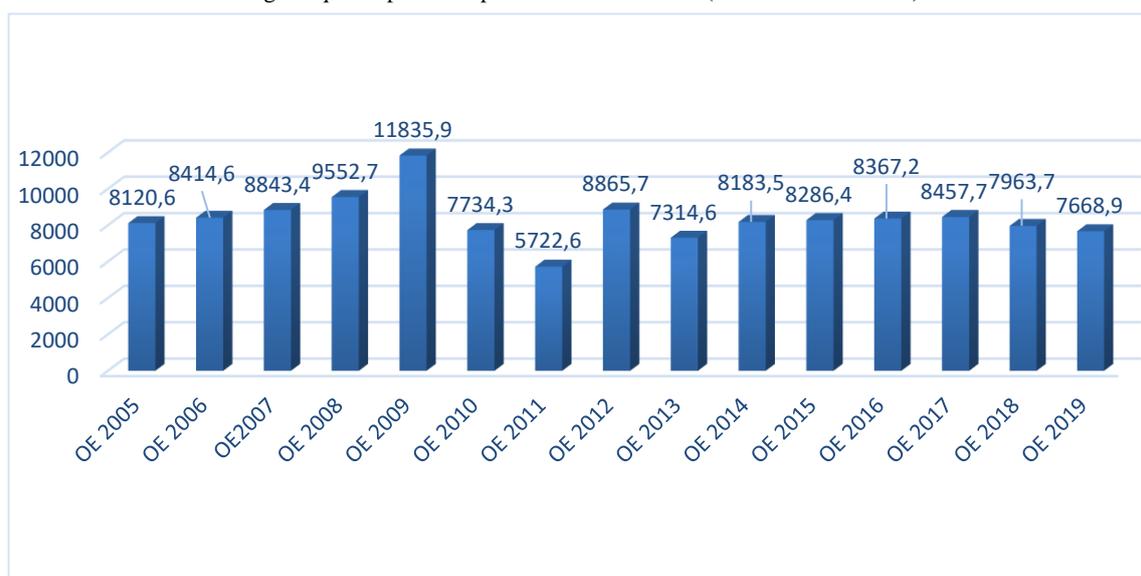
Os resultados obtidos evidenciam que o setor rodoviário continua a ser o setor com maior investimento e custo orçamental. A partir do Gráfico 4 é notório o crescimento dos valores referentes aos encargos brutos ao nível deste setor.

Ao analisar o período decorrido entre 2005 e 2009, verifica-se uma evolução nos encargos brutos correspondente a 3.715,3 milhões de euros (M€). Contudo, após esse período, observa-se um decréscimo dos encargos entre 2010 e 2011, esta quebra justifica-se com a não consideração dos dados. A não discriminação entre os encargos brutos, líquidos e receitas nos OE para 2010 e 2011, colocaram em questão a veracidade das previsões fornecidas.

Apesar desta quebra, verificou-se uma vez mais, a subida nas previsões dos encargos brutos em 2012. Esta subida demonstrou-se acentuada, quando em comparação com 2009, visto que se registou um acréscimo de aproximadamente 5.134,5 M€.

Apesar do aumento registado em 2012, verifica-se que existe uma tendência decrescente dos encargos brutos a partir de 2013. No entanto, ao analisar as previsões de encargos brutos do setor rodoviário, entre o ano do respectivo relatório de OE e 2037, verificou-se que o valor dos encargos brutos do setor representaram sempre mais de 80% do valor dos encargos brutos totais. Desta forma, o setor rodoviário assume-se, como o setor com maior peso em termos de investimento em estruturas construídas sob a alçada de esquemas de PPPs.

Gráfico 5- CPA dos encargos líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



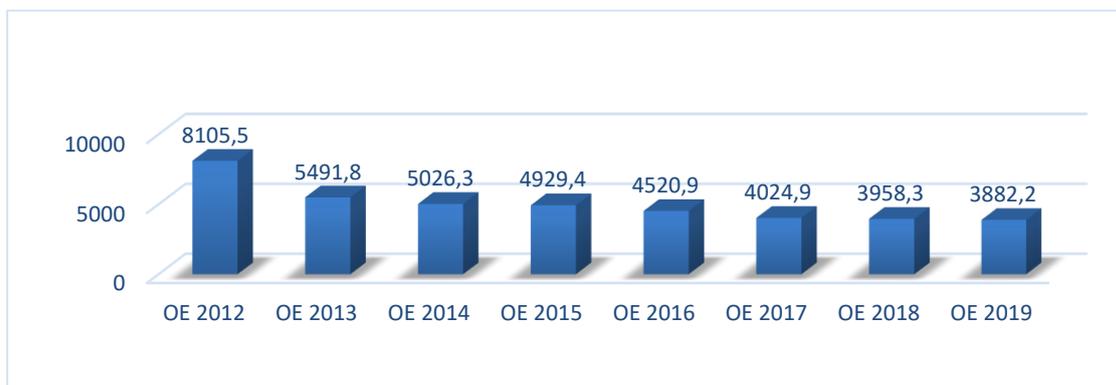
Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

No que respeita às previsões dos encargos líquidos do setor rodoviário, até ao ano 2011, não existem discrepâncias entre estes valores e as previsões dos encargos brutos para o mesmo período. Apesar dos sistemas de portagens terem entrado em vigor no final de 2009, e se terem começado a calcular previsões de receita para os mesmos, estas, devido à sua questionabilidade, não foram consideradas para efeitos de realização deste estudo. As previsões calculadas para o setor rodoviário não consideravam, nesse ano, separadamente os valores dos encargos brutos e o das receitas, sendo feito apenas a diferença destes dois, o que constituiu alguma questionabilidade em relação à veracidade dos valores em questão. Assim, a entrada de receitas neste setor apenas começou a ser considerada a partir de 2012. A introdução de portagens, com custos para o contribuinte, começa a constituir uma forma de receita para o Estado que irá impactar positivamente as contas no que diz respeito a este tipo de encargos, “aliviando” assim os custos inerentes aos projetos sob a alçada de PPPs.

Através da análise feita, e com base nos gráficos apresentados, é possível verificar a existência de uma quebra significativa nas previsões referentes aos encargos no setor rodoviário. Esta quebra deveu-se sobretudo a um volume significativo, outrora inexistente, de previsões de receitas.

Torna-se igualmente importante salientar a descida acentuada de proveitos, registada entre os relatórios de Orçamento de Estado de 2012 e 2013. Esta descida totalizou um valor de 2.613,7 M€, representando cerca de 32% da receita prevista no OE para 2012. Argumenta-se que tal possa ter acontecido, tanto pela degradação das condições económicas do país, que influenciaram o poder de compra dos contribuintes, como pelo facto de se ter iniciado o processo de cobrança nestas portagens. Contudo, este resultado deve-se, sobretudo, ao facto de as previsões iniciais se encontrarem demasiado empoladas.

Gráfico 6- CPA das receitas previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

Com a redução de tráfego, que se foi verificando ao longo dos anos, denotou-se um decréscimo de receita. Nas previsões do OE para 2013 ao OE para 2019, registou-se uma diferença de aproximadamente 1.609,6 M€, que terá constituído uma descida de cerca de 29%, quando em comparação com as previsões de receita entre o OE para 2019 e o OE para 2013.

6.2. CPA dos encargos brutos no setor da saúde

Ao contrário do setor rodoviário, a saúde representa apenas uma pequena parcela das previsões de encargos brutos, registando, ainda assim, valores consideráveis. Os encargos plurianuais apresentados para este setor têm por base o sistema de remuneração das entidades gestoras dos edifícios e dos estabelecimentos, nos contratos em vigor para as quatro unidades hospitalares sob o regime de PPP. As previsões do relatório de OE para 2005 apresentam um valor algo elevado, na medida em que nesse ano, se encontravam a concurso público, 8 projetos envolvendo PPPs para entidades gestoras dos edifícios e entidades gestoras dos estabelecimentos: (i) Hospital de Loures; (ii) Hospital de Cascais; (iii) Hospital de Braga; e (iv) Hospital de Vila Franca de Xira; A par destas instituições hospitalares encontravam-se também em concurso o Centro de Medicina Física e Reabilitação (CMFR) em São Braz de Alportel e um outro Centro de Atendimento de Saúde. Contudo, os projetos referentes aos centros foram iniciados em

2006 (Ministério das Finanças, 2006). Nos dois anos que se seguiram, o cálculo destas previsões terá sido ajustado, sofrendo, portanto, algumas alterações.

Gráfico 7- CPA dos encargos brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

Entre o relatório de OE para 2005 e OE para 2007 verificou-se uma redução nas previsões de encargos brutos respeitantes ao setor da saúde, que se traduziu numa poupança e CPA de encargos de 1.556,6 M€, representando um decréscimo de 38,8% face ao OE para 2005. Todavia, esta tendência acabou por se inverter, na medida em que houve um incremento de 878,4 M€ entre o OE para 2007 e OE para 2008, uma explicação para este facto, prende-se com a iniciação do projeto do Hospital de Cascais, que ocorreu nesse mesmo ano. Após este período, verifica-se uma nova subida nos encargos previstos no OE para 2008 e OE para 2009, correspondente a 941,5 M€, cuja explicação poderá assentar na implementação do hospital de Braga e Loures, ambos iniciados nesse mesmo ano.

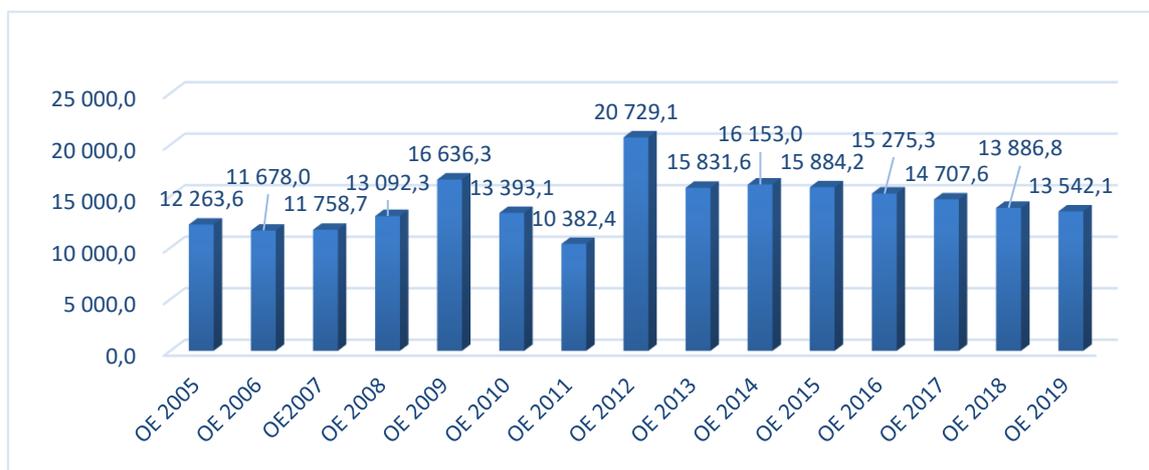
No relatório de OE para 2010, as previsões de encargos brutos ascenderam aos 4,019,4 M€, registando ainda assim, uma diminuição de 259,9 M€, face ao ano transato. 2010 Ficou ainda assim marcado pelo início do projeto que envolveu o Hospital Vila Franca de Xira. Esta tendência decrescente, no que às previsões de encargos brutos relacionados com o setor da saúde diz respeito, verificou-se no decorrer anos que se seguiram. No OE para 2011 os encargos sofreram uma ligeira descida (146,7 M€) face ao OE para 2010, descida essa, que se continua a verificar mas de forma mais acentuada

nas previsões do OE para 2012 (1.202,7 M€), até ao OE do presente ano, chegando a atingir os 1.538 M€ nas previsões de encargos para este setor.

6.3. CPA dos encargos brutos e encargos líquidos totais previstos

No caso dos encargos brutos totais, como anteriormente referido, no fim de 2009 foram iniciados os sistemas de portagem com custos para o contribuinte, no entanto, para efeitos do presente estudo, e devido à falta de fiabilidade nos valores, não foram consideradas as previsões de receitas discriminadas nos relatórios de OE para 2010 e 2011. Com a implementação dos sistemas de portagens, começou a observar-se uma redução significativa nas previsões referentes ao total de encargos referentes às PPPs.

Gráfico 8- CPA dos encargos brutos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

Não existem grandes variações dos encargos brutos totais para os encargos brutos do setor rodoviário, o que é normal, tendo em conta que este, em média representa cerca de 76% dos encargos brutos totais no período de análise. Salva a exceção das previsões de encargos com PPPs referentes ao setor ferroviário, onde apenas se preveem encargos até ao ano 2011, os encargos plurianuais previstos no relatório de OE para 2005, comporta encargos com o setor rodoviário (que constituem cerca de 66,21%) e com setor da saúde (que constitui cerca de 32,74% da previsão de encargos brutos totais). A previsão de encargos para os diferentes setores do ano em questão totalizou cerca de 12.263,6 M€. Observou-se um decréscimo nos encargos totais de 585,7 M€ no OE para 2006 face ao

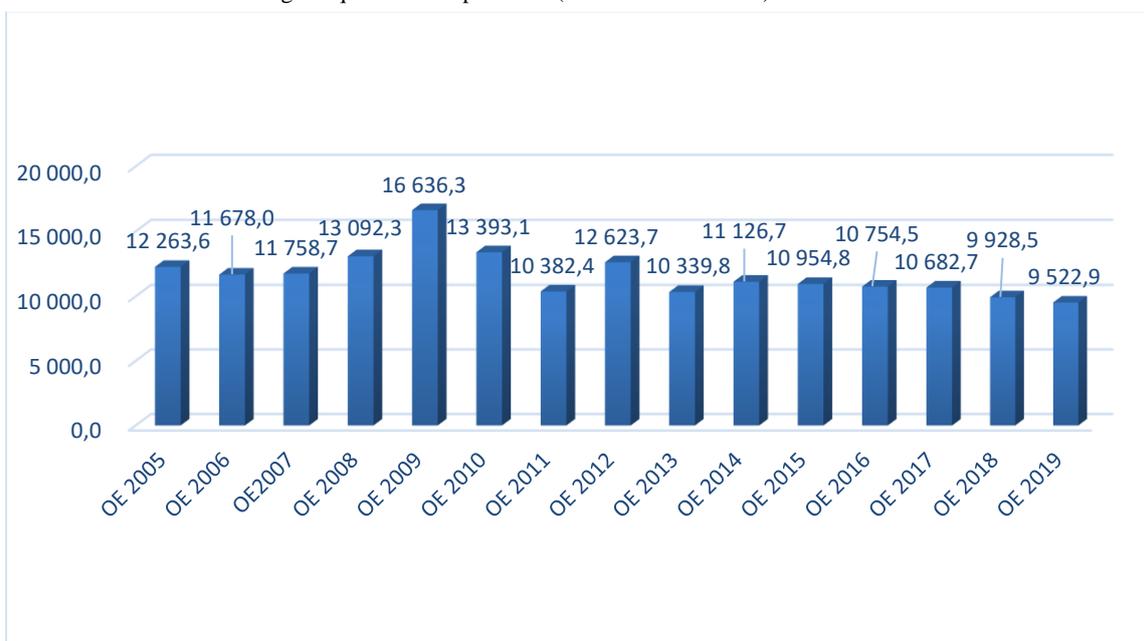
ano anterior, uma tendência que se inverteu no OE para 2007 e se mantém até às previsões do OE para 2009, que por sua vez registou 16.636,3 M€, assumindo-se como o ano que mais encargos originou ao Governo desde o início da análise. Além das previsões dos dois setores referidos anteriormente, foram considerados nas previsões do relatório de OE para 2009 encargos com PPPs relativos ao setor ferroviário⁵ até ao ano de 2011. No que concerne aos valores apresentados para o OE para 2010, e para além das previsões já referenciadas para os diferentes setores, podemos observar ligeiros ajustes que terão sido realizados aos encargos no setor ferroviário até 2011, recomeçando novamente em 2014 até 2048, com a fase final de avaliação das propostas da primeira fase do concurso referente à extensão⁶ do já existente projeto no setor ferroviário. Até ao OE para 2011 observa-se uma descida no valor das previsões analisadas que se deveu à não consideração dos valores suprarreferidos. Analisando as previsões do OE para 2012 face às do OE para 2009, é visível o incremento acentuado das previsões de encargos totais brutos, totalizando 20.729,1 M€. Deste modo, este surge como o ano de análise com maior volume de encargos com projetos sob a alçada de PPPs. Devido à consideração de receitas no OE em análise, constata-se que foi também o ano com maiores previsões ao nível da receita (8.105,5 M€), levando ao abate destes encargos suportados pelo Governo Português, o que se traduziu num montante de 12.623,7 M€ de previsões de encargos totais líquidos. Embora não houvesse qualquer valor de encargos nas previsões do setor ferroviário nos anos 2012 e 2013 no relatório do OE para 2010, essa realidade mudou no

⁵ Foram incluídas em 2010 e 2011 as previsões de encargos na fase de construção do primeiro troço do projeto de Alta Velocidade, Poceirão – Caia do eixo (Ministério das Finanças, 2009).

⁶ Projeto de Alta Velocidade, Poceirão – Caia do eixo Lisboa – Madrid, incluindo a terceira travessia sobre o Tejo (Ministério das Finanças, 2009).

relatório do OE para 2012, no qual os valores para este setor terão sido renegociados e consequentemente recalculados.

Gráfico 9- CPA dos encargos líquidos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

No relatório do OE para 2013 conseguimos observar um decréscimo nas previsões de encargos líquidos totais face ao OE para 2012, decréscimo esse que representou cerca de 2.283,9 M€, tendo-se devido em grande parte às previsões de receita calculadas (5.491,8 M€) nesse mesmo ano. Com o objetivo de alcançar uma significativa redução nos encargos suportados, foi delineada uma estratégia pelo Estado⁷ que visava a conclusão da renegociação de contratos de PPPs do setor rodoviário. Esta medida seria aplicada a todos os projetos que se demonstrassem altamente dispendiosos para as contas públicas, pelo que as previsões do total de encargos líquidos terão sido calculadas nesse sentido, razão que pode explicar este abate significativo de encargos (Ministério das Finanças, 2013).

Apesar disto, verificou-se uma subida nas previsões de encargos líquidos totais de 787 M€ face ao ano transato, registando nesse ano um total de 11.126,7 M€.

⁷ Com base em recomendações feitas pela *Ernst & Young* através de um relatório de avaliação das PPPs.

Deste ano em diante é possível observar o decréscimo, embora não acentuado, de encargos associados a projetos sob a alçada de PPPs. A partir do Gráfico 9 referente às previsões de encargos brutos líquidos é possível concluir que o decréscimo registado no valor de 1.431,9 M€ é fruto das renegociações levadas a cabo pelo Governo Português, tendo possibilitado uma poupança significativa. No entanto, uma outra causa pode explicar a dedução da previsão de encargos neste ano. Terão sido considerados pela primeira vez valores referentes a receitas proveniente do setor Aeroportuário, associados ao contrato de concessão de serviço público Aeroportuário na Região autónoma dos Açores e em Portugal Continental, celebrado entre o Estado Português e a ANA, S.A. Ao celebrar este contrato, a concessionária ANA, S.A fica obrigada a reembolsar o estado Português com uma taxa, previamente acordada, sobre as prestações de serviços comerciais, prestações de actividade e serviços aeroportuários, e outras que estejam directamente relacionadas à actividade de gestão da referida concessão, a partir do décimo primeiro ano após a celebração do referido contrato, ou seja, 2023 (Ministério das Finanças, 2019).

6.4. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 no setor rodoviário

Neste ponto será feita uma comparação entre os anos de 2005⁸, 2009⁹, 2012¹⁰ e de 2014¹¹ de modo a avaliar a precisão dos cálculos das previsões referentes a encargos com PPPs. A análise consistirá em perceber se as previsões calculadas em 2005 se refletem nos restantes anos.

⁸ Marcado como o início da série, onde começou a haver informação orçamental referente às PPPs.

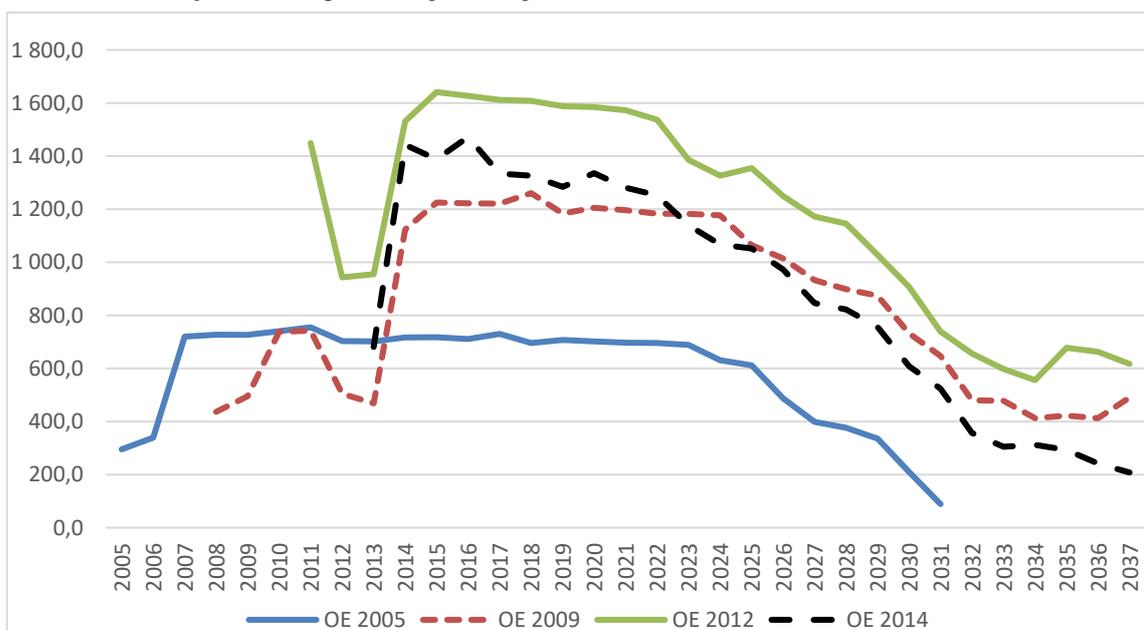
⁹ Que se definiu como o fim da primeira série, por ser o último ano onde não foram consideradas quaisquer receitas.

¹⁰ Marcado como o início da segunda série, onde, para efeitos deste estudo, se começaram a considerar receitas provenientes do setor rodoviário.

¹¹ Entrada de novas PPPs.

Comparando as previsões realizadas nos relatórios de OE para 2005 e para 2009, constata-se que em 2005 não se previam grandes investimentos adicionais neste setor, daí o término das previsões neste campo se apresentarem no ano 2031, tendo o valor previsto nunca ultrapassado os 755,1 M€.

Gráfico 10- Evolução dos encargos brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

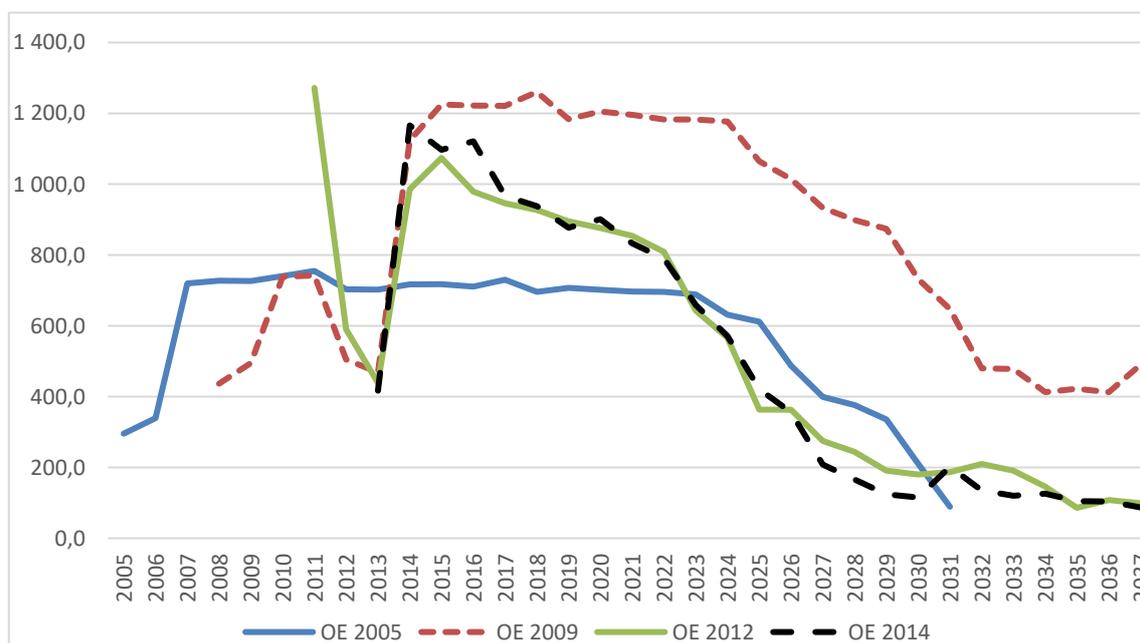
Fonte: Autor.

No relatório do OE para 2009, observa-se que, de facto, as previsões reportadas para 2010 e 2011 coincidem com o OE para 2005 no mesmo período. No OE para 2009 é apresentado um cenário mais otimista relativo a 2012 e 2013, quando em comparação com o OE para 2005. Com o lançamento a concurso público de vários projetos¹² no último trimestre de 2008, as previsões de encargos para este setor no relatório de OE para 2009 subiram abruptamente nas previsões do ano 2014 (1.123,8 M€), apresentando posteriormente um novo pico em 2018 no valor de 1.260,4 M€, tendo correspondido a uma diferença de 564,6 M€, face ao relatório do OE para 2005. Apesar da diferença significativa entre estes dois períodos de análise a partir de 2014, ambos apresentam uma tendência decrescente a partir de 2020.

¹² AE Transmontana, Douro Interior, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, AE do Centro, Algarve Litoral e Pinhal Interior (Ministério das Finanças, 2009).

No caso das previsões realizadas no OE para 2012, observa-se que o valor de encargos anteriormente previstos no OE para 2005 e 2009 para o ano de 2011 não corresponderam à realidade. Esta informação encontra-se apresentada nos Gráficos 10 e 11. No relatório de OE para 2012, o valor gasto estimado apresentado no ano 2011 terá sido 516,9 M€ e 529,6 M€ mais elevado do que o que havia sido previsto nos relatórios do OE para 2005 e para 2009, respetivamente.

Gráfico 11- Evolução dos encargos líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



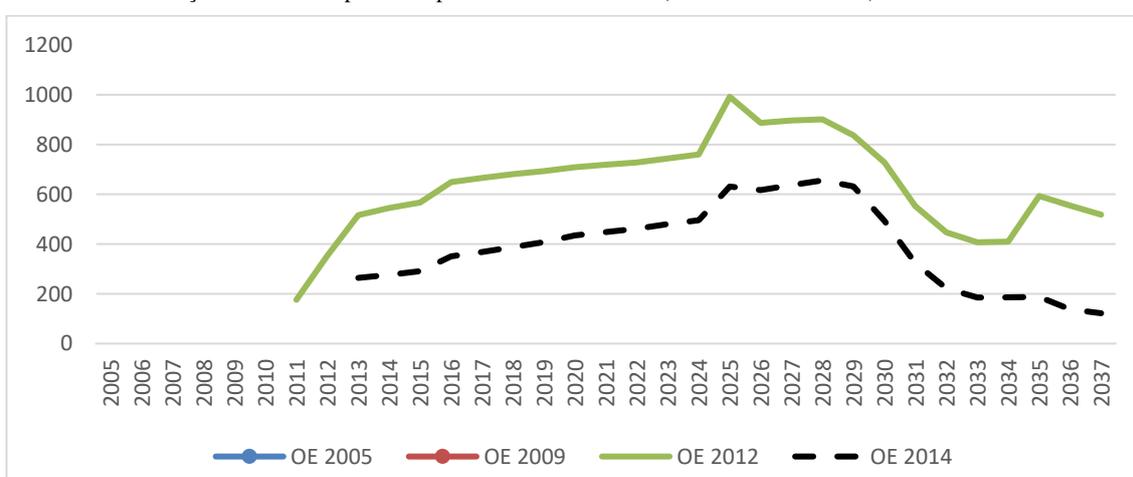
Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

Adicionalmente, começa a ser notório o impacto das receitas nos encargos referentes a este setor. Como demonstrado nos Gráficos 10 e 11, os encargos previstos no OE para 2012 são os mais elevados da análise, atingindo um pico nos encargos brutos previstos em 2015, com cerca de 1.641 M€, colmatados pela previsão de receita de 567 M€ (ver Gráfico 12). A subida substancial prevista, no que às receitas concerne, fez com que, o abate, dos encargos a este setor associados, se tornasse consideravelmente mais otimista face ao relatório do OE para 2005. As previsões de encargos líquidos chegam mesmo a ser inferiores no período de 2023 a 2030, face ao que havia sido previsto no OE para 2005. No entanto, o período de previsões de OE para 2012 estende-se para além de 2037, enquanto o OE para 2005 apresentava o seu término de encargos no ano 2031.

No relatório de OE para 2014, e apesar da entrada de novas PPPs neste setor, observa-se que em comparação com o OE para 2012, estes apresentam trajetórias semelhantes em termos de previsões de encargos líquidos, embora as previsões de receita sejam substancialmente inferiores no OE para 2014. De salientar a ligeira diferença no OE para 2014 face ao OE para 2012, uma vez que na previsão relativa ao ano 2014, se regista um aumento de 180 M€ em termos de encargos líquidos, ao qual se deve à entrada de novas PPPs.

Gráfico 12- Evolução das receitas previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

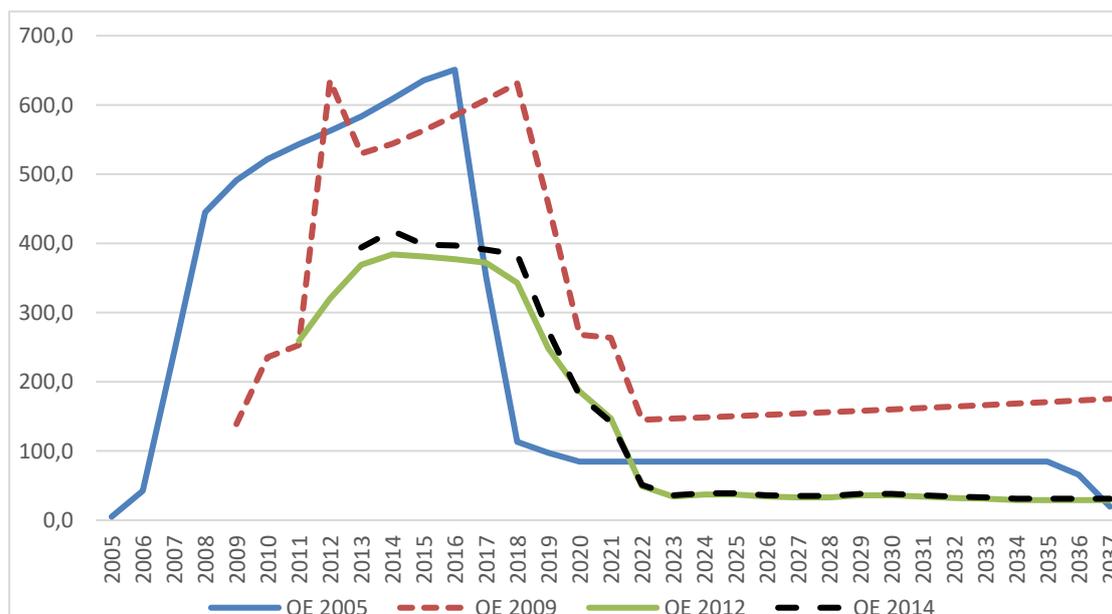
Fonte: *Autor*.

6.5. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 no setor da saúde

No caso das previsões do OE para 2005 referentes a encargos brutos no setor da saúde (Gráfico 13), é possível identificar a existência de encargos previstos algo elevados, passando de 5 M€ estimados no ano 2005 para 650,9 milhões de euros em 2016. Estes valores foram calculados com base nos projetos lançados a concurso nesse mesmo ano. No entanto, após esse período observa-se um decréscimo substancial nos encargos relacionados com este setor, uma redução que se fixou na ordem dos 84,7 M€, valor que se mantém até ao final do período de análise. No relatório do OE para 2009 houve também uma previsão de encargos algo elevada nos primeiros anos de análise, atingindo os 635,1 M€. A justificação para a elevação destes encargos poderá assentar na entrada dos projetos com o hospital de Cascais em 2008, bem como nas previsões de entrada de seis parcerias público privadas adicionais, ligadas aos hospitais de Braga (2009), Loures (2009) e Vila Franca de Xira (2010). No relatório do OE para 2012 estimou-se o valor

efectivo dos encargos para o ano transato. De facto, observou-se uma poupança de 284,1 milhões de euros face ao que havia sido previsto no OE para 2005. Devido à não entrada de novos projetos, pode observar-se um cenário mais positivo nas previsões quando em comparação com o previsto no OE para 2005. Prova disso é o decréscimo de encargos previstos nos períodos de 2012 a 2016 e de 2022 a 2036. Adicionalmente, tendo em conta o período de análise de 2012 a 2037, constata-se que, face ao OE para 2005, o OE para 2012 conseguiu prever uma poupança de cerca de 1.375 M€ neste setor, poupança essa que impactou positivamente as contas públicas. No que respeita ao OE para 2014, com o decorrer do processo de avaliação do projeto do Hospital Lisboa Central (Ministério das Finanças, 2014), verificou-se que face ao OE para 2012 não houve grandes alterações nos encargos previstos para este setor, tendo-se registado apenas um incremento significativo no período de 2014 a 2018 ao totalizar cerca de 181 M€. Face ao OE para 2005, existe um decréscimo acentuado no valor das previsões de encargos ao nível do setor da saúde, totalizando uma diferença de encargos no período de análise na ordem dos 741,6 M€, encargos esses que apenas se verificaram superiores no período de 2017 a 2021 bem como em 2037.

Gráfico 13 - Evolução dos encargos brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

6.6. Análise do período 2005 versus 2009, 2012 e 2014 para os encargos totais previstos

No caso dos encargos totais previstos, tendo em conta que são compostos maioritariamente por despesas relacionadas com o setor rodoviário e da saúde, apenas serão abordadas algumas exceções que não foram ainda referidas.

Gráfico 14 – Evolução dos encargos brutos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

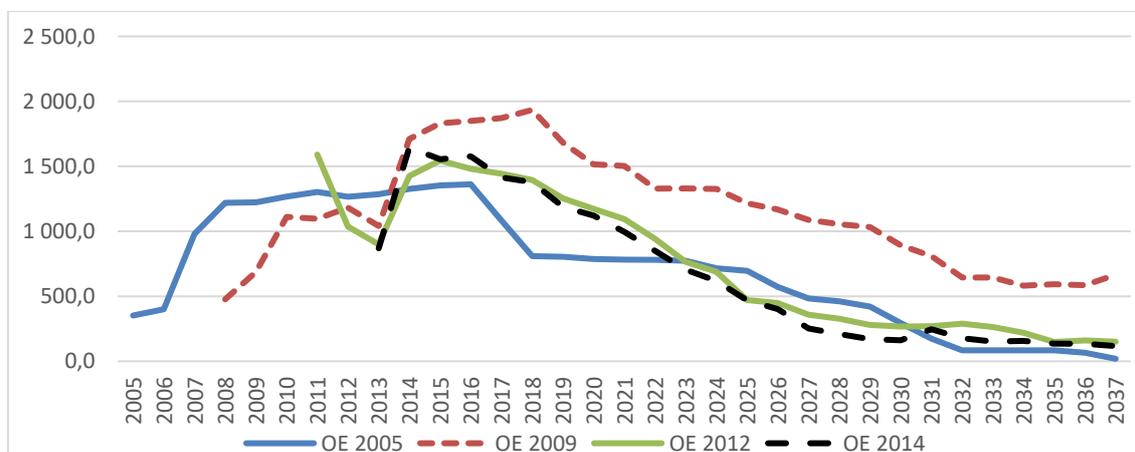
No relatório de orçamento de estado, para além dos principais setores (rodoviário e saúde), previu-se suportar encargos até 2011 com o setor ferroviário. Em comparação com o OE para 2009, que marca o fim da série de encargos com projetos de PPPs sem qualquer retorno pode observar-se que o último supera as previsões calculadas a partir de 2014 e até ao fim do período de análise, atingindo um pico de encargos totais de 1.124,7 M€ em 2018. No entanto, ao comparar o OE para 2005 e o OE para 2009, verifica-se que o valor estimado gasto em 2008 atingiu os 476,7 M€, valor consideravelmente inferior ao que havia sido previsto (1.219,4 M€). Este constituiu uma poupança para os cofres do estado de 742,7 M€. De salientar que no último trimestre de 2008 decorria o concurso referente ao projeto de Rede Alta Velocidade do primeiro troço (Poceirão – Caia do Eixo). Adicionalmente, existiam previsões de encargos para o setor da segurança, mais especificamente do projeto SIRESP (Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal) implementado em 2006, com um contrato válido por 15 anos (Ministério das Finanças, 2009), havendo assim, previsões até ao ano de 2021

que constituíram 575,2 M€ de encargos (contando com o valor estimado de 2008 em 27,9 M€).

No relatório de OE para 2012, tal como anteriormente realçado, começam a contabilizar-se receitas no setor rodoviário que impactaram positivamente os valores dos encargos estimados para os diferentes setores, fazendo com que os valores estimados neste período se aproximassem dos valores previstos no relatório do OE para 2005, apesar da entrada de novos projetos. De notar a inconsistência das linhas (apresentadas no Gráfico 15) entre o OE para 2005 e o OE para 2012. As discrepâncias de previsões no período de 2012 a 2037 representam um acréscimo de 2.141,5 M€ face que havia sido previsto no OE para 2005.

No que concerne aos valores previstos no relatório de OE para 2014, importa salientar a consistência dos valores apresentados no setor da segurança, não havendo extensões de contrato ou grandes oscilações nos valores previstos, desde OE para 2009. Como se verificou nos restantes setores, o trajeto previsto de encargos de OE para 2014 encontra-se muito semelhante ao OE para 2012, o que faz sentido uma vez que estes encargos são referentes, quase na sua totalidade, ao setor rodoviário e saúde. No entanto, face ao OE para 2012, é visível o impacto das renegociações iniciadas em 2013, no que toca a alguns contratos mais dispendiosos ligados ao setor rodoviário. Apesar da ligeira diferença nas previsões de 2014, onde no OE para 2014 se estimaram mais 220 milhões de encargos totais líquidos face ao OE para 2012, a partir do ano 2017 a tendência, não só é decrescente, como também se apresenta inferior ao OE para 2012, fruto das renegociações iniciadas em 2013.

Gráfico 15 - Evolução dos encargos líquidos totais previstos (em milhões de euros)

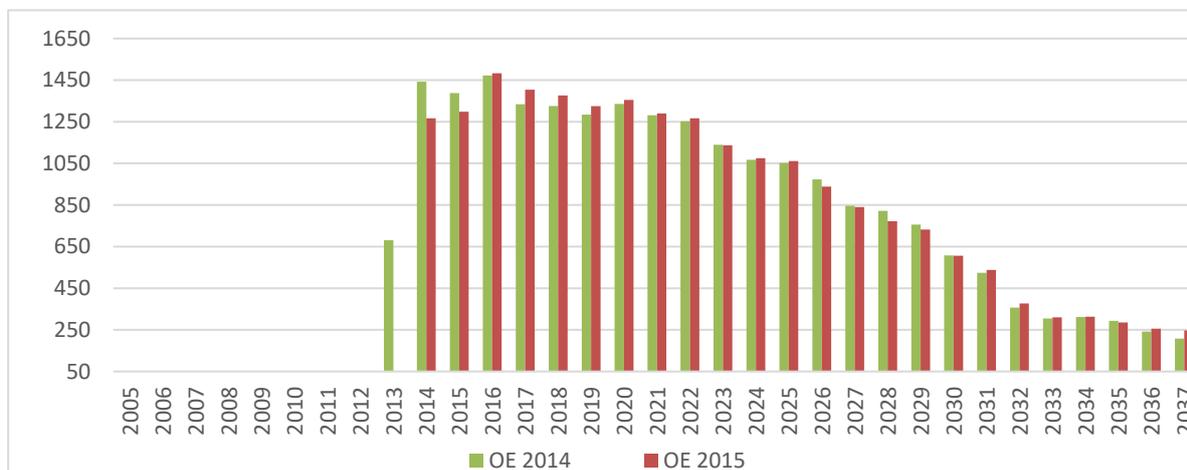


Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

6.7. Efeitos das renegociações da *Troika* (período 2014 e 2015)

Gráfico 16- Evolução dos encargos brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

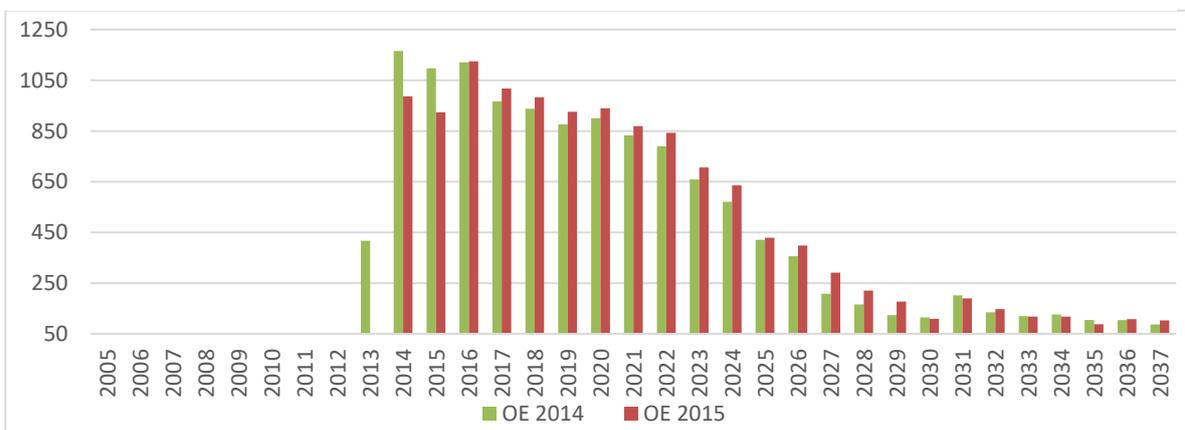
Fonte: Autor.

Como mencionado anteriormente, com as restrições impostas ao Governo Português pela *Troika*, de modo a combater o défice orçamental, foram iniciadas renegociações de contratos de PPPs no final de 2013, com vista à obtenção de uma poupança superior, de modo a promover a sustentabilidade das contas públicas. Foi nomeada uma comissão de negociação composta por membros da UTAP e EP, para desenvolver estes processos de renegociação de contratos de PPPs¹³ já em vigor (Ministério das Finanças, 2013). No caso do OE para 2014 o cenário de previsões de encargos brutos apresenta-se algo mais otimista face ao OE para 2015, diferença que se torna algo mais acentuada devido ao facto das previsões de receita, proveniente das taxas de portagem nesse ano terem sido mais elevadas. O cenário menos otimista no OE para 2015 deveu-se à não conclusão do acordo com o parceiro privado referente à subconcessão Transmontana e à falta de consenso nas alterações contratuais das subconcessões do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Alentejo, onde apenas se assegurou um princípio de acordo quanto às condições financeiras. Adicionalmente foi

¹³ Nomeadamente, as concessões ex-SCUTS, Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa da Prata Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve. As concessões do Norte e da Grande Lisboa, bem como as subconcessões da EP, nomeadamente, Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior e Algarve Litoral.

concedida a autorização para a redefinição dos trabalhos afetos aos contratos das subconcessões do Pinhal Interior¹⁴, Litoral Oeste¹⁵ e Baixo Tejo¹⁶ (UTAP, 2015).

Gráfico 17 - Evolução dos encargos líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

Deste modo, e com a não conclusão das renegociações referentes a alguns projetos outrora contratados, percebe-se a tendência de subida das previsões de encargos no setor rodoviário do OE para 2015 face ao OE para 2014.

6.8. Entrada do novo Governo (período 2015, 2016 e 2017)

Com a tomada de posse do novo governo, foi dada continuidade aos diversos processos negociais propostos e iniciados em 2015. A necessidade de iniciação e conclusão destas renegociações era fundamental, devido ao desequilíbrio das contas públicas. O decorrer das medidas de restrição orçamental impostas pela *Troika*, que visavam a sustentabilidade e saúde das contas públicas, vieram impactar a disponibilidade orçamental para este tipo de projetos nos diferentes setores.

Importa salientar a conclusão de algumas renegociações realizadas no setor rodoviário em 2016. A comissão de negociação constituída em 2015 pela UTAP e pela Infraestruturas de Portugal, S.A (IP) focou-se na negociação de contratos já impostos,

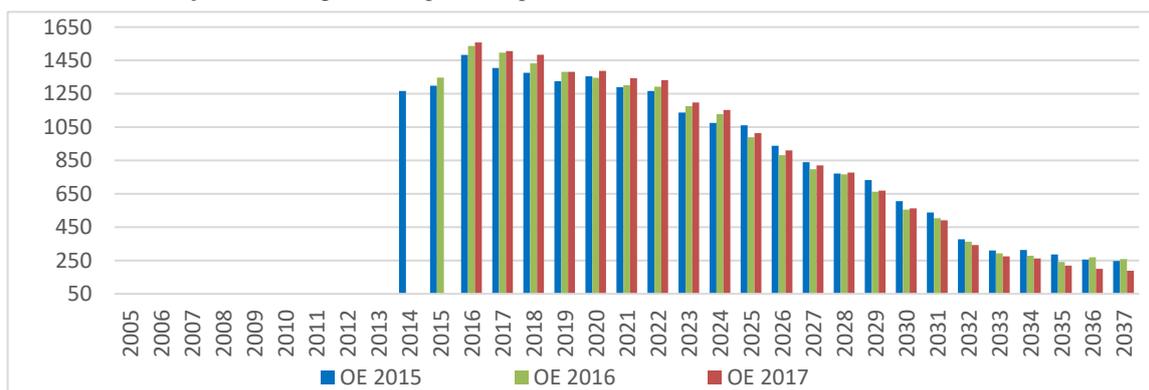
¹⁴ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 27 de agosto, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015

¹⁵ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 27 de agosto, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹⁶ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 27 de agosto, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

com o propósito de tornar contratos excessivamente onerosos em poupança para as contas públicas. Sem nunca comprometer o funcionamento, *standards* e *outputs* das Infraestruturas existentes. A comissão de negociação conseguiu, assim, concluir os processos de renegociação de nove¹⁷ contratos de concessão (Ministério das Finanças, 2016).

Gráfico 18- Evolução dos encargos brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

Apesar destas medidas, pode observar-se (através do Gráfico 19) que a estimativa de encargos líquidos para o setor rodoviário no relatório do OE para 2015 previu 924 M€, um valor ligeiramente abaixo do esperado para esse ano no relatório de OE para 2016 (1.005 M€). Para além disso, denotou-se um incremento substancial do OE para 2016 face ao OE para 2015 no restante período de análise, no qual o acréscimo de encargos verificado entre 2016 e 2037 representou cerca de 821 M€ face às previsões de OE para 2015, onde apenas houve previsões de descidas para os anos, 2020, 2026, 2034 e 2035. Ainda relativo ao ano 2016, encontravam-se por concluir os processos negociais referentes a sete¹⁸ subconcessões rodoviárias (Ministério das Finanças, 2016).

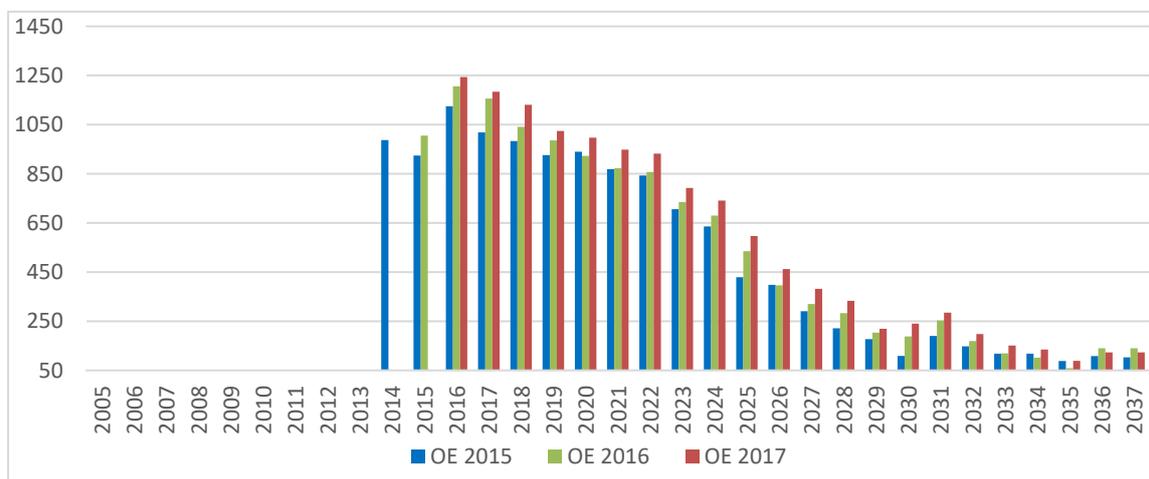
Em 2017 algumas renegociações de contratos continuavam em aberto e pendentes de aprovação por parte das entidades financiadoras, como é o caso das subconcessões do Baixo Alentejo, Transmontana e Pinhal Interior (Ministério das Finanças, 2017).

¹⁷ Concessões ex-SCUTS do Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve, bem como as concessões do Norte e da Grande Lisboa.

¹⁸ As subconcessões do IP, Algarve Litoral, Baixo Alentejo, Transmontana, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior e a Douro Interior.

Apesar da reabertura do processo negocial de 2015 referente à subconcessão do Algarve Litoral, não se verificou qualquer consenso nem avanços no que respeita às negociações do contrato (Ministério das Finanças, 2017).

Gráfico 19- Evolução dos encargos líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

No caso das subconcessões do Litoral Oeste e do Baixo Alentejo, apenas se havia chegado a um consenso quanto às condições financeiras, não se verificando nenhum avanço negocial adicional (Ministério das Finanças, 2017).

Posto isto, verificou-se um acréscimo significativo nas previsões de encargos do OE para 2007 face ao OE para 2015, diferença que alcançou os 1.667 M€ no período de previsões compreendido entre 2017 e 2037. Este valor apresentou-se algo elevado tendo em conta o decorrer das renegociações.

7. Conclusão, Limitações e Estudos Futuros

O propósito deste capítulo prender-se-á na conclusão dos resultados obtidos através da realização desta dissertação. Este procurará também responder às duas questões de investigação propostas no início do presente estudo: (i) Como evoluíram os pagamentos das parcerias público-privadas em Portugal nos últimos 15 anos? (ii) Qual o impacto das Parcerias público-privadas no Orçamento de Estado?

As PPPs como fonte de investimento para a construção de novas infraestruturas, e remodelação das já existentes, tornaram-se extremamente atractivas para o Governo Português face ao financiamento público tradicional. A não utilização deste esquema de parcerias tornava o investimento em grandes infraestruturas incomportável para o Estado, tanto pelo risco associado, como pelo investimento que cada uma destas infraestruturas acarretava. Adicionalmente, estas parcerias tornaram-se opções extremamente viáveis para o setor público, pois o setor privado possibilitou que estas infraestruturas fossem construídas, geridas e supervisionadas de uma forma mais eficiente. Eficiência essa resultante da disponibilização de recursos tecnológicos mais avançados, maiores e melhores recursos, bem como pela disponibilização do *know-how* detido por estes agentes privados. Apesar de todos os benefícios inerentes à contratação de projetos utilizando o esquema de PPPs, é evidente, a partir da literatura seleccionada, que o fraco planeamento na contratação destes projetos pode resultar em elevados riscos para a saúde e sustentabilidade das contas públicas. Ao contrário da correcta utilização destes mesmos projetos, que tende a resultar em acentuadas reduções de custos, gestão e realização mais eficientes dos ativos, isto sem nunca comprometer o produto final. Todavia, com o fraco planeamento feito, no que a estes projetos concerne, e com o elevado número de contratações feitas pelos mesmos, começa a ser possível observar-se o aparecimento de um fenómeno chamado “desorçamentação”. Este fenómeno resulta do excesso de contratação de projetos, que devido à sua falta de racionalidade económica, se demonstram extremamente desnecessários, sendo muitos destes contratados com o intuito de contornar as restrições orçamentais impostas. A falta de percepção dos custos que os projetos contratados sob a alçada das PPPs comportam, podem tornar-se numa séria ameaça a médio prazo para as finanças públicas, como se pode observar em Portugal. Para que se possam evitar constrangimentos deste género é necessário que se realize um

planeamento detalhado e que se realize uma avaliação do verdadeiro valor e utilidade do projeto para a comunidade através do cálculo do seu *VfM*. Importa ainda salientar que, relativamente a este cálculo, para que haja uma correta avaliação do projeto, devem ser consideradas todas as variáveis inerentes ao mesmo.

De acordo com o estudo realizado, é possível concluir que o setor rodoviário continua a ser predominante no que aos encargos com PPPs diz respeito. Através da análise realizada, verificou-se que este sofreu um aumento significativo desde as previsões do OE para 2005 até ao OE para 2012, onde os valores previstos para este setor passaram do 8.120,6 M€ para 16.970,4 M€ em termos de encargos brutos. No entanto, este valor terá sido contornado pelo volume de previsões de receita calculadas nesse mesmo ano. Com o início das renegociações de alguns dos contratos, que se demonstraram algo onerosos para os cofres do Estado no setor rodoviário, e dado o decréscimo de anos analisados em cada OE, é possível perceber, não deixando de ser algo curioso, a não existência de grandes oscilações dos valores referentes às previsões de encargos (tendo as previsões de encargos líquidos variado entre os 7.314,6 M€ no OE para 2013 e os 7.668,9 M€ no OE para 2019). O que não se verifica no setor da saúde, dado que este setor ainda não terá sido alvo de renegociações contratuais, ainda que representando decréscimos consideráveis nos encargos brutos previstos no OE para 2019 face ao OE para 2013 (cerca de 1.082,3 M€).

Uma das limitações deste estudo prendeu-se com a falta de informação disponibilizada por parte do Governo e outras entidades responsáveis por esta área de estudo, bem como a falta de detalhe nas variações dos encargos previstos. Adicionalmente, constituiu também uma limitação a falta de discriminação detalhada do valor dos encargos brutos e receitas previstos para o setor rodoviário nos OE para 2010 e 2011. Tendo estes obstáculos em consideração, tornou-se difícil apurar quais os fatores causadores da evolução dos encargos contratados.

No que concerne a propostas de estudos futuros, sugere-se que se faça uma análise mais detalhada de cada um dos setores. Propõe-se ainda uma futura análise do impacto orçamental resultante das renegociações, bem como uma minuciosa avaliação das estimativas de encargos brutos e receitas do sector rodoviário. Adicionalmente, sugere-se ainda, que no final dos contratos de concessões se faça uma avaliação de todos os encargos realmente afetos a cada projeto *versus* a eficiência das PPPs em questão.

8. Referências Bibliográficas

- Akintoye, A., Hardcastle, C., Beck, M., Chinyio, E. and Darinka Asenova, D. (2003). Achieving best value in private finance initiative project procurement. *Construction Management and Economics* 21 (5), 461–470.
- Alshawi, A. (2009). Concept and Background to Public Private Partnership (PPP)/Private Finance Initiative (PFI) UK Experience. Bagdad, Iraque: Iraq Institute for Economic Reforms.
- Basílio, M. D. S. B. (2011). *Infrastructure Public-Private Partnerships: Risk factors and agents' participation*. UTL.
- Brealey, Richard A., Myers, Stewart C. and Franklin Allen (2007). *Princípios de Finanças Empresariais*. 8ª Ed. Portugal: McGraw-Hill.
- Cruz, C. O., and Marques, R. C. (2012). *O Estado e as Parcerias Público Privadas*. 1ªEd. Edições Silabo.
- Engel, Eduardo M. R. A., Fischer, Ronald D. and Galetovic, Alexander (2007). *The basic public finance of public-private partnerships* Economic Growth Center, paper N° 957. Yale Univ.: New Haven, Connecticut.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., and Rothengatte, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Funke, K., Irwin, T., Rial, I. (2013). *Budgeting and reporting for public-private partnerships*. International Transport Forum Discussion Paper N° 2013-7. Paris: International Transport Forum.
- Garvin, M. (2010). Enabling development of the transportation public–private partnership market in the United States. *Journal of Construction Engineering and Management* 136 (4), 402–411.
- Girard, P., Mohr, R. D., Deller, S. C. and Halstead, J. M. (2009). Public-private partnerships and cooperative agreements in municipal service delivery. *International Journal of Public Administration* 32, 370–392.
- Glaister, S. (1999). Past abuses and future uses of private finance and public private partnerships in transport. *Public Money & Management* 19(3), 29–36.
- Gransberg, D.D. and Ellicott, M.A. (1997) Best value contracting criteria. *Cost Engineering* 39 (6), 31–34.
- Grimsey, D., and Lewis, M. K. (2004). *Public Private Partnerships the Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*. UK, Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Grimsey, D., and Lewis, M. K. (2005). Are Public Private Partnerships value for money?: Evaluating alternative approaches and comparing academic and practitioner views. *Accounting Forum* 29(4), 345–378.

-
- Ham, H. V., and Koppenjan, J. (2001). Building public-private partnerships: Assessing and managing risks in port development. *Public Management Review* 3 (4), 593–616.
- Hemming, R., and others (2006). *Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk*. Washington: International Monetary Fund.
- Hodge, G. A. and Greve, C (2007) Public-Private Partnerships: An International Performance Review. *Public Administration Review* 67 (3), 545-558.
- Hodge, G.A. (2004). The risky business of public-private partnerships. *Australian Journal of Public Administration* 63 (4), 37–49.
- Hood, C. (1991). A Public Management for All Seasons? *Public Administration* 69, 3–19.
- Hood, C. (1995). “The ‘New Public Management’ in the 1980’s: Variations on a Theme”. *Accounting, Organizations and Society* 20 (2/3), 93-109.
- Huxham, C., and Vangen, S. (2000). *What makes partnerships work?* In Osborne, S. P. (Ed.), *Public-private partnerships: Theory and practice in international perspective*, 293–311. London: Routledge
- International Monetary Fund (2012), *Fiscal Transparency, Accountability, and Risk* Washington: International Monetary Fund. [Disponível em: www.imf.org, acesso em 27 de Janeiro de 2019].
- International Monetary Fund. (2004). *Public - Private Partnership*. IMF Fiscal Affairs Department. [Disponível em: www.imf.org, acesso em 27 de Janeiro de 2019].
- Khadaroo, I. (2008). The actual evaluation of school PFI bids for value for money in the UK public sector. *Critical Perspectives on Accounting* 19 (8), 1321–1345.
- Leinhard A (2006) Public private partnerships (PPPs) in Switzerland: Experiences - Risks - Potentials. *International Review of Administrative Sciences*, 72(4), 547–563.
- Linder, S. H. (1999). Coming to Terms with the Public-Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings. *American Behavioural Scientist* 43 (1), 35-51.
- McQuaid, R. W. (2000). The theory of partnership: Why have partnerships. In S. P. Osborne (Ed.). *Public-private partnerships: Theory and practice in international perspective*. 9–36. New York: Routledge.
- Ministério das Finanças (2005). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2006). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2007). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]

- Ministério das Finanças (2008). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2009). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2010). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2011). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2012). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2013). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2014). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2015). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2016). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2017). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2018). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Ministério das Finanças (2019). *Relatório de orçamento de Estado*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Moralos, D. and A. Amekudzi (2008), The State of the Practice of Value for Money Analyses in Comparing Public Private Partnerships to Traditional Procurement. *Public Works Management and Policy* 13 (2), 114-125.
- Mühlenkamp, H. (2014). Public-Private Partnerships and Government Debt. *CESifo DICE Report* 12 (3), 24-30.

-
- OCDE (2011). From Lessons to Principles for the use of Public-Private Partnerships. Hand-out on 32nd Annual meeting of Working Party of Senior Budget Officials. [Disponível em: <http://www.OCDE.org/gov>, acesso em 27 de Janeiro de 2019]
- Sarmento, J. (2009). *Do Public Private Partnerships Create Value for Money to the Public Setor? A Financial Analysis using the Portuguese Experience*. Lisboa: ISCTE (Tese de Mestrado).
- Sarmento, J. (2010). Do Public-Private Partnerships Create Value for Money for the Public Setor? The Portuguese Experience. *OCDE Journal on Budgeting* 1, 1-27.
- Sarmento, J. (2014a). O futuro do investimento público em Portugal e as parcerias público-privadas: por favor, “não deitem o bebé fora com a água”. *Revista de finanças públicas e direito fiscal*. 7 (1), 157-171.
- Sarmento, J., (2014b). *Public private partnerships*. Tilburg: CentER, Center for Economic Research.
- Sarmento, J., and Renneboog, L. (2017). Anatomia das Parcerias Público Privadas: A sua criação, financiamento e renegociações. *Julgar*, 1-61.
- Sarmento, J., and Renneboog, L. D. R. (2014). *The Portuguese Experience with Public-Private Partnerships*. (CentER Discussion Paper; Vol. 2014-005). Tilburg: Finance.
- Sarmento, J., Renneboog, L., and Matos, P. V. (2017). Measuring highway efficiency by a DEA approach and the Malmquist index. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 17(4).
- Savas, E. S. (2000). *Privatization and Public – Private Partnerships*. New York: Chatham House.
- Shaoul, J. (2005). A critical financial analysis of the private finance initiative: Selecting a financing method or allocating economic wealth? *Critical Perspectives on Accounting*, 16 (4), 441-471.
- Shaoul, J., Stafford, A. and Stapleton, P. (2012). The Fantasy World of Private Finance for Transport via Public Private Partnerships. *International Transport Forum Discussion Paper*, 2012–6.
- Siemiatycki, M., and Farooqi, N. (2012). Value for Money and Risks in Public Private Partnerships. *Journal of the American Planning Association* 78 (3) 286–299.
- Soares, I., Moreira, J., Pinho, C. and Couto, J. (2015). *Decisões de Investimento - Análise Financeira de Projetos*. 4ª Ed. Lisboa: Edições Sílado.
- Teicher J, Alam, Q. and Gramberg, B. V. (2006). Managing trust and relationships in PPPs: some Australian experiences. *International Review of Administrative Sciences* 72 (1), 85–100.
- Torres, L. and Pina, V. (2001). Public-private partnership and private finance initiatives in the EU and Spanish local governments. *European Accounting Review*, 10 (3), 601 – 619.

- UTAO (2007). Parcerias Público – Privadas: Encargos do Estado com as Concessões Rodoviárias (com portagem real e SCUT) e Ferroviárias. *Análise das Questões Técnicas Suscitadas pela Auditoria do Tribunal de Contas*.
- UTAP (2015). *Boletim Trimestral PPP - 4.º Trimestre 2015*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.utap.pt/>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- UTAP (2018). *Boletim Trimestral PPP - 3.º Trimestre 2018*. Lisboa: Ministério das Finanças. [Disponível em: <http://www.utap.pt/>, acesso em 15 de Setembro de 2019]
- Wettenhall, R. (2003). The Rhetoric and Reality of Public–Private Partnerships. *Public Organization Review* 3 (1), 77–107.
- Zhang, X.Q. (2006) Public Clients’ Best Value Perspectives of Public Private Partnerships in Infrastructure Development. *Journal of Construction Engineering and Management*, 132 (2), 1 – 107.

9. Anexos

Tabela I – Encargos plurianuais brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Valores previstos nos OE														
OE 2005	OE 2006	OE2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
295,6	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
339,2	345,8	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
719,9	760,5	852,6	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
727,3	771,2	754,5	860,1	436,5	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
726,6	729,8	757,8	764,1	494,9	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
740,5	741,3	768,1	837,1	738,1	382,7	630,3	n.a							
755,1	758,1	784,1	848,0	742,4	532,0	470,3	1 449,0	n.a						
703,3	704,6	728,7	831,1	504,8	334,9	417,4	943,0	889,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
702,2	709,0	732,6	786,3	468,5	320,8	312,8	955,0	721,0	681,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
716,9	719,7	742,9	816,3	1 123,8	964,4	619,6	1 531,0	1 403,0	1 442,0	1 267,0	n.a	n.a	n.a	n.a
717,5	721,8	744,1	818,6	1 225,3	1 034,4	695,9	1 641,0	1 164,0	1 388,0	1 298,0	1 347,0	n.a	n.a	n.a
710,7	714,3	734,5	819,3	1 222,1	1 011,3	752,4	1 627,0	1 258,0	1 472,0	1 483,0	1 537,0	1 558,0	n.a	n.a
730,0	727,1	746,6	816,3	1 221,2	988,1	709,6	1 612,0	1 235,0	1 334,0	1 404,0	1 496,0	1 506,0	1 503,0	n.a
695,8	703,6	719,2	848,4	1 260,4	999,1	638,2	1 608,0	1 242,0	1 326,0	1 376,0	1 432,0	1 484,0	1 498,0	1 538,0
707,2	711,9	726,4	770,2	1 183,9	927,7	655,2	1 588,0	1 221,0	1 284,0	1 325,0	1 381,0	1 381,0	1 436,0	1 518,0
701,7	697,7	710,6	796,0	1 205,2	975,4	648,7	1 585,0	1 210,0	1 336,0	1 355,0	1 346,0	1 387,0	1 414,0	1 444,0
696,9	694,8	706,1	785,3	1 196,1	904,7	597,2	1 573,0	1 199,0	1 281,0	1 290,0	1 301,0	1 343,0	1 379,0	1 435,0
695,8	692,1	702,5	776,5	1 182,9	863,2	552,8	1 537,0	1 182,0	1 252,0	1 267,0	1 292,0	1 332,0	1 366,0	1 446,0
688,6	689,7	698,2	783,1	1 182,7	709,1	425,3	1 386,0	1 024,0	1 139,0	1 137,0	1 176,0	1 198,0	1 228,0	1 275,0
631,2	625,4	630,8	771,7	1 176,9	646,6	338,8	1 326,0	975,0	1 067,0	1 075,0	1 128,0	1 153,0	1 185,0	1 223,0
611,6	610,0	615,3	656,5	1 064,7	394,8	272,0	1 355,0	1 013,0	1 052,0	1 061,0	989,0	1 014,0	1 043,0	1 089,0
487,6	485,3	492,8	609,6	1 014,8	414,7	175,0	1 250,0	934,0	973,0	938,0	882,0	910,0	945,0	963,0
399,0	406,5	418,0	518,5	933,1	332,2	114,1	1 172,0	871,0	846,0	840,0	797,0	820,0	849,0	872,0
376,3	398,0	410,5	483,4	898,8	299,6	88,2	1 146,0	852,0	822,0	772,0	767,0	777,0	809,0	804,0
335,7	347,5	361,9	461,3	874,0	116,6	n.a	1 028,0	751,0	756,0	732,0	662,0	669,0	692,0	714,0
210,2	195,0	200,9	306,4	731,9	n.a	n.a	907,0	678,0	608,0	606,0	555,0	563,0	586,0	623,0
89,0	97,7	103,1	217,0	647,0	n.a	n.a	739,0	538,0	524,0	538,0	504,0	491,0	507,0	537,0
0,0	0,0	0,0	49,7	480,1	n.a	n.a	656,0	476,0	357,0	377,0	363,0	343,0	346,0	365,0
0,0	0,0	0,0	43,9	477,9	n.a	n.a	598,0	391,0	305,0	310,0	293,0	275,0	273,0	293,0
0,0	0,0	0,0	45,2	412,9	n.a	n.a	556,0	402,0	312,0	313,0	279,0	262,0	264,0	281,0
0,0	0,0	0,0	41,5	422,3	n.a	n.a	678,0	516,0	293,0	286,0	241,0	219,0	218,0	220,0
0,0	0,0	0,0	49,6	412,6	n.a	n.a	663,0	488,0	242,0	256,0	269,0	200,0	173,0	178,0
0,0	0,0	0,0	0,0	490,2	n.a	n.a	617,0	462,0	208,0	247,0	258,0	189,0	157,0	162,0
8 120,6	8 414,6	8 843,4	9 552,7	11 835,9	7 734,3	5 722,6	16 970,4	12 805,9	13 208,2	13 214,8	12 889,9	12 484,6	11 922,2	11 550,3

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

Tabela II – Encargos plurianuais líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Ano	Valores previstos nos OE														
	OE 2005	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	295,6	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2006	339,2	345,8	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2007	719,9	760,5	852,6	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2008	727,3	771,2	754,5	860,1	436,5	n.a									
2009	726,6	729,8	757,8	764,1	494,9	n.a									
2010	740,5	741,3	768,1	837,1	738,1	382,7	630,3	n.a							
2011	755,1	758,1	784,1	848,0	742,4	532,0	470,3	1 272,0	n.a						
2012	703,3	704,6	728,7	831,1	504,8	334,9	417,4	590,0	605,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2013	702,2	709,0	732,6	786,3	468,5	320,8	312,8	439,0	449,0	417,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2014	716,9	719,7	742,9	816,3	1 123,8	964,4	619,6	986,0	1 132,0	1 166,0	987,0	n.a	n.a	n.a	n.a
2015	717,5	721,8	744,1	818,6	1 225,3	1 034,4	695,9	1 074,0	823,0	1 097,0	924,0	1 005,0	n.a	n.a	n.a
2016	710,7	714,3	734,5	819,3	1 222,1	1 011,3	752,4	979,0	870,0	1 121,0	1 125,0	1 206,0	1 244,0	n.a	n.a
2017	730,0	727,1	746,6	816,3	1 221,2	988,1	709,6	946,0	827,0	967,0	1 018,0	1 156,0	1 184,0	1 181,0	n.a
2018	695,8	703,6	719,2	848,4	1 260,4	999,1	638,2	927,0	809,0	938,0	983,0	1 041,0	1 131,0	1 171,0	1 204,0
2019	707,2	711,9	726,4	770,2	1 183,9	927,7	655,2	895,0	755,0	877,0	926,0	986,0	1 024,0	1 103,0	1 180,0
2020	701,7	697,7	710,6	796,0	1 205,2	975,4	648,7	876,0	715,0	901,0	940,0	923,0	997,0	1 068,0	1 097,0
2021	696,9	694,8	706,1	785,3	1 196,1	904,7	597,2	854,0	698,0	833,0	869,0	873,0	948,0	992,0	1 081,0
2022	695,8	692,1	702,5	776,5	1 182,9	863,2	552,8	809,0	679,0	790,0	843,0	857,0	932,0	958,0	1 055,0
2023	688,6	689,7	698,2	783,1	1 182,7	709,1	425,3	643,0	511,0	659,0	706,0	735,0	792,0	812,0	852,0
2024	631,2	625,4	630,8	771,7	1 176,9	646,6	338,8	566,0	455,0	571,0	636,0	680,0	741,0	763,0	794,0
2025	611,6	610,0	615,3	656,5	1 064,7	394,8	272,0	363,0	284,0	421,0	429,0	535,0	597,0	615,0	653,0
2026	487,6	485,3	492,8	609,6	1 014,8	414,7	175,0	363,0	304,0	356,0	398,0	396,0	462,0	481,0	493,0
2027	399,0	406,5	418,0	518,5	933,1	332,2	114,1	275,0	230,0	208,0	291,0	320,0	382,0	395,0	412,0
2028	376,3	398,0	410,5	483,4	898,8	299,6	88,2	244,0	215,0	166,0	221,0	283,0	333,0	350,0	336,0
2029	335,7	347,5	361,9	461,3	874,0	116,6	n.a	191,0	164,0	124,0	177,0	204,0	219,0	222,0	239,0
2030	210,2	195,0	200,9	306,4	731,9	n.a	n.a	180,0	187,0	115,0	109,0	188,0	240,0	249,0	281,0
2031	89,0	97,7	103,1	217,0	647,0	n.a	n.a	187,0	194,0	202,0	190,0	253,0	285,0	289,0	316,0
2032	0,0	0,0	0,0	49,7	480,1	n.a	n.a	210,0	226,0	135,0	148,0	169,0	198,0	192,0	209,0
2033	0,0	0,0	0,0	43,9	477,9	n.a	n.a	191,0	176,0	120,0	118,0	119,0	151,0	142,0	161,0
2034	0,0	0,0	0,0	45,2	412,9	n.a	n.a	146,0	192,0	126,0	118,0	102,0	135,0	128,0	145,0
2035	0,0	0,0	0,0	41,5	422,3	n.a	n.a	86,0	109,0	105,0	88,0	59,0	89,0	78,0	80,0
2036	0,0	0,0	0,0	49,6	412,6	n.a	n.a	108,0	135,0	104,0	108,0	140,0	123,0	87,0	90,0
2037	0,0	0,0	0,0	0,0	490,2	n.a	n.a	99,0	148,0	87,0	103,0	140,0	123,0	83,0	88,0
VAL 6%	8 120,6	8 414,6	8 843,4	9 552,7	11 835,9	7 734,3	5 722,6	8 865,7	7 314,6	8 183,5	8 286,4	8 367,2	8 457,7	7 963,7	7 668,9

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

Tabela III- Receitas previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Ano	Valores previstos nos OE														
	OE 2005	OE 2006	OE2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	0,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2006	0,0	0,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2007	0,0	0,0	0,0	n.a											
2008	0,0	0,0	0,0	0,0	n.a										
2009	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.a									
2010	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.a								
2011	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	176,0	n.a						
2012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	353,0	284,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2013	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	516,0	272,0	264,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2014	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	545,0	271,0	276,0	280,0	n.a	n.a	n.a	n.a
2015	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	567,0	341,0	291,0	374,0	342,0	n.a	n.a	n.a
2016	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	649,0	388,0	351,0	358,0	330,0	314,0	n.a	n.a
2017	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	666,0	408,0	368,0	386,0	340,0	322,0	322,0	n.a
2018	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	681,0	433,0	388,0	393,0	391,0	353,0	327,0	334,0
2019	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	693,0	466,0	408,0	399,0	395,0	357,0	333,0	338,0
2020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	709,0	495,0	435,0	415,0	423,0	390,0	346,0	347,0
2021	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	719,0	500,0	448,0	421,0	428,0	394,0	387,0	354,0
2022	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	728,0	503,0	462,0	425,0	435,0	400,0	407,0	391,0
2023	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	744,0	514,0	480,0	431,0	441,0	406,0	417,0	423,0
2024	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	760,0	521,0	496,0	439,0	448,0	411,0	422,0	430,0
2025	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	992,0	729,0	631,0	632,0	454,0	417,0	428,0	437,0
2026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	887,0	630,0	617,0	540,0	486,0	448,0	464,0	470,0
2027	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	897,0	641,0	637,0	549,0	477,0	438,0	453,0	460,0
2028	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	901,0	637,0	656,0	551,0	484,0	444,0	459,0	468,0
2029	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	837,0	588,0	632,0	556,0	458,0	450,0	470,0	475,0
2030	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	728,0	490,0	493,0	497,0	367,0	323,0	337,0	341,0
2031	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	552,0	344,0	323,0	348,0	251,0	206,0	218,0	221,0
2032	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	447,0	250,0	222,0	228,0	194,0	145,0	154,0	156,0
2033	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	407,0	215,0	185,0	192,0	173,0	123,0	131,0	132,0
2034	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	410,0	210,0	186,0	195,0	177,0	127,0	136,0	136,0
2035	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	593,0	407,0	188,0	199,0	182,0	130,0	140,0	140,0
2036	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	555,0	353,0	138,0	149,0	128,0	77,0	87,0	88,0
2037	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	518,0	314,0	122,0	143,0	117,0	65,0	74,0	74,0
VAL 6%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 105,5	5 491,8	5 026,3	4 929,4	4 520,9	4 024,9	3 958,3	3 882,2

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

Tabela IV- Encargos plurianuais brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)

Ano	Valores previstos nos OE														
	OE 2005	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	5,0	n.a													
2006	42,3	10,5	n.a												
2007	241,6	124,7	105,6	n.a											
2008	444,8	207,3	209,0	80,7	6,5	n.a									
2009	491,1	227,3	237,4	224,4	138,8	n.a									
2010	521,7	401,9	290,6	233,3	235,5	180,6	175,5	n.a							
2011	543,1	437,6	322,7	381,9	253,0	218,5	232,2	259,0	n.a						
2012	562,6	455,5	335,7	443,4	635,1	386,2	297,3	320,0	327,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2013	583,3	470,1	344,9	459,5	529,8	546,6	492,9	369,0	377,0	394,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2014	608,7	486,2	355,7	471,7	543,9	456,3	535,6	384,0	391,0	418,0	414,0	n.a	n.a	n.a	n.a
2015	635,5	507,6	370,3	490,2	563,1	470,4	463,3	381,0	389,0	398,0	400,0	429,0	n.a	n.a	n.a
2016	650,9	530,7	386,1	510,6	584,7	485,3	476,6	377,0	384,0	397,0	399,0	426,0	431,0	n.a	n.a
2017	352,5	355,3	230,4	531,5	607,6	500,3	489,2	372,0	379,0	391,0	392,0	391,0	448,0	479,0	n.a
2018	113,3	236,9	43,2	447,3	631,0	494,1	481,1	343,0	349,0	384,0	385,0	382,0	431,0	471,0	484,0
2019	97,3	211,6	43,2	176,2	456,1	423,8	408,6	248,0	252,0	273,0	273,0	270,0	315,0	333,0	425,0
2020	84,7	51,7	43,2	180,9	267,9	335,9	339,8	186,0	189,0	180,0	179,0	176,0	216,0	221,0	302,0
2021	84,7	51,7	43,2	57,0	263,7	262,5	211,7	147,0	149,0	142,0	141,0	139,0	166,0	173,0	178,0
2022	84,7	51,7	43,2	57,0	145,0	155,6	138,2	49,0	50,0	51,0	51,0	50,0	54,0	55,0	55,0
2023	84,7	51,7	43,2	57,0	146,8	136,1	128,9	34,0	35,0	36,0	37,0	36,0	37,0	37,0	38,0
2024	84,7	51,7	43,2	57,0	148,6	141,6	134,5	37,0	38,0	39,0	40,0	38,0	39,0	40,0	41,0
2025	84,7	51,7	43,2	57,0	150,4	144,0	137,0	37,0	38,0	39,0	40,0	38,0	40,0	40,0	41,0
2026	84,7	51,7	43,2	57,0	152,2	143,1	136,0	34,0	35,0	36,0	37,0	36,0	37,0	37,0	38,0
2027	84,7	51,7	43,2	57,0	154,1	143,4	136,4	33,0	33,0	35,0	35,0	34,0	35,0	36,0	36,0
2028	84,7	51,7	43,2	57,0	156,0	146,6	139,7	33,0	34,0	35,0	36,0	35,0	36,0	36,0	37,0
2029	84,7	51,7	43,2	57,0	158,0	152,4	145,6	36,0	36,0	38,0	39,0	37,0	38,0	39,0	40,0
2030	84,7	51,7	43,2	57,0	160,0	155,5	148,8	36,0	37,0	38,0	39,0	38,0	39,0	40,0	40,0
2031	84,7	51,7	43,2	57,0	162,1	154,4	147,7	34,0	34,0	36,0	36,0	35,0	36,0	37,0	37,0
2032	84,7	51,7	43,2	57,0	164,2	154,9	148,4	32,0	33,0	34,0	35,0	34,0	34,0	35,0	35,0
2033	84,7	51,7	43,2	57,0	166,3	155,4	148,9	31,0	31,0	33,0	33,0	32,0	33,0	33,0	34,0
2034	84,7	51,7	43,2	57,0	168,5	155,2	148,8	29,0	30,0	31,0	31,0	30,0	31,0	31,0	32,0
2035	84,7	51,7	43,2	57,0	170,7	157,5	151,2	29,0	29,0	31,0	31,0	30,0	30,0	31,0	31,0
2036	65,7	51,7	43,2	57,0	172,9	160,1	153,9	29,0	29,0	31,0	31,0	30,0	30,0	31,0	31,0
2037	19,5	51,7	23,1	57,0	175,3	162,8	156,7	29,0	29,0	31,0	31,0	30,0	30,0	31,0	31,0
VAL 6%	4 016,0	3 161,3	2 459,4	3 337,8	4 279,3	4 019,4	3 872,7	2 670,0	2 620,3	2 554,4	2 317,2	2 076,5	1 961,6	1 742,0	1 538,0

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

Tabela V- Encargos plurianuais brutos totais previstos (em milhões de euros)

Ano	Valores previstos nos OE														
	OE 2005	OE 2006	OE2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	351,8	n.a													
2006	399,9	420,6	n.a												
2007	979,1	904,3	1 019,2	n.a											
2008	1 219,4	989,5	1 014,0	980,3	476,7	n.a									
2009	1 222,5	967,6	1 047,3	1 041,4	685,7	n.a									
2010	1 267,0	1 152,5	1 111,3	1 124,5	1 111,6	750,4	869,1	n.a							
2011	1 303,0	1 195,7	1 153,4	1 276,4	1 096,4	883,5	841,9	1 766,0	n.a						
2012	1 265,8	1 160,1	1 109,9	1 321,6	1 182,3	763,5	801,2	1 389,0	1 271,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2013	1 285,4	1 179,1	1 122,4	1 245,8	1 040,7	909,8	853,9	1 416,0	1 156,0	1 133,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2014	1 325,7	1 205,9	1 148,6	1 288,0	1 710,1	1 632,8	1 243,8	1 970,0	1 852,0	1 921,0	1 738,0	n.a	n.a	n.a	n.a
2015	1 353,0	1 229,5	1 164,7	1 308,8	1 830,8	1 718,4	1 290,9	2 111,0	1 609,0	1 845,0	1 756,0	1 829,0	n.a	n.a	n.a
2016	1 361,6	1 244,9	1 168,2	1 329,9	1 849,2	1 711,8	1 361,9	2 130,0	1 697,0	1 927,0	1 938,0	2 020,0	2 045,0	n.a	n.a
2017	1 082,5	1 082,4	1 022,4	1 347,7	1 871,2	1 705,2	1 334,1	2 109,0	1 667,0	1 782,0	1 850,0	1 941,0	2 006,0	2 036,0	n.a
2018	809,1	940,5	807,0	1 295,7	1 933,8	1 711,6	1 256,7	2 076,0	1 643,0	1 765,0	1 814,0	1 866,0	1 965,0	2 018,0	2 108,0
2019	804,5	923,4	802,9	946,4	1 682,4	1 571,6	1 188,5	1 946,0	1 510,0	1 597,0	1 638,0	1 690,0	1 733,0	1 805,0	2 030,0
2020	786,4	749,4	785,9	976,8	1 515,5	1 533,0	1 116,2	1 881,0	1 436,0	1 556,0	1 571,0	1 560,0	1 639,0	1 672,0	1 832,0
2021	781,6	746,5	767,6	842,4	1 502,2	1 354,2	921,8	1 813,0	1 367,0	1 444,0	1 457,0	1 464,0	1 530,0	1 573,0	1 686,0
2022	780,5	743,8	745,8	833,5	1 327,9	1 201,6	792,9	1 670,0	1 241,0	1 311,0	1 328,0	1 351,0	1 395,0	1 429,0	1 556,0
2023	773,3	741,4	741,4	840,1	1 329,5	1 029,8	655,4	1 509,0	1 068,0	1 184,0	1 183,0	1 221,0	1 244,0	1 275,0	1 368,0
2024	715,9	677,1	674,0	828,8	1 325,5	931,9	558,1	1 449,0	1 022,0	1 115,0	1 125,0	1 176,0	1 201,0	1 234,0	1 319,0
2025	696,3	661,7	658,6	713,5	1 215,1	683,8	467,3	1 463,0	1 059,0	1 100,0	1 110,0	1 037,0	1 063,0	1 092,0	1 158,0
2026	572,3	537,0	536,1	666,6	1 167,0	704,3	370,3	1 335,0	978,0	1 018,0	985,0	927,0	956,0	991,0	1 009,0
2027	483,7	458,2	461,2	575,5	1 087,2	623,5	310,2	1 255,0	913,0	889,0	885,0	841,0	864,0	893,0	917,0
2028	461,0	449,7	453,7	540,4	1 054,8	595,6	291,2	1 229,0	895,0	866,0	818,0	811,0	822,0	854,0	850,0
2029	420,4	399,2	405,1	518,3	1 032,0	419,9	23,8	1 116,0	797,0	802,0	781,0	709,0	716,0	740,0	762,0
2030	294,9	246,7	244,2	363,4	891,9	141,0	n.a	995,0	723,0	655,0	655,0	602,0	610,0	635,0	672,0
2031	173,6	149,4	146,3	274,0	809,1	n.a	n.a	822,0	582,0	569,0	583,0	549,0	536,0	553,0	583,0
2032	84,7	51,7	43,2	106,7	644,3	n.a	n.a	737,0	518,0	400,0	421,0	406,0	387,0	390,0	410,0
2033	84,7	51,7	43,2	100,9	644,2	n.a	n.a	671,0	422,0	337,0	343,0	325,0	307,0	306,0	327,0
2034	84,7	51,7	43,2	102,2	581,4	n.a	n.a	630,0	432,0	343,0	344,0	309,0	292,0	295,0	313,0
2035	84,7	51,7	43,2	98,5	593,0	n.a	n.a	742,0	545,0	324,0	318,0	272,0	249,0	249,0	252,0
2036	65,7	51,7	43,2	106,6	585,5	n.a	n.a	715,0	518,0	273,0	288,0	299,0	230,0	205,0	209,0
2037	19,5	51,7	23,1	57,0	665,5	n.a	n.a	668,0	492,0	239,0	278,0	288,0	219,0	188,0	193,0
VAL 6%	12 263,6	11 678,0	11 758,7	13 092,3	16 636,3	13 393,1	10 382,4	20 729,1	15 831,6	16 153,0	15 884,2	15 275,3	14 707,6	13 886,8	13 542,1

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.Fonte: *Autor*.

Tabela VI - Encargos plurianuais líquidos totais previstos (em milhões de euros)

Ano	Valores previstos nos OE														
	OE 2005	OE 2006	OE2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	351,8	n.a	n.a	n.a											
2006	399,9	420,6	n.a	n.a	n.a										
2007	979,1	904,3	1 019,2	n.a	n.a	n.a									
2008	1 219,4	989,5	1 014,0	980,3	476,7	n.a	n.a	n.a							
2009	1 222,5	967,6	1 047,3	1 041,4	685,7	n.a	n.a	n.a							
2010	1 267,0	1 152,5	1 111,3	1 124,5	1 111,6	750,4	869,1	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2011	1 303,0	1 195,7	1 153,4	1 276,4	1 096,4	883,5	841,9	1 590,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2012	1 265,8	1 160,1	1 109,9	1 321,6	1 182,3	763,5	801,2	1 036,0	987,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2013	1 285,4	1 179,1	1 122,4	1 245,8	1 040,7	909,8	853,9	900,0	884,0	869,0	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2014	1 325,7	1 205,9	1 148,6	1 288,0	1 710,1	1 632,8	1 243,8	1 425,0	1 581,0	1 645,0	1 458,0	n.a	n.a	n.a	n.a
2015	1 353,0	1 229,5	1 164,7	1 308,8	1 830,8	1 718,4	1 290,9	1 544,0	1 268,0	1 554,0	1 382,0	1 487,0	n.a	n.a	n.a
2016	1 361,6	1 244,9	1 168,2	1 329,9	1 849,2	1 711,8	1 361,9	1 481,0	1 309,0	1 576,0	1 580,0	1 690,0	1 731,0	n.a	n.a
2017	1 082,5	1 082,4	1 022,4	1 347,7	1 871,2	1 705,2	1 334,1	1 443,0	1 259,0	1 414,0	1 464,0	1 601,0	1 684,0	1 714,0	n.a
2018	809,1	940,5	807,0	1 295,7	1 933,8	1 711,6	1 256,7	1 395,0	1 210,0	1 377,0	1 421,0	1 475,0	1 612,0	1 691,0	1 774,0
2019	804,5	923,4	802,9	946,4	1 682,4	1 571,6	1 188,5	1 253,0	1 044,0	1 189,0	1 239,0	1 295,0	1 376,0	1 472,0	1 692,0
2020	786,4	749,4	785,9	976,8	1 515,5	1 533,0	1 116,2	1 172,0	941,0	1 121,0	1 156,0	1 137,0	1 249,0	1 326,0	1 485,0
2021	781,6	746,5	767,6	842,4	1 502,2	1 354,2	921,8	1 094,0	867,0	996,0	1 036,0	1 036,0	1 136,0	1 186,0	1 332,0
2022	780,5	743,8	745,8	833,5	1 327,9	1 201,6	792,9	942,0	738,0	849,0	903,0	916,0	995,0	1 022,0	1 165,0
2023	773,3	741,4	741,4	840,1	1 329,5	1 029,8	655,4	765,0	554,0	704,0	752,0	780,0	838,0	858,0	936,0
2024	715,9	677,1	674,0	828,8	1 325,5	931,9	558,1	689,0	501,0	619,0	686,0	728,0	790,0	812,0	880,0
2025	696,3	661,7	658,6	713,5	1 215,1	683,8	467,3	471,0	330,0	469,0	478,0	583,0	646,0	664,0	712,0
2026	572,3	537,0	536,1	666,6	1 167,0	704,3	370,3	448,0	348,0	401,0	445,0	441,0	508,0	527,0	530,0
2027	483,7	458,2	461,2	575,5	1 087,2	623,5	310,2	358,0	272,0	252,0	336,0	364,0	426,0	440,0	447,0
2028	461,0	449,7	453,7	540,4	1 054,8	595,6	291,2	328,0	258,0	210,0	267,0	327,0	378,0	395,0	362,0
2029	420,4	399,2	405,1	518,3	1 032,0	419,9	23,8	279,0	209,0	170,0	225,0	251,0	266,0	270,0	267,0
2030	294,9	246,7	244,2	363,4	891,9	141,0	n.a	267,0	233,0	162,0	158,0	235,0	287,0	298,0	310,0
2031	173,6	149,4	146,3	274,0	809,1	n.a	n.a	270,0	238,0	246,0	235,0	298,0	330,0	335,0	341,0
2032	84,7	51,7	43,2	106,7	644,3	n.a	n.a	290,0	268,0	178,0	193,0	212,0	242,0	236,0	232,0
2033	84,7	51,7	43,2	100,9	644,2	n.a	n.a	264,0	207,0	152,0	151,0	152,0	184,0	175,0	162,0
2034	84,7	51,7	43,2	102,2	581,4	n.a	n.a	220,0	222,0	157,0	149,0	132,0	165,0	159,0	144,0
2035	84,7	51,7	43,2	98,5	593,0	n.a	n.a	149,0	138,0	136,0	119,0	90,0	119,0	109,0	78,0
2036	65,7	51,7	43,2	106,6	585,5	n.a	n.a	160,0	165,0	135,0	139,0	171,0	153,0	118,0	87,0
2037	19,5	51,7	23,1	57,0	665,5	n.a	n.a	150,0	178,0	117,0	135,0	171,0	154,0	114,0	84,0
VAL 6%	12 263,6	11 678,0	11 758,7	13 092,3	16 636,3	13 393,1	10 382,4	12 623,7	10 339,8	11 126,7	10 954,8	10 754,5	10 682,7	9 928,5	9 522,9

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

Tabela VII – Variação dos encargos plurianuais brutos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Ano	Variações com base nos valores estimados nos OE													
	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	-295,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	6,6	-345,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	40,6	92,1	-852,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	43,9	-16,7	105,6	-423,6	-436,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	3,2	28	6,3	-269,2	-494,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0,8	26,8	69	-99	-355,4	247,6	-630,3	0	0	0	0	0	0	0
2011	3	26	63,9	-105,6	-210,4	-61,7	978,7	-1449	0	0	0	0	0	0
2012	1,3	24,1	102,4	-326,3	-169,9	82,5	525,6	-54	-889	0	0	0	0	0
2013	6,8	23,6	53,7	-317,8	-147,7	-8	642,2	-234	-40	-681	0	0	0	0
2014	2,8	23,2	73,4	307,5	-159,4	-344,8	911,4	-128	39	-175	-1267	0	0	0
2015	4,3	22,3	74,5	406,7	-190,9	-338,5	945,1	-477	224	-90	49	-1347	0	0
2016	3,6	20,2	84,8	402,8	-210,8	-258,9	874,6	-369	214	11	54	21	-1558	0
2017	-2,9	19,5	69,7	404,9	-233,1	-278,5	902,4	-377	99	70	92	10	-3	-1503
2018	7,8	15,6	129,2	412	-261,3	-360,9	969,8	-366	84	50	56	52	14	40
2019	4,7	14,5	43,8	413,7	-256,2	-272,5	932,8	-367	63	41	56	0	55	82
2020	-4	12,9	85,4	409,2	-229,8	-326,7	936,3	-375	126	19	-9	41	27	30
2021	-2,1	11,3	79,2	410,8	-291,4	-307,5	975,8	-374	82	9	11	42	36	56
2022	-3,7	10,4	74	406,4	-319,7	-310,4	984,2	-355	70	15	25	40	34	80
2023	1,1	8,5	84,9	399,6	-473,6	-283,8	960,7	-362	115	-2	39	22	30	47
2024	-5,8	5,4	140,9	405,2	-530,3	-307,8	987,2	-351	92	8	53	25	32	38
2025	-1,6	5,3	41,2	408,2	-669,9	-122,8	1083	-342	39	9	-72	25	29	46
2026	-2,3	7,5	116,8	405,2	-600,1	-239,7	1075	-316	39	-35	-56	28	35	18
2027	7,5	11,5	100,5	414,6	-600,9	-218,1	1057,9	-301	-25	-6	-43	23	29	23
2028	21,7	12,5	72,9	415,4	-599,2	-211,4	1057,8	-294	-30	-50	-5	10	32	-5
2029	11,8	14,4	99,4	412,7	-757,4	-116,6	1028	-277	5	-24	-70	7	23	22
2030	-15,2	5,9	105,5	425,5	-731,9	0	907	-229	-70	-2	-51	8	23	37
2031	8,7	5,4	113,9	430	-647	0	739	-201	-14	14	-34	-13	16	30
2032	0	0	49,7	430,4	-480,1	0	656	-180	-119	20	-14	-20	3	19
2033	0	0	43,9	434	-477,9	0	598	-207	-86	5	-17	-18	-2	20
2034	0	0	45,2	367,7	-412,9	0	556	-154	-90	1	-34	-17	2	17
2035	0	0	41,5	380,8	-422,3	0	678	-162	-223	-7	-45	-22	-1	2
2036	0	0	49,6	363	-412,6	0	663	-175	-246	14	13	-69	-27	5
2037	0	0	0	490,2	-490,2	0	617	-155	-254	39	11	-69	-32	5
Total	-153	84,4	1368,2	8215	-12273,7	-4038,5	22612,2	-8631	-795	-747	-1258	-1221	-1203	-891

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar os encargos do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato.

Tabela VIII – Variação dos encargos plurianuais líquidos previstos para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Variações com base nos valores estimados nos OE														
Ano	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	-295,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	6,6	-345,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	40,6	92,1	-852,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	43,9	-16,7	105,6	-423,6	-436,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	3,2	28	6,3	-269,2	-494,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0,8	26,8	69	-99	-355,4	247,6	-630,3	0	0	0	0	0	0	0
2011	3	26	63,9	-105,6	-210,4	-61,7	801,7	-1272	0	0	0	0	0	0
2012	1,3	24,1	102,4	-326,3	-169,9	82,5	172,6	15	-605	0	0	0	0	0
2013	6,8	23,6	53,7	-317,8	-147,7	-8	126,2	10	-32	-417	0	0	0	0
2014	2,8	23,2	73,4	307,5	-159,4	-344,8	366,4	146	34	-179	-987	0	0	0
2015	4,3	22,3	74,5	406,7	-190,9	-338,5	378,1	-251	274	-173	81	-1005	0	0
2016	3,6	20,2	84,8	402,8	-210,8	-258,9	226,6	-109	251	4	81	38	-1244	0
2017	-2,9	19,5	69,7	404,9	-233,1	-278,5	236,4	-119	140	51	138	28	-3	-1181
2018	7,8	15,6	129,2	412	-261,3	-360,9	288,8	-118	129	45	58	90	40	33
2019	4,7	14,5	43,8	413,7	-256,2	-272,5	239,8	-140	122	49	60	38	79	77
2020	-4	12,9	85,4	409,2	-229,8	-326,7	227,3	-161	186	39	-17	74	71	29
2021	-2,1	11,3	79,2	410,8	-291,4	-307,5	256,8	-156	135	36	4	75	44	89
2022	-3,7	10,4	74	406,4	-319,7	-310,4	256,2	-130	111	53	14	75	26	97
2023	1,1	8,5	84,9	399,6	-473,6	-283,8	217,7	-132	148	47	29	57	20	40
2024	-5,8	5,4	140,9	405,2	-530,3	-307,8	227,2	-111	116	65	44	61	22	31
2025	-1,6	5,3	41,2	408,2	-669,9	-122,8	91	-79	137	8	106	62	18	38
2026	-2,3	7,5	116,8	405,2	-600,1	-239,7	188	-59	52	42	-2	66	19	12
2027	7,5	11,5	100,5	414,6	-600,9	-218,1	160,9	-45	-22	83	29	62	13	17
2028	21,7	12,5	72,9	415,4	-599,2	-211,4	155,8	-29	-49	55	62	50	17	-14
2029	11,8	14,4	99,4	412,7	-757,4	-116,6	191	-27	-40	53	27	15	3	17
2030	-15,2	5,9	105,5	425,5	-731,9	0	180	7	-72	-6	79	52	9	32
2031	8,7	5,4	113,9	430	-647	0	187	7	8	-12	63	32	4	27
2032	0	0	49,7	430,4	-480,1	0	210	16	-91	13	21	29	-6	17
2033	0	0	43,9	434	-477,9	0	191	-15	-56	-2	1	32	-9	19
2034	0	0	45,2	367,7	-412,9	0	146	46	-66	-8	-16	33	-7	17
2035	0	0	41,5	380,8	-422,3	0	86	23	-4	-17	-29	30	-11	2
2036	0	0	49,6	363	-412,6	0	108	27	-31	4	32	-17	-36	3
2037	0	0	0	490,2	-490,2	0	99	49	-61	16	37	-17	-40	5
Total	-153	84,4	1368,2	8215	-12273,7	-4038,5	5385,2	-2607	714	-151	-85	-40	-971	-593

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.Fonte: *Autor*.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar os encargos do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato.

Tabela IX – Variação das receitas plurianuais previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)

Ano	Variações com base nos valores estimados nos OE													
	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	176	-176	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	353	-69	-284	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	516	-244	-8	-264	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	545	-274	5	4	-280	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	567	-226	-50	83	-32	-342	0	0
2016	0	0	0	0	0	0	649	-261	-37	7	-28	-16	-314	0
2017	0	0	0	0	0	0	666	-258	-40	18	-46	-18	0	-322
2018	0	0	0	0	0	0	681	-248	-45	5	-2	-38	-26	7
2019	0	0	0	0	0	0	693	-227	-58	-9	-4	-38	-24	5
2020	0	0	0	0	0	0	709	-214	-60	-20	8	-33	-44	1
2021	0	0	0	0	0	0	719	-219	-52	-27	7	-34	-7	-33
2022	0	0	0	0	0	0	728	-225	-41	-37	10	-35	7	-16
2023	0	0	0	0	0	0	744	-230	-34	-49	10	-35	11	6
2024	0	0	0	0	0	0	760	-239	-25	-57	9	-37	11	8
2025	0	0	0	0	0	0	992	-263	-98	1	-178	-37	11	9
2026	0	0	0	0	0	0	887	-257	-13	-77	-54	-38	16	6
2027	0	0	0	0	0	0	897	-256	-4	-88	-72	-39	15	7
2028	0	0	0	0	0	0	901	-264	19	-105	-67	-40	15	9
2029	0	0	0	0	0	0	837	-249	44	-76	-98	-8	20	5
2030	0	0	0	0	0	0	728	-238	3	4	-130	-44	14	4
2031	0	0	0	0	0	0	552	-208	-21	25	-97	-45	12	3
2032	0	0	0	0	0	0	447	-197	-28	6	-34	-49	9	2
2033	0	0	0	0	0	0	407	-192	-30	7	-19	-50	8	1
2034	0	0	0	0	0	0	410	-200	-24	9	-18	-50	9	0
2035	0	0	0	0	0	0	593	-186	-219	11	-17	-52	10	0
2036	0	0	0	0	0	0	555	-202	-215	11	-21	-51	10	1
2037	0	0	0	0	0	0	518	-204	-192	21	-26	-52	9	0
Total	0	0	0	0	0	0	17230	-6026	-1507	-597	-1179	-1181	-228	-297

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar as receitas do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato (a partir do OE para 2012).

Tabela X – Variação dos encargos plurianuais brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)

Ano	Variações com base nos valores estimados nos OE													
	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	-31,8	-10,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	-116,9	-19,1	-105,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	-237,5	1,7	-128,3	-74,2	-6,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	-263,8	10,1	-13	-85,6	-138,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	-119,8	-111,3	-57,3	2,2	-54,9	-5,1	-175,5	0	0	0	0	0	0	0
2011	-105,5	-114,9	59,2	-128,9	-34,5	13,7	26,8	-259	0	0	0	0	0	0
2012	-107,1	-119,8	107,7	191,7	-248,9	-88,9	22,7	7	-327	0	0	0	0	0
2013	-113,2	-125,2	114,6	70,3	16,8	-53,7	-123,9	8	17	-394	0	0	0	0
2014	-122,5	-130,5	116	72,2	-87,6	79,3	-151,6	7	27	-4	-414	0	0	0
2015	-127,9	-137,3	119,9	72,9	-92,7	-7,1	-82,3	8	9	2	29	-429	0	0
2016	-120,2	-144,6	124,5	74,1	-99,4	-8,7	-99,6	7	13	2	27	5	-431	0
2017	2,8	-124,9	301,1	76,1	-107,3	-11,1	-117,2	7	12	1	-1	57	31	-479
2018	123,6	-193,7	404,1	183,7	-136,9	-13	-138,1	6	35	1	-3	49	40	13
2019	114,3	-168,4	133	279,9	-32,3	-15,2	-160,6	4	21	0	-3	45	18	92
2020	-33	-8,5	137,7	87	68	3,9	-153,8	3	-9	-1	-3	40	5	81
2021	-33	-8,5	13,8	206,7	-1,2	-50,8	-64,7	2	-7	-1	-2	27	7	5
2022	-33	-8,5	13,8	88	10,6	-17,4	-89,2	1	1	0	-1	4	1	0
2023	-33	-8,5	13,8	89,8	-10,7	-7,2	-94,9	1	1	1	-1	1	0	1
2024	-33	-8,5	13,8	91,6	-7	-7,1	-97,5	1	1	1	-2	1	1	1
2025	-33	-8,5	13,8	93,4	-6,4	-7	-100	1	1	1	-2	2	0	1
2026	-33	-8,5	13,8	95,2	-9,1	-7,1	-102	1	1	1	-1	1	0	1
2027	-33	-8,5	13,8	97,1	-10,7	-7	-103,4	0	2	0	-1	1	1	0
2028	-33	-8,5	13,8	99	-9,4	-6,9	-106,7	1	1	1	-1	1	0	1
2029	-33	-8,5	13,8	101	-5,6	-6,8	-109,6	0	2	1	-2	1	1	1
2030	-33	-8,5	13,8	103	-4,5	-6,7	-112,8	1	1	1	-1	1	1	0
2031	-33	-8,5	13,8	105,1	-7,7	-6,7	-113,7	0	2	0	-1	1	1	0
2032	-33	-8,5	13,8	107,2	-9,3	-6,5	-116,4	1	1	1	-1	0	1	0
2033	-33	-8,5	13,8	109,3	-10,9	-6,5	-117,9	0	2	0	-1	1	0	1
2034	-33	-8,5	13,8	111,5	-13,3	-6,4	-119,8	1	1	0	-1	1	0	1
2035	-33	-8,5	13,8	113,7	-13,2	-6,3	-122,2	0	2	0	-1	0	1	0
2036	-14	-8,5	13,8	115,9	-12,8	-6,2	-124,9	0	2	0	-1	0	1	0
2037	32,2	-28,6	33,9	118,3	-12,5	-6,1	-127,7	0	2	0	-1	0	1	0
Total	-1740,3	-1561,5	1568,3	2667,2	-1088,7	-274,6	-2976,5	-191	-186	-386	-389	-190	-320	-280

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar os encargos do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato.

Tabela XI – Variação dos encargos plurianuais brutos totais previstos (em milhões de euros)

Ano	Variações com base nos valores estimados nos OE													
	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	-351,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	20,7	-420,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	-74,8	114,9	-1019,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	-229,9	24,5	-33,7	-503,6	-476,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	-254,9	79,7	-5,9	-355,7	-685,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	-114,5	-41,2	13,2	-12,9	-361,2	118,7	-869,1	0	0	0	0	0	0	0
2011	-107,3	-42,3	123	-180	-212,9	-41,6	924,1	-1766	0	0	0	0	0	0
2012	-105,7	-50,2	211,7	-139,3	-418,8	37,7	587,8	-118	-1271	0	0	0	0	0
2013	-106,3	-56,7	123,4	-205,1	-130,9	-55,9	562,1	-260	-23	-1133	0	0	0	0
2014	-119,8	-57,3	139,4	422,1	-77,3	-389	726,2	-118	69	-183	-1738	0	0	0
2015	-123,5	-64,8	144,1	522	-112,4	-427,5	820,1	-502	236	-89	73	-1829	0	0
2016	-116,7	-76,7	161,7	519,3	-137,4	-349,9	768,1	-433	230	11	82	25	-2045	0
2017	-0,1	-60	325,3	523,5	-166	-371,1	774,9	-442	115	68	91	65	30	-2036
2018	131,4	-133,5	488,7	638,1	-222,2	-454,9	819,3	-433	122	49	52	99	53	90
2019	118,9	-120,5	143,5	736	-110,8	-383,1	757,5	-436	87	41	52	43	72	225
2020	-37	36,5	190,9	538,7	17,5	-416,8	764,8	-445	120	15	-11	79	33	160
2021	-35,1	21,1	74,8	659,8	-148	-432,4	891,2	-446	77	13	7	66	43	113
2022	-36,7	2	87,7	494,4	-126,3	-408,7	877,1	-429	70	17	23	44	34	127
2023	-31,9	0	98,7	489,4	-299,7	-374,4	853,6	-441	116	-1	38	23	31	93
2024	-38,8	-3,1	154,8	496,7	-393,6	-373,8	890,9	-427	93	10	51	25	33	85
2025	-34,6	-3,1	54,9	501,6	-531,3	-216,5	995,7	-404	41	10	-73	26	29	66
2026	-35,3	-0,9	130,5	500,4	-462,7	-334	964,7	-357	40	-33	-58	29	35	18
2027	-25,5	3	114,3	511,7	-463,7	-313,3	944,8	-342	-24	-4	-44	23	29	24
2028	-11,3	4	86,7	514,4	-459,2	-304,4	937,8	-334	-29	-48	-7	11	32	-4
2029	-21,2	5,9	113,2	513,7	-612,1	-396,1	1092,2	-319	5	-21	-72	7	24	22
2030	-48,2	-2,5	119,2	528,5	-750,9	-141	995	-272	-68	0	-53	8	25	37
2031	-24,2	-3,1	127,7	535,1	-809,1	0	822	-240	-13	14	-34	-13	17	30
2032	-33	-8,5	63,5	537,6	-644,3	0	737	-219	-118	21	-15	-19	3	20
2033	-33	-8,5	57,7	543,3	-644,2	0	671	-249	-85	6	-18	-18	-1	21
2034	-33	-8,5	59	479,2	-581,4	0	630	-198	-89	1	-35	-17	3	18
2035	-33	-8,5	55,3	494,5	-593	0	742	-197	-221	-6	-46	-23	0	3
2036	-14	-8,5	63,4	478,9	-585,5	0	715	-197	-245	15	11	-69	-25	4
2037	32,2	-28,6	33,9	608,5	-665,5	0	668	-176	-253	39	10	-69	-31	5
Total	-1927,9	-916	2501,4	11390,8	-11865,3	-6028	21063,8	-10200	-1018	-1188	-1714	-1484	-1576	-879

Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: Autor.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar os encargos do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato.

Tabela XII – Variação dos encargos plurianuais líquidos totais previstos (em milhões de euros)

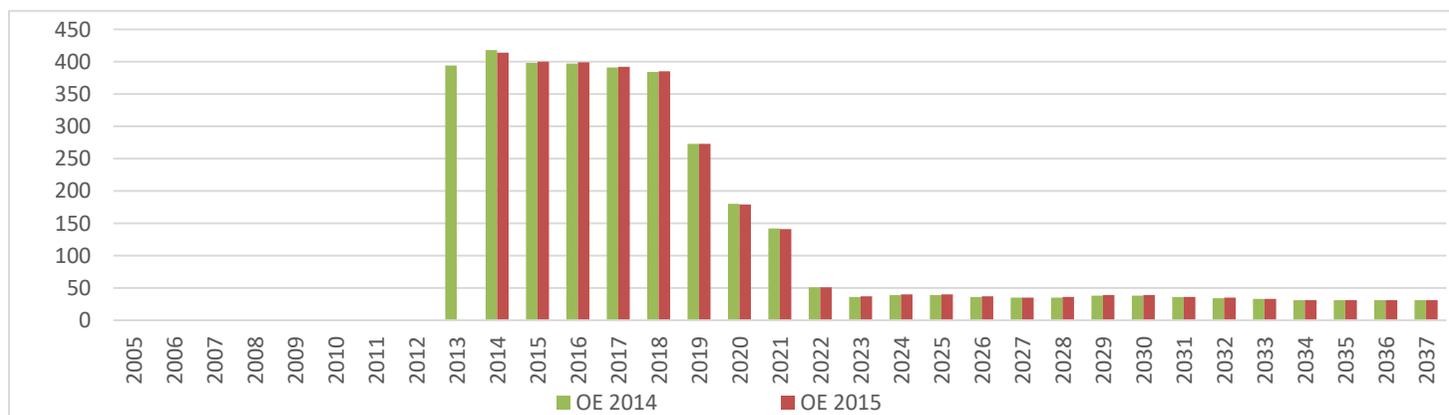
Variações com base nos valores estimados nos OE														
Ano	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015	OE 2016	OE 2017	OE 2018	OE 2019
2005	-351,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	20,7	-420,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	-74,8	114,9	-1019,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	-229,9	24,5	-33,7	-503,6	-476,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	-254,9	79,7	-5,9	-355,7	-685,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	-114,5	-41,2	13,2	-12,9	-361,2	118,7	-869,1	0	0	0	0	0	0	0
2011	-107,3	-42,3	123	-180	-212,9	-41,6	748,1	-1590	0	0	0	0	0	0
2012	-105,7	-50,2	211,7	-139,3	-418,8	37,7	234,8	-49	-987	0	0	0	0	0
2013	-106,3	-56,7	123,4	-205,1	-130,9	-55,9	46,1	-16	-15	-869	0	0	0	0
2014	-119,8	-57,3	139,4	422,1	-77,3	-389	181,2	156	64	-187	-1458	0	0	0
2015	-123,5	-64,8	144,1	522	-112,4	-427,5	253,1	-276	286	-172	105	-1487	0	0
2016	-116,7	-76,7	161,7	519,3	-137,4	-349,9	119,1	-172	267	4	110	41	-1731	0
2017	-0,1	-60	325,3	523,5	-166	-371,1	108,9	-184	155	50	137	83	30	-1714
2018	131,4	-133,5	488,7	638,1	-222,2	-454,9	138,3	-185	167	44	54	137	79	83
2019	118,9	-120,5	143,5	736	-110,8	-383,1	64,5	-209	145	50	56	81	96	220
2020	-37	36,5	190,9	538,7	17,5	-416,8	55,8	-231	180	35	-19	112	77	159
2021	-35,1	21,1	74,8	659,8	-148	-432,4	172,2	-227	129	40	0	100	50	146
2022	-36,7	2	87,7	494,4	-126,3	-408,7	149,1	-204	111	54	13	79	27	143
2023	-31,9	0	98,7	489,4	-299,7	-374,4	109,6	-211	150	48	28	58	20	78
2024	-38,8	-3,1	154,8	496,7	-393,6	-373,8	130,9	-188	118	67	42	62	22	68
2025	-34,6	-3,1	54,9	501,6	-531,3	-216,5	3,7	-141	139	9	105	63	18	48
2026	-35,3	-0,9	130,5	500,4	-462,7	-334	77,7	-100	53	44	-4	67	19	3
2027	-25,5	3	114,3	511,7	-463,7	-313,3	47,8	-86	-20	84	28	62	14	7
2028	-11,3	4	86,7	514,4	-459,2	-304,4	36,8	-70	-48	57	60	51	17	-33
2029	-21,2	5,9	113,2	513,7	-612,1	-396,1	255,2	-70	-39	55	26	15	4	-3
2030	-48,2	-2,5	119,2	528,5	-750,9	-141	267	-34	-71	-4	77	52	11	12
2031	-24,2	-3,1	127,7	535,1	-809,1	0	270	-32	8	-11	63	32	5	6
2032	-33	-8,5	63,5	537,6	-644,3	0	290	-22	-90	15	19	30	-6	-4
2033	-33	-8,5	57,7	543,3	-644,2	0	264	-57	-55	-1	1	32	-9	-13
2034	-33	-8,5	59	479,2	-581,4	0	220	2	-65	-8	-17	33	-6	-15
2035	-33	-8,5	55,3	494,5	-593	0	149	-11	-2	-17	-29	29	-10	-31
2036	-14	-8,5	63,4	478,9	-585,5	0	160	5	-30	4	32	-18	-35	-31
2037	32,2	-28,6	33,9	608,5	-665,5	0	150	28	-61	18	36	-17	-40	-30
Total	-1927,9	-916	2501,4	11390,8	-11865,3	-6028	3833,8	-4174	489	-591	-535	-303	-1348	-901

Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

*O cálculo das previsões consistiu em utilizar os encargos do OE em questão e subtrair os dados do OE do ano transato.

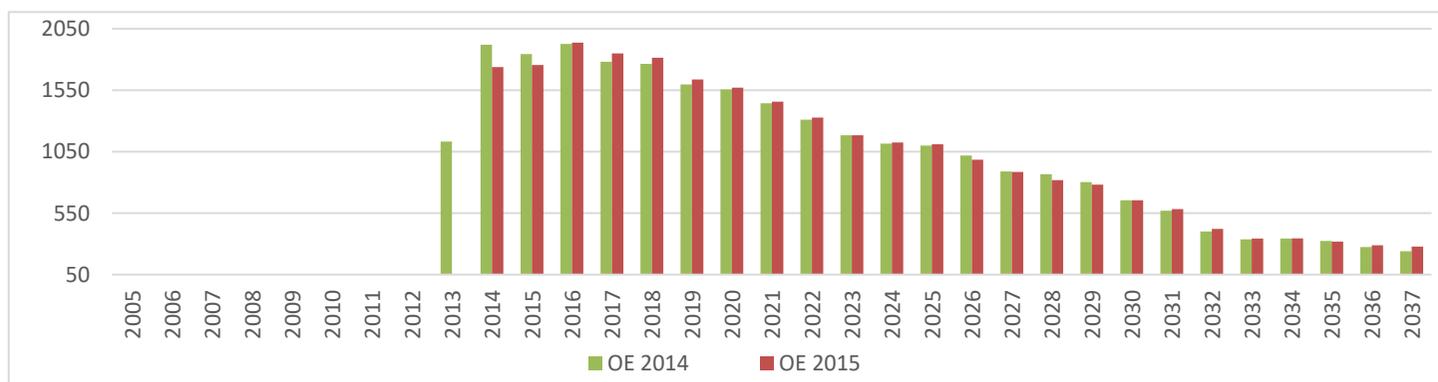
Gráfico 20 - Evolução dos encargos brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

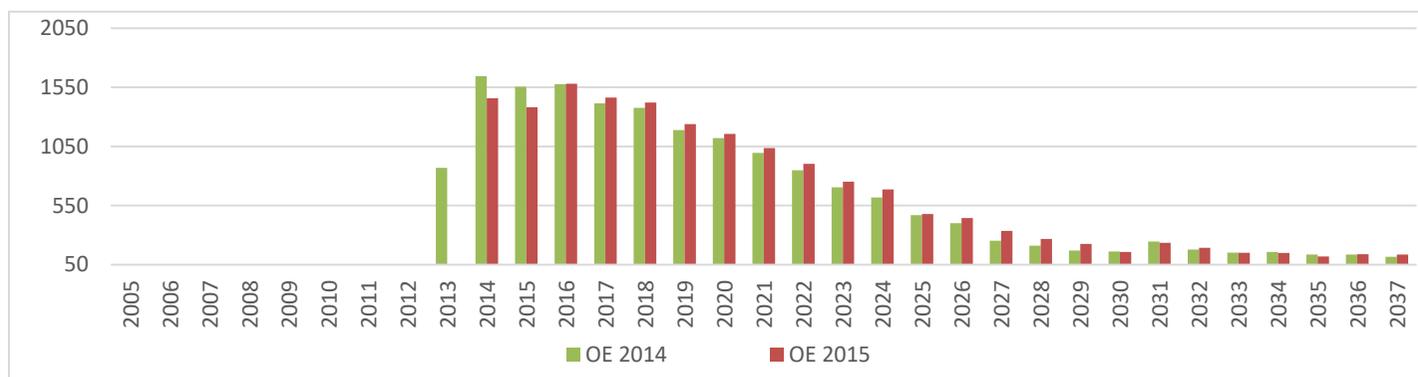
Gráfico 21 – Evolução dos encargos brutos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: *Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019)*.

Fonte: *Autor*.

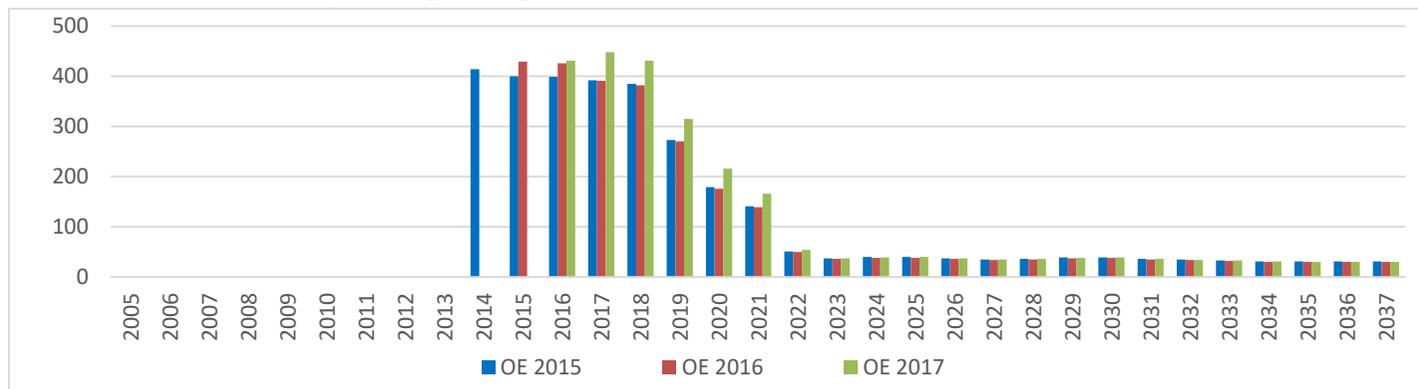
Gráfico 22 - Evolução dos encargos líquidos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

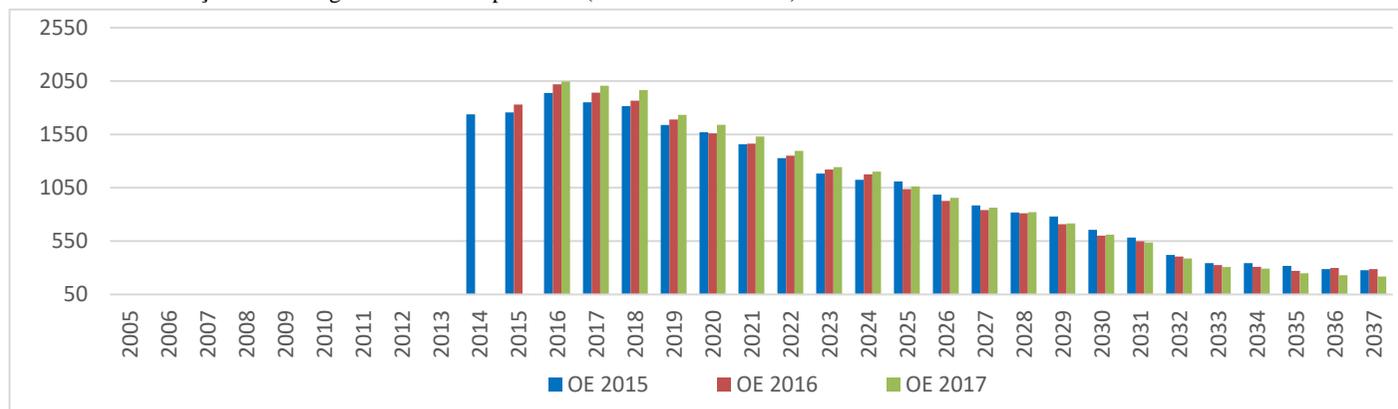
Gráfico 23 - Evolução dos encargos brutos previstos para o setor da saúde (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

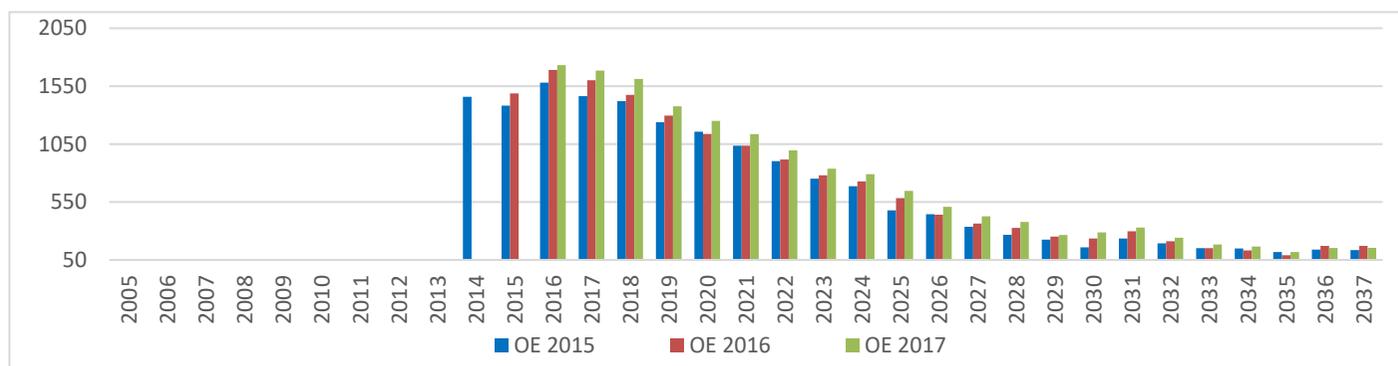
Gráfico 24 – Evolução dos encargos brutos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

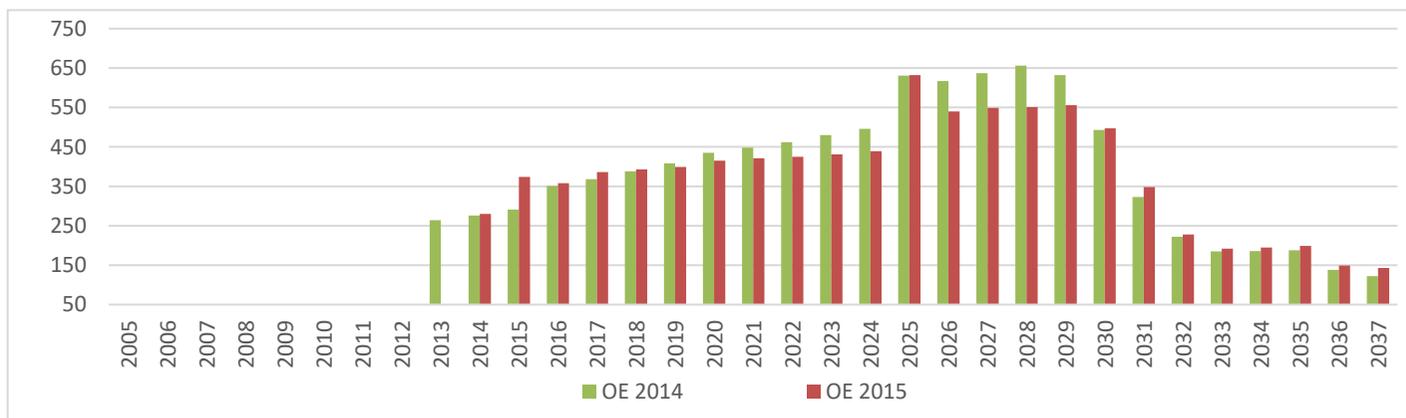
Gráfico 25 – Evolução dos encargos líquidos totais previstos (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

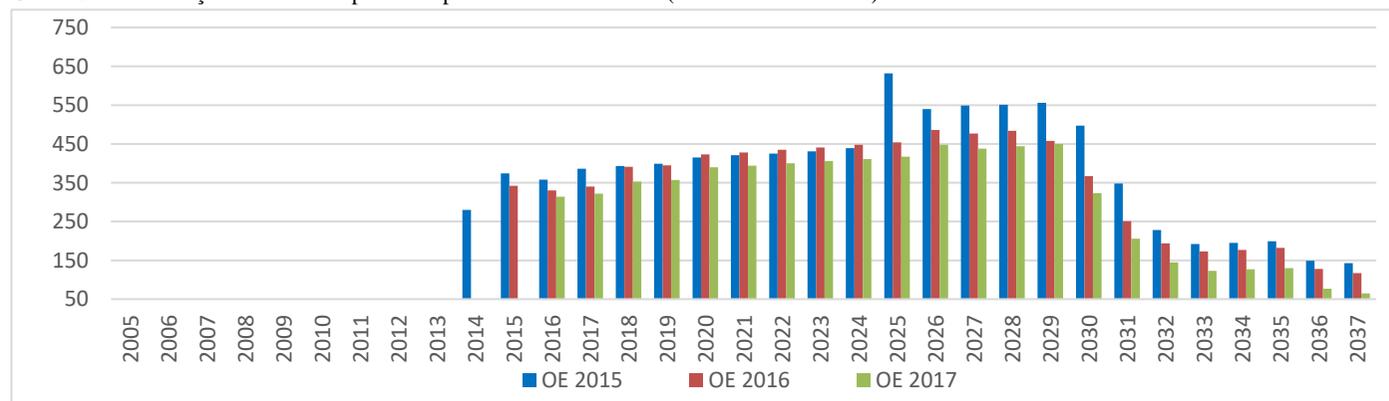
Gráfico 26- Evolução das receitas previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.

Gráfico 27 - Evolução das receitas previstas para o setor rodoviário (em milhões de euros)



Fonte dos dados: Relatórios do Orçamento de Estado (de 2005 a 2019).

Fonte: Autor.