

relatório e contas **rave** 2005 annual report and accounts 2005

2005



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

relatório e contas **rave** 2005 annual report and accounts 2005



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

a empresa the corporation

6 > 17



- 6** mensagem da administração
message by the board of directors
- 8** constituição e estatutos
incorporation and articles
of association
- 9** órgãos sociais
corporate bodies
- 10** AVEP - alta velocidade
Espanha- Portugal
AVEP - high speed Spain-Portugal
- 12** enquadramento político
do projecto
political background to the project

o projecto the project

20 > 53



- 20** projecto RAV
rede de alta velocidade
RAV project high speed rail link
- 28** estudos de procura
e de mercado
demand and market studies
- 31** estratégias logísticas
para as mercadorias
logistics strategies for goods
- 33** participação da indústria
Portuguesa
participation by Portuguese industry
- 35** engenharia
engineering
- 41** ambiente
environment
- 43** modelo de negócio
e financiamento
business and financing model
- 49** planeamento
planning

a equipa team

56 > 65



- recursos internos**
- 56** organograma e RH
internal resources
organogram and HR
- 58** sistemas de informação
information systems
- 60** comunicação e imagem
communication and image
- recursos externos**
- 62** REFER
external resources
REFER
- 63** gestão integrada
integrated management
- 64** consultoria financeira
financial consultancy
- 65** consultoria fiscal
assessoria jurídica
consultancy financial
tax consultancy

contas accounts

68 > 108



- 68** investimento público
public investment
- 72** a execução orçamental
budget execution
- 74** o financiamento do projecto RAV
financing of the RAV project
- 76** a evolução patrimonial
asset situation
- 77** proposta de aplicação
de resultados anuais
proposal for the application
of annual results
- 78** contratos e adjudicações
contracts and agreements
- demonstrações financeiras
financial statements**
- 84** balanço anual activo
annual balance sheet
- 86** balanço anual
annual balance sheet
- 88** demonstração
de resultados anual
annual profit and loss account
- 90** anexo às demonstrações
financeiras
notes to the financial statements
- 102** certificação legal das contas
auditor's report
- 106** relatório e parecer
do fiscal único
report and opinion
of the statutory auditor

a empresa the corporation



6 > 17

6
mensagem
da administração

message by the
board of directors

8
constituição
e estatutos

incorporation
and articles
of association

9
órgãos sociais

corporate bodies

10
AVEP - alta velo-
cidade Espanha-
Portugal
AVEP -
high speed
Spain-Portugal

12
enquadramento
político
do projecto

political background
to the project

> Mensagem da Administração

> Message by the Board of Directors

Tendo este Conselho de Administração assumido funções em meados de Novembro de 2005, consideramos ser mais adequado focar esta mensagem nas perspectivas futuras da empresa e no desenvolvimento do projecto da alta velocidade ferroviária, o qual constitui o seu único objectivo.

Durante o ano de 2005 o projecto da alta velocidade ferroviária foi globalmente reequacionado pelo novo Governo. Este processo provou ser fundamental para a clarificação das grandes orientações estratégicas do empreendimento.

Com efeito, o Governo promoveu uma reavaliação profunda das principais alternativas técnicas do projecto, tendo, para isso, formado uma Comissão de Especialistas que se concentrou, primordialmente, na análise das várias alternativas para o traçado entre Lisboa e Porto e na avaliação das duas opções para a travessia do Tejo no eixo Lisboa – Caia.

Este amplo processo de reflexão, que também foi acompanhado ao longo de vários meses por uma participação inusitadamente intensa de inúmeros "opinion makers" e da Comunicação Social, culminou em 13 de Dezembro com uma apresentação pública, por parte do Governo, das grandes opções para o projecto. Esta apresentação constituiu um marco de extrema relevância para o projecto, pois além de ter evidenciado um compromisso firme e inexorável de todo o Governo em implementar a alta velocidade ferroviária em Portugal, facultou a todos os presentes, e à população em geral (através da internet), a fundamentação exaustiva das opções tomadas através das conclusões de 21 estudos que

As this Board of Directors only took office in the middle of November 2005, we believe it is more appropriate to focus this message on the company's future prospects and the implementation of the high speed rail project which is its sole objective.

During 2005, the high speed rail project was completely revised by the incoming Government. This process was invaluable in clarifying the Project's major strategic principles.

Specifically, the Government ordered a thorough re-appraisal of the principal technical alternatives for the project by a Committee of Specialists which focused essentially on a study of the various alternatives for the Lisbon-Oporto route and the evaluation of the two options for the Tagus crossing in the Lisbon-Caia corridor.

This broad review process, which was accompanied over several months by unprecedentedly intensive participation by large numbers of opinion makers and the media, culminated on 13 December with a public presentation by the Government of the main options for the project. This presentation was an extremely important step forward for the project because, in addition to demonstrating the Government's firm commitment to implement high speed rail in Portugal, it provided all those present and the general public (via the Internet) with an exhaustive justification of the final decisions in the form of the conclusions of 21 studies covering all the technical,

cobriram todas as especialidades técnicas, ambientais, económicas e financeiras.

Num aspecto mais específico, mas crucial e muito positivo para esta empresa, a Tutela definiu publicamente nesse acto os objectivos macro para a RAVE. Pela extrema importância que tem para esta empresa as orientações dadas pelo seu accionista Estado, e mais especificamente por S. Exa. a Secretária de Estado dos Transportes, Eng.^a Ana Paula Vitorino, integramos a sua comunicação como anexo a este Relatório.

O Governo assegurou também o apoio de Espanha relativamente às opções tomadas para a parte internacional da nossa rede ferroviária e criou as condições para assegurar uma maior coordenação das acções, com vista a garantir uma interoperabilidade crescente entre as redes ferroviárias dos dois países.

Chegámos, assim, ao ponto de partida para a etapa decisiva na realização deste projecto.

Para que os objectivos traçados possam ser cabalmente cumpridos impõe-se a tomada de um conjunto de medidas de fundo, quer de adequação da estrutura organizativa e funcional da empresa, quer de reorientação e dinamização dos estudos, projectos e restantes actividades relevantes para a prossecução da RAV.

Essas medidas serão incluídas, e descritas com o detalhe adequado, no Plano de Actividades e Orçamento de 2006, actualmente em fase final de preparação, e que muito proximamente será submetido à aprovação política, para subsequente divulgação pública.

environmental, economic and financial issues.

On a more specific point, but one that was crucial and highly positive for this company, the Ministry publicly defined the macro objectives for RAVE at this presentation. Because of the extreme importance to the company of the strategic guidance given by its shareholder, the Portuguese State, and more specifically by the Secretary of State for Transport, Eng. Ana Paula Vitorino, we reproduce her speech in an annex to this Report.

The Government also confirmed the support of Spain for the decisions taken on the international part of our rail network and established the basis for enhanced co-ordination of action in order to ensure increasing interoperability between the two countries' rail networks.

This has brought us to the starting point of the decisive stage in the implementation of the project.

To enable the defined objectives to be fully achieved, a number of basic measures need to be undertaken, such as the organisational restructuring of the company and the re-orientation and intensification of the studies, plans and other activities needed to implement the high speed rail network.

These measures will be included, and described in the necessary detail, in the Business Plan and Budget for 2006 which is currently being concluded and which will shortly be submitted for approval by the Government and subsequently made public.

> Constituição e Estatutos

> Incorporation and Articles of Association

A RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. foi criada pelo Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro, e constituída com o capital social de 2.500.000 Euros sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, sendo detida em 60% pelo Estado e em 40% pela REFER, E.P..

O seu objecto social foi definido como “o desenvolvimento e coordenação dos trabalhos e estudos necessários para a formação das decisões de planeamento e construção, financiamento e exploração de uma rede ferroviária de alta velocidade a instalar em Portugal continental e da sua ligação com a rede espanhola de igual natureza”.

A evolução entretanto havida no projecto levou a um processo de revisão dos estatutos que se desenvolveu ao longo de 2004 e que culminou com a aprovação do XVI Governo, em Conselho de Ministros de 20 de Janeiro de 2005. Devido à cessação de funções do XVI Governo a promulgação do respectivo diploma foi suspensa, sendo agora necessário retomar o processo.

RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. was established by Decree-Law 323-H/2000 of 19 December as a wholly publicly owned joint stock company with a share capital of 2,500,000 euros, 60% held by the State and 40% by REFER, E.P.

Its object is defined as “the implementation and co-ordination of the works and studies required for the formulation of decisions on the planning and construction, financing and operation of a high speed rail network to be built in Portugal and its connection to the similar network in Spain”.

The changes that have occurred in the project resulted in a revision of the company’s Articles, a process that occupied most of 2004 and which culminated in their approval by the XVIth Government in the Council of Ministers on 20 January 2005. With the departure of the XVIth Government, the promulgation of the legislation was suspended and it is now necessary to resume the process.

> Órgãos Sociais

> Corporate Bodies

Em 7 de Novembro de 2005, através de Deliberação Social Unânime por Escrito, os Accionistas substituíram o Conselho de Administração.

O novo Conselho de Administração, eleito para o triénio 2004/2006, é formado pelos seguintes titulares:

Presidente Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Vogal Dr. Alfredo Vicente Pereira

Vogal Dr. Romeu Costa Reis

Vogal Eng.º Carlos Alberto João Fernandes

Vogal Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

Nesse mesmo acto, foi ainda aceite o pedido de demissão da Secretária da Mesa da Assembleia Geral, Eng.ª Graça Maria Vitorino da Fonseca Jorge, e nomeada para esse cargo a Dr.ª Maria de Lurdes Mendes Centeno. Assim, além do Conselho de Administração antes referido, os corpos sociais da empresa são os seguintes:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente Dr. Luís Miguel da Silva Ribeiro

Secretária Dr.ª Maria de Lurdes Mendes Centeno

Fiscal Único:

Efectivo Alves da Cunha, A. Dias & Associados (SROC), representada pelo Dr. José Duarte Assunção Dias

Suplente Dr. José Luís Areal Alves da Cunha (ROC)

Comissão de Fixação de Remunerações:

Presidente Dra. Filomena Martinho Bacelar

Vogal Maria de Lurdes Correia de Castro

Vogal Dra. Sónia Serrano Pujaras

On 7 November 2005, the shareholders replaced the Board of Directors by means of a Unanimous Resolution in Writing.

The new Board of Directors, elected for the three-year period 2004-2006 is composed of the following members:

Chairman Eng. Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Board Member Dr. Alfredo Vicente Pereira

Board Member Dr. Romeu Costa Reis

Board Member Eng. Carlos Alberto João Fernandes

Board Member Eng. Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

In the same resolution, the resignation of the Secretary of the General Meeting, Eng. Graça Maria Vitorino da Fonseca Jorge, was accepted and Dr. Maria de Lurdes Mendes Centeno was appointed to the office.

In addition to the above Board of Directors, the company’s corporate bodies are as follows:

Officers of the General Meeting:

Chairman Dr. Luís Miguel da Silva Ribeiro

Secretary Dra. Maria de Lurdes Mendes Centeno

Statutory Auditor:

Serving Statutory Auditor Alves da Cunha, A. Dias & Associados (SROC), represented by Dr. José Duarte Assunção Dias

Alternate Statutory Auditor: Dr. José Luís Areal Alves da Cunha (ROC)

Remuneration Committee:

Chairman Dra. Filomena Martinho Bacelar

Member Maria de Lurdes Correia de Castro

Member Dra. Sónia Serrano Pujaras

› Avep – Alta Velocidade Espanha-Portugal

› Avep - High Speed Spain-Portugal

O AVEP – Alta Velocidade Espanha-Portugal é um Agrupamento Europeu de Interesse Económico criado por ambos os países em 2001 para estudar a “Conexão Ferroviária de Alta Velocidade entre Espanha e Portugal”.

O AVEP é participado em partes iguais pela RAVE, em representação da parte portuguesa, e, actualmente, pelo ADIF - Gestor de Infra-Estruturas Ferroviárias de Espanha. Está estatutariamente definido que o seu Presidente é o Presidente do Conselho de Administração da RAVE, o seu Director-Geral é nomeado pelo ADIF e a sua Sede é em Madrid; as restantes funções-chave repartem-se equitativamente por representantes de ambos os países.

O seu Comité de Seguimento e Controlo, tem a função de dar o seu parecer sobre o Orçamento, Contas Anuais e sobre as principais propostas relativas aos estudos e projectos. Este órgão tem uma composição alargada que, na parte Portuguesa, é constituída por dois Administradores da RAVE e um representante de cada uma das seguintes entidades: Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (IOAT), Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP) do MOPTC, Auditoria Ambiental do mesmo Ministério e REFER.

AVEP – High Speed Spain-Portugal is a European Economic Interest Grouping established by both countries in 2001 to study the “High Speed Rail Link between Spain and Portugal”.

AVEP is owned in equal shares by RAVE, representing Portugal, and, currently, by ADIF – the Spanish rail infrastructure operator. Its Articles provide that its Chairman is the Chairman of the Board of Directors of RAVE, its Managing Director is nominated by ADIF and that its registered office is in Madrid; the remaining key positions are shared equally between representatives of both countries.

Its Monitoring and Supervisory Committee is responsible for offering its opinion on the Budget, Annual Accounts and the principal proposals for studies and projects. The Committee has a broad composition, with the Portuguese side represented by two Directors of RAVE and a representative of each of the following organisations: Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (IOAT), the Studies and Planning Unit of the Ministry of Public Works, Transport and Communications, the Environmental Audit Office of the same Ministry and REFER.

Do ponto de vista do projecto, o AVEP assume uma função de especial importância no desenvolvimento dos eixos internacionais, nomeadamente na coordenação dos estudos de mercado, na definição dos traçados e demais aspectos técnicos dos troços transfronteiriços e nos processos de candidatura ao financiamento destes por parte da UE.

Durante a reunião havida quando da última Assembleia Geral, realizada em Dezembro de 2005, foi aprovado propor aos respectivos Governos a revisão geral do modo e dos instrumentos de coordenação relativos às redes de alta velocidade de cada país, afim de assegurar a máxima eficácia na sua harmonização técnica e operacional e no relacionamento com a UE.

From the point of view of the project, AVEP has a specially important role in the development of the international links, in particular in co-ordinating market studies, defining routes and the other technical aspects of the cross-border stretches of line, and in the submission of applications for EU funding for these.

At the meeting which took place at the time of the last General Meeting, held in December 2005, it was agreed to propose to the two Governments a general revision of the method and means of co-ordination of the two countries’ high speed rail networks in order to ensure maximum effectiveness in their technical and operational harmonisation and in relations with the UE.

› Enquadramento Político do Projecto

› Political Background to the Project

Governo Português

Em Despacho de 19 de Janeiro de 2005, o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações aprovou, para o Canal Lisboa – Porto a solução faseada proposta em estudo conjunto realizado pela REFER/RAVE.

Com a tomada de posse do novo Governo resultante das eleições legislativas de Fevereiro de 2005, esta solução foi suspensa e, posteriormente, abandonada, face às recomendações do Grupo de Especialistas que foi constituído sob a égide da Tutela para estudar os eixos Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid.

Em 13 de Dezembro de 2005, a Tutela promoveu uma apresentação pública para anunciar todas as principais decisões do Governo em relação à “RAV -Rede de Alta Velocidade”, na qual ficaram definidos os seguintes objectivos para os eixos prioritários:



› Eixo Lisboa – Porto: canal dedicado, ligando Lisboa ao Aeroporto Sá Carneiro, garantindo um tempo de percurso de 1h15m, tráfego

Portuguese Government

By Order on 19 January 2005, the Minister of Public Works, Transport and Communications approved the phased solution for the Lisbon-Oporto Corridor proposed in a study carried out by REFER/RAVE.

When the new Government took office following the general election in February 2005, this solution was suspended and subsequently abandoned in the light of the recommendations of the Group of Specialists set up at the instigation of the Ministry to study the Lisbon-Oporto and Lisbon-Madrid links.

On 13 December 2005, the Ministry organised a public presentation to announce the Government's principal decisions on the “RAV – High Speed Rail Network”, at which the following objectives were defined for the priority links:

› Lisbon - Oporto Link: dedicated corridor linking Lisbon to Sá Carneiro Airport, with a journey time of 1 hr 15mins, passenger

de passageiros e início do serviço em 2015. Mantiveram-se em avaliação os aspectos relativos à entrada em Lisboa (através da margem direita ou da margem esquerda do Tejo, via Terceira Travessia), às estações centrais das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e à utilização, ou não, das estações existentes de Aveiro e Coimbra.

› Eixo Lisboa – Madrid : tráfego misto, tempo de percurso de 2h45m, saída de Lisboa através de uma nova ponte sobre o rio Tejo, ligando Chelas ao Barreiro, contemplando o tráfego de Alta Velocidade e o convencional e início do serviço em 2013. Será analisada a eventual introdução do modo rodoviário na nova ponte. Mantém-se em avaliação a articulação com o eixo Sines – Badajoz.

Sob a coordenação da REFER deverá ser desenvolvido o Plano da Futura Rede Ferroviária Nacional, integrando a RAV (Rede de Alta Velocidade) no restante sistema de transportes.

No âmbito das orientações globais do Governo relativamente aos grandes empreendimentos nacionais, a Tutela anunciou, também, a criação de uma “Comissão de Acompanhamento” do Projecto RAV, com funções de enquadramento estratégico e de monitorização. Esta Comissão será constituída por representantes do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, do Ministério das Finanças e da Administração Pública e do Ministério do

traffic and entry into service in 2015. Issues still being studied are the approach to Lisbon (via the right bank or the left bank of the Tagus via the Third Tagus Crossing), the central stations of the metropolitan areas of Lisbon and Oporto, and the use or otherwise of the existing stations at Aveiro and Coimbra.

› Lisbon - Madrid Link: mixed passenger and goods traffic, journey time of 2hr 45mins, exit from Lisbon via a new bridge over the river Tagus between Chelas and Barreiro, with provision for both high speed and conventional traffic and entry into service in 2013. The possible introduction of road traffic on the new bridge is to be studied. The connection to the Sines-Badajoz link is still under study.

The Plan for the Future National Rail Network, integrating the RAV (High Speed Rail Network) into the overall system, is to be developed under the co-ordination of REFER.

In line with the Government's general guidance on major national undertakings, the Ministry also announced the establishment of a “Monitoring Committee” for the RAV Project, with strategic and monitoring responsibilities. This Committee will be composed of representatives of the Ministry of Public Works, Transport and Communications, the Ministry of Finance and Public Administration, and the Ministry of the Environment, Planning and

Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e será apoiada por um "Painel de Especialistas" que será chamado a pronunciar-se sobre as principais questões estratégicas das várias etapas do Projecto.

Cimeira Luso - Espanhola

Realizou-se em Évora, nos dias 18 e 19 de Novembro de 2005, a XXI Cimeira Luso-Espanhola. Os trabalhos relativos à concretização das linhas de Alta Velocidade acordadas na XIX Cimeira, de Novembro de 2003 (Lisboa – Madrid, Porto – Vigo, Aveiro – Salamanca e Évora – Faro – Huelva) foram objecto de ponto de situação, tendo sido reafirmado o interesse de ambos os países na sua concretização.

Eixo Lisboa – Madrid: Acordou-se num tempo de percurso total, sem paragens, de 2H45m, traçado misto (passageiros e mercadorias), em bitola europeia, mantendo-se o objectivo temporal para a abertura ao tráfego no troço Madrid – Badajoz em 2010 e passando a abertura do troço Lisboa – Caia de 2010 para 2013.

Eixo Porto – Vigo: O calendário para a abertura do troço Vigo – Fronteira manteve-se em 2009, ficando o calendário de abertura ao tráfego do troço português dependente das conclusões dos estudos que têm vindo a ser elaborados.

Regional Development and will be advised by a "Panel of Specialists" which will be asked to comment on the principal strategic issues of the various stages of the Project.

Portuguese - Spanish Summit

The XXIst Portuguese-Spanish Summit took place in Évora on 18 and 19 November 2005. The Summit received an update on the work being done to implement the high speed lines agreed at the XIXth Summit in November 2003 (Lisbon – Madrid, Oporto – Vigo, Aveiro – Salamanca and Évora – Faro – Huelva) and both countries reaffirmed their interest in proceeding with them.

Lisbon - Madrid Link: The Summit agreed a total non-stop journey time of 2hr 54mins and a mixed passenger and goods line in standard European gauge. The target date of 2010 for opening the Madrid – Badajoz stretch to traffic was reaffirmed and the opening of the Lisbon – Caia was shifted from 2010 to 2013.

Oporto – Vigo Link: The target date for opening the Vigo – Frontier stretch was reaffirmed as 2009, with the timescale for opening the Portuguese stretch depending on the conclusions of studies that are currently under way.



Os trabalhos relativos à concretização das linhas de Alta Velocidade foram objecto de ponto de situação.

The Summit received an update on the work being done to implement the high speed lines

Foi, ainda, acordada a criação de um Subgrupo de Trabalho, no âmbito do Grupo de Contacto de Alto Nível Espanha-Portugal, no seio do qual a ligação Porto – Vigo será analisada.

Eixos Aveiro – Salamanca e Évora – Faro – Huelva: Os calendários de abertura ao tráfego dos troços espanhóis mantêm-se em 2015 e 2018, respectivamente, ficando a entrada em exploração dos troços portugueses de ambas as linhas dependentes das conclusões dos estudos de mercado, económico-financeiros e técnicos.

The Summit also agreed the establishment of a Working Sub-Group within the Spanish-Portuguese High Level Contact Group to study the Oporto – Vigo link.

Aveiro – Salamanca and Évora – Faro – Huelva Links: The target dates for opening the Spanish stretches were reaffirmed as 2015 and 2018 respectively, with the entry into service of the Portuguese stretches dependent on the conclusions of market, economic and financial, and technical studies.

União Europeia

A UE criou, em 2005, seis “Coordenadores Europeus” para facilitar a execução coordenada de projectos que abrangem mais de um país, e que sejam considerados como prioritários no âmbito das Redes Trans-Europeias de Transportes. Assim, o Projecto prioritário número 3, “Eixo Ferroviário de Alta Velocidade do Sudoeste da Europa”, no qual se inserem os eixos Aveiro – Salamanca, Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid, foi um dos Projectos que a UE considerou como necessitando de ajuda na coordenação dos trabalhos, uma vez que envolve três Estados-Membros (Portugal, Espanha e França), tendo sido designado o Sr. Etienne Davignon como seu Coordenador.

Os coordenadores europeus terão como missão principal:

- › Promover uma metodologia comum de avaliação do Projecto, aconselhando os promotores relativamente ao seu financiamento;

European Union

In 2005, the EU established six “European Co-ordinators” to ensure the co-ordinated implementation of projects covering more than one country and which are considered as priorities in the context of the Trans-European Transport Networks. Priority Project no. 3, “South East Europe High Speed Rail Link”, which includes the Aveiro – Salamanca, Lisbon – Oporto and Lisbon – Madrid links was one of the projects that the EU considered to be in need of support for the co-ordination of work as it involves three Member States (Portugal, Spain and France). Mr. Etienne Davignon was appointed as its Co-ordinator.

The European co-ordinators’ main role is to:

- › Advocate a common project evaluation methodology and advise promoters on financing;

- › Elaboração de um Relatório de Progresso anual relativo ao Projecto, avaliando a sua execução;
 - › Participar, conjuntamente com os Estados-Membros, na consulta dos stakeholders, para que se possa aferir melhor a procura do Projecto e as possibilidades de financiamento do investimento.
- › Prepare an annual Progress Report on the Project evaluating its implementation;
 - › Participate, jointly with Member States, in consulting stakeholders in order to determine more precisely the demand for the Project and the possibility of investment finance.



Projecto co-financiado pela União Europeia
Projecto co-financiado pela União Europeia



o projecto the project



20 > 53

20

projecto RAV -
rede de alta
velocidade

RAV project high
speed rail link

28

estudos
de procura
e de mercado

demand
and market studies

31

estratégias
logísticas para
as mercadorias

logistics strategies
for goods

33

participação
da indústria
Portuguesa

participation by
Portuguese industry

35

engenharia

engineering

41

ambiente

environment

43

modelo
de negócio
e financiamento

business and
financing model

49

planeamento

planning

> Projecto RAV - Rede de Alta Velocidade

> RAV Project - High Speed Rail Link

Eixo Lisboa - Porto

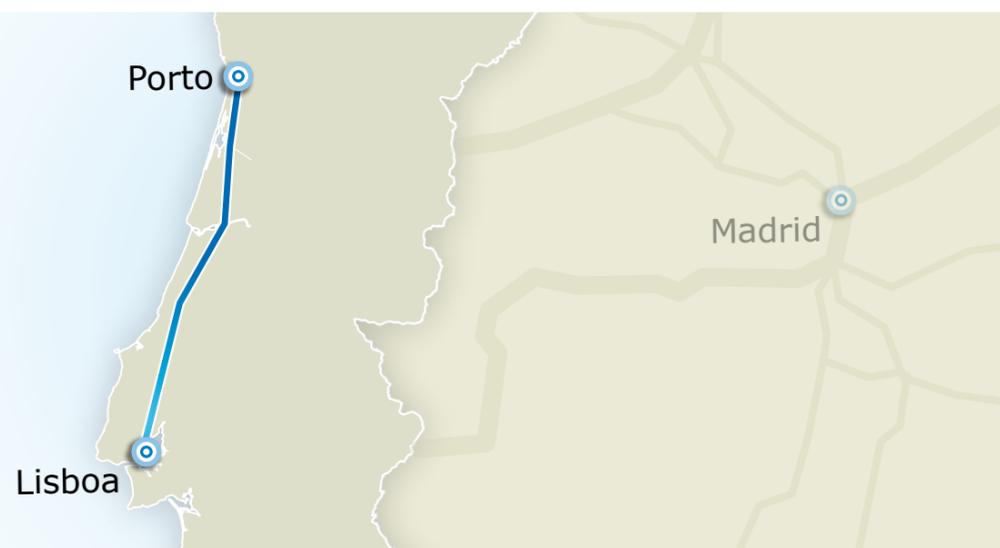
Em 2005, decorreu a elaboração dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental da totalidade do Eixo Lisboa-Porto, para as gamas de velocidades e tipos de tráfego previstos contratualmente (tráfego de passageiros a 300 km/h), com a análise de diversos traçados alternativos, contemplando estações de alta velocidade em Lisboa, Ota, Leiria, Coimbra, Aveiro, Porto-Cidade e Porto-Aeroporto Sá Carneiro.

Foram igualmente equacionados cenários de faseamento da implementação desta ligação em alta velocidade, conforme as orientações recebidas pelo Governo anterior.

Lisbon - Oporto Link

In 2005, Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were carried out on the whole of the Lisbon-Oporto Link for the ranges of speeds and types of traffic forecast in the contract (passenger traffic at 300 kph), including the analysis of various alternative routes and including high speed rail stations at Lisbon, Ota, Leiria, Coimbra, Aveiro, Oporto-City and Oporto-Sá Carneiro Airport.

Implementation phasing scenarios were also drawn up for this high speed link in line with the guidance received from the previous Government.



Para a execução dos estudos, procurou-se obter informação consistente sobre a infraestrutura a construir, que possa constituir um bom suporte dos Projectos de Execução a desenvolver, a fim de reduzir ao mínimo as surpresas agravadoras do custo de construção. Em simultâneo, estudaram-se as possíveis ligações à Linha do Norte, deixando em aberto a possibilidade de as utilizar como faseamento de obra, como apoio à construção ou para uma eventual flexibilização da exploração.

Foram, os seguintes, os estudos em curso, referindo-se o seu ponto de situação:

> Troço Lisboa – Alenquer (Ota) (Lote D) - Elaboração de Estudo Prévio e do Ante-Projecto.

Está prevista a conclusão do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental em 2006, ainda que estejam condicionados pela decisão quanto à localização da Nova Estação de Lisboa.

> Troço Alenquer (Ota) – Pombal (por Oeste) (Lote C1) - Elaboração de Estudo Prévio e do Ante-Projecto.

Em fase de análise, revisão e validação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental já entregues, que deverá ficar concluída no início de 2006.

In preparing the studies, consistent information was sought on the infrastructure to be constructed which should provide a useful foundation for the Implementation Plans to be developed, by reducing to a minimum any surprises likely to increase construction costs. In parallel, studies were carried out of possible connections to the Northern Line, leaving open the possibility of using them in the phasing of the works, either as an aid to construction or a possible means of making rail operations more flexible.

The following studies were carried out, with their state of progress:

> Lisbon – Alenquer (Ota) Stretch (Parcel D) – Preparation of Preliminary Study and Draft Plans.

The Preliminary Study and Environmental Impact Study are expected to be completed in 2006, although they will be conditioned by the decision on the site of the New Lisbon Station.

> Alenquer (Ota) – Pombal (West Route) Stretch (Parcel C1) – Preparation of Preliminary Study and Draft Plans.

At the stage of analysis, revision and validation of the Preliminary Study and Environmental Impact Study, already delivered. Expected to be completed at the beginning of 2006.

> Troço Pombal – Mealhada (Lote B) - Elaboração de Estudo Prévio e do Ante-Projecto.

Em fase de análise, revisão e validação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental já entregues, que deverá ficar concluída no início de 2006.

> Troço Mealhada – Vila Nova de Gaia (Lote A) - Elaboração de Estudo Prévio e do Ante-Projecto.

Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental concluídos.

> Troço Vila Nova de Gaia – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Lote E) - Elaboração de Estudo Prévio e do Projecto de Execução.

A elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental encontra-se em fase de conclusão.

> Pombal – Mealhada Stretch (Parcel B) – Preparation of Preliminary Study and Draft Plans.

At the stage of analysis, revision and validation of the Preliminary Study and Environmental Impact Study, already delivered. Expected to be completed at the beginning of 2006.

> Mealhada – Vila Nova de Gaia Stretch (Parcel A) – Preparation of Preliminary Study and Draft Plans.

Preliminary Study and Environmental Impact Study completed.

> Vila Nova de Gaia – Francisco Sá Carneiro Airport Stretch (Parcel E) - Preparation of Preliminary Study and Construction Plans.

The preparation of the Preliminary Study and Environmental Impact Study is nearing completion.

Eixo Lisboa - Madrid

A fim de permitir uma opção bem fundamentada por qualquer uma das duas alternativas de ligação de Lisboa a Caia/Badajoz - pela Ota ou pela "Terceira Travessia do Tejo (TTT)" no Corredor Chelas-Barreiro - iniciaram-se, em 2005, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental relativos aos troços Ota – Montemor-o-Novo (Lote 3A1) e Lisboa – Montemor-o-Novo via TTT (Lote 3A2), tendo sido analisados diversos traçados alternativos, para as gamas de velocidades e tipos de tráfego previstos contratualmente (Tráfego de Passageiros a 350 km/h).

Prosseguiram, em 2005, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental relativos aos troços Montemor-o-Novo – Évora (Lote

Lisbon - Madrid Link

With a view to providing a properly researched basis for a decision between the two alternatives for the Lisbon-Caia/Madrid link – either via Ota or via the "Third Tagus Crossing (TTC)" in the Chelas-Barreiro Corridor – Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were begun in 2005 on the Ota – Montemor-o-Novo (Parcel 3A1) and Lisbon – Montemor-o-Novo via the TTC (Parcel 3A2) stretches. Various alternative routes were studied for the ranges of speeds and types of traffic envisaged in the contract (passenger traffic at 350 kph).

Preliminary Studies and Environmental Impact Studies continued in 2005 on the Montemor-o-Novo – Évora (Parcel 3B) and Évora



3B) e Évora – Caia (Lote 3C), para as gamas de velocidades e tipos de tráfego previstos contratualmente (tráfego de passageiros a 350 km/h), com a análise de diversos traçados alternativos, contemplando uma estação de alta velocidade em Évora.

No âmbito do troço Évora – Caia, e em parceria com a REFER, foram também desenvolvidos os Estudos Preliminares com vista à avaliação da viabilidade de conjugação da Linha de Alta Velocidade com a Linha de Mercadorias Sines-Évora-Elvas-Badajoz, por Norte e por Sul da Serra de Ossa, a qual faz igualmente parte do acordo estabelecido na Cimeira Luso-Espanhola de 2003. O objectivo dos estudos realizados é permitir racionalizar significativamente o investimento global neste troço mediante a utilização, sempre que possível, de uma plataforma ferroviária comum.

Os estudos no troço Évora – Caia têm vindo a ser desenvolvidos em estreita articulação com os estudos transfronteiriços em curso no âmbito do AVEP. No âmbito desta entidade, estão em curso o Estudo Prévio e o Estudo de Impacte Ambiental das alternativas inseridas no corredor transfronteiriço Elvas - Badajoz, seleccionadas após uma análise de viabilidade de corredores realizada às escalas 1:50.000 e 1:25.000, nos quais se contempla uma estação de alta velocidade na zona de Caia.

– Caia (Parcel 3C) stretches for the ranges of speeds and types of traffic envisaged in the contract (passenger traffic at 350 kph). Various alternative routes were analysed, with a high speed rail station at Évora.

Preliminary Studies of the Évora – Caia stretch were carried out in partnership with REFER with a view to assessing the viability of combining the High Speed Line with the Sines-Évora-Elvas-Badajoz Goods Line to the north and south of the Serra de Ossa, which was also part of the agreement reached at the 2003 Portuguese-Spanish Summit. The objective of these studies is to attempt to gain significantly better value from the overall investment in this stretch through the use, where possible, of a common track bed.

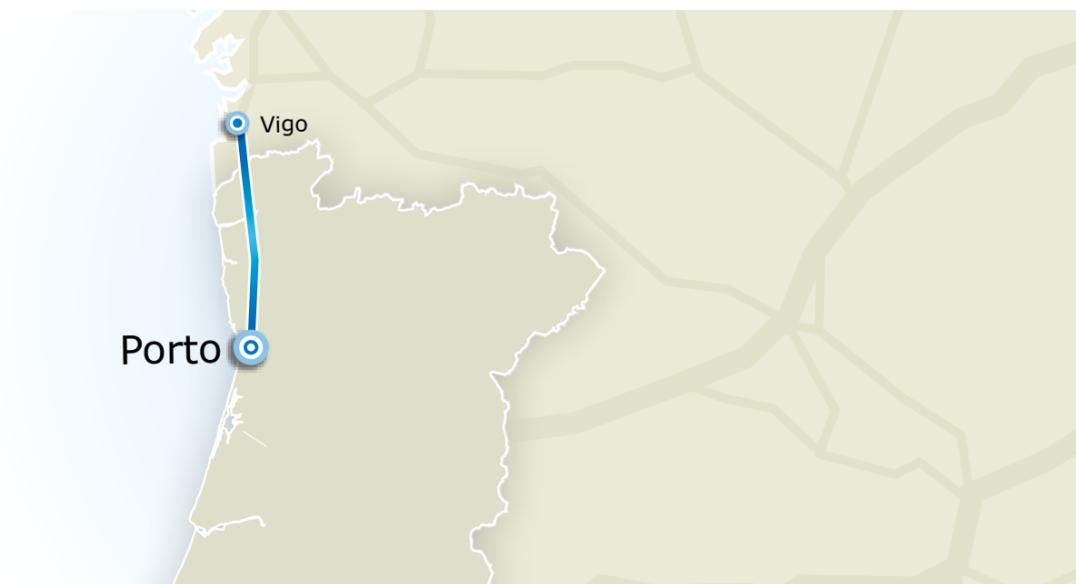
The studies of the Évora – Caia stretch have been closely co-ordinated with the trans-frontier studies in progress for AVEP. In the context of AVEP, work is in progress on the Preliminary Study and Environmental Impact Study of the alternative routes in the Elvas – Badajoz transfrontier corridor, which were selected following a corridor viability analysis on scales of 1:50.000 and 1:25.000, including a high speed rail station in the Caia area.

Eixo Porto - Vigo

Em 2005, foram desenvolvidos os Estudos Pré-vios e os Estudos de Impacte Ambiental dos troços Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos (Lote 1A) e Braga/Barcelos – Valença (Lote 1B), para as gamas de velocidades e tipos de tráfego previstos contratualmente (tráfego misto e de passageiros a 250 km/h), com a análise de diversos traçados alternativos, contemplando uma estação de alta velocidade intermédia, e ainda a possibilidade de localização de uma estação transfronteiriça em Valença.

Porto - Vigo Link

In 2005, Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were carried out on the Sá Carneiro Airport – Braga/Barcelos (Parcel 1A) and Braga/Barcelos – Valença (Parcel 1B) stretches for the ranges of speeds and types of traffic envisaged in the contract (mixed traffic and passenger traffic at 250 kph). Various alternative routes were analysed, including an intermediate high speed rail station and the possibility of siting a transfrontier station at Valença.



Para o efeito, foram estudados dois corredores alternativos principais, um mais a nascente, considerando a estação intermédia mais próxima de Braga e outro mais a poente, com a estação intermédia mais junto a Barcelos e ainda diversas ligações em diagonal entre aqueles corredores.

Estes estudos foram concluídos e entregues ainda em 2005, tendo sido iniciada a correspondente fase de análise, revisão e validação, a qual deverá ficar concluída no início de 2006.

For this purpose, two alternative corridors were studied: an eastern one including an intermediate station near Braga, and a western one with an intermediate station nearer to Barcelos. Various diagonal links between the two corridors were also examined.

These studies were completed and delivered in 2005. The analysis, revision and validation phase has been started and is expected to be completed in early 2006.

Eixo Aveiro - Salamanca Aveiro - Salamanca Link

Com a conclusão, em 2004, do Estudo de Viabilidade dos Corredores Transversais da Ligação em Alta Velocidade entre o Eixo Lisboa-Porto e Madrid, prosseguiram em 2005, e no âmbito do AVEP, os Estudos Prévios e os de Impacte Ambiental da ligação transfronteiriça entre Almeida/Vilar Formoso e Salamanca, tendo sido analisados, para as gamas de velocidades e tipo de tráfego previstos contratualmente (Tráfego Misto a 250 km/h), diversos traçados alternativos que contemplam a eventual inclusão de uma estação AV nas proximidades da Guarda.

With the completion in 2004 of the Viability Study of the High Speed Transverse Connection Corridors between the Lisbon-Porto Link and Madrid, the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were undertaken of the transfrontier connection between Almeida/Vilar Formoso and Salamanca for the ranges of speeds and types of traffic envisaged in the contract (mixed traffic at 250 kph). Various alternative routes were analysed, including a possible high speed rail station near Guarda.



> Estudos de Procura e de Mercado

> Demand and Market Studies

Eixo Lisboa - Porto

Em princípios de 2005 foram realizados trabalhos de actualização dos estudos de mercado que tinham sido concluídos pela VTM e TERRAFORMA em Março de 2004, afim de os complementar com a avaliação das externalidades do Projecto. Posteriormente, e no âmbito dos trabalhos da Comissão de Especialistas nomeada pela Tutela, foi solicitada a elaboração das correspondentes previsões de procura e receitas para as alternativas na ligação integral Lisboa-Porto em alta velocidade, com a aproximação a Lisboa pela margem direita ou pela margem esquerda do Tejo e, ainda, um cenário de desenvolvimento faseado de uma nova linha utilizando parcialmente a Linha do Norte.

Estes estudos foram concluídos em Junho de 2005.

Lisbon - Oporto Link

In early 2005, the market studies completed by VTM and TERRAFORMA in March 2004 were updated to supplement them with the evaluation of the Project externalities. Subsequently, within the context of the work of the Committee of Specialists appointed by the Ministry, the corresponding demand and revenue forecasts were commissioned for the alternative routes for the entire Lisbon-Oporto high speed link with approach to Lisbon either via the right bank or the left bank of the Tagus, together with a scenario for the phased construction of a new line partially using the Northern Line.

These studies were completed in June 2005.

Corredores Lisboa/Porto - Madrid

Os estudos de mercado relativos aos Corredores Lisboa-Évora-Badajoz-Madrid (Corredor Sul) e Aveiro-Salamanca-Medina del Campo-Madrid (Corredor Norte) foram adjudicados pelo AVEP em Dezembro de 2003 à EPYPSA.

Após a fase de caracterização socio-económica das respectivas áreas de influência, bem como das infra-estruturas de transportes e dos correspondentes serviços, foram efectuados inquéritos à mobilidade de passageiros na Península Ibérica. No que se refere ao transporte internacional de mercadorias, o estudo incidiu também sobre o intercâmbio de mercadorias entre Portugal e os principais países do centro da Europa.

As projecções de procura realizadas para os diferentes cenários estudados indicam que haverá um tráfego internacional de passageiros expressivo no Corredor Sul e que o Corredor Norte estará essencialmente vocacionado para o tráfego de mercadorias, em especial nas relações comerciais entre Portugal e a Europa além Pirinéus.

No final de 2005 foi efectivada a recepção final dos estudos.

Lisbon/Oporto - Madrid Corridors

Market studies for the two corridors - Lisbon-Évora-Badajoz-Madrid (Southern Corridor) and Aveiro-Salamanca-Medina del Campo-Madrid (Northern Corridor) - were commissioned by AVEP from EPYPSA in December 2003.

Following the phase of socio-economic analysis of the respective areas of influence and of the transport infrastructures and corresponding services, surveys were undertaken of passenger movements in the Iberian Peninsula. In relation to international goods transport, the study also analysed the trade in goods between Portugal and the principal central European countries.

The demand forecasts for the different scenarios studied indicated that there would be significant international passenger traffic in the Southern Corridor and that the Northern Corridor would be essentially of interest to goods traffic, in particular for trade between Portugal and Europe beyond the Pyrenees.

Final delivery of these studies took place at the end of 2005.

Modelo Integrado de Procura

Após um processo de consulta limitada, a construção do Modelo Integrado da Procura foi adjudicada à STEER DAVIES GLEAVE em Agosto de 2005.

Os trabalhos de modelação, que integram numa única plataforma os dados dos estudos parcelares anteriormente realizados, abrangem as ligações ferroviárias de alta velocidade e as linhas da rede convencional com as quais aquelas se deverão articular. Esta plataforma de modelação fará a compatibilização e consolidação dos critérios, parâmetros e pressupostos relativos às variáveis determinantes da mobilidade e servirá, também, para efectuar actualizações ao longo dos anos, de modo a poder traduzir a evolução dos padrões da mobilidade e avaliar a consistência, coerência e desempenho da implementação do Projecto.

Até ao final de 2005, foram realizados os trabalhos de análise dos estudos anteriores, os estudos de benchmarking, análise sócio-económica e caracterização das infra-estruturas e da oferta de transportes.

Integrated Demand Model

Following a restricted tender process, the contract for construction of the Integrated Demand Model was awarded to STEER DAVIES GLEAVE in August 2005.

The modelling work, which combines on a single platform the partial studies previously carried out, covers the high speed rail links and the conventional network lines with which they are expected to connect. This modelling platform will compatibilise and consolidate the criteria, parameters and assumptions underlying the variables determining mobility and will also facilitate updating over the years with a view to tracing trends in mobility patterns and evaluating the consistency, coherence and performance of the Project's implementation.

By the end of 2005, work had been carried out on the analysis of previous studies, benchmarking studies, socio-economic analysis and analysis of transport infrastructures and supply.

> Estratégias Logísticas para as Mercadorias

> Logistics Strategies for Goods

No ano de 2005 foram terminados os estudos contratados ao ISCTE – IN OUT GLOBAL relativos às estratégias de integração do caminho-de-ferro nas cadeias logísticas de maior valor.

Os trabalhos compreenderam uma análise do mercado, o estudo de casos internacionais, a caracterização do serviço logístico requerido, a definição do perfil de serviço e a avaliação do valor de mercado potencial.

A progressiva concretização de uma rede ferroviária transeuropeia e o esforço continuado de eliminação das barreiras técnicas e comerciais existentes neste sector abrem amplas perspectivas para o reforço da intervenção do caminho-de-ferro no transporte de mercadorias.

Os estudos permitiram concluir que há viabilidade para a inserção do caminho-de-ferro nas redes intermodais e de integração das cadeias de fornecimento. O caminho-de-ferro pode complementar com sucesso a oferta dos restantes modos, servindo os grandes pólos da Península Ibérica, bem como, numa escala mais alargada, as Áreas Metropolitanas e zonas de grande concentração de actividades da Europa Central.

2005 saw the completion of the studies commissioned from ISCTE – IN OUT GLOBAL on strategies for the integration of the railway into the higher value logistics chains.

The studies included an analysis of the market, international case studies, definition of the logistics service required, definition of the service profile and the assessment of potential market value.

The progressive construction of a trans-European rail network and the continuing effort to eliminate the technical and commercial barriers in this sector open up good prospects for increasing the role of the railway in goods transport.

The studies concluded that there is a viable case for the inclusion of the railway in intermodal networks and the integration of supply chains. The railway is capable of successfully complementing the service offered by other modes of transport in serving the major centres in the Iberian Peninsula and, on a wider scale, the metropolitan areas and major business and industrial centres in central Europe.

Como factores críticos de sucesso foram salientados o nível de custos de utilização das infra-estruturas, que terá que ser competitivo, a capacidade dos operadores para implementarem um modelo de negócios transnacional e a eficácia das soluções intermodais e da gestão logística.

A maior aproximação ao mercado com o elevar dos padrões de serviço do futuro transporte ferroviário permitirá alcançar importantes benefícios externos como a diminuição das emissões poluentes, consumos energéticos, congestionamentos, sinistralidade, favorecendo um desenvolvimento económico e social em bases sustentáveis.

The critical success factors indicated were infrastructure use costs of , which must be competitive, the ability of operators to implement a transnational business model and the efficiency of the intermodal solutions and logistics management.

Closer market orientation and the raising of standards of service by rail transport will enable important external benefits to be achieved, such as reduction of emissions of pollutants, energy consumption, congestion and accident rates, and favour economic and social development on a sustainable basis.

> Participação da Indústria Portuguesa

> Participation by Portuguese Industry

Foram concluídos os estudos de avaliação do potencial de participação da indústria nacional adjudicados ao ISCTE – IN OUT GLOBAL. Em complemento das análises anteriores relativas às fases de estudos e projectos, de construção e fornecimentos, foi analisado o potencial de participação nacional na fase de exploração e manutenção dos serviços ferroviários, na gestão das circulações e na manutenção da infra-estrutura.

Foi feita uma análise pormenorizada da “árvore codificada do produto” para avaliar o referido potencial. As conclusões evidenciam que há uma ampla capacidade nacional para o fornecimento de produtos e serviços para a Alta Velocidade, sendo particularmente elevada em relação à obra civil e ferroviária, as quais representam a parte mais substancial do investimento.

Identificaram-se as principais dificuldades, nomeadamente ao nível da formação, investigação, desenvolvimento, estrutura e organização, materiais e logística. Foi delineada uma série de medidas de superação dos estrangulamentos existentes.

A Alta Velocidade Ferroviária constitui um precioso factor impulsionador da investigação e desenvolvimento, constituindo uma oportunidade para o reforço da interacção entre centros de investigação e as empresas. Em simultâneo, os grandes desafios que a RAV coloca, exigem algumas mudanças na estrutura e organização dos diversos sectores de actividade abrangidos.

The evaluation studies of the potential for participation by Portuguese industry, commissioned from ISCTE – IN OUT GLOBAL, were concluded. As a complement to previous analyses in relation to the studies and plans, and construction and supplies phases, the potential for participation by Portuguese industry was analysed for the phase of operation and maintenance of rail services, traffic management and infrastructure maintenance.

A detailed analysis was made of the “product code tree” to assess that potential. The conclusions show that there is ample national capability to supply products and services for High Speed Rail, with particularly high capability in civil engineering and railway engineering which represent a substantial part of the investment.

The principal problems were identified as training, research and development, structure and organisation, materials and logistics. A series of measures for overcoming these obstacles was defined.

High Speed Rail constitutes a valuable factor driving research and development, and is an opportunity to strengthen working links between research centres and companies. At the same time, the important challenges that the RAV poses demand certain changes to the structure and organisation of the various industrial sectors involved. Those changes should encourage the reinforcement of dif-

dos. Essas transformações deverão favorecer o reforço de competências diferenciadoras e da colaboração entre empresas em rede que permita elevar a sua participação na cadeia de valor através de níveis cada vez mais complexos de integração de produtos e serviços.

Os estudos finalizados constituem um importante ponto de partida para o desenvolvimento de um amplo leque de iniciativas de que resulte o fortalecimento da competitividade e da internacionalização da indústria nacional.

Durante o primeiro semestre do exercício realizou-se um amplo debate interno para analisar as conclusões e as recomendações do estudo "Análise do Mercado de Empresas de Projectos de Engenharia" que foi contratado à empresa STRATEG no final de 2004.

Estes trabalhos incidiram, nomeadamente, na construção de um modelo de selecção e de avaliação de empresas de projectos de engenharia, formas de redução do risco associado à reduzida capacidade do mercado nacional para obras de arte especiais, value engineering e modelo de selecção e de gestão de empreitadas de construção.

Ficou claro que os impactos económicos da rede de alta velocidade ferroviária para as empresas nacionais, tanto na fase de projecto, como na fase de construção, serão muito diversos em função das alternativas estratégicas que a RAVE venha a adoptar.

differentiating competences and networked collaboration between companies that will enable them to increase their participation in the value chain through an increasingly more complex degree of integration of products and services.

The completed studies form an important starting point for the implementation of a wide range of initiatives which will lead to the increased competitiveness and internationalisation of Portuguese industry.

During the first half of the year, a wide-ranging internal discussion process was organised to study the conclusions and recommendations of the "Market Analysis of Engineering Project Management Companies" which had been commissioned from STRATEG at the end of 2004.

This process concentrated in particular on the construction of a model for selecting and evaluating engineering project management companies, ways of reducing the risk associated with the low capability of the Portuguese market in specialised civil engineering works, value engineering and the model for the selection and management of construction contract works.

It was clear that the economic impacts of the high speed rail network on Portuguese companies, at both the planning and construction stages, will be extremely varied depending on the alternative strategies that RAVE might adopt.

> Engenharia

> Engineering

Têm vindo a ser desenvolvidas diversas actividades do âmbito da engenharia visando garantir a interoperabilidade da nossa rede de alta velocidade com as congéneres europeias.



A series of engineering activities has been undertaken in order to ensure the interoperability of our network with its European counterparts.

Especificações técnicas de projecto e respectivos requisitos técnicos constituirão o futuro Standard do Projecto AV

Technical specifications and related technical requirements will comprise the future Standard of the High Speed Rail Project

No âmbito da definição das especificações técnicas e sua compatibilização com as directivas comunitárias da interoperabilidade e Normas Europeias aplicáveis, começou-se por implementar uma metodologia que visa a integração criteriosa e sistemática dos diversos requisitos, desde os estratégicos de nível superior (Utilizador e Sistema), até aos dos diversos subsistemas e equipamentos, utilizando para o efeito o software DOORS/ERS.

Com esta metodologia, foram estabelecidos e compilados os requisitos necessários para o desenvolvimento dos Estudos Prévios, em que estão praticamente concluídos os Estudos Prévios dos eixos Lisboa-Porto e Porto-Vigo e em curso os do eixo Lisboa-Madrid, de modo a assegurar o seu acompanhamento e validação.

In connection with the definition of technical specifications and their compatibility with EU directives on interoperability and applicable European Standards, a methodology was implemented to ensure thorough and systematic integration of the various requirements, from higher level strategic ones (User and System) to those for the various subsystems and equipment, using DOORS/ERS software.

Using this methodology, the necessary requirements were established and compiled for the preparation of Preliminary Studies, among which the Preliminary Studies for the Lisbon-Oporto and Oporto-Vigo links are practically completed and those for the Lisbon-Madrid link are under way, in order to permit their monitoring and validation.

Simultaneamente, iniciou-se o processo de preparação das Cláusulas Técnicas Gerais a integrar os Cadernos de Encargos para a realização dos projectos de execução das Pontes e restantes Obras de Arte especiais, Túneis e Estações.

Este processo será concluído com a definição das especificações técnicas de projecto e respectivos requisitos técnicos, que constituirão o futuro Standard do Projecto AV, o qual, por sua vez, regulará e enquadrará o desenvolvimento dos projectos dos diversos subsistemas.

Paralelamente, tem vindo a ser desenvolvido o Desenho Base do Sistema AV, que inclui os diagramas unifilares dos eixos, as Secções Transversais Tipo, o Modelo de Operação Ferroviária e os Conceitos de Manutenção e de Segurança da Rede.

Estações

Relativamente à concepção dos modelos de Estações AV, foi aprovada superiormente a constituição de um grupo de trabalho específico para as Estações de Alta Velocidade (GTE), responsável pelas seguintes actividades:

- a)** Processo de Concurso para Elaboração do Modelo Territorial;
- b)** Processo de Concurso para Estudos Urbanísticos;

Simultaneamente, iniciou-se o processo de preparação das Cláusulas Técnicas Gerais a integrar os Cadernos de Encargos para a realização dos projectos de execução das Pontes e restantes Obras de Arte especiais, Túneis e Estações.

Este processo será concluído com a definição das especificações técnicas de projecto e respectivos requisitos técnicos, que constituirão o futuro Standard do Projecto AV, o qual, por sua vez, regulará e enquadrará o desenvolvimento dos projectos dos diversos subsistemas.

Paralelamente, tem vindo a ser desenvolvido o Desenho Base do Sistema AV, que inclui os diagramas unifilares dos eixos, as Secções Transversais Tipo, o Modelo de Operação Ferroviária e os Conceitos de Manutenção e de Segurança da Rede.

Stations

In connection with the design of the models for the High Speed stations, high level approval was given for the establishment of a specific working group on the High Speed Rail Stations (GTE), which will be responsible for the following activities:

- a)** The Tender Process for the Preparation of a Land Planning Model;
- b)** The Tender Process for Urban Planning Studies;



- c)** Processo de Concurso para Definição da Imagem de Marca AV;
- d)** Prestação de Serviços de Assessoria na Área da Promoção Imobiliária (INVESFER).

Como actividades preparatórias, destacam-se:

- a)** Organização da informação;
- b)** Preparação de "Ficha Resumo" do modelo urbano por estação;
- c)** Elaboração de Programa Preliminar para o edifício da estação;
- d)** Definição de objectivos de Imagem;
- e)** Análise jurídico-legal sobre modelo de concurso a adoptar;
- f)** Estabelecimento de primeiros contactos com INVESFER.

Colaborou-se, ainda, na análise dos Estudos Prévios em desenvolvimento, numa perspectiva de análise das implantações e características propostas para as estações.

Como actividades críticas para 2006, destaca-se o início de contactos "formais" com as entidades públicas competentes, no âmbito dos projectos urbanos associados às estações.

- c)** The Tender Process for Definition of the HS Brand Image;
- d)** The Supply of Consultancy Services in the Property Development Area (INVESFER).

Preparatory activities included:

- a)** Organisation of the information;
- b)** Preparation of the "Summary Dossier" of the urban development model for each station;
- c)** Preparation of the Preliminary Programme for the station buildings;
- d)** Definition of the brand image objectives;
- e)** Legal study of the tender model to be adopted;
- f)** Establishment of initial contacts with INVESFER.

Work has also been done on the analysis of the Preliminary Studies in progress in terms of studying the sites and characteristics proposed for the stations.

Critical activities in 2006 will include the establishment of "formal" contacts with the relevant public authorities in connection with the development plans for the stations.

Foi aprovada superiormente a constituição de um grupo de trabalho específico para as Estações de Alta Velocidade

High level approval was given for the establishment of a specific working group on the High Speed Rail Stations

Especialidades Ferroviárias

No respeitante ao desenvolvimento das especialidades ferroviárias, foram iniciadas em 2005 diversas acções, cujos aspectos principais se sintetizam:

Foram definidas as características dos comboios tendo em consideração a sua compatibilidade com a infra-estrutura e o modelo de exploração da rede AV

The characteristics of the trains were defined, having regard to their compatibility with the infrastructure and the HS operating model



› Energia: Trabalho em conjunto com a REN tendo em vista a construção de linhas de AT para alimentação securizada das subestações de energia de tracção, tendo sido lançado um concurso para a realização de um estudo de simulação da interacção dinâmica entre o sistema de catenária e pantógrafos em AV e realizada uma nova actualização do estudo das subestações de energia eléctrica.

Railway Specialisms

A series of actions were undertaken in 2005 in terms of railway specialisms, the main aspects of which are summarised below:

› Electricity: Joint work with REN to plan the construction of high voltage lines to supply the traction electricity substations. A tender was launched for the carrying out of a simulation study of the dynamic interaction in the AV catenary and pantograph system, and the study of the electricity substations was further updated.

› Comando-controlo e Sinalização: Face ao estado de maturidade do sistema ERTMS, foi determinada a implementação do sistema de protecção de comboio ETCS nível 2 e está em curso a definição da arquitectura do sistema de comando e controlo, assim como do sistema de telecomunicações.

› Material Circulante: Foram definidas as características dos comboios tendo em consideração a sua compatibilidade com a infra-estrutura e o modelo de exploração da rede AV e ainda desenvolvidos os aspectos associados à manutenção.

› Exploração: Tendo por base os estudos de mercado e projecções da procura para as próximas décadas, foram estabelecidos o número de circulações e sua tipologia e uma oferta horária. Paralelamente foi desenvolvido o desenho base do sistema para todos os eixos, produzindo-se um diagrama da rede que inclui, além do "layout" necessário para cada estação, os postos de ultrapassagem e de estacionamento de comboios, os postos intermédios de banalização e ainda os parques de manutenção e parqueamento do material circulante.

› Manutenção da infra-estrutura: foram desenvolvidos os principais princípios, nomeadamente a periodicidade e duração das acções de manu-

› Command/control and Signalling: In view of the maturity of the ERTMS system, it was decided to implement the ETCS level 2 train protection system. The definition of the command and control system, and the telecommunications system, is in progress.

› Rolling Stock: The characteristics of the trains were defined, having regard to their compatibility with the infrastructure and the HS operating model, and certain aspects to do with maintenance were also worked on.

› Operations: On the basis of the market studies and demand forecasts for the coming decades, the number of train movements were defined, together with their make-up and timetabling. In parallel, the base design for the system was developed for all the links, producing a network diagram which includes, apart from the necessary layout for each station, the passing and stabling sidings, the intermediate two-way working line blocks and the maintenance yards and stabling sidings for rolling stock.

› Infrastructure maintenance: the main principles were defined such as maintenance intervals and duration of maintenance

tenção, os métodos de inspecção, a operação em regime degradado, a segurança em zona de trabalhos e finalmente a localização e funcionalidades dos parques e centros de manutenção.

Foram, ainda, desenvolvidos algumas metodologias avançadas que são fundamentais para bem gerir um projecto com esta elevada dimensão e complexidade:

- › Engenharia de sistemas: Modelo de organização "Top-Down" das diversas actividades de Engenharia, que visa garantir a sua perfeita harmonização e integração e identificar as implicações nos diversos subsistemas das alterações de requisitos, quer do ponto de vista técnico, quer económico.
- › Processo de RAMS: Está a ser implementado de forma sistemática este processo, nos moldes da norma europeia EN 50126, para assegurar os aspectos de fiabilidade, disponibilidade, manutibilidade e segurança no seu conjunto.
- › Gestão de riscos: Está em construção uma base de dados onde são registados os riscos de natureza técnica, financeira e de planeamento relativos às fases de projecto, de desenvolvimento, de construção e de verificação do projecto. Para cada um destes riscos, identificados tão cedo quanto possível, é feita a sua caracterização, o seu estado e a definição das medidas de mitigação a aplicar.

tasks, inspection methods, restricted line operation, safety at track works, and finally the locations and functions of maintenance centres and depots.

In addition certain advanced methodologies were developed which are fundamental to the proper management of a project of this size and complexity:

- › Systems engineering: "Top down" organisational model of the various engineering activities designed to ensure their perfect harmonisation and integration and to identify the implications for the various subsystems of changes in requirements, in both technical and economic terms.
- › RAMS process: This process is being implemented systematically in line with European standard EN 50126 to assure reliability, availability, maintainability and safety as a whole.
- › Risk management: A database is under construction to record technical, financial and planning risks at the development, construction and validation phases of the project. For each of these risks, which are identified as early as possible, the database records their nature and status and the risk mitigation measures to be applied.

› Ambiente

› Environment

A concretização da Rede Ferroviária de Alta Velocidade coloca inúmeros e importantes reptos ao nível ambiental e, por isso, desde meados de 2004, a empresa tem dado a esta componente uma prioridade elevada, aliás em consonância com a "Declaração de Política Ambiental" emitida em Novembro de 2004.



Durante 2005 deu-se, essencialmente, continuidade ao acompanhamento ambiental do projecto e ao desenvolvimento da sua gestão ambiental. Paralelamente, promoveram-se diversas acções que já resultaram num aumento significativo da sensibilidade para as questões relativas ao ambiente, tanto por parte dos colaboradores, como das entidades externas ligadas ao projecto.

The implementation of the High Speed Rail Network poses numerous important environmental challenges. Accordingly, the company has given high priority to this aspect since mid-2004, in line with its "Environmental Policy Statement" published in November 2004.

During 2005, further work was done on the environmental monitoring of the project and the development of its environmental management. In parallel, various initiatives were undertaken that have already resulted in a significant increase in awareness of environmental issues both by employees and by external bodies associated with the project.

Promoveram-se diversas acções que já resultaram num aumento significativo da sensibilidade para as questões relativas ao ambiente

Various initiatives were undertaken that have already resulted in a significant increase in awareness of environmental

No que respeita ao **Acompanhamento Ambiental** destacam-se a avaliação de propostas de projectistas e de consultores, na componente relativa ao ambiente, e o acompanhamento e validação dos Estudos Prévios e de Impacte Ambiental em curso. Refira-se que o acompanhamento incidiu sobre treze Estudos de Impacte relativos a uma extensão de 420km de rede, envolvendo sete consultores de ambiente distintos.

Na área de **Gestão Ambiental** destaca-se a elaboração de um levantamento ambiental preliminar de Aspectos e Impactes Ambientais. Foram ainda identificados os procedimentos da Direcção de Ambiente ao nível da sua organização interna e elaboração de Procedimentos Ambientais, segundo os requisitos da Norma NP EN ISO 14001:1999, designadamente os procedimentos de "Identificação dos Requisitos Legais e Outros Requisitos Ambientais do Projecto" e "Identificação e Classificação dos Aspectos Ambientais".

Neste ano foram igualmente realizadas actividades relativas à **Avaliação Ambiental**, contemplando a análise de potenciais interferências ambientais de projectos de outras entidades, em fase de Estudo Prévio ou no âmbito dos Processos de Avaliação de Impactes Ambientais (AIA), com os traçados previstos da Rede de Alta Velocidade.

Environmental Monitoring actions included the evaluation of planners' and consultants' proposals and the monitoring and evaluation of the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies in progress. This monitoring extended to thirteen Impact Studies covering 420 km of the network and involved seven separate environmental consultants.

Among actions in the **Environmental Management** area, a preliminary survey of Environmental Aspects and Impacts was carried out. The procedures for the Environment Department were identified in terms of its internal organisation and the drafting of Environmental Procedures in accordance with standard EN ISO 14001:1999, including the procedures for "Identification of the Legal and Other Environmental Requirements of the Project" and "Identification and Classification of Environmental Aspects".

Also in 2005, **Environmental Evaluation** actions were implemented, including the analysis of the potential environmental cross-impacts of other organisations' projects, at the Preliminary Study phase or in connection with the Environmental Impact Assessments (AIAs), on the proposed routes for the High Speed Rail Network.

> Modelo de Negócio e Financiamento

> Business and Financing Model

Modelos de negócio e de contratação

Para a globalidade da rede, e em termos gerais, o modelo adoptado preconiza:

- a) Promover a modernização do sistema ferroviário;
- b) Assegurar o controlo estratégico do sistema de alta velocidade por parte do Estado;
- c) Garantir o desenvolvimento da rede dentro dos prazos e investimento previstos;
- d) Assegurar a atractividade do Projecto para o sector privado;
- e) Optimizar a participação financeira do Estado e diluir riscos.

Foi, assim, escolhido um Modelo de Negócio que potencia a rede integrada e a atractividade do Projecto à iniciativa privada, através da desagregação da sua cadeia de valor em:

1. Sub-estrutura: expropriações e infra-estruturas de apoio, destacando-se nestas as terraplanagens, drenagens, obras de arte, obras acessórias e complementares e de protecção ambiental;
2. Supra-estrutura: sistemas ferroviários, nomeadamente a supra estrutura de via, instalações para a tracção eléctrica, sinalização, telecomunicações, oficinas e outras instalações de apoio;

Business and contracting models

For the network as a whole, and in general terms, the model adopted is intended to:

- a) Promote the modernisation of the rail system;
- b) Ensure strategic control of the high speed system by the State;
- c) Guarantee the implementation of the network within the planned timescales and level of investment;
- d) Make the Project attractive to the private sector;
- e) Optimise the State's financial stake and dilute risks.

Accordingly, a Business Model has been selected that favours an integrated network and the attractiveness of the Project to private capital by breaking down its value chain into:

1. Substructure: compulsory land purchases and support infrastructures, including earthmoving, drainage, civil engineering works, ancillary works and environmental protection works;
2. Superstructure: rail systems, including the permanent way superstructure, electric traction installations, signalling, telecommunications, workshops and other support facilities;

3. Material circulante;

4. Operação;

5. Estações.

Muito embora o modelo de financiamento de cada uma das componentes da cadeia de valor não se encontre ainda fechado, pois está dependente de cálculos mais rigorosos dos custos de investimento e operacionais e das receitas (com base em estudos da procura mais aprofundados), e dos ajustamentos resultantes de consultas preliminares aos *stakeholders* nas diversas fases do Projecto, este tem subjacente uma participação mista de capitais públicos e privados. Para a globalidade da rede, e em termos gerais, o modelo adoptado preconiza:

1. Sub-estrutura (cerca de 64% do investimento total): financiada e detida pelo Estado, como forma de viabilizar a participação privada no Projecto;

2. Supra-estrutura (cerca de 25% do investimento total): em entidade única e mista, com participação maioritária do Estado, o que permite reduzir o esforço de investimento público, colhendo os benefícios da partilha de riscos e da maior eficiência das competências privadas;

3. Rolling stock;

4. Operation;

5. Stations.

Although the financing model for each of the components of the value chain is not finally settled, since this depends on more rigorous calculations of investment and operating costs and revenue (based on more detailed demand studies) and on the adjustments resulting from preliminary consultations with stakeholders at the various Project phases, the underlying principle is one of mixed public and private investment. For the network as a whole, and in general terms, the model adopted envisages:

1. Substructure (approximately 64% of the total investment): financed and owned by the State, as a way of facilitating private investment in the Project;

2. Superstructure (approximately 25% of the total investment): by a single public-private entity with the State having a majority shareholding, which will help to reduce the public investment requirement and bring the benefits of risk sharing and the greater efficiency of private management;

3. Operação: privada ou mista, nacional e internacional, assegurando escala e gestão integrada de horários e serviços;

4. Material circulante (cerca de 9% do investimento total): em leasing, prática já corrente que potencia o enfoque dos operadores no seu core business;

5. Estações: privadas, desagregadas por grupo, o que permite introduzir competências comerciais de gestão, assegurando escala e diluindo riscos entre as várias entidades.

Financiamento

O financiamento do Projecto deverá ser feito pela União Europeia (Fundos Estruturais e Banco Europeu de Investimento), por investimento privado e por fundos do Estado Português.

O co-financiamento comunitário a fundo perdido (Fundo de Coesão, Redes Transeuropeias de Transportes e FEDER para obras de arte específicas) poderá atingir cerca de 35% do valor do investimento. Este objectivo poderá ser atingido, mesmo assumindo uma redução de 10% nas Perspectivas Financeiras para 2007-2013, com o orçamento pedido pela Comissão para financiar os projectos das RTE-T durante esse período e pela afec-

3. Operation: private or public-private, either Portuguese or international, ensuring an integrated scale and operation of timetables and services;

4. Rolling stock (approximately 9% of the total investment): under leasing arrangements, a common practice that encourages operators to focus on their core business;

5. Stations: private investment, with stations divided into groups, which will encourage the introduction of commercial management capabilities, achieve scale and dilute the risks between various entities.

Financing

The Project is expected to be financed by the European Union (Structural Funds and European Investment Bank), private investment and the Portuguese State.

The EU co-financing in the form of non-repayable grants (Cohesion Fund, Trans-European Transport Networks and FEDER for specific civil engineering projects) could amount to around 35% of the total investment. This objective could be achieved, even assuming a reduction of 10% in the Financial Forecasts for 2007-2013, with the budget requested by the Commission to finance TETN projects over that period and by the earmarking of

tação de cerca de mil milhões de euros ao financiamento dos troços transfronteiriços das ligações Porto-Vigo e Lisboa-Madrid.

A participação privada poderá atingir cerca de 30% do investimento total necessário para a construção dos eixos Lisboa – Porto (1ª fase), Lisboa – Madrid e Porto – Vigo, quer seja como investimento directo em algumas partes da cadeia de valor, designadamente na supra-estrutura e estações, quer através de receitas de concessões.

Análise Custos/Benefícios

Para os eixos Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid foram efectuadas análises custo/benefício. Foram considerados, para além de aspectos qualitativos (outros impactos), os relacionados com o projecto e que ocorrem no mercado de transporte ferroviário (impactos directos), os impactos em mercados não directamente relacionados com o transporte ferroviário (impactos externos) e os impactos que resultam da maior acessibilidade das regiões servidas pela AV (impactos indirectos).

1. Nos impactos directos contabilizaram-se os seguintes factores:
 - a) Investimento;
 - b) Custos e receitas operacionais;

around one billion euros for the financing of the transfrontier stretches of the Oporto-Vigo and Lisbon-Madrid Links.

Private investment is expected to amount to approximately 30% of the total investment needed to construct the Lisbon – Oporto (Phase 1), Lisbon – Madrid and Oporto – Vigo Links, either as direct investment in certain parts of the value chain or through revenue from concessions.

Cost/Benefit Analysis

Cost/benefit analyses have been carried out for the Lisbon – Oporto and Lisbon – Madrid Links. In addition to the qualitative aspects (other impacts), the aspects analysed included those associated with the project that impact on the rail transport market (direct impacts), impacts on markets not directly related to rail transport (external impacts) and the impacts resulting from improved access to regions served by High Speed (indirect impacts).

1. The following factors were taken into account in the direct impacts:
 - a) Investment;
 - b) Costs and operating revenue;

- c) Receitas não recebidas e custos operacionais evitados na rede ferroviária convencional;
- d) Investimentos evitados na ferrovia convencional;
- e) Benefícios relativos a ganhos de tempo;
- f) Valor residual da infra-estrutura da RAV.

2. Nos impactos externos foram tomados em consideração os seguintes:

- a) Emissões de CO2;
- b) Segurança;
- c) Congestão rodoviária;
- d) Ruído.

3. Como impactos indirectos foram considerados os seguintes:

- a) Benefícios em termos de emprego;
- b) Atracção de empresas nacionais ou internacionais.

Foram, ainda, efectuadas análises de risco e de sensibilidade.

Os resultados obtidos provam a viabilidade económica de ambas as linhas, situando-se as respectivas taxas internas de rentabilidade económica dentro das taxas médias para Projectos ferroviários realizados nos últimos anos e que foram objecto de financiamento comunitário e/ou do Banco Europeu de Investimento.

- c) Revenue foregone and operating costs saved in the conventional rail network;
- d) Investment saved in the conventional rail network;
- e) Benefits in terms of time savings;
- f) Residual value of the RAV infrastructure.

2. The following factors were taken into account in the external impacts:

- a) CO2 emissions;
- b) Safety;
- c) Road congestion;
- d) Noise.

3. The following factors were taken into account as indirect impacts:

- a) Benefits in terms of employment;
- b) Attraction of Portuguese or international companies.

Risk and vulnerability analyses were also conducted.

The results obtained demonstrate the economic viability of both lines, with their respective internal rates of economic profitability falling in line with the average rates for rail projects implemented in recent years with funding from the EU and/or the European Investment Bank.

Impacto no PIB e no Emprego

Em 2005 o Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa realizou, para a RAVE, um estudo sobre os impactos no emprego e no PIB da realização da RAV (eixos Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid), quer na fase de construção, quer na de exploração.

O impacto total estimado no PIB, actualizado a 2005, é de mais de 7 mil milhões de euros, sendo o grosso do efeito relativo à fase de construção – 6 mil milhões de euros, uma vez que o efeito estimado para o período de exploração considera apenas os efeitos do tráfego induzido pela existência da RAV.

O efeito no emprego traduz-se numa criação de 350 mil postos de trabalho durante o período de construção.

Impact on GDP and Employment

In 2005, the Centre for Applied Studies at the Universidade Católica Portuguesa carried out a study for RAVE of the impacts on employment and GDP of the implementation of the High Speed Rail Network (Lisbon – Oporto and Lisbon – Madrid links) both in the construction phase and the operating phase.

The total estimated impact on GDP at 2005 prices is over 7 billion euros, with the bulk of the effect – 6 billion euros - occurring in the construction phase, given that the estimated effect in the operating phase only includes the effect of traffic induced by the HSRN's existence.

The effect on employment would be the creation of 350 jobs during the construction period.

> Planeamento

> Planning

Fases do Empreendimento

A fim de garantir a correcta articulação das actividades críticas do empreendimento e o controlo adequado dos seus prazos e custos, o empreendimento está a ser desenvolvido faseadamente: Fase I (estudos); Fase II (projectos); Fase III (construção).

Fase I: Estudos de mercado e estudos de viabilidade socio-económica, financeira, técnica e ambiental necessários à tomada de decisão relativa à selecção dos Eixos e Corredores que se irão realizar.

Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental, incluindo todos os estudos indispensáveis para a apresentação das candidaturas para os financiamentos comunitários.

Decisão sobre os Eixos e Troços a realizar, as suas datas chave e os respectivos cenários de contratação, os quais poderão revestir uma das seguintes modalidades:

- a)** Projecto de Execução e Empreitada de Construção;
- b)** Estudo(s) e Empreitada de Concepção/Construção;
- c)** Estudo(s) e Contrato de Concepção/Construção/Exploração (no âmbito de uma parceria público-privada).

Project phases

In order to ensure the correct articulation of the critical project activities and proper control of timescales and costs, the project is being implemented in phases: Phase I (studies); Phase II (planning); Phase III (construction).

Phase I: Market studies and socio-economic, financial, technical and environmental viability studies required for deciding on the selection of the Links and Corridors to be developed.

Preliminary Studies and Environmental Impact Studies, including all the studies required for the submission of applications for EU funding;

Decision on the Links and Stretches to be built, their key dates and contracting scenarios, which may take one of the following forms:

- a)** Final Design and Construction Contract;
- b)** Study(ies) and Design/Build Contract;
- c)** Study(ies) and Design/Build/Operate Contract (under a public-private partnership).

Fase II: Estudos, Projectos e Revisões no âmbito do respectivo Troço, bem como outros estudos técnicos considerados necessários para a realização dos procedimentos de contratação pública a executar.

Fase III: Trabalhos relacionados com as empreitadas, fiscalizações e, eventualmente, os respectivos projectos de concepção necessários à conclusão da componente construtiva do respectivo Troço.

Plano de Actividades

Com o objectivo de dar suporte ao acompanhamento das tarefas e datas chave do empreendimento, foi desenvolvido um plano de actividades (suportado informaticamente) cujo cenário base de Setembro de 2004 é sempre actualizado numa base mensal.

Sistema de Codificação

No primeiro trimestre de 2005 aprovou-se a adopção do sistema WBS-ABS como Sistema de Codificação do Empreendimento.

Esta metodologia permite, como objectivos principais, a identificação inequívoca dos desenhos e restante documentação técnica emitida pelas diversas organizações envolvidas, a codificação interna de custos e servir de base para a subdivisão/referência das actividades de planeamento.

Phase II: Studies, Plans and Revisions for the relevant Stretch, and other technical studies regarded as necessary for the proposed public contracting process.

Phase III: Work associated with contract works, inspections and, possibly, the design plans required for completion of the construction component of the relevant Stretch.

Action Plan

With a view to supporting the monitoring of project tasks and key dates, an action plan (software supported) has been developed, the base scenario for which (September 2004) is updated on a monthly basis.

Coding System

In the first quarter of 2005, the adoption of the WBS-ABS system as the Project Coding system was approved.

This methodology facilitates, among key objectives, the unambiguous identification of the drawings and other technical documentation issued by the various organisations involved, the internal coding of costs, and the subdivision/referencing of planning activities.

Modelo de Custeio

Deu-se início, durante o ano de 2005, ao processo de estruturação do modelo de custeio do empreendimento.

Os principais objectivos passam por sustentar e dar suporte ao processo estratégico de decisão, permitir a uniformização dos critérios de custeio entre os diferentes fornecedores, balizar o orçamento do empreendimento.

Estes objectivos implicam a definição duma metodologia apropriada, baseada no modelo wbs.abs aprovado, que permita construir uma base de dados sustentada em informação devidamente referenciada, aferida e actualizada durante as diversas fases do Projecto.

Análise de Risco

As diferentes categorias de risco de projecto

Foram identificados vários tipos de riscos que foram integrados em seis categorias: riscos relacionados com aspectos políticos do Projecto; riscos relacionados com o financiamento do Projecto; riscos relacionados com os processos internos inerentes ao Projecto; riscos relacionados com os custos de construção do Projecto; riscos relacionados com a fase de exploração; riscos relacionados com aspectos de manutenção.

Costing Model

Work began in 2005 on the process of restructuring the project costing model.

The key objectives are to support and assist the strategic decision-making process, facilitate the standardisation of costing criteria across different suppliers and to flag the project budget.

These objectives imply the definition of an appropriate methodology, based on the approved WBS-ABS model, which will facilitate the construction of a database supported by properly referenced, accurate and up-to-date information during the different project phases.

Risk Analysis

The different categories of project risk

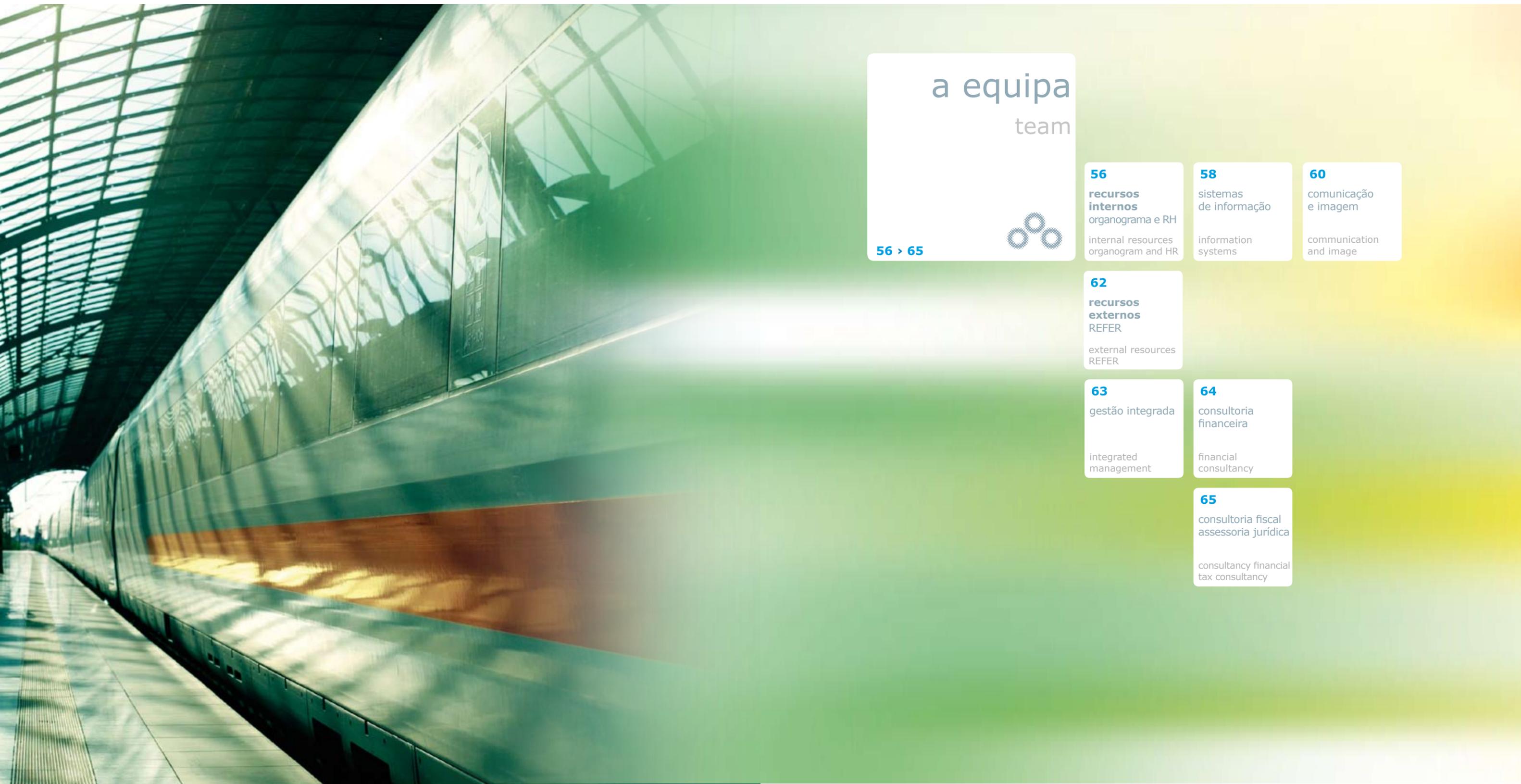
Various types of risk have been identified, which have been grouped into six categories: risks associated with political aspects of the Project; risks associated with the financing of the Project; risks associated with internal Project processes; risks associated with the Project construction costs; risks associated with the operating phase; and risks associated with maintenance aspects.

Identificação e quantificação dos riscos

Foram já identificados os primeiros 230 riscos do Projecto, que se encontram quantificados e atribuídos a elementos da RAVE e/ou do Gestor do Projecto, que se responsabilizam pela monitorização da evolução das medidas de mitigação encontradas, até que os riscos se possam considerar fechados ou minimizados. A identificação de novos riscos e a sua monitorização irá sendo feita no decorrer de todo o Projecto.

Identification and quantification of risks

The first 230 Project risks have already been identified, which have been quantified and assigned to RAVE managers and/or the Project Manager who will be responsible for monitoring the implementation of the mitigation measures decided on, at least until the risks are deemed to be eliminated or minimised. The identification of new risks and their monitoring will continue to be carried out throughout the course of the Project.



a equipa team



56 > 65

56
recursos internos
organograma e RH
internal resources
organogram and HR

58
sistemas de informação
information systems

60
comunicação e imagem
communication and image

62
recursos externos
REFER
external resources
REFER

63
gestão integrada
integrated management

64
consultoria financeira
financial consultancy

65
consultoria fiscal
assessoria jurídica
consultancy financial
tax consultancy

> **Recursos Internos**

> **Internal Resources**

Organograma Geral e Recursos Humanos

A execução do projecto nas suas múltiplas especialidades tem sido feita através da contratação externa em cada área técnica, de forma a incorporar as tecnologias mais avançadas e o conhecimento já adquirido pelos adjudicatários noutros projectos similares.

Em 2005 o organograma geral da empresa manteve-se inalterado, apresentando a seguinte estrutura. (Figura 1)

No final do exercício em análise, o empreendimento contava com a colaboração em permanência de: (Figura 2)

General Organogram and Human Resources

The execution of the Project's various specialities has been effected by means of external contracting in each technical area in order to incorporate the latest technologies and benefit from the know-how acquired by contractors on similar projects.

In 2005, the company's general organogram remained unchanged. (Picture 1)

At the end of the 2005 financial year, the Project had the following numbers of permanent employees (Picture 2)

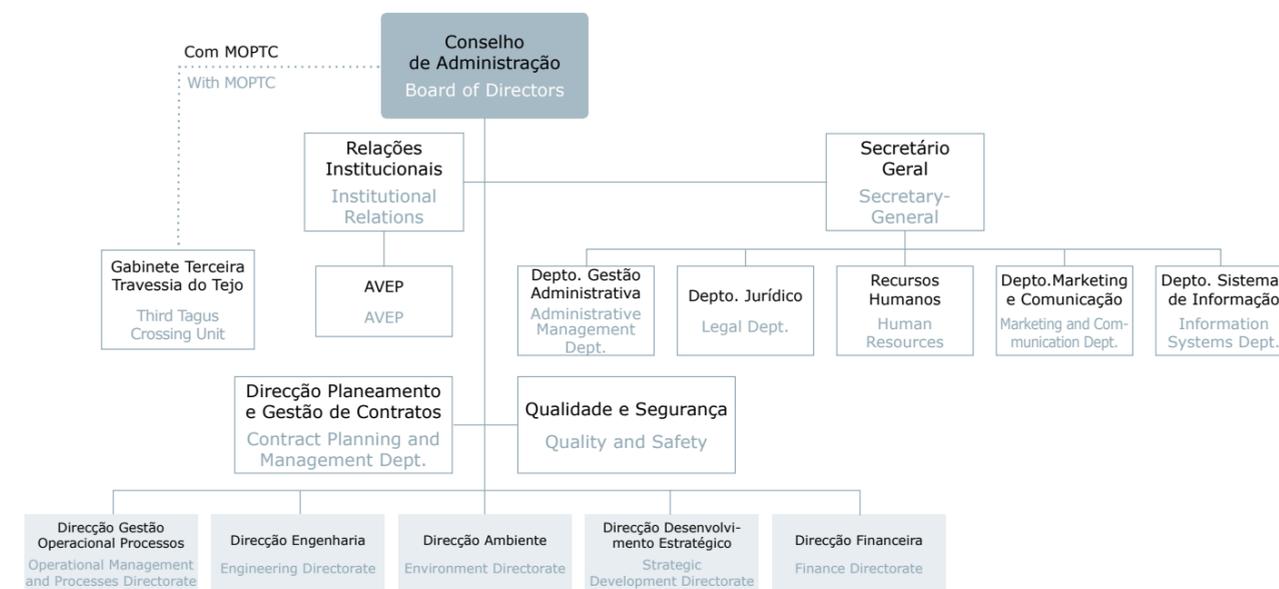


Figura 1 Picture 1

Colaboradores da RAVE Employees RAVE	12	
Colaboradores da REFER Employees REFER	21	
Outros Colaboradores Other Employees	2	35
Gestão Integrada do Projecto (THR) (THR)		44
Equipa RAVE+THR RAVE + THR Team		79
Técnicos em empresas projectistas (est.) Specialists in design companies (est.)		300
TOTAL TOTAL		379

Figura 2 Picture 2

> Sistemas de Informação

> Information Systems

Em 2005 assistiu-se, como previsto, a substanciais investimentos em sistemas de gestão do conhecimento, especialmente assente na plataforma SAP ERP, das quais se destacam as seguintes :

I. SAP R3/ERP

Implementação através de um "Roll-out" da REFER e consolidação do ERP:

- > Contabilidade Geral e Analítica;
- > Gestão Imobilizado;
- > Controlo e Gestão Orçamental Global (Investimento e Exploração);
- > Gestão de Contratos (área que foi re-deseenhada quase na totalidade em relação à solução da REFER);
- > Gestão Financiamentos PIDDAC e UE – desenvolvido à medida para a RAVE.

II. SAP DMS

Início da Implementação dos SAP DMS, Sistema de Gestão Documental, expediente e técnico.

In 2005, substantial investments were made as planned in information management systems, mainly based on the SAP ERP platform, of which the following are the most important:

I.SAP R3/ERP

Implementation via a roll-out from REFER and consolidation of the ERP.

- > General and Analytical Accounting;
- > Fixed Asset Management;
- > Global Budget Control and Management (Investment and Operations);
- > Contract Management (an area almost completely redesigned in relation to the REFER solution);
- > PIDDAC and EU Funding Management – custom-designed for RAVE.

II. SAP DMS

Start of implementation of SAP DMS office and technical Document Management System.

III. E-contratos

Início da Implementação do e-Contratos, gestão do processo pré-contratual.

IV. Programa SIG Rail

Desenvolvimento de um Sistema de Informação Geográfica, de suporte à área de negócio ferroviário, nomeadamente pela:

- > Definição das principais Linhas de Orientação do Grupo REFER;
- > Requisitos de Negócio;
- > Standards Técnicos (SIG, CAD, etc.);
- > Gestão de Activos;
- > Gestão Documental;
- > Preparação das Infra-estruturas;
- > Especificação Aplicacional.

V. NormaCAD

Desenvolvimento de especificações normalizadas, a utilizar nas áreas técnicas de projecto ferroviário, com aplicação de CAD (Desenho técnico assistido por computador), dentro do Grupo REFER.

III. E-contracts

Start of implementation of e-Contracts – pre-contract process management.

IV. Rail GIS Program

Development of a Geographical Information System supporting the rail business, in particular through:

- > Definition of the key Strategic Lines of the REFER Group;
- > Business Requirements;
- > Technical Standards (GIS, CAD, etc.);
- > Asset Management;
- > Document Management;
- > Preparation of Infrastructures;
- > Applications Specification;

V. NormaCAD

Development of standardised specifications for use in rail project technical areas with a CAD application (computer assisted technical design) within the REFER Group.

> Comunicação e Imagem

> Communication and Image

Como consequência do processo de reavaliação do projecto de alta velocidade que decorreu ao longo de quase todo o exercício, houve que suspender a quase totalidade das acções de marketing que estavam planeadas.

A RAVE iniciou a publicação da sua "biblioteca", com a distribuição alargada duma brochura sobre a sua "Declaração de Política Ambiental" e com a edição do livro "Alta Velocidade Ferroviária - Estratégias Logísticas para a Carga", em colaboração com a InOut Global (ISCTE).

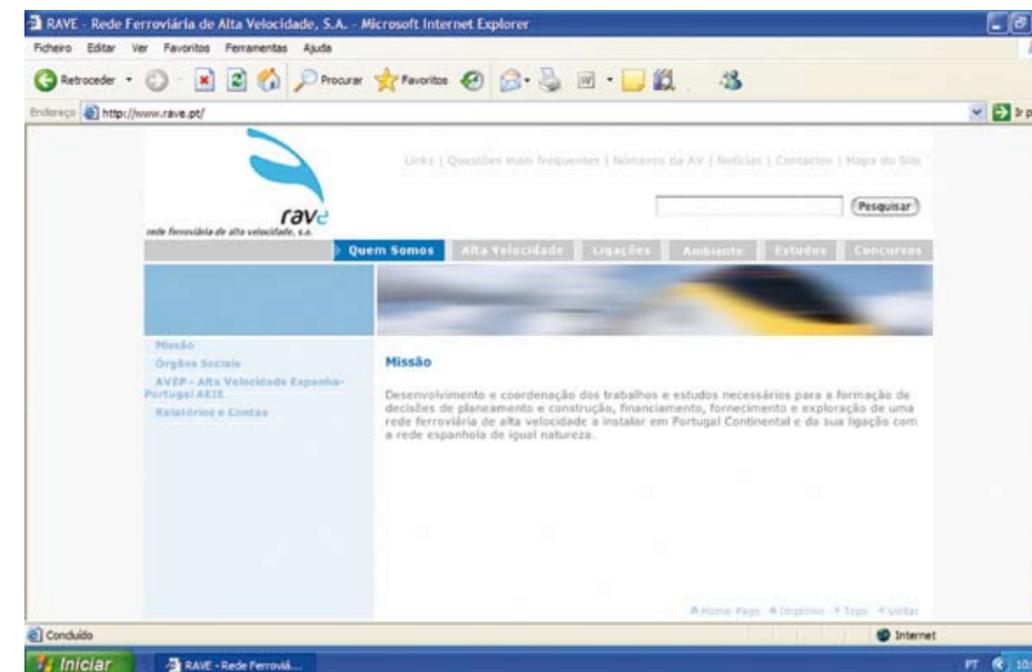


A iniciativa mais relevante foi o evento organizado pela Tutela em 13 de Dezembro de 2005 para apresentar as grandes opções do Governo relativamente à alta velocidade, pois ele constituiu por si mesmo a acção de comunicação mais importante que este projecto alguma vez teve. O teor dos com-

As a consequence of the re-evaluation of the high speed project that occupied almost the entire financial year, it was necessary to suspend almost all the marketing actions that had been planned.

RAVE began publication of its "library" with the wide distribution of a brochure about its "Environmental Policy Statement" and publication of the book "High Speed Rail - Logistics Strategies for Goods" in conjunction with InOut Global (ISCTE).

The most significant initiative was the event organised by the Ministry on 13 December 2005 to present the Government's main decisions about high speed rail. This alone was the most important public relations exposure that the project has ever had. The nature of the commitments made by the Government



promissos assumidos pelo Governo, ao seu mais alto nível, a forma como foi transmitida a fundamentação das opções (através de 21 apresentações pelos melhores especialistas nacionais e estrangeiros em cada área), a grande assistência e qualidade do evento, constituíram uma acção de impacto invulgar que, não só ficará como uma referência no âmbito da comunicação de empreendimentos, mas que aportará resultados muito positivos para o apoio ao nosso projecto. Desde o próprio dia da apresentação pública do projecto disponibilizaram-se no site da RAVE cópias de todas as apresentações feitas.

at the highest level, the way in which the justification for the decisions was conveyed (by means of 21 presentations by the top Portuguese and foreign specialists in each area), the large audience and the quality of the event combined to make this an initiative with unrivalled impact which will not only stand as an exemplar of project public relations but will also deliver very positive support for our project. From the day of the public presentation of the project, copies of all the presentations given were made available on the RAVE website.

> Recursos Externos

> External Resources

REFER

A cedência por parte da REFER de quadros em vários domínios técnicos e de gestão, e que têm constituído o pilar estrutural da RAVE desde o seu início, continuou, com algum reforço.

A colaboração entre as estruturas de ambas as empresas foi mais acentuada, sobretudo no que respeita às tecnologias aplicáveis na supra-estrutura.

Os trabalhos desenvolvidos em conjunto pelas respectivas áreas de Sistemas de Informação foram determinantes na implementação do sistema SAP na RAVE e no arranque do projecto SIG Rail ao nível das duas empresas.

Com o auxílio de um consultor externo, iniciou-se uma análise para apurar as sinergias potenciais em quase todas as áreas não técnicas da REFER e das suas empresas participadas, prevenindo-se a reactivação do processo e a tomada de decisão a curto prazo.

REFER

The secondment by REFER of staff in various technical and management fields, which has been a structural pillar of RAVE since its inception, continued, with some additions.

Co-operation between the structures of both companies was enhanced, in particular in terms of the technologies used in their superstructures.

The joint work carried out by the two companies' Information Systems departments was crucial to the implementation of the SAP system in RAVE and the start-up of the Rail GIS project in both companies.

With the assistance of an external consultant, an analysis was begun to identify the potential synergies in almost all the non-technical areas of REFER and its subsidiaries. The process is expected to be resumed and a decision made shortly.

Gestão Integrada

Em 2003 a RAVE lançou um concurso internacional para a contratação dos serviços de Gestão Integrada, o qual culminou com a contratação e início dos trabalhos do Consórcio TYCO (actualmente BRISA / HOLLAND RAILCONSULT ("THR") em Julho de 2004.

Na RAVE, designamos genericamente por "Gestão Integrada" o conjunto dos trabalhos a desenvolver num conjunto de actividades nas seguintes áreas funcionais: Gestão de Processos, Contratação, Gestão do Planeamento, Sistema Integrado de Gestão da Qualidade e da Segurança e Saúde, Sistema de Gestão do Ambiente, Engenharia e Gestão da Informação e do Conhecimento.

A "Gestão Integrada Global", ou seja, a gestão e coordenação global dos trabalhos que se desenvolvem ao longo de todas as fases e para todos os Eixos, é executada por uma equipa permanente do THR.

No âmbito do contrato com o THR, ainda apenas foram activadas as prestações de serviços relativas à "Gestão Integrada Global" e à "Gestão Integrada da Fase I". Na prestação destes serviços, estiveram envolvidos, em 2005, uma média de 45 técnicos.

Integrated Management

In 2003, RAVE published an international tender for the contracting of Integrated Management services which culminated in the award of the contract to the TYCO Consortium (currently BRISA / HOLLAND RAILCONSULT ("THR") and the start of the work in July 2004.

In RAVE, we use the term "Integrated Management" generically to describe the range of work carried out in a group of activities in the following functional areas: Process Management, Contracting, Planning Management, Integrated Quality Management and Health and Safety System, Environmental Management System, Engineering and Information Management.

"Global Integrated Management", i.e. the global management and co-ordination of the work carried out during all the phases and for all the Links, is performed by a permanent team from THR.

Under the contract with THR, only the services in connection with "Global Integrated Management" and "Integrated Management of Phase I" have so far been activated. In 2005, an average of 45 technical staff were involved in providing these services.

Por fim, importa salientar que competiu ao THR a função de interlocutor principal da RAVE com a grande maioria dos Fornecedores do empreendimento. Nessa função, destacam-se as suas responsabilidades em tomar ou propor à RAVE as medidas mais adequadas para assegurar o cumprimento dos prazos e dos custos, a salvaguarda dos interesses e direitos perante os Fornecedores, o cumprimento atempado dos procedimentos de contratação e a previsão e controlo dos factores de risco.

Consultoria Financeira

Em Maio de 2005 a RAVE contratou, como conclusão de um concurso internacional, o Consórcio Banco Finantia/Golman Sachs/Depfa Bank como seu consultor financeiro, por um período de 18 meses.

Durante o 2º semestre de 2005 o consultor financeiro estudou modelos de financiamento alternativos para os vários cenários de traçado e tipo de tráfego em análise pela Comissão de Especialistas criada pela Tutela para os eixos Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid, quantificando os subsídios estatais necessários em cada opção, complementando, dessa forma, os estudos técnicos em apreciação.

Finally, it should be mentioned that THR has the role of RAVE's principal interlocutor with the vast majority of suppliers. In this role, its principal responsibilities are to take or propose to RAVE the most appropriate measures to ensure compliance with delivery dates and costs, safeguard its rights and interests in dealings with suppliers, ensure timely observance of contracting procedures and forecast and control risk factors.

Financial Consultancy

In May 2005, following an international tender RAVE hired the Banco Finantia /Goldman Sachs / Depfa Bank Consortium as its financial consultant for a period of 18 months.

During the second half of 2005, the financial consultant studied alternative financing models for the different route scenarios and types of traffic under analysis by the Committee of Specialists set up by the Ministry for the Lisbon – Oporto and Lisbon – Madrid links and quantified the state subsidies required for each option, which complemented the technical studies under appraisal.

Consultoria Fiscal

Em Setembro de 2005, e após um processo de consulta limitada, foi assinado com a KPMG, um contrato de assessoria fiscal, por um período de 14 meses.

Os serviços desenvolvidos e a desenvolver no âmbito deste contrato visam a optimização fiscal da RAVE e de qualquer dívida por esta emitida para financiamento do Projecto e a revisão do modelo financeiro desenvolvido pelo consultor financeiro.

Assessoria Jurídica

O acompanhamento das diversas questões do foro jurídico na Empresa tem tido sempre o apoio de uma assessoria externa.

Tendo em consideração a evolução da natureza predominante dos problemas jurídicos do empreendimento, a qual está a passar de uma fase inicial caracterizada por contratações de estudos e de projectos para uma fase de implementação do modelo financeiro do negócio, foi iniciado em 2005 um processo de Consulta Limitada para a selecção da assessoria jurídica.

O processo foi suspenso em meados do exercício, prevendo-se que este tema seja reactivado à luz dos novos objectivos definidos para a empresa e da consequente adequação dos recursos afectos ao empreendimento.

Tax Consultancy

In September 2005, following a restricted tendering process, a contract for tax consultancy was signed with KPMG for a period of 14 months.

The services provided under this contract are designed to optimise RAVE's tax situation and that of any debt issued by it to finance the Project, and to review the financial model proposed by the financial consultant.

Legal Consultancy

The company has always had the assistance of an external legal consultant in handling various legal issues.

Having regard to the changing nature of the legal issues involved in the Project, which is moving from an initial stage of contracting studies and plans to the stage of implementing the business financial model, a restricted tendering process was initiated in 2005 to select legal consultants.

The process was suspended in the middle of the year but is expected to be reactivated in the light of the new objectives defined for the company and the consequent adjustment of the resources assigned to the Project.

contas accounts

68 > 108



68
investimento público
public investment

72
a execução orçamental
budget execution

74
o financiamento do projecto RAV
financing of the RAV project

76
a evolução patrimonial
asset situation

77
proposta de aplicação de resultados anuais
proposal for the application of annual results

78
contratos e adjudicações
contracts and agreements

83
demonstrações financeiras
financial statements

84
balanço anual activo
annual balance sheet

86
balanço anual
annual profit and loss account

88
demonstração de resultados anual
annual profit and loss account

90
anexo às demonstrações financeiras
notes to the financial statements

102
certificação legal das contas
auditor's report

106
relatório e parecer do fiscal único
report and opinion of the statutory auditor

› Investimento Público

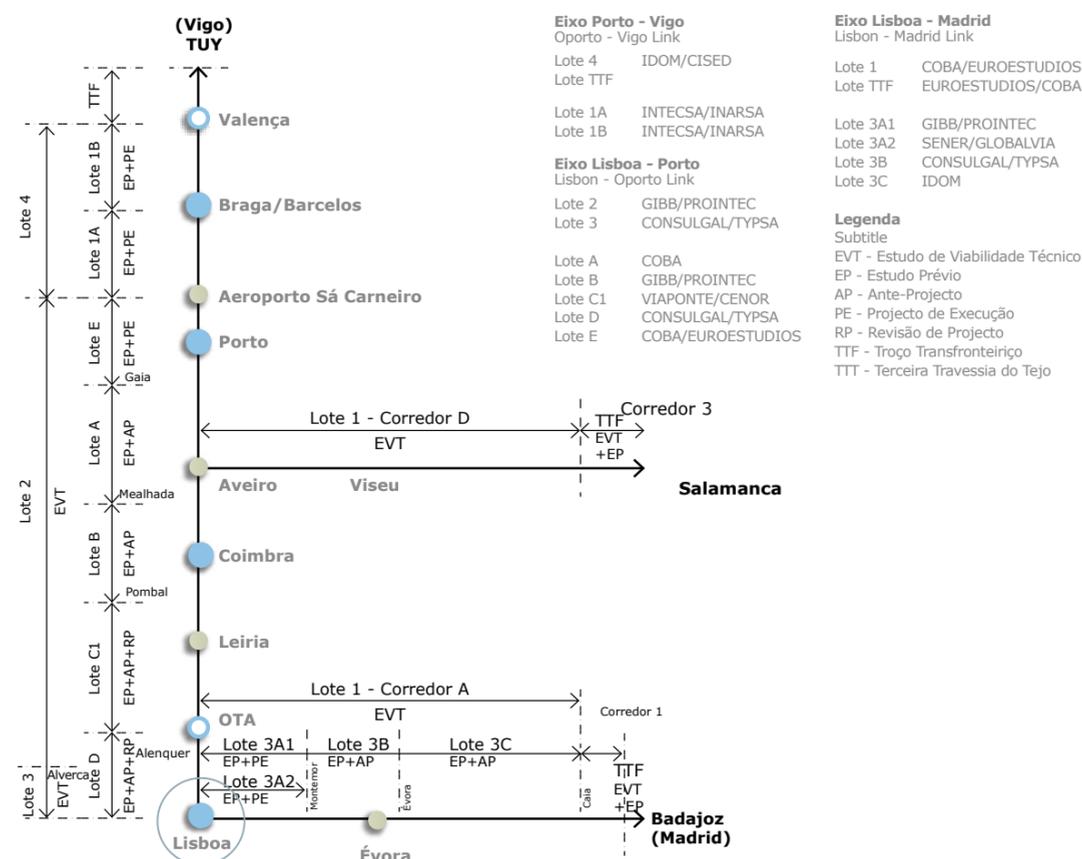
› Public Investment

Após uma fase de conclusão de Estudos de Viabilidade Técnica, as actividades fundamentais de 2005 incidiram no desenvolvimento e acompanhamento da elaboração dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental, em cada eixo.

Atento à dimensão da Rede, os estudos em curso em cada fase foram promovidos a concurso em lotes sendo o âmbito e fases do projecto os ilustrados nos termos do layout esquemático :

After a phase of completion of the Technical Viability Studies, the main activities in 2005 were concerned with the development and monitoring of the preparation of the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies for each Link.

In view of the scale of the network, the studies in each phase were put out to tender in parcels. The scope and phases of the project are illustrated in the diagrammatic layout below:



No caso do **Eixo Lisboa-Porto**, decorreram em 2005 os trabalhos de elaboração dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental cobrindo a totalidade do Eixo, através dos Lotes A, B, C1 e D.

No caso do **Eixo Lisboa-Madrid**, iniciaram-se, em 2005, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental relativos aos troços Ota - Montemor-o-Novo (Lote 3A1) e Lisboa - Montemor-o-Novo via TTT (Lote 3A2) afim de permitir uma opção fundamentada no tocante às alternativas de ligação a Lisboa.

De igual forma prosseguiram, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental relativos aos troços Montemor-o-Novo - Évora (Lote 3B) e Évora - Caia (Lote 3C).

No caso do Eixo **Porto-Vigo**, no decorrer do ano de 2005, foram desenvolvidos os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental dos Lotes 1A e 1B, entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Valença. Estes estudos foram concluídos e entregues ainda em 2005, tendo sido iniciada a correspondente fase de análise.

In the case of the **Lisbon-Oporto Link**, work proceeded in 2005 on the preparation of Preliminary Studies and Environmental Impact Studies covering the whole length of the Link, in Parcels A, B, C1 and D.

In the case of the **Lisbon-Madrid Link**, work began in 2005 on the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies for the Ota - Montemor-o-Novo (Parcel 3A1) and Lisbon - Montemor-o-Novo via TTC (Parcel 3A2) stretches to prepare the ground for a properly based decision on the alternative approaches to Lisbon.

Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were also carried out on the Montemor-o-Novo - Évora (Parcel 3B) and Évora - Caia (Parcel 3C) stretches.

In the case of the **Oporto-Vigo Link**, Preliminary Studies and Environmental Impact Studies were carried out in 2005 on Parcels 1A and 1B between Sá Carneiro Airport and Valença. These studies were completed and delivered before the end of 2005 and the corresponding analysis phase was begun.

No final de 2005, o valor acumulado do investimento no Projecto RAV situou-se nos **44,5 milhões de euros**, dos quais 41% foram concretizados no ano em análise.

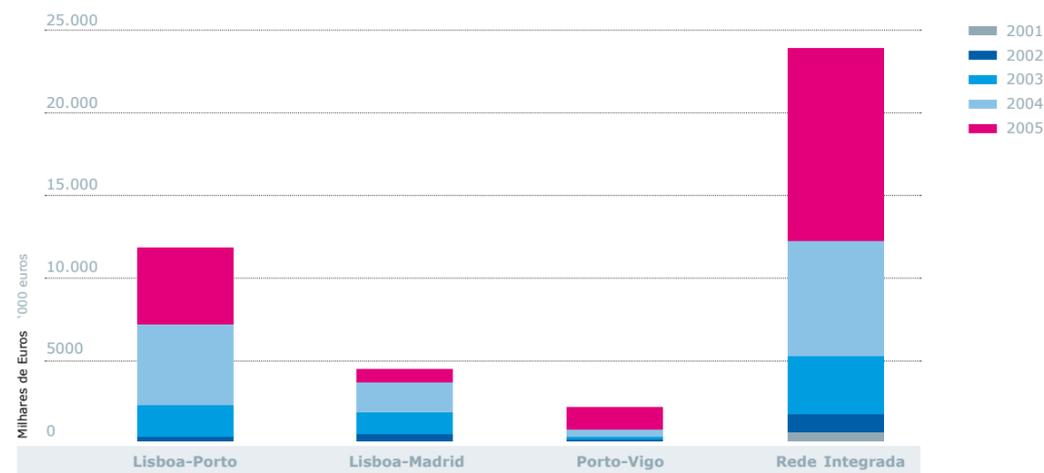
Desta forma o investimento financeiro por eixo veio a caracterizar-se da seguinte forma:

At the end of 2005, the accumulated investment in the RAV Project amounted to **44.5 million euros**, 41% of which occurred in the year under report.

The pattern of financial investment per Link was as follows:

Evolução Investimento no Projecto RAV (Milhares de Euros)
Analysis of Investment in the RAV Project ('000 euros)

	2001-2005	2005	2004	2003	2002	2001
Lisboa - Porto Lisbon - Oporto	12.519	4.820	5.053	2.152	494	
Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid	4.742	932	1.827	1.463	520	
Porto - Vigo Oporto - Vigo	2.175	1.313	497	283	82	
Rede Integrada Total Network	24.908	12.183	7.107	3.759	1.250	609
TOTAL TOTALS	44.343	19.248	14.484	7.657	2.346	609
	100%	42%	32%	17%	7%	3%



No tocante à expressão do investimento em cada eixo, como reflexo do desenvolvimento dos trabalhos nas várias especialidades pode-se ainda apresentar a seguinte distribuição:

The distribution of the investment in each Link, reflecting the work carried out in the various specialities, was as follows:

Investimento 2005 por tipo de actividade/especialidade (Milhares de Euros)
Investment 2005 - by type of activity/specialism

Objecto Object	Estudos Sócio Económicos Socio economic studies	Estudos de Mercado e/ou Procura Market and/or Demand Studies	Estudos Exploração Operation Studies	Estudos de Viabilidade Económica e Técnica Economic Technical Viability Studies	Estudos Prévios, Avaliação de Impacte Ambiental, Revisão e acompanhamento Prelim Studies Environmental Impact Studies, Revision and monitoring	Estudos de Engenharia Engineering Studies	Assessorias no âmbito da Rede Integrada Consultances on the total Network	Estudos Económico-Financeiros Economic & Financial Studies	TOTALS
Lisboa - Porto Lisbon - Oporto	49	63	37	180	4.492				4.820
Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid			140	124	578	90			932
Porto - Vigo Oporto - Vigo				4	1.309				1.313
Rede Integrada Total Network	116	54		44	2.715	328	5.747	179	12.183
TOTAL TOTALS	164	117	177	351	12.095	417	5.747	179	19.248

Complementarmente a RAVE promoveu ainda cerca de 1,5 milhões de euros de investimento em dotações para financiamento dos Estudos e Projectos no âmbito dos troços transfronteiriços matéria em estudo no seio do AEIE-AVEP.

In parallel, RAVE also invested 1.5 million euros in contributions to finance Studies and Plans in connection with the transfrontier stretches under study by AEIE-AVEP.

> **A Execução Orçamental**

> **Budget Execution**

Não obstante um acréscimo substancial de 35% no investimento face a 2004, a realização orçamental cifrou-se em 41,76% dos objectivos iniciais.

Despite a substantial increase of 35% in investment compared with 2004, budget execution amounted to 41.76% of the initial expenditure targets.

Controlo Orçamental a Nível dos Investimento Budget Control by Investment			
	Orçamento Budget	Real Real	Execução Execute
Lisboa - Porto <small>Lisbon - Oporto</small>	7.758	4.820	63,13%
Lisboa - Madrid <small>Lisbon - Madrid</small>	6.598	932	14,13%
Porto - Vigo <small>Oporto - Vigo</small>	2.285	1.313	57,45%
Aveiro - Salamanca <small>Aveiro - Salamnca</small>	2.011		0,00%
Faro - Huelva <small>Faro - Huelva</small>	750		0,00%
Rede Integral <small>Total Network</small>	26.696	12.183	45,64%
TOTAL TOTAL	46.097	19.248	41,76%

Encontram-se como factores estratégicos que condicionaram parte destes objectivos, fundamentalmente os seguintes :

> A 2ª Revisão do PEIT – Programa de investimentos do Governo Espanhol, documento que esteve em período de discussão pública e que apontava entre outras para alterações no tipo de tráfego no corredor Lisboa-Madrid;

The strategic factors affecting part of these targets were basically as follows:

> The 2nd Revision of PEIT – the investment programme of the Spanish Government, a document that was undergoing public consultation and which pointed, among other things, to changes in the type of traffic in the Lisbon-Madrid corridor;

> A decisão apresentada em Janeiro pelo Governo, da solução do Canal Lisboa-Porto, apresentada com a inadequada sustentabilidade e oportunidade;

> A alteração da composição governamental e a consequente e necessária reflexão da solução do Canal Lisboa-Porto e do traçado do Eixo Lisboa-Madrid à luz do novo PEIT, com a nomeação de comissões de apreciação;

> O acordo entre os Governos de Portugal e Espanha, na Cimeira Luso Espanhola, incluindo-se o tráfego misto como objectivo a suportar no Eixo Ferroviário Lisboa-Madrid;

> A apresentação pública do projecto pelo Governo Português, clarificando os objectivos, orientações e metas em particular para os Eixos Lisboa-Porto e Lisboa Madrid.

> The decision announced by the Government in January on the solution for the Lisbon-Oporto Corridor, presented with inadequate sustainability and timing;

> The change in the make-up of the Government and the consequent and necessary review of the solution for the Lisbon-Oporto Corridor and of the route for the Lisbon-Madrid Link in the light of the new PEIT, with the appointment of review committees;

> The agreement between the Governments of Portugal and Spain at the Portuguese-Spanish Summit to include mixed traffic in order to sustain the Lisbon-Madrid Rail Link;

> The public presentation by the Portuguese Government, clarifying the objectives, strategies and targets, in particular for the Lisbon-Oporto and Lisbon-Madrid Links.

> O Financiamento do Projecto RAV

> Financing of the RAV Project

Conforme programação de financiamento para o período 2001-2006, o modelo de suporte ao financiamento na fase de Estudos e Projectos assenta particularmente em duas fontes:

1º A contribuição do Orçamento Geral do Estado por via do Capítulo 50 do PIDDAC.

2º O financiamento comunitário no âmbito dos projectos prioritários considerados nas TEN-T (Trans-European Networks for Transport) criados pela Comissão Europeia e co-financiados pela DG TREN (EC Directorate-General for Energy and Transport) através do programa MIP (Multi-Annual Indicative Programme), na qual a RAVE têm três candidaturas designadas por Projecto 1022a - Eixo Lisboa – Porto, Projecto 1022b - Eixo Porto – Vigo e ainda o Projecto 1023 - Eixos Transversais Lisboa – Madrid e Aveiro – Salamanca.

Simultaneamente e considerando as necessidades pontuais relacionadas com os desfazamentos de compensação do PIDDAC, IVA e da UE, a empresa ainda recorre quando necessário ao endividamento de curto prazo para supressão exclusiva das necessidades de tesouraria pontuais.

Em particular no ano transacto, os subsídios ao investimento transferidos totalizaram a dotação de 30,573 milhões de euros, dos quais 20,123 mi-

In accordance with the financing programme for the period 2001-2006, the financial support model in the Studies and Plans phase relies on two sources in particular:

1. The contribution from the State General Budget under Chapter 50 of PIDDAC.

2. European funding associated with the priority projects within the TEN-T (Trans-European Networks for Transport) created by the European Commission and co-financed by DG TREN (EC Directorate-General for Energy and Transport) through the MIP (Multi-Annual Indicative Programme), UN- DER which RAVE has three applications entitled Project 1022a - Lisbon – Oporto Link, Project 1022b - Oporto – Vigo Link and Project 1023 - Lisbon – Madrid and Aveiro – Salamanca Transverse Links.

Simultaneously, to respond to occasional requirements associated with time lags in transfers from PIDDAC, VAT and the EU, the company continues to have resort as necessary to short term debt, exclusively to meet occasional treasury requirements.

In the year under report in particular, investment subsidies transferred totalled 30.573 million euros, of which 20.123 million euros

lhões de euros foram recebidos por via do PIDDAC através do Cap. 50 e 10,45 milhões por via da UE.

Entre o período de 2001-2005, o projecto obteve 47 milhões de euros de subsídios ao investimento dos quais 13,3 milhões provenientes da UE.

Importa ainda referir que o Estado mantém-se como financiador inicial dos projectos em curso, e nestes termos as das dotações totais aprovadas pela UE, ainda carecem de recebimento nos anos subsequentes um montante que pode atingir mais 12 milhões de euros, para além dos montantes já recebidos ou outros novos a candidatar.

Em suma a correspondência entre o investimento realizado e o financiamento do Projecto RAV, teve evoluções nem sempre iguais, mas que no computo geral apresentam dotações que cobrem o investimento já realizado, situação ilustrada no seguinte quadro:

were received from PIDDAC under Chapter 50 and 10.45 million euros from the EU.

In the period 2001-2005, the Project received 47 million euros in investment subsidies, of which 13.3 million euros were from the EU.

It should also be mentioned that the State continues to act as the initial financer of the projects in progress. Of the total contributions approved by the EU, amounts totalling possibly over 12 million euros remain to be received in subsequent years, in addition to the amounts already received and other new amounts to be applied for.

In summary, the correspondence between investment effected and the financing of the RAVE Project have never exactly matched, but in overall terms the contributions cover the investment effected to date, as the following table illustrates:

Evolução Investimento/Financiamento (Milhões de Euros)							TOTAL
Analysis of Investment/Financing (‘000 euros)		2001	2002	2003	2004	2005	TOTALS
Investimento Investment		1,01	2,65	8,01	15,30	20,01	46,97
	Orçamento Estado State Budget		2,89	4,28	5,73	20,12	33,03
	União europeia European Union		1,19	1,70	0	10,45	13,3
	TOTAL TOTALS	0,00	4,08	5,98	5,73	30,57	46,33

> A Evolução Patrimonial

> Asset Situation

Como anualmente vem sendo referido, a RAVE não terá no curto e médio prazo vocação para explorar o negócio ferroviário pois o seu objecto social limita a sua actividade à contratação de estudos e projectos que habilitem o Governo a decidir sobre o empreendimento do Projecto RAV. Nestas circunstâncias trata-se de uma sociedade sem vocação comercial, nestes termos e no tocante aos encargos de exploração, de forma consistente, a empresa segue a política contabilística de capitalização de custos incorridos no exercício.

No final do exercício de 2005, a concretização dos investimentos e dos meios necessários à sua execução traduziu-se na concretização de activos que totalizam cerca de 47 milhões €, montante que inclui investimentos em corpóreo e dotação capital para o AEIE – AVEP.

As we have remarked each year, RAVE will not have the role of operating the rail business in the short or medium term as its corporate object limits its activities to commissioning studies and plans which will enable the Government to decide on the implementation of the RAV Project. In these circumstances, it is a non-trading company. Accordingly, the company pursues an accounting policy of capitalising operating costs incurred during the year.

At the end of the 2005 financial year, the realisation of investments and the resources required for their execution corresponded to the realisation of assets totalling approximately 47 million euros, which includes both tangible investments and capital contributions to AEIE – AVEP.

> Proposta de Aplicação de Resultados Anuais

> Proposal for the Application of Annual Results

Resultados

No que respeita às contas relativas ao exercício de 2005, o Conselho de Administração deliberou manter os mesmos critérios contabilísticos, designadamente, quanto à imobilização dos trabalhos em curso. Decorrente dos critérios adoptados, o resultado negativo apurado no exercício foi de 21.905,76 €.

Face ao resultado líquido negativo apurado no exercício de 2005, no valor de 21.905,76€ (vinte e um mil novecentos e cinco euros e setenta e seis cêntimos) propomos que o mesmo seja transferido para a conta de Resultados Transitados, pela sua totalidade, dando cumprimento ao estabelecido na legislação em vigor.

Lisboa, 16 de Março de 2006

O Conselho de Administração

Presidente Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Vogal Dr. Alfredo Vicente Pereira

Vogal Dr. Romeu Costa Reis

Vogal Eng.º Carlos Alberto João Fernandes

Vogal Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

Results

For the accounts for the 2005 financial year, the Board of Directors decided to retain the same accounting criteria in respect of the capitalisation of work in progress. As the result of the criteria adopted, the loss for the year was €21,905.76.

The Board proposes that the net loss for the 2005 financial year, in the amount of €21,905.76 (twenty-one thousand nine hundred and five euros and seventy-six cents) should be transferred in its entirety to Accumulated Profits/Losses in accordance with current legislation.

Lisbon, 16 March 2006

The Board of Directors

Chairman Eng. Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Board Member Dr. Alfredo Vicente Pereira

Board Member Dr. Romeu Costa Reis

Board Member Eng. Carlos Alberto João Fernandes

Board Member Eng. Alberto José Engenheiro

Castanho Ribeiro

► Contratos e Adjudicações

► Contracts and Agreements

O progresso na concretização deste empreendimento tem sido fruto do trabalho de inúmeras empresas especializadas nas mais variadas áreas, bem como de algumas instituições de ensino e/ou de investigação nacionais, conforme detalhe apresentado nos quadros seguintes.

Nas nossas adjudicações, em geral resultantes de concursos públicos internacionais, constata-se um peso muito importante dos consórcios formados por empresas nacionais com congéneres estrangeiras, em parcerias que aliam o conhecimento local com tecnologias e experiências ainda não generalizadas em Portugal.

Paralelamente, a RAVE tem estabelecido parcerias com várias universidades portuguesas. Ao abrigo desses protocolos de colaboração contratam-se trabalhos específicos que contribuem para fomentar a aplicação prática dos conhecimentos e ajudam a financiar instituições vitais para o País.

The progress made so far in implementing the project has been the result of the work of countless specialised companies in a wide range of fields and a number of national higher education and/or research institutions, as shown in detail in the following tables.

The contracts we have awarded, generally through international tenders, reveal significant predominance of consortiums made up of domestic companies and foreign counterparts. These partnerships combine local knowledge with technologies and experience that are not yet widespread in Portugal.

In addition to these, RAVE has established partnerships with several Portuguese universities. Under these cooperation agreements, specific work projects are contracted that contribute to increasing the practical application of knowledge and help to finance institutions of vital importance for the country.

Principais Contratos e Adjudicações de Investimento Directamente Relacionados com o Empreendimento - RAVE

Principals Contracts and Awards of Contract Directly Related with the Undertaking

Tipo Type	Objecto Object	Adjudicatário Contractor	Início Start	Prazo contratual Contractual term	Total contrato Contract Total (EUR)	Executado em 2005 Executed in 2005	Executado até 31 Dezembro Executed to 31 Dec 2004
EIXO LISBOA-PORTO LISBON-OPORTO LINK					38.260.720	4.849.385	12.245.262
A	Lote 2 (Lisboa-Porto) - Estudo de Viabilidade Técnica Parcel 2 (Lisbon-Oporto) - Technical Viability Study	JACOBS GIBB / PROINTEC	27-Jun-02	480	1.896.546	179.647	1.896.546
A	Lote 2 - Lisboa-Porto - Elaboração de outputs gráficos a partir do SIG. Parcel 2 (Lisbon-Oporto) - Preparation of graphic outputs from GIS	JACOBS GIBB / PROINTEC			7.919	0	7.919
M	Estudos de Mercado Market Studies	VTM / Terraforma	20-May-03	120	310,000	0	310,000
M	Análises Complementares ao Estudo de Mercado Supplementary Analyses to Market Study	VTM / Terraforma	05-Nov-03	28	35.000	0	35.000
M	Estudos de pormenorização das transferências modais e correspondente avaliação de externalidades na ligação Lisboa-Porto Detailed studies of modal transfers and corresponding evaluation of externalities on the Lisbon-Oporto Link	VTM / Terraforma	16-Fev-05	28	24.500	24.500	24.500
M	Estudo de Mercado AV Lisboa-Porto - Transferências Modais Avaliação de Impactes Market Study for Lisbon-Oporto HS - Modal Transfers, Impact Evaluation	VTM / Terraforma	25-Jul-05	14	7.490	7.490	7.490
M	Análise dos novos cenários de desenvolvimento do Projecto - Lisboa e Porto Analysis of new Project development scenarios - Lisbon and Oporto	VTM / Terraforma	03-Jun-05	35	31.210	31.210	31.210
C	Lote B (Soure - Mealhada) - Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel B (Soure - Mealhada) - Preliminary Study and Draft Plans	JACOBS GIBB / PROINTEC	13-Nov-03	560	3.198.346	171.583	1.951.644
C	Lote A (Aveiro-Vila Nova de Gaia) - Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel A (Aveiro-Vila Nova de Gaia) - Preliminary Study and Draft Plans	COBA	13-Nov-03	560	3,532,957	1.396.033	3.659.240
E	Área Metropolitana do Porto - Hierarquização das alternativas de localização do serviço de alta velocidade Oporto Metropolitan Area - Ranking of alternative sites for the high speed service	SOCINOVA	09-Jun-04	60	74,820	0	74,820
B	Lisboa-Soure - Cobertura Aerofotográfica Lisbon-Soure - Aerial Photographic Survey	ERFOTO	21-Jul-04	5	12,400	0	12,400
D	Lote C1 (Alenquer/Ota-Pombal Oeste) - Estudo Prévio, Anteprojecto e Revisão de Projecto Parcel C1 (Alenquer/Ota-Pombal West) - Preliminary Study, Draft Plans and Plan Revision	ViaPonte/Cenoplan / Cenor Projectos / Cenorgeo	02-Aug-04	1,281	4.504.288	2.256.327	3.011.803
F	Estudos de exploração e de capacidade da infraestrutura ferroviária, num cenário de utilização parcial da Linha do Norte Operating and capacity studies of the rail infrastructure in a scenario of partial use of the Northern Line	SMA ET ASSOCIÉS	16-Sep-04	111	76,000	0	73,390
D	Lote D (Lisboa - Alenquer/Ota) - Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel D (Lisbon - Alenquer/Ota) - Preliminary Study and Draft Plans	CONSULGAL / TYPISA	18-Oct-04	720	2,454,070	93.966	460.671
A	Potenciação dos serviços de AV com os outros modos de transporte Optimisation of HS services with other modes of transport	CESUR	01-Jul-05	365	97.560	48.780	48.780
A	Estudo da Linha do Norte em articulação com a AV Study of the Northern Line in combination with HS	REFER	01-Out-04	60	36.526	36.526	36.526
D	Estudo Prévio, Projecto de Execução e relatórios AAIA - Lote E - VNG/ASC Preliminary Study, Final Design Plans and EIA reports - Parcel E - VNG/ASC	COBA / EUROESTUDIOS	14-Abr-05	540	2.509.837	603.323	603.323

Contratos e Adjudicações de Investimento directamente relacionados com o Empreendimento - RAVE

Contracts and Awards of Contract Directly Related with the Undertaking

Tipo Type	Objecto Object	Adjudicatário Contractor	Início Start	Prazo contractual Contractual term	Total contrato Contract Total (EUR)	Executado em 2005 Executed in 2005	Executado até 31 Dezembro Executed to 31 Dec 2004
EIXO LISBOA-MADRID LISBON-MADRID AXIS					20.948.465	913.922	4.144.304
A	Lote 1 - Estudo de Viabilidade Técnica dos Corredores Transversais entre Lisboa/Porto - Madrid. (INC. Corredor AVEIRO-SALAMANCA) Parcel 1 - Technical Viability Study of the Transverse Corridors between Lisbon/Oporto - Madrid (INC. AVEIRO-SALAMANCA Corridor)	COBA / EUROESTUDIOS	26-Jun-02	360	1.841.498	0	1.841.498
E	Prestação de serviços de consultoria para a elaboração do estudo designado por Lote 3-Est. Localização Nova Estação de Lisboa Supply of consultancy services for the preparation of a study designated Parcel 3-Est. Siting of new Lisbon Station	CONSULGAL/TYPSA	26-Jun-02	480	714.633	0	714.633
B	Lote 3B (Montemor-Évora) e Lote 3C (Évora-Caia) - Cobertura aerofotográfica Parcel 3B (Montemor-Évora) and Parcel 3C (Évora-Caia) - Aerial photographic survey	MUNICÍPIA	22-Jul-04	15	29.000	8.700	29.000
D	Lote 3B (Montemor-o-Novo-Évora - Estudo Prévio, Anteprojecto, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA Parcel 3B (Montemor-o-Novo-Évora) - Preliminary Study, Draft Plans, reports and plans required for EIA procedures	CONSULGAL/TYPSA	23-Dec-04	570	2,312,536	74.284	360.198
D	Lote 3C (Évora - Caia) - Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel 3C (Évora - Caia) - Preliminary Study and Draft Plans	IDOM, S.A. / IDOM, lda.	23-Dec-04	570	2,768,069	181.247	549.284
D	Lote 3A1 (Lisboa - Montemor-o-Novo, via Ota/Carregado) - Estudo Prévio, Projecto de Execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA Parcel 3A1 (Lisbon - Montemor-o-Novo, via Ota/Carregado) - Preliminary Study, Final Design Plans, reports and plans required for EIA procedures	GIBB Portugal / PROINTEC	07-Apr-05	540	2,533,778	0	0
D	Lote 3A2 (Lisboa - Montemor-o-Novo, via Terceira Travessia do Tejo) - Estudo Prévio, Projecto de Execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA Parcel 3A2 (Lisbon - Montemor-o-Novo, via Third Tagus Crossing) - Preliminary Study, Final Design Plans, reports and plans required for [text missing]	SENER / GLOBALVIA/ J.L.CÂNCIO MARTINS	31-Mar-05	540	2,508,676	296.250	296.250
A	Análise da instalação da via a três carris entre Pinhal Novo e Oriente Study of installation of three-line track between Pinhal Novo and Oriente	FERBRITAS			29.468	29.468	29.468
A	Instalação da via a 3 carris na Pte 25 Abril e Acessos - 2ª fase Installation of three-line track on 25 Abril Bridge and Approaches - phase 2	FERBRITAS			50.873	50.873	50.873
A	Instalação da via a 3 carris na Pte 25 Abril e Acessos Installation of three-line track on 25 Abril Bridge and Approaches	António José Luís dos Reis			9.500	9.500	9.500
A	Análise da Introdução de Tráfego Misto no Troço Nacional da LAV Lisboa-Madrid Study of introduction of Mixed Traffic on the Portuguese stretch of the Lisbon-Madrid HSL	FERBRITAS/DHVFBO	17-Ago-05	44	140.000	140.000	140.000
A	Elaboração de estudos de viabilidade técnica de uma estação de AV na zona da actual estação do Oriente Preparation of technical viability studies for a HS station in the vicinity of the present Oriente Station	CONSULGAL/TYPSA	02-Mar-05	45	123.600	123.600	123.600
EIXO PORTO-VIGO OPORTO-VIGO AXIS					5.924.356	1.310.312	1.975.562
A	Lote 4 (Porto-Valença) - Estudo de Viabilidade Técnica Parcel 4 (Oporto-Valença) - Technical Viability Study	IDOM / CISED	26-Jun-02	360	415.529	0	415.529
B	Lote 4 (Porto-Valença) - Cobertura aerofotográfica Parcel 4 (Oporto-Valença) - Aerial photographic survey	MUNICÍPIA	28-Oct-04	20	14.000	4.200	14.000
D	Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro - Braga/Barcelos) - Estudo Prévio, Projecto de Execução, estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA Parcel 1A (Sá Carneiro Airport- Braga/Barcelos) - Preliminary Study, Final Design Plans, studies, reports and plans required for EIA procedures	INTECSA-INARSA/GEG	26-Dec-04	10	1.898.739	560.523	800.444
D	Lote 1B (Braga/Barcelos - Valença) - Estudo Prévio, Projecto de Execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA - 1ª fase Estudo Prévio Parcel 1B (Braga/Barcelos - Valença) - Preliminary Study, Final Design Plans, reports and plans required for EIA procedures - Phase 1 Preliminary Study	INTECSA-INARSA/GEG	31-03-05	540	3.596.088	745.589	745.589

Contratos e Adjudicações de Investimento directamente relacionados com o Empreendimento - RAVE

Contracts and Awards of Contract Directly Related with the Undertaking

Tipo Type	Objecto Object	Adjudicatário Contractor	Início Start	Prazo contractual Contractual term	Total contrato Contract Total (EUR)	Executado em 2005 Executed in 2005	Executado até 31 Dezembro Executed to 31 Dec 2004
CONTRATOS COMUNS A VÁRIOS EIXOS CONTRACTS RELATED TO SEVERAL AXIS					21.560.613	8.381.676	17.088.664
M	Estudos Complementares de Procura para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade Supplementary Demand Studies for the High Speed Rail Network	TISPT	24-Sep-01	28	16.700	0	16.700
(a)	Cedência de Trabalhadores da REFER em regime de Prestação de Serviços (2002-2004) Secondment of REFER employees under service contract (20022004)	REFER	01-Jan-02	365	1.622.437		1.622.437
(a)	Cedência de Trabalhadores da REFER em regime de Prestação de Serviços (2005) Secondment of REFER employees under service contract (2005)	REFER	01-Jan-05	365	2.679.611	1.417.962	1.417.962
	Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração. Consultancy in rail network design, simulation, capacity and operation specialisms	SMA et associés	03-Feb-03	180	60.000	0	59.010
(a)	Assessoria e consultoria jurídica (2003-2005) Legal consultancy (2003-2005)	BARROCAS SARMENTO ROCHA	12-Mar-03	365	340.518	52.832	293.204
	Plano Estratégico do Empreendimento Project Strategic Plan	A.T.KEARNEY	09-Apr-03	180	1.415.153	0	1.415.153
	Estudo "Análise Socio-Económica dos Corredores Ferroviários e a Rede de Alta Velocidade em Portugal" Study: "Socio-economic Analysis of Rail Corridors and the High Speed Rail Network in Portugal"	SOCINOVA	07-May-03	270	57.500		57.500
	Estudo "Estratégias Logísticas para carga Ferroviária em Alta Velocidade" Study: "Logistics Strategies for Goods Loads on High Speed Rail"	IN OUT GLOBAL	07-May-03	300	124.700	43.645	124.700
	Potencial de Participação da Indústria Nacional no Projecto Alta Velocidade. Potential for Participation of Portuguese Industry in the High Speed Rail Project	IN OUT GLOBAL	07-May-03	340	299,280	59.856	299.280
	Estudo de mercado de procura primária nos corredores a analisar no âmbito do plano estratégico Market study of primary demand in the corridors for study in the strategic plan	A.T.KEARNEY	14-May-03	84	395.000	0	395.000
	Estudo "Impacto Socio-Económico do projecto de criação da rede Ferroviária de Alta Velocidade" Study: "Socio-economic impact of the project to create a High Speed Rail Network"	CEA/UCP	14-May-03	180	30.000	0	30.000
	Avaliação Ambiental Estratégica Strategic Environmental Assessment	IDAD / Universidade de Aveiro	26-May-03	246	257.000	0	257.000
	Protocolo RAVE/REFER/FERBRITAS para investigação e desenvolvimento de estudo técnico sobre Sistema de Catenária de Alta Velocidade RAVE/REFER/FERBRITAS agreement for research and preparation of a technical study of the High Speed Catenary System	FERBRITAS	10-Jul-03	420	100.404	0	91.774
	Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração Consultancy in rail network design, simulation, capacity and operation specialisms	SMA et associés	14-Nov-03	180	70.000	0	57.037
	SC-Inf-2003-000089 Projecto Sistema Informação Geográfica - Modelo Geral de SIG SC-Inf-2003-000089 Geographical Information System Project - General GIS Model	STTEI	17-Dez-03	29	33.000	0	33.000
	Análise das propostas admitidas no Concurso "Gestão Integrada do Projecto da AVF em Portugal" Analysis of bids received for the Tender "Integrated Management of the High Speed Project in Portugal"	CISED	27-Feb-04	90	81.634	0	70.627
	Ajustamento do Cronograma de Actividades de Estudos e Projectos Modification of Schedule of Studies and Projects Activities	VERPLANOS	03-Mar-04	106	10.290	0	10.290
	Prestação de serviços de comunicação Supply of PR services	EGOCORP	12-Mar-04	365	54.000	18.000	42.750
	Definição dos Elementos Prioritários do Modelo de Negócio para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade. Definition of the Priority Elements of the Business Model for the High Speed Rail Network	A.T.KEARNEY	30-Mar-04	68	385.250	0	382.214

Demonstrações Financeiras

Financial Statements

Contratos e Adjudicações de Investimento directamente relacionados com o Empreendimento - RAVE

Contracts and Awards of Contract Directly Related with the Undertaking

Tipo Type	Objecto Object	Adjudicatário Contractor	Início Start	Prazo contratual Contractual term	Total contracto Contract total (EUR)	Executado em 2005 Executed in 2005	Executado até 31 Dezembro Executed to 31 Dec 2004
	Elaboração do "Esquema das Instalações Ferroviárias - EIF" Preparation of "Schematic of Railway Installations - SRI"	SEMALY PORTUGAL	21-Apr-04	94	121.201	0	121.201
	Assessoria na Elaboração de Processos para Concursos e na Gestão dos respectivos Contratos Consultancy on the drafting of Tender Files and management of the corresponding Contracts	GRIMA	24-Jun-04	365	66.000	29.150	64.507
	Elaboração e implementação de um Plano Estratégico de Marketing e Comunicação. Preparation and implementation of a Strategic Marketing and Communication Plan	SERIES	14-Jul-04	549	235.000	117.500	195.833
	Prestação de Serviços de Gestão Integrada - Fase I Supply of Integrated Management Services - Phase I	TYCO/Holland RailConsult	28-Jul-04	537	9.499.360	5.418.385	8.739.627
	Consultoria e Assessoria Técnica no âmbito do projecto SIG Consultancy and technical advice in connection with the GIS project	TEI	26-Oct-04	730	77.904	43.977	66.534
	Consultoria na implementação de um sistema de Gestão da Qualidade Advisor for Quality Mgmt	ISQ	17-Dec-04	365	43.120	5.685	37.290
	Análise do Mercado de empresas de projectos de engenharia Market analysis of engineering project management companies	STRATEG	22-Dec-04	47	51.175	32.540	45.890
	Implementação de SAP(Fase 1) - Módulos Gestão Contratual e Projectos, Compras, Logística e Financeiros Implementation of SAP (Phase 1) - Contract and Project Management, Purchasing, Logistics and Finance Modules	NOVABASE	01-Jan-05	365	382.000	382.000	382.000
	Prestação de Serviços de Consultoria nas áreas de estruturas, túneis e pontes Supply of consultancy services in the field of structures, tunnels and bridges	INSTITUTO DA CONSTRUÇÃO	03-Mar-05	336	387.250	237.423	237.423
	Serviços de consultoria financeira Financial consultancy services	Banco Finantia, Goldman Sachs Intern., Depfa Bank	13-Mai-05	549	1.500.000	50.000	50.000
	Implementação do Sistema Documental SAP DMS Implementation of the SAP DMS document management system	NOVABASE	07-Jul-05	180	320.000	220.000	220.000
	Serviços de Consultoria e Assessoria Técnica Consultancy and Technical Advice services	REFERTELECOM, S.A.	01-Ago-05	365	118.512	57.692	57.692
	Prestação de serviços de consultoria no âmbito do Modelo Integrado de Procura de Passageiros Supply of consultancy services in connection with the Integrated Passenger Demand Model	STEER DAVIES & GLEAVE LTD	29-Ago-05	195	351.614	53.582	53.582
	Prestação de serviços de Assessoria Fiscal Supply of tax consultancy services	KPMG II - CONSULTORES DE NEGÓCIOS	21-Set-05	426	345.000	129.449	129.449
	Estudo "Impacto Socio-Economico do Projecto de Criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade" Study: "Socio-economic Impact of the project to create a High Speed Rail Network"	UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA	07-Out-05	90	30.000	12.000	12.000
RAVE - TOTAIS DE CONTRATAÇÃO E EXECUÇÃO RAVE - Total Contracting and execution Costs					86.694.154	15.455.295	35.453.793



> Balanço Anual Activo

> Annual Balance Sheet

Balanço Anual Annual Balance Sheet

Activo Assets	Activo Bruto Gross Assets	Amortizações e Ajustamentos Depreciation and Adjustments	Activo Líquido Net Assets	Activo Líquido 2004 Net Assets 2004
Imobilizado: Intangible fixed Assets:				
Imobilizações incorpóreas: Intangible fixed assets:				
Despesas instalação Incorporation costs	14.882,76	14.882,77	-0,01	-0,01
Despesas de Invest. e Desenvolvimento Investment and Development Costs				
Propriedade Industrial e Outros Direitos Industrial Property and Other Rights	218,41	103,13	115,28	188,08
Trespases Goodwill				
Imobilizações em Curso Fixed Assets in Progress	40.740.326,36		40.740.326,36	25.081.579,20
Adiantamentos p/ Conta de Imob.Incorp Advances for Intangible Fixed Assets	3.588.443,35		3.588.443,35	
	44.343.870,88	14.985,90	44.328.884,98	25.081.767,27
Imobilizações corpóreas: Tangible Fixed Assets:				
Terrenos e Recursos Naturais Land and Natural Resources				
Edifícios e Outras Construções Buildings and Other Structures				
Equipamento Básico Machinery and Equipment	9.361,68	920,79	8.440,89	
Equipamento de Transporte Vehicles and Transport Equipment	151.901,66	151.551,13	350,53	39.998,75
Ferramentas e Utensílios Tools and Dies	480,00	120,00	360,00	
Equipamento Administrativo Office Furniture and Equipment	973.199,89	425.844,82	547.355,07	607.785,76
Taras e Vasilhame Returnable Containers				
Outras Imobilizações Corpóreas Other Tangible Fixed Assets				
Imobilizações em Curso Fixed Assets in Progress				
Adiantamentos p/ Conta de Imob.Corpóreas Advances for Tangible Fixed Assets				
	1.134.943,23	578.436,74	556.506,49	647.784,51
Investimentos Financeiros: Financial Investments:				
Partes de Capital em Empresas do Grupo Shareholdings in Group Companies				
Empréstimos a Empresas do Grupos Loans to Group Companies				
Partes de Capital em Empresas Associadas Shareholdings in Associated Companies	1.512.500,00		1.512.500,00	762.500,00
Empréstimos a Empresas Associadas Loans to Associated Companies				
Títulos e Outras Aplicações Financeiras Securities and Other Financial Investments				
Outros Empréstimos Concedidos Other Loans Granted				
Imobilizações em Curso Fixed Assets in Progress				
Adiantamentos p/ Conta Invest.Financeiro Advances for Financial Investments				
	1.512.500,00	0,00	1.512.500,00	762.500,00

Activo Assets	Activo Bruto Gross Assets	Amortizações e Ajustamentos Depreciation and Adjustments	Activo Líquido Net Assets	Activo Líquido 2004 Net Assets 2004
Circulante: Current Assets				
Existências: Inventories:				
Mat-primas, Subsidiárias e de Consumo Raw materials, parts and consumables				
Produtos e Trabalhos em Curso Products and Work in Progress				
Subprodutos, Desperdícios e Resíduos By-products, offcuts and waste				
Produtos Acabados e Intermédios Finished and part-finished products				
Mercadorias Goods				
Adiantamentos por Conta de Compras Advances for purchases	0,00	0,00	0,00	0,00
Dívidas Terceiros-Médio/longo prazo: Debtors - Medium/long term:				
Clientes, c/c Trade debtors - current accounts				
Clientes - títulos a receber Trade debtors - other receivable				
Outros devedores Other debtors				
	0,00	0,00	0,00	0,00
Dívidas de Terceiros - Curto Prazo: Debtors - Short Term:				269.169
Clientes, Conta Corrente Trade debtors - current accounts	126.753,75		126.753,75	91.129,17
Clientes - Títulos a Receber Trade debtors - other receivable				
Clientes de Cobrança Duvidosa Trade debtors - doubtful debts				
Empresas do Grupo Group companies				
Empresas Participadas e Participantes Subsidiaries and Controlling Companies				
Outros Accionistas (Sócios) Other Shareholders				
Adiantamentos a Fornecedores Advances to suppliers	72,26		72,26	
Adiantamentos a Fornecedores de Imobiliz Advances to fixed asset suppliers				
Estado e Outros Entes Públicos Other accrued costs	2.470.216,78		2.470.216,78	1.930.915,85
Outros Devedores Other debtors	2.974,75		2.974,75	8.232,56
Subscritores de Capital Share capital subscribers				
	2.600.017,54	0,00	2.600.017,54	2.030.277,58
Títulos negociáveis: Marketable securities:				
Ações em Empresas do Grupo Shares in Group companies				
Obrigações e Tit.Participação Emp.Grupo Bonds in Group companies				
Ações em Empresas Associadas Shares in associated companies				
Obrig.Tit.Participação Empresas Assoc. Bonds in associated companies				
Outros Títulos Negociáveis Other marketable securities				
Outras Aplicações de Tesouraria Other treasury applications				
	0,00	0,00	0,00	0,00
Depósitos Bancários e Caixa: Bank deposits and cash in hand:				
Depósitos Bancários Bank deposits	14.628.874,73		14.628.874,73	2.169.687,45
Caixa Cash in hand	2.500,00		2.500,00	1.500,00
	14.631.374,73	0,00	14.631.374,73	2.171.187,45
Acréscimos e Diferimentos: Accruals and Prepayments:				
Acréscimos e Proveitos Accrued income	1.766,66		1.766,66	
Custos Diferidos Prepaid expenses	280.709,70		280.709,70	69.722,04
	282.476,36	0,00	282.476,36	69.722,04
Total de Amortizações Total Depreciation		593.422,64		
Total de Ajustamentos Total Adjustments				
Total do Activo Total Assets	64.505.182,74		63.911.760,10	30.763.238,85

> Balanço Anual

> Annual Balance Sheet

Balanço Anual Annual Balance Sheet

Capital Próprio e Passivo Equity and Liabilities	2005	2004
Capital Próprio:		
Equity:		
Capital Share capital	2.500.000,00	2.500.000,00
Acções(Quotas) Próprias - Valor Nominal Own Shares - Nominal Value		
Acções(Quotas) Próprias - Descontos e Pr Own Shares - Discounts and Premiums		
Prestações Suplementares Additional subscriptions of capital		
Prémios de Emissão de Acções (Quotas) Share premiums		
Ajustamentos Partes Capital Filiais/Asso Adjustments to shareholdings in subsidiaries and associated companies		
Reservas de Reavaliação Revaluation reserves		
Reservas:		
Reserves:		
Reservas Legais Legal reserves		
Reservas Estatutárias Statutory reserves		
Reservas Contratuais Contractual reserves		
Outras Reservas Other reserves		
Resultados Transitados Accumulated Profits/Losses	-199.089,14	-176.729,33
Subtotal Sub-total	2.300.910,86	2.323.270,67
Resultado Líquido do Exercício Net Profit/Loss for the Year	-21.905,76	-22.359,81
Dividendos Antecipados Advance dividends		
Total do Capital Próprio Total Equity	2.279.005,10	2.300.910,86
Passivo:		
Liabilities		
Provisões para Riscos e Encargos:		
Provisions for risks and charges:		
Provisões para Pensões Provisions for pensions		
Provisões para Impostos Provisions for taxation		
Provisões p/ Processos Judiciais em Curso Provisions for legal actions in progress		
Provisões p/ Acid. Trab. e Doenças Profi Provisions for accidents at work and occupational diseases		
Outras Provisões para Riscos e Encargos Other provisions for risks and charges		
Provisões p/ Pré-reformas Provisions for early retirement		
	0,00	0,0
Dívidas a Terceiros - Médio Longo Prazo Creditors - Medium/long term:		
Empréstimos por Obrigações Loans secured by bonds		
Empréstimos Obtidos Loans received		
Fornecedores, C/C Suppliers - current accounts		
Fornecedores de Imobilizado, c/c Fixed asset suppliers - current accounts		
Fornecedores - Títulos a Pagar Suppliers - other payable		
Fornecedores Imobiliz -Títulos a Pagar Fixed asset suppliers - other payable		
Outros Credores Other creditors		
	0,00	0,0

Capital Próprio e Passivo Equity and Liabilities	2005	2004
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo:		
Creditors - Short Term:		
Empréstimos por Obrigações:		
Loans secured by bonds:		
Convertíveis Convertible		
Não Convertíveis Non-convertible		
Empréstimos p/ Títulos de Participação Loans secured by equity securities		
Dívidas a Instituições de Crédito Bank loans	5.500.000,00	6.500.000,00
Adiantamentos por Conta de Vendas Advances for Sales		
Fornecedores, c/c Suppliers - current accounts	8.425.371,92	5.969.751,21
Fornecedores, Facturas Recepção e Conf Suppliers - invoices in progress	75.006,79	
Fornecedores - Títulos a Pagar Suppliers - other payable		
Fornecedores de Imobilizado - Tít.Pag. Fixed asset suppliers - other payable		
Adiantamentos de Fornecedores Advances by suppliers		
Empresas do Grupo Group companies		
Empresas Participadas e Participantes Subsidiaries and Controlling Companies		
Outros Accionistas (Sócios) Other Shareholders		
Adiantamentos de Clientes Advances by customers		
Outros Empréstimos Obtidos Other loans received		
Fornecedores de Imobilizado - c/c Fixed asset suppliers - current accounts	135.002,62	20.810,84
Fornec.Imobilizado - Fact.Recep.Conf. Fixed asset suppliers - invoices in progress		
Estado e Outros Entes Públicos State and other public bodies	54.197,19	46.301,11
Outros Credores Other creditors	15.000,00	618,95
	14.204.578,52	12.537.482,11
Acréscimos e Diferimentos		
Accruals and Prepayments:		
Acréscimo de Custos Accrued expenses	142.211,45	133.984,36
Proveitos Diferidos Advance income	47.285.965,03	15.790.861,52
	47.428.176,48	15.924.845,88
Total do Passivo Total Liabilities	61.632.755,00	28.462.327,99
Total Capital Próprio e Passivo Total Equity and Liabilities	63.911.760,10	30.763.238,85

› Demonstração de Resultados Anual

› Annual Profit and Loss Account

Custos e Perdas/ Proveitos e Ganhos Annual Profit and loss Account	Exercício 2005 Financial Year 2005		Exercício 2004 Financial Year 2004	
Custos e perdas Costs and losses:				
Custo merc vendidas e das matérias cons: Cost of goods sold and materials consumed:				
Mercadorias Goods		2.357.059,71		1.721.524,24
Matérias Materials				
Fornecimentos e Serviços Externos External supplies and services				
Custos com o pessoal: Personnel costs:				
Remunerações Salaries and wages		824.518,72		668.176,98
Encargos sociais: Social costs:				
Pensões Pensions				
Outros Other costs		211.918,86	1.036.437,58	148.548,34
Amortiz imobiliz corpóreo e incorpóreo Depreciation of tangible and intangible assets		172.567,01		185.704,79
Ajustamentos Adjustments			172.567,01	
Provisões Provisions				0,00
Impostos Taxation		47.344,50		8.856,46
Outros custos e perdas operacionais Other operating costs and losses		837,09	48.181,59	1.599,49
				10.455,95
(A)		3.614.245,89		2.734.410,30
Perdas empresas do grupo e associadas Losses in group and associated companies				
Amort e prov aplic e invest financ Depreciation and provisions for financial investments				
Juros e custos similares: Interest and similar charges:				
Relativos a empresas do grupo Relating to Group companies				
Outros Other interest		47.344,50	47.344,50	47.344,50
(C)		3.770.685,54		2.759.843,97
Custos e perdas extraordinários Extraordinary costs and losses			45.270,95	13.639,16
(E)		3.815.956,49		2.773.483,13
Imposto sobre o rendimento do exercício Taxation on profits for the year			9.274,39	10.635,10
(G)				
Resultado líquido do exercício Net Profit/Loss for the Year			-21.905,76	-22.359,81
(H)		3.803.325,12		2.761.758,42

Custos e Perdas/ Proveitos e Ganhos Annual Profit and loss Account	Exercício 2005 Financial Year 2005		Exercício 2004 Financial Year 2004	
Proveitos e ganhos Income and profits:				
Vendas: Sales:				
Mercadorias Goods				
Produtos: Products				
Prestação de Serviços Services rendered		3.750,00	3.750,00	125.200,00
Varição da produção Change in inventories				
Trabalhos para a própria empresa Own work capitalised			3.495.447,66	2.528.479,30
Proveitos suplementares Supplementary income		241.756,92		65.808,99
Subsídios à exploração Operating subsidies				
Outros proveitos e ganhos operacionais Other operating income and profits			241.756,92	65.808,99
Reversões de amortizações e ajustamentos Reversals of depreciation and adjustments				
(B)		3.803.325,12		2.761.758,42
Ganhos em empresas do grupo e associadas Profits in group and associated companies				
Rendimentos de participações de capital Income from shareholdings				
Rendimentos títulos negociados aplic fin: Income from bonds and other financial applications:				
Relativos a empresas do grupo Relating to Group companies				
Outros Other income				9.387,30
Outros juros e proveitos similares: Other interest and similar income:				
Relativos a empresas do grupo Relating to Group companies				
Outros Other income		29.730,96	29.730,96	30.968,38
(D)		3.770.685,54		2.759.843,97
Proveitos e ganhos extraordinários Extraordinary income and profits			32.639,58	1.914,45
(F)		3.803.325,12		2.761.758,42
Resumo: Summary:				
Result operacionais: Operating profit/loss:	(B)-(A) =		126.708,69	-14.922,01
Result financeiros: Financial profit/loss:	(D-B)-(C-A) =		-126.708,69	14.922,01
Result correntes: Current profit/loss:	(D)-(C) =		0,00	0,00
Result antes de impostos: Profit/loss before tax:	(F)-(E) =		-12.631,37	-11.724,71
Result líquido do exercício: Net profit for the year:	(F)-(G) =		-21.905,76	-22.359,81

► **Anexo às Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2005** (Montantes expressos em euros)

► **Notes to the Financial Statements for the year ended on 31 December 2005** (Amounts expressed in euros)

Introdução

A "RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.", é uma sociedade anónima, com sede em Lisboa, constituída em 2001, e tem como objecto principal o desenvolvimento e coordenação dos trabalhos e estudos necessários para a formação das decisões de planeamento e construção, financiamento, fornecimento e exploração de uma rede ferroviária de alta velocidade a instalar em Portugal continental, e da sua ligação com a rede espanhola de igual natureza.

NOTA 1 - Aplicação do POC na Elaboração das Demonstrações Financeiras

As notas às contas respeitam a ordem estabelecida pelo POC, sendo de referir que os números não identificados não têm aplicação por inexistência ou irrelevância de valores ou situações a reportar.

Em todos os aspectos materiais, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2005 foram preparadas em conformidade com as disposições do Plano Oficial de Contabilidade (POC) aprovado pelo Decreto-Lei N.º 410/89, de 21 de Novembro, com as alterações introduzidas até à presente data.

Introduction

"RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A." is a joint stock company incorporated in 2001, with its registered office in Lisbon. Its principal object is the implementation and co-ordination of the works and studies required for the formulation of decisions on the planning and construction, financing, supply and operation of a high speed rail network to be built in Portugal and its connection to the similar network in Spain.

NOTE 1 – Application of the official accounting scheme (POC) in the preparation of the Financial Statements

The notes to the accounts follow the order stipulated in the POC. Omitted numbers are not applicable to the financial statements because of the absence or insignificance of amounts or situations to be reported.

In all material respects, the financial statements for the year ended on 31 December 2005 were prepared in accordance with the Official Accounting Scheme (POC) approved by Decree-Law 410/89 of 21 November, as subsequently amended.

NOTA 2 - Comparabilidade do Conteúdo das Contas

O conteúdo das contas do exercício de 2005 é comparável em todos os aspectos significativos com o do exercício anterior.

NOTA 3 - Principais Princípios Contabilísticos e Critérios Valorimétricos

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a partir de registos da contabilidade efectuados de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Os principais critérios valorimétricos utilizados na preparação das demonstrações financeiras foram os seguintes:

a) Vendas e prestações de serviços

O apuramento das vendas e prestação de serviços respeita o princípio da especialização de exercícios e as mesmas apresentam-se líquidas de descontos e de devoluções.

b) Imobilizações incorpóreas

As imobilizações incorpóreas, que compreendem as despesas de constituição da Sociedade e alterações aos seus Estatutos, encontram-se registadas ao custo de aquisição e são amortizadas pelo método das quotas

NOTE 2 – Comparability of the Content of the Accounts

The content of the accounts for the 2005 financial year is comparable in all material respects with that of the previous year.

NOTE 3 – Principal Accounting Standards and Valuation Criteria

The annexed financial statements were prepared on the basis of the continuity of operations from accounting records effected in accordance with generally accepted accounting standards in Portugal.

The principal valuation criteria used in the preparation of the financial statements were as follows:

a) Sales and services rendered

The disclosures in respect of sales and services rendered conform to the principle of the attribution of costs and income between financial years and are stated net of discounts and reimbursements.

b) Intangible fixed assets

Intangible fixed assets, which include the costs of incorporation of the Company and amendments to its Articles, are stated at acquisition cost and are depreciated by the straight-line method in twelfths over a period

constantes, em duodécimos, durante um período de três anos. A Sociedade capitalizou todos os custos e proveitos correntes do exercício em imobilizações incorpóreas em curso, considerando-os integralmente relacionados com os estudos de viabilidade e projectos de execução em curso, referentes às variantes da rede ferroviária de alta velocidade.

c) Imobilizações corpóreas

As imobilizações corpóreas encontram-se registadas ao custo de aquisição e são amortizadas pelo método das quotas constantes, em duodécimos, tendo sido utilizadas para esse efeito as taxas máximas estabelecidas para fins fiscais.

d) Locação financeira

Os activos imobilizados adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são contabilizados pelo método financeiro. De acordo com este método o custo do activo é registado no imobilizado corpóreo, a correspondente responsabilidade é registada no passivo e os juros incluídos no valor das rendas e a amortização do activo são registados como custos na demonstração de resultados do exercício a que respeitam.

e) Investimentos financeiros

São valorizados ao respectivo custo de aquisição, sendo os rendimentos reconhecidos quando efectivamente atribuídos. Perdas de valor com carácter permanente identificadas nestes investimentos são objecto de ajustamentos específicos.

of three years. The Company capitalised all the costs and income for the year as intangible fixed assets in progress, as they are related in their entirety to the viability studies and final design plans in progress for the various components of the high speed rail network.

c) Tangible fixed assets

Tangible fixed assets are stated at acquisition cost and are depreciated by the straight-line method in twelfths, using the maximum rates allowable for tax purposes.

d) Financial leasing

Fixed assets acquired under financial leasing contracts and the corresponding liabilities are reported using the financial method. In accordance with this method, the cost of the asset is stated in tangible fixed assets, the corresponding liability is stated in liabilities and the interest included in the rental payments and the depreciation of the asset are stated as costs in the Profit and Loss Account for the year to which they relate.

e) Financial investments

Financial investments are valued at acquisition cost and the income is recognised when it is received. Permanent losses of value in these investments are the subject of specific adjustments.

f) Subsídios ao investimento

Os subsídios ao investimento atribuídos a fundo perdido são, quando recebidos, contabilizados em balanço como proveitos diferidos e posteriormente são creditados em resultados extraordinários ao longo da vida útil dos bens para compensação das respectivas amortizações.

g) Títulos negociáveis – Outras aplicações de tesouraria

Os títulos estão valorizados a preços de mercado com base nos extractos do banco depositário. As mais valias potenciais ou menos valias potenciais são reconhecidas como “juros de outras aplicações de tesouraria” nos proveitos ou custos financeiros, de acordo com o princípio da especialização dos exercícios.

NOTA 6 - Impostos

Os impostos correntes sobre lucros (IRC) são calculados de acordo com a legislação e taxas aplicáveis; não são reconhecidas contabilisticamente as situações de diferimento de impostos.

O pagamento do IRC é efectuado com base em declarações de autoliquidação que ficam sujeitas a inspecção e eventual ajustamento pelas autoridades fiscais, durante um período de cinco anos contado a partir do exercício a que respeitam. Os prejuízos fiscais de um determinado exercício, sujeitos também a ins-

f) Investment subsidies

Non-repayable investment subsidies are taken to the Balance Sheet as advance income when they are received and subsequently credited to extraordinary results over the useful life of the assets, offsetting the corresponding depreciation.

g) Marketable securities - Other treasury applications

Securities are valued at market prices on the basis of the custodian bank's statements. The potential gains or potential losses are stated as “Interest from other treasury applications” in income or financial costs in accordance with the principle of attribution between financial years.

NOTE 6 - Taxation

Current taxation on profits (Corporation Tax) is calculated in accordance with the applicable legislation and tax rates. Situations of deferred or advance taxation are disregarded for accounting purposes.

Payments of Corporation Tax are made on a self-assessment basis. Tax returns are subject to review and possible adjustment by the tax authorities during a period of five years after the financial year to which they relate. Tax losses in a certain financial year are also subject to review and adjustment and may

peção e ajustamento, podem ser deduzidos aos lucros fiscais nos seis anos seguintes.

NOTA 7 - Volume de Emprego

O número médio de pessoas ao serviço da Sociedade neste exercício foi de 16.

NOTA 8 - Despesas de Instalação

Em 31 de Dezembro de 2005, esta rubrica era composta por:

Despesas de constituição da Sociedade Costs of incorporation of the Company	4,620
Despesas com alteração dos estatutos Costs of amendments to the Articles	10,263
	14,883

be deducted from taxable profits in the following six years.

NOTE 7 - Number of Employees

The average number of employees of the Company during the year was 16.

NOTE 8 - Incorporation Costs

As at 31 December 2005, this account comprised:

NOTA 10 - Activo Imobilizado e Respectivas Amortizações

NOTA 10 - Fixed Assets and Corresponding Depreciation

Activo Bruto Gross Assets

Rubricas Item	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Alienações Disposals	Trans./Regulariz. Trans./Adjust.	Abates Written off	Saldo Final Closing Balance
Imobilizações incorpóreas Intangible fixed assets						
Despesas de instalação Incorporation costs	14.883	--	--	--	--	14.883
Propriedade Industrial e Out. Dir. Industrial prop.& other rights	218					218
Imobilizações em curso Fixed assets in progress	25.081.579	19.247.191	--	--	--	44.328.770
	25.096.680	19.247.191	--	--	--	44.343.871
Imobilizações corpóreas Tangible fixed assets						
Equipamento de transporte Vehicles and transport equipment	216.326		64.424	--	--	151.902
Equipamento administrativo Office furniture and equipment	887.652	95.390	--	--	--	983.042
	1.103.978	95.390	(64.424)	--	--	1.134.944
Investimentos financeiros Financial Investments						
Títulos outr. aplic. financeiras Securities & other treasury applications	762.500	750.000	--	--	--	1.512.500
	762.500	750.000	--	--	--	1.512.500

Amortizações Depreciation

Rubricas Item	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Alienações Disposals	Trans./Regulariz. Trans./Adjust.	Abates Written off	Saldo Final Closing Balance
Imobilizações incorpóreas Intangible fixed assets						
Despesas de instalação Incorporation costs	14.883		--	--	--	14.883
Propriedade Industrial e Out. Dir. Industrial prop.& other rights	30	73				103
	14.913	73	--	--	--	14.986
Imobilizações corpóreas Tangible fixed assets						
Equipamento de transporte Vehicles and transport equipment	176.327	25.475	50.251	--	--	151.551
Equipamento administrativo Office furniture and equipment	279.866	147.062	42	--	--	426.886
	456.193	172.537	(50.293)	--	--	578.437

NOTA 11 - Custos Financeiros Capitalizados

No decurso do exercício, a Sociedade capitalizou na rubrica de imobilizações incorpóreas em curso o montante de 156.440 euros de encargos financeiros incorridos, deduzidos do montante de 29.731 euros de proveitos financeiros.

NOTA 15 – Bens em Regime de Locação Financeira

Rubricas Item	Custo Cost	Amort. acumulada Accum. depreciation	Valor líquido Net value
Viaturas ligeiras Light Vehicles	151.902	151.551	351

Conforme indicado na Nota 3 d), a Sociedade regista estes bens pelo método financeiro.

NOTA 16 - Empresas Associadas

O montante de 1.512.500€, evidenciado na rubrica do Activo "Imobilizações financeiras - Partes de capital em empresas associadas", respeita às quantias entregues pela Rave ao AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, A.E.I.E, entidade conjuntamente controlada entre a RAVE e um organismo espanhol.

NOTA 11 - Financial Costs Capitalised

During the year, the Company capitalised under Intangible Fixed Assets in Progress the amount of 156,440 euros in financial costs incurred, less the amount of 29,731 euros in financial income.

NOTE 15 - Assets Held under Leasing Contracts

As stated in Note 3 d), the Company records these assets by the financial method.

NOTE 16 – Associated Companies

The amount of €1,512,500 stated in the Asset account "Financial fixed assets – Shareholdings in associated companies" relates to amounts paid by RAVE to AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, A.E.I.E., the entity jointly controlled by RAVE and a Spanish entity.

Até ao presente ainda não se efectuaram quaisquer ajustamentos nos montantes ali investidos, designadamente em função dos resultados negativos registados pelo AVEP no montante de 35.204,84€, uma vez que, se este agrupamento adoptasse o mesmo critério seguido pela RAVE de imobilização dos encargos de estrutura, os seus resultados não seriam significativos.

NOTA 25 - Dívidas Activas e Passivas Relativas ao Pessoal da Empresa

Os débitos ao pessoal respeitantes a férias e subsídios de férias de 2005 devidos para pagamento em 2006, no montante de 110.665 euros, encontram-se apresentados em balanço na rubrica de Acréscimos de custos.

NOTA 32 - Responsabilidades da Empresa por Garantias Prestadas

A sociedade prestou, a título de caução, uma Garantia Bancária "on First Demand" no valor de 191.044,00 euros a favor da Parque Expo 98, S.A., correspondente a seis meses de renda, de acordo com o contrato de arrendamento.

No adjustments of the amounts invested have been made to date, in particular as a result of the losses reported by AVEP totalling €35,204.84, since, if this consortium had used the same criteria followed by RAVE for the capitalisation of structure costs, its losses would not be significant.

NOTE 25 – Debts Owed to and by Company Employees

The amounts owing to employees in respect of 2005 holiday pay and holiday bonuses for payment in 2006, totalling 110,665 euros, are stated on the Balance Sheet under the item Accrued Costs.

NOTE 32 – Liabilities for Guarantees Furnished

The Company furnished a Bank Guarantee "on First Demand" by way of surety in the sum of 191,044.00 euros to the favour of Parque Expo 98, S.A., corresponding to six months' rent in accordance with the terms of the lease.

NOTA 36 - Decomposição do Capital Social

O capital é constituído por 25.000 acções nominativas no valor de 100 euros cada.

A sociedade tem, para além das acções ordinárias, acções de categoria A com direitos especiais, detidas exclusivamente pelo Estado.

NOTA 37 - Participações no Capital Subscrito Superiores a 20%

Entidades Entities	%	Montante Amount
Estado State	60.0	1.500.000
Refer, E.P. Refer, E.P.	40.0	1.000.000
	100.0	2.500.000

NOTA 40 - Movimentos Ocorridos nas Rubricas de Capital Próprio

Rubricas Item	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increase	Reduções Decrease	Saldo Final Closing Balance
Capital social Share capital	2.500.000	--	--	2.500.000
Resultados transitados Retained profits/losses	(176.729)	--	(22.360)	(199.089)
Resultados Líquidos Net profits (loss)				
Exercício de 2004 Financial year 2004	(22.360)	22.360	--	--
Exercício de 2005 Financial year 2005		--	(21.906)	(21.906)
	2.300.911	22.360	(44.266)	2.279.005

NOTE 36 - Analysis of Share Capital

The share capital is represented by 25,000 registered shares with a value of 100 euros per share.

In addition to the ordinary shares, the Company has Class A shares with special rights, which are held exclusively by the State.

NOTE 37 - Shareholdings in Excess of 20%

NOTE 40 - Movements in Equity Accounts

De acordo com a lei, a reserva legal é reforçada anualmente em pelo menos 5% dos lucros líquidos até que seja atingido o mínimo de 20% do capital social.

NOTA 43 - Remuneração dos Membros dos Órgãos Sociais

Órgãos sociais Corporate Bodies	Montante Amount
Assembleia Geral General Meeting	500
Conselho de Administração Board of Directors	102.560
	103.060

NOTA 45 - Demonstração dos Resultados Financeiros

Custos e perdas Costs and Losses	2005		2004		
	2005	2004	2005	2004	
Juros suportados Interest payable	147.709	18.239	Juros obtidos Interest receivable	29.115	40.306
Outros custos perdas financeiras Other financial costs and losses	8.730	7.195	Descontos p/pagamento obtidos Discount received	616	50
Resultados financeiros Financial profit/loss	(126.708)	14.922		--	--
	29.731	40.356		29.731	40.356

In compliance with the law, the legal reserve is increased annually by at least 5% of net profits until it reaches the minimum of 20% of the share capital.

NOTE 43 - Directors' and Officers' Remuneration

NOTE 45 - Financial Profit and loss Account

NOTA 46 - Demonstração dos Resultados Extraordinário

Custos e perdas Costs and losses			Proveitos e ganhos Income and profits		
	2005	2004		2005	2004
Multas e penalidades Fines and penalties	--	200	Ganhos em imobilizações Gains on fixed assets	24.944	6
Perdas em imobilizações corpóreas Losses on tangible fixed assets	--	12.017	Benefícios penalidades contratuais Income from contractual penalties	--	--
Outr. custos perdas extraordinárias Other extraord. costs and losses	42.469	--	Correcções de exercícios anteriores Adjustments to previous financial years	7.317	908
Correcções de exercícios anteriores Adjustments to previous financial years	2.802	1.422	Outr. proveit. ganhos extraordinários Other extraordinary income and profits	379	1.001
Resultados extraordinários Extraordinary profits/loss	(12.631)	(11.724)		--	--
	32.640	1.915		32.640	1.915

NOTA 47 - Informações Exigidas por Diplomas Legais

Nos termos do n.º 1 do artigo 21º do Decreto-Lei n.º 411/91, de 17 de Outubro, informamos não ser a Empresa devedora de quaisquer contribuições vencidas à Segurança Social.

NOTE 46 – Extraordinary Profit and Loss Account

NOTE 47 – Other Information Relevant to an Understanding of the Financial Statements

In compliance with Article 21 (1) of Decree-Law 411/91 of 17 October, we report that the Company has no arrears in respect of Social Security contributions.

NOTA 48 - Outras Informações Relevantes sobre as Demonstrações Financeiras

NOTE 48 - Other Information relevant to an Understanding of the Financial Statements

(i) Estado e outros entes públicos (i) State and other public bodies

Rubricas Item	Saldos devedores Debit balance	Saldos credores Credit balance
Pagamentos por conta IRC Corporation Tax payments on account	5.378	
Retenção na Fonte de IRC Corporation Tax deductions at source	5.470	
IRC estimado Estimated Corporation Tax		4.274
Retenções de IRS Trab. dependente Income tax deductions - employees		21.628
Retenções de IRS Trab. independente Income tax deductions - self-employed		0
Retenções de IRC rend. prediais Corporation Tax deductions on rents		7.791
IVA - Imposto sobre o valor acrescentado VAT - Value Added Tax	2.459.369	
Contribuições para a Seg. Social Social Security contributions		15.504
	2.470	54.197

(ii) Acréscimos e diferimentos (ii) Accruals and prepayments

Rubricas Item	Saldo Inicial Initial balance	Aumentos Increases	Transferências para custos Transfers to costs	Saldo Final Final balance
Acréscimos de proveitos Accrued income				
Juros Interest	--	1.767		1.767
		1.767		1.767
Custos diferidos Prepaid expenses				
Especialização de encargos com seguros Deferrals of insurance costs to other years	1.980	11.540	(1.980)	11.540
Outros custos diferidos Other deferred costs	67.742	269.169	(67.742)	269.169
	67.722	280.709	69.722	280.709
Acréscimos de custos Accrued costs				
Férias e subsídios de férias a pagar em 2006 Holiday pay and holiday bonuses payable in 2006	99.662	110.665	(99.662)	110.665
Juros a liquidar Interest payable	16.536	31.546	(16.536)	31.546
Outros acréscimos de custos Other accrued costs	17.786		(17.786)	--
	133.984	142.211	(133.984)	142.211
Proveitos diferidos Advanced income				
Subsídios ao investimento em imobilizado Investment subsidies on fixed assets	15.790.862	30.573.000		46.363.862
Outros proveitos diferidos Other advance income		922.104		922.104
	15.790.862	31.495.104		47.285.966

> Certificação Legal das Contas

> Auditor's Report

Introdução

1. Examinámos as demonstrações financeiras da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2005, (que evidencia um total de 63.911.760 euros e um total de capital próprio de 2.279.005 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 21.906 euros), a Demonstração dos resultados por naturezas do exercício findo naquela data e o correspondente Anexo.

Responsabilidades

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa e o resultado das suas operações, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

Introduction

1. We have examined the financial statements of RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., comprising the Balance Sheet as at 31 December 2005 (which shows a total of 63,911,760 euros and total equity of 2,279,005 euros, including a loss of 21,906 euros), the Profit and Loss Account by nature for the year ended on that date and the related Notes to the Accounts.

Responsibilities

2. The Board of Directors is responsible for preparing financial statements that give a true and fair view of the financial position of the Company and the results of its operations, and for adopting appropriate accounting policies and criteria and maintaining a suitable internal control system.

3. Our responsibility as auditors is to express an independent professional opinion based on our examination of the financial statements.

Âmbito

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu:

- > a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
- > a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
- > a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade;
- > a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

Scope

4. Our examination was undertaken in accordance with the Audit Standards and Directives of the Chamber of Certified Auditors, which require that an audit should be planned and performed to obtain a reasonable assurance that the consolidated financial statements are free from material misstatements. This examination included:

- > checking on a sampling basis the supporting evidence for the amounts and disclosures in the financial statements, and reviewing estimates, based on the judgements and criteria adopted by the Board of Directors in their preparation;
- > reviewing the adequacy of the accounting policies adopted and their disclosure, in the light of the circumstances;
- > checking that the principle of continuity of operations has been applied;
- > reviewing the adequacy, in general terms, of the presentation of the financial statements.

5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.
6. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Opinião

7. Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., em 31 de Dezembro de 2005 e o resultado das suas operações no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.
8. É também nosso parecer que a informação financeira constante do relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras.

Ênfases

9. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as seguintes situações:

5. Our examination also included checking that the financial information in the Directors' Report is consistent with the financial statements.
6. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

Opinion

7. In our opinion, the financial statements give a true and fair view, in all material respects, of the financial position of RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. as at 31 December 2005 and of the results of its operations for the financial year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting standards in Portugal.
8. It is also our opinion that the financial information in the Directors' Report is consistent with the financial statements.

Observations

9. Without affecting the opinion expressed in the preceding paragraph, we would draw attention to the following matters:

- › Conforme referido na alínea b) da nota 3 do Anexo ao balanço e à demonstração dos resultados, a rubrica do activo "Imobilizações incorpóreas", inclui 44.328.770 euros de imobilizações em curso, o que representa 69% do total do activo líquido e que corresponde não só aos custos dos projectos até agora realizados, como também aos custos correntes de funcionamento da empresa. Naturalmente que a recuperabilidade dos referidos valores depende da continuidade e da viabilidade do projecto que está na origem da constituição da RAVE, as quais, de acordo com as declarações públicas de responsáveis governamentais, parecem estar asseguradas;
- › Conforme referido na nota 16 do Anexo ao balanço e à demonstração dos resultados, a rubrica do activo, "Imobilizações financeiras – Partes de capital em empresas associadas", respeita às quantias entregues pela RAVE ao AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, (Agrupamento Europeu de Interesse Económico Alta Velocidade Espanha-Portugal), não tendo, até ao presente, sido objecto de qualquer ajustamento pelas razões referidas na mencionada nota.

- › As stated in Note 3 b) of the Notes to the Balance Sheet and Profit and Loss Account, the asset account "Intangible Fixed Assets" includes 44,328,770 euros of fixed assets in progress, which represents 69% of total net assets and corresponds not only to the costs of projects carried out to date but also the company's current operating costs. Naturally, the ability to recover the above costs depends on the continuity and viability of the project for which RAVE was established, which to judge by public statements by Government ministers, appear to be assured;

- › As stated in Note 16 of the Notes to the Balance Sheet and Profit and Loss Account, the asset account "Financial assets – Shareholdings in associated companies" relates to amounts paid by RAVE to Alta Velocidade de Espanha e Portugal (Alta Velocidade Espanha-Portugal European Economic Interest Grouping) which has not been the subject of any adjustment to date for the reasons stated in that Note.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 2006

Lisbon, 14 February 2006

ALVES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas Certified Auditors
Representada por Represented by
José Duarte Assunção Dias

► Relatório e Parecer do Fiscal Único

► Report and Opinion of the Sole Statutory Auditor

1. No âmbito das competências e deveres que lhe estão atribuídos, o Fiscal Único emite o presente Relatório e Parecer sobre o Relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A, apresentados pelo Conselho de Administração, relativamente ao exercício de 2005.
2. O Fiscal Único acompanhou a gestão e a actividade da empresa ao longo do ano em referência, designadamente mediante contactos com o Conselho de Administração, bem como da leitura das actas das suas reuniões. Dispôs ainda da documentação que considerou necessária e obteve do Conselho de Administração e dos Serviços todos os esclarecimentos solicitados.
3. Em cumprimento do disposto no nº 2 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 323-H/2000 de 19 de Dezembro, diploma que criou a sociedade RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, o Fiscal Único acompanhou ainda a execução orçamental ao longo do ano e emitiu, em 15 de Novembro de 2005, o correspondente relatório sobre o primeiro semestre do exercício, o qual
1. In the performance of the powers and duties attributed to him, the Statutory Auditor issues this Report and Opinion on the Director's Report and Financial Statements of RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. for the financial year 2005, presented by the Board of Directors.
2. The Statutory Auditor monitored the Company's management and activities during the year, in particular through contacts with the Board of Directors and by reading the minutes of its meetings. The Statutory Auditor was also provided with whatever documents he considered necessary and obtained from the Board of Directors and the Company's departments all the explanations and information that he sought.
3. In compliance with Article 7 (2) of Decree-Law 323-H/2000 of 19 December, the statute establishing RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, the Statutory Auditor also monitored the budget execution during the year, and on 15 November 2005 issued the corresponding report on the first half of the year, which was delivered to the Board of Directors to be forwarded,

foi entregue ao Conselho de Administração para envio, juntamente com as contas do semestre, aos Gabinetes dos Senhores Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

4. Por cartas datadas de 26 de Outubro de 2005 o Fiscal Único recebeu, nos termos do artigo 404º do Código das Sociedades Comerciais, as comunicações de renúncia do, até então, Presidente do Conselho de Administração da RAVE e de um Vogal do mesmo Conselho, tendo de imediato dado conhecimento das mesmas ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral e ao Conselho de Administração.
5. Em consequência do trabalho de revisão legal efectuado, o Fiscal Único considera que o Relatório do Conselho de Administração e as Contas (Balanço em 31 de Dezembro de 2005, Demonstrações dos resultados por naturezas e o correspondente Anexo), são adequados à compreensão da situação patrimonial da empresa no fim do exercício e à forma como se desenrolou a actividade, a qual continua ainda em fase de estudos e projectos.
6. Na presente data emitimos o Relatório anual de fiscalização bem como a Certificação Legal das Contas.
7. O Fiscal Único salienta o apoio e cooperação sempre recebidos do Conselho de Administração e dos Serviços.

together with the half-yearly accounts, to the Offices of the Minister of Finance and the Minister of Public Works, Transport and Communications.

4. By letters dated 26 October 2005, the Statutory Auditor received, pursuant to Article 404 of the Companies Code, the resignations of the then Chairman of the Board of Directors and of a Board Member, which he immediately notified to the Chairman of the General Meeting and to the Board of Directors.
5. As the result of the auditing work undertaken, the Statutory Auditor considers that the Director's Report and Financial Statements (the Balance Sheet as at 31 December 2005, the Profit and Loss Account by nature and the Notes to the Accounts) give a reasonable view of the Company's financial situation and of the progress of its business, which is still in the studies and projects phase.
6. On this date, we have issued the Annual Audit Report and the Auditor's Report.
7. The Statutory Auditor wishes to place on record the support and co-operation received at all times from the Board of Directors and the Company's departments.

Parecer

Face ao acima referido, o Fiscal Único é de parecer que estão reunidas as condições para que a Assembleia-Geral aprove:

- a)** O Relatório do Conselho de Administração e as Contas do exercício de 2005;
- b)** A proposta de aplicação de resultados formulada pelo Conselho de Administração no seu relatório.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 2006

Opinion

In the light of the above remarks, the Statutory Auditor is of the opinion that the General Meeting is in a position to approve:

- a)** The Director's Report and Financial Statements for the financial year 2005;
- b)** The proposal for the application of results made by the Board of Directors in its report.

Lisbon, 14 February 2006

O Fiscal Único
The Statutory Auditor

ALVES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas Certified Auditors
Representada por Represented by
José Duarte Assunção Dias

RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.
Parque das Nações, Avenida D. João II, lote 1.07.2.1, 1º piso,
1990-096 Lisboa PORTUGAL
Telef. geral • Phone: (351) 21 106 40 00 Fax: (351) 21 1006 40 99
rave@rave.pt • www.rave.pt



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.