



rave

rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

RELATÓRIO E CONTAS RAVE
ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

07

RELATÓRIO E CONTAS RAVE
ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

07



A EMPRESA THE COMPANY

006 027
006 900

006

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO
Message from the Board

008

CONSTITUIÇÃO E ESTATUTOS
Constitution and Statutes

009

ORGÃOS SOCIAIS
Company Bodies

011

ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO DO PROJECTO
The Project's Strategic Framework

018

PRINCIPAIS ACTIVIDADES DA RAVE EM 2007
RAVE Main Activities in 2007



O PROJECTO THE PROJECT

030 073

030

ALTA VELOCIDADE EM PORTUGAL
The High Speed Rail Network in Portugal

044

PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2007
Main Developments in 2007

061

ASPECTOS TÉCNICOS DO PROJECTO
Technical Aspects of the Project



EQUIPA E ORGANIZAÇÃO TEAM AND ORGANISATION

076 083
076 970

076

RECURSOS INTERNOS
Internal Resources

082

RECURSOS EXTERNOS
External Resources



CONTAS ACCOUNTS

086 127
086 980

086

INVESTIMENTO NO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)
Investment in the Project (Study and Projects Phase)

087

FINANCIAMENTO DO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)
Project Financing (Study and Projects Phase)

088

EXECUÇÃO ORÇAMENTAL
Budgetary Execution

090

EVOLUÇÃO PATRIMONIAL
Evolution of Assets

091

PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS ANUAIS
Proposal for the Distribution of Annual Results

092

MAPA DOS PRINCIPAIS CONTRATOS E PROTOCOLOS
Map of Main Contracts and Agreements

102

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2007 – BALANÇO
Financial Statements as of 31/12/2007 – Balance Sheet

106

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2007
– DEM. RESULTADOS
Financial Statements as of 31/12/2007
– Profit and Loss Account

108

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2007
– FLUXOS DE CAIXA
Financial Statements as of 31/12/2007
– Cash Flow

110

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2007
Notes to the Financial Statements as of 31/12/2007

123

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS
Legal Certification of Accounts

126

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO
Report and Opinion of the Statutory Auditor



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

A EMPRESA THE COMPANY

006 027

006

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO
Message from the Board

008

CONSTITUIÇÃO E ESTATUTOS
Constitution and Statutes

009

ÓRGÃOS SOCIAIS
Company Bodies

011

ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO DO PROJECTO
The Project's Strategic Framework

018

PRINCIPAIS ACTIVIDADES DA RAVE EM 2007
RAVE Main Activities in 2007

RELATÓRIO E CONTAS RAVE ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

2007



MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

Message from the Board

O ano de 2007 confirmou um consistente avanço do Projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em diversas áreas nucleares.

A apresentação no final do primeiro semestre do Modelo de Negócio preconizado para a concretização do Projecto, deu cumprimento a uma das principais acções que haviam sido fixadas à RAVE para 2007.

O Modelo de Negócio seleccionado e proposto para o desenvolvimento do Projecto é, na perspectiva da RAVE, o que melhor permite assegurar o cumprimento dos objectivos estratégicos desde sempre estabelecidos, nomeadamente o de garantir a compatibilidade do Projecto para o Estado Português.

Outro marco relevante do ano de 2007 que importa realçar, respeita ao sucesso obtido no financiamento comunitário para o Projecto, fruto da qualidade evidenciada nos processos de candidatura apresentados em Bruxelas.

De facto, as candidaturas ao Programa Multianual da Rede Transeuropeia de Transportes submetidas em Julho de 2007, tiveram resultados, já conhecidos no final do ano, extremamente positivos para o Projecto, cifrando-se na atribuição de um montante global de aproximadamente 383 milhões de euros. O Governo Português entretanto alocou ao Projecto, no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (Fundo de Coesão), um montante global de 955 milhões de euros.

No que respeita ao desenvolvimento da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, no eixo Lisboa-Madrid foi dada continuidade à elaboração programada dos estudos, tendo sido concluídos e entregues para avaliação na Agência Portuguesa de Ambiente, todos os Estudos Prévios e de Impacte Ambiental relativos aos troços entre Moita e Caia.

2007 saw consistent advances being made in the High-Speed Rail Network Project in different core areas.

The Business Model selected for the project was presented at the end of the first semester, thus achieving one of the main objectives of the RAVE agenda for 2007.

The Business Model which was selected and proposed for the development of the project is, in RAVE's view, the model which best ensures the fulfilment of long established strategic objectives, especially that of guaranteeing the compatibility of the Project for the Portuguese State.

Another noteworthy achievement in 2007 was the fact that the Project successfully managed to obtain EU funding, which reflects the quality of the applications which were submitted to Brussels.

In fact, the applications which were submitted to the Multi-Annual Programme for a Trans-European Transport Network in July 2007 had extremely positive results, announced at the end of the year, for the Project, translating into the attribution of overall funding of approximately 383 million euros. Moreover, within the scope of the National Strategic Reference Framework (Cohesion Fund), the Portuguese Government has allocated an overall sum of 955 million euros to the Project.

With regard to the development of the High-Speed Rail Network, in terms of the Lisbon-Madrid axis, studies continued to be prepared as scheduled and all the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies concerning the stretches between Moita and Caia have been concluded and submitted to the Portuguese Environmental Agency for appraisal.

Ainda neste eixo, uma Comissão para Avaliação da Introdução da Componente Rodoviária na Terceira Travessia do Tejo, expressamente constituída para o efeito, produziu e divulgou em Outubro de 2007, um relatório em que conclui pela viabilidade e justificação de introdução da componente rodoviária.

No eixo Lisboa-Porto registam-se igualmente avanços assinaláveis, encontrando-se no final do período concluídos todos os Estudos de Viabilidade. No que se refere ao desenvolvimento dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental, enquanto alguns ainda decorrem foi já obtida a Declaração de Impacte Ambiental favorável para o troço Alenquer-Pombal, numa extensão de aproximadamente 110 quilómetros.

Relativamente aos restantes eixos, foi dada continuidade aos estudos previstos, tendo em vista a concretização dos calendários definidos.

É convicção da RAVE que o ano de 2008 será, seguramente, mais um ano marcante no processo de concretização do Projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, cumprindo-se com especial significado o lançamento dos primeiros concursos relativos ao eixo Lisboa-Madrid.

Por fim, uma mensagem a todos aqueles que, directa ou indirectamente, dentro ou fora da RAVE, têm contribuído para o desenvolvimento deste Projecto, de decisiva importância para o desenvolvimento económico do país e para a sua acrescida coesão social e territorial.

A todos os que conosco colaboram para que este Projecto seja uma realidade, a RAVE agradece e expressa o seu reconhecimento pelo empenho e contribuição ao longo do caminho já percorrido.

O Conselho de Administração

Likewise with regard to this axis, a Committee to evaluate the introduction of the road component of the Third Tagus Bridge, which was expressly formed for the purpose, produced and circulated a report in October 2007 in which it concluded that it was viable and justifiable to introduce a road component.

Considerable progress was also made with regard to the Lisbon-Porto axis, all the viability studies had been concluded by the end of this period. In terms of the development of Preliminary Studies and Environmental Impact Studies, while some are still underway, a favourable Environmental Impact Certificate has already been obtained for the Alenquer-Pombal stretch, covering approximately 110 km.

With regard to the other axes, the required studies continued to be prepared as per schedule, with a view to complying with established deadlines.

RAVE is convinced that 2008 will undoubtedly be yet another landmark year in the process of constructing the High-Speed Rail Network in Portugal. An especially significant milestone will be the launching of the first tenders for the Lisbon-Madrid axis.

Finally, a message for all those who, directly or indirectly, inside or outside RAVE, have contributed towards the development of this Project, which will prove decisive for Portugal's economic development while also enhancing social and territorial cohesion.

RAVE would like to thank everyone working with us to make this Project a reality and expresses our acknowledgement of their efforts and contribution along the way.

The Board of Directors



CONSTITUIÇÃO E ESTATUTOS

Constitution and Statutes

A RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE) 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 Português e em 40% pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, 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”.

RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE) was created by Decree-Law No. 323-H/2000, dated 19 December, and constituted with a capital of 2,500,000 Euros as a public limited company with exclusively public capitals. 60% of the company is held by the Portuguese State and 40% is held by REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.

The company's mission has been defined as, “The development and co-ordination of the necessary work and studies to shape decisions on the planning, construction, funding and operation of a high speed rail network to be built in mainland Portugal and its connection with a similar Spanish network”.

ORGÃOS SOCIAIS

Company Bodies

COMPOSIÇÃO

O actual Conselho de Administração da RAVE, eleito para o triénio 2007-2009, 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

Para além do Conselho de Administração, os corpos sociais da empresa, para o triénio 2007-2009, são os seguintes:

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Presidente – Dr. Francisco Luís Murteira Nabo
Secretária – Dra. Maria de Lurdes Mendes Centeno

FISCAL ÚNICO

Efectivo – Alves da Cunha, Dias & Associados (SROC), representada pelo Dr. José Duarte Assunção Dias
Suplente – Dr. José Luís Areal Alves da Cunha (ROC)

COMISSÃO DE FIXAÇÃO DE REMUNERAÇÕES

Dra. Filomena Martinho Bacelar (Presidente), Maria de Lurdes Correia de Castro (Vogal) e Dra. Sónia Serrano Pujalräs (Vogal)

COMPOSITION

The current RAVE Board of Directors, elected for the period 2007-2009, consists of the following members:

President – Engineer Luís Filipe Melo e Sousa Pardal
Member – Dr. Alfredo Vicente Pereira
Member – Dr. Romeu Costa Reis
Member – Engineer Carlos Alberto João Fernandes
Member – Engineer Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

In addition to the Board of Directors, for the period between 2007-2009, other company bodies are:

GENERAL ASSEMBLY

President – Dr. Francisco Luís Murteira Nabo
Secretary – Dr. Maria de Lurdes Mendes Centeno

STATUTORY AUDITOR

Lead Auditor – Alves da Cunha, Dias & Associates (SROC), represented by Dr. José Duarte Assunção Dias
Alternate Auditor – Dr. José Luís Areal Alves da Cunha (ROC)

PAY SCALES COMMITTEE

Dr. Filomena Martinho Bacelar (President), Maria de Lurdes Correia de Castro (member) and Dr. Sónia Serrano Pujalräs (member)



GOVERNO EMPRESARIAL

Considerando os princípios de Bom Governo das empresas do Sector Empresarial do Estado importa referir o seguinte:

- O Conselho de Administração da RAVE apresenta a mesma composição do que o da REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P;
- O Conselho de Administração não auferir qualquer remuneração, regalias ou benefícios suportados pela RAVE, ou pela sua participação no Agrupamento Europeu de Interesse Económico – Alta Velocidade Espanha Portugal (AEIE-AVEP);
- O Conselho de Administração da RAVE não tem membros não executivos; e
- Considerando a fase actual do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade não se promoveu a constituição do Conselho Consultivo previsto nos estatutos.

COMPANY GOVERNANCE

Keeping in mind the principles of good governance for public sector enterprises, it is important to mention the following points:

- The RAVE Board of Directors has the same composition as that of REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P;
- The Board of Directors is not remunerated, nor is it entitled to bonuses or benefits supported by RAVE, or via its participation in the European Economic Interest Grouping – High-Speed Spain Portugal (EEIG-AVEP);
- The RAVE Board of Directors does not have non-executive members; and
- Considering the current phase of the High-Speed Rail Network project, the Consultative Council envisaged in the statutes was not constituted.

ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO DO PROJECTO

The Project's Strategic Framework

GOVERNO PORTUGUÊS

– ESTRATÉGIA E ORIENTAÇÕES

APRESENTAÇÃO DO PROJECTO DE ALTA VELOCIDADE

– 13 DE DEZEMBRO DE 2005

Como facto relevante, no final de 2005, em apresentação pública ocorrida a 13 de Dezembro, é transmitido pelo Governo Português a fundamentação da decisão política e estratégica no desenvolvimento do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal e, de igual forma, são apresentadas as orientações e missão de que foi incumbida a RAVE.

Desta forma no que se refere às prioridades do país, tendo em consideração que é nos grandes centros urbanos de Lisboa e do Porto que se geram as deslocações mais frequentes de médio curso, entendeu o Governo que a ligação entre aquelas cidades, a par da ligação entre Lisboa e Madrid, devem ter primeira prioridade, proporcionando deslocações fáceis que viabilizem as relações profissionais que caracterizam as economias modernas.

A concretização destas duas ligações em Alta Velocidade foi, assim, considerada determinante para a integração de Portugal na rede ferroviária europeia, criando condições para aumentar a competitividade das nossas regiões de maior densidade populacional e geradoras de maior riqueza no espaço Ibérico e Europeu.

Foi neste contexto que o Governo Português fixou em 13 de Dezembro de 2005 que os eixos prioritários seriam Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, devendo ser considerados os seguintes aspectos:

THE PORTUGUESE GOVERNMENT

– STRATEGY AND GUIDELINES

PRESENTATION OF THE HIGH-SPEED PROJECT

– 13 DECEMBER 2005

A significant milestone was reached on 13 December 2005 when the Portuguese government publicly presented the basis of the political and strategic decision to develop the project of the High-Speed Rail Network in Portugal. At the same time, it also presented the mission that was entrusted to RAVE and the guidelines that were to be followed.

Thus, in terms of Portugal's priorities, keeping in mind that the nation's two largest urban centres – Lisbon and Porto – generate the most middle-distance traffic, the government was of the opinion that priority should be given to connecting these two cities, along with the project to link Lisbon and Madrid. The objective was to facilitate travel and create the necessary conditions for the professional relations that are characteristic of modern economies.

The implementation of these two High-Speed links was considered to be decisive for Portugal's integration into the European rail network. This would create the necessary conditions to increase the competitiveness of Portugal's most densely populated regions, which generate the majority of its wealth, within the Iberian and European market.

This was the context in which, on 13 December 2005, the Portuguese Government announced that priority would be given to the Lisbon-Porto and Lisbon-Madrid axes and that the following aspects would be considered:



- O eixo prioritário Lisboa-Madrid seria destinado a tráfego misto, com início de exploração em 2013, tendo, em território nacional, estações previstas em Évora e na zona transfronteiriça Elvas/Caia. Foi fixado o objectivo de tempo de percurso na ordem das 2 horas e 45 minutos na ligação directa para passageiros entre as duas capitais. Para atingir este objectivo temporal será necessário prever uma velocidade máxima para o projecto de 350 km/h e construir uma nova travessia sobre o rio Tejo, comumente designada por Terceira Travessia do Tejo (TTT), prevista no corredor Chelas-Barreiro;
- O eixo prioritário Lisboa-Porto seria destinado a tráfego de passageiros, com início de exploração em 2015, com estações, para além de Lisboa e Porto, servindo Aveiro, Coimbra e Leiria e, ainda, o futuro aeroporto internacional de Lisboa na Ota. Foi fixado o objectivo de tempo de percurso estimado de 1 hora e 15 minutos na ligação directa entre Lisboa e o Porto, o que obriga a uma velocidade máxima de projecto de 300 km/h;

Por outro lado, o Governo determinou os seguintes objectivos à RAVE:

- Garantir a articulação entre a rede de alta velocidade e a convencional, nomeadamente através da utilização, quando possível, de estações comuns, aproximando a alta velocidade dos centros populacionais e, consequentemente, melhorando a acessibilidade dos cidadãos; e
- Garantir a promoção da participação dos diversos parceiros económicos e divulgação pública do projecto.
- Concluir em 2007 a definição do modelo de negócio do projecto; garantindo:

- The priority Lisbon-Madrid axis will have mixed traffic and will be operational by 2013. Within Portugal, the line will have stations at Évora and Elvas/Caia, at the border. It was established that the target was for passengers to be able to conclude a direct journey between the two capitals in approximately 2 hours and 45 minutes. To achieve this objective, it would be necessary to reach a maximum speed of 350 km/h for the project and construct a new bridge over the Tagus River, commonly known as the Third Tagus Crossing (TTC), planned as a corridor between Chelas and Barreiro;
- The Lisbon-Porto priority axis is aimed at passenger traffic and will become operational in 2015. In addition to Lisbon and Porto, the line will have stations at Aveiro, Coimbra and Leiria as well as at Lisbon's planned new international airport at Ota. The target for the duration of the journey was estimated to be 1 hour and 15 minutes for a direct link between Lisbon and Porto, which entails a maximum speed of 300 km/h for the project;

On the other hand, the government established the following objectives for RAVE:

- To guarantee an articulation between the high-speed and conventional networks, namely through the use, whenever possible, of common stations, bringing the high-speed system closer to population centres and thus improving accessibility for citizens; and
- To guarantee participation of various economic partners and promote the project publicly.
- To conclude the definition of the project's business model in 2007, guaranteeing:

- A controlo dos custos e prazos, minimizando os riscos e recursos de capitais públicos, assegurando a sua correcta utilização na maximização dos benefícios socio-económicos do sistema;
- A maximização do “*Value for Money*” global e a integração nacional, preparando informação detalhada aos diversos *stakeholders*;
- A aplicação dos *cash flows* gerados na estrutura do financiamento;
- A obtenção de financiamentos comunitários;
- A participação privada nas áreas mais adequadas.

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DO SECTOR FERROVIÁRIO

– 28 DE OUTUBRO DE 2006

A 28 de Outubro de 2006 foram apresentadas as “Orientações Estratégicas do Sector Ferroviário”, reforçando o Executivo os objectivos temporais e de tempo de percurso das ligações entre Lisboa e Madrid.

Nesta conexão com a capital Espanhola e no mesmo corredor será igualmente construído um troço da linha de mercadorias entre Sines e Badajoz, que acompanhará a linha de Alta Velocidade até à fronteira do lado português.

Quanto à ligação ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto, ficou decidido que o local de chegada da linha de Alta Velocidade ao Porto será feito através da ponte de São João, situando-se a estação central em Campanhã. De igual forma, deverão ser criadas as condições que permitam viabilizar uma ligação ao Aeroporto Sá Carneiro. A utilização da ponte de São João implicará a adaptação de um terceiro carril às actuais linhas, de forma a possibilitar a circulação simultânea das composições de alta velocidade e da rede convencional.

- Cost control and time management, minimising the risks and the use of public capital, ensuring the correct use of such capital to maximise the system’s socio-economic benefits;
- Implementing an overall maxim of “*Value for Money*” and maximising national integration, preparing detailed information for the various stakeholders;
- The application of the cash flows generated within the funding structure;
- EU funding;
- Private participation in the most suitable areas.

STRATEGIC GUIDELINES FOR THE RAILWAY SECTOR

– 28 OCTOBER 2006

The “Strategic Guidelines for the Railway Sector” were presented on 28 October 2006, whereby the government reinforced the objectives regarding the deadlines for commencing operations and the duration of journeys between Lisbon and Madrid.

In this link with the Spanish capital, and on the same corridor, a section of a freight line will also be created between Sines and Badajoz, which will accompany the High-Speed line up to the frontier on the Portuguese side.

As for the High-Speed rail link between Lisbon and Porto, it was decided that the high-speed line will arrive in Porto via the São João bridge, while the central station would be located at Campanhã. Similarly, conditions must be created which would allow a link with the Sá Carneiro airport. The use of the São João bridge will imply adapting a third track to the present lines, so as to enable high-speed and conventional rolling stock to circulate simultaneously.



Em Coimbra, a paragem será perto de Coimbra B, onde será criada uma plataforma na qual se fará a articulação das redes de alta velocidade e convencional e do Sistema de Mobilidade do Mondego.

A entrada em Lisboa será feita pela margem direita do Rio Tejo.

No tocante ao eixo Porto-Vigo, numa primeira fase irá utilizar a actual infraestrutura Porto-Nine-Braga. Esta infra-estrutura terá que ser valorizada por diversas intervenções, em particular no troço Contumil-Ermesinde e na Trofa, e será completada por um novo troço, a construir de raiz, de Braga até Valença. A variante de Trofa, na Linha do Minho, é um dos investimentos considerados fundamentais para que a ligação entre o Porto e Vigo se possa concretizar em 60 minutos.

Esta nova ligação será executada com travessas polivalentes, de modo a acautelar a posterior mudança de bitola que será decidida em comum com as autoridades espanholas devendo entrar em exploração até 2013. Em fase posterior, será concretizado o novo traçado entre o Porto, a partir do Aeroporto Sá Carneiro, e Braga, cuja reserva de espaço canal estará de antemão garantida.

CIMEIRA LUSO-ESPAÑHOLA DE 2007

No âmbito dos encontros bilaterais que se realizam anualmente entre Portugal e Espanha, teve lugar no início de 2008, em Braga, mais uma Cimeira Luso-Espanhola na qual foram dados novos passos de confirmação dos prazos acordados entre ambos os países em relação à conclusão das infra-estruturas de Alta Velocidade Ferroviária transfronteiriças a implementar.

In Coimbra, the train will arrive close to Coimbra-B, where a platform will be created to articulate the high-speed and conventional networks and the Mondego Mobility System.

The line will enter Lisbon via the right bank of the River Tagus.

With regard to the Porto-Vigo axis, in an initial phase the line will use the existing infrastructure on the Porto-Nine-Braga route. This infrastructure will have to be improved by various projects, especially the stretch between Contumil-Ermesinde and in Trofa, and will be completed by a new stretch which will be built from scratch linking Braga and Valença. The Trofa section, on the Minho Line, is considered to be an essential investment so that the journey between Porto and Vigo can be carried out in 60 minutes.

This new link will be implemented with multipurpose sleepers so as to allow for any future changes in track gauge, which will be decided jointly with the Spanish authorities, and is scheduled to become operational before 2013. In a later phase, a new route will be created between Porto, from the Sá Carneiro airport, and Braga, whose reservation for channel space will be guaranteed beforehand.

LUSO-SPANISH SUMMIT 2007

Within the scope of bilateral meetings which are held annually between Portugal and Spain, another Luso-Spanish Summit was held in early 2008, in Braga, at which new steps were taken to confirm the deadlines agreed upon by both countries for concluding the infrastructure of the trans-border High-Speed Rail links to be implemented.

Foi ainda destacado com apreço o apoio financeiro concedido pela Comissão Europeia para o período 2007-2013, no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), aos troços transfronteiriços Évora-Mérida (312,7 milhões de euros), parte integrante do eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, e Ponte de Lima-Vigo (244,1 milhões de euros), parte do eixo ferroviário de Alta Velocidade Porto-Vigo.

Em particular e no âmbito da **Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Madrid** os Governos de ambos os países constataram os progressos realizados nos diferentes estudos conjuntos desta nova ligação, elaborados pelo AEIE-AVEP, de que se destacam os relativos à Estação Internacional Elvas/Badajoz (rio Caia) que incluem a análise da sua localização, acessibilidade e financiamento.

Atendendo aos estudos realizados pelo AEIE-AVEP, ambos os Governos encarregaram o Grupo de Trabalho Permanente para o Transporte Ferroviário Portugal-Espanha para, em função desses estudos, apresentar uma proposta de localização da referida Estação Internacional, antes do final de 2008.

Ambos os Governos relevaram a importância do estudo conjunto de traçados, de forma a garantir que as infra-estruturas do troço transfronteiriço sejam projectadas com uma plataforma de via tripla (duas vias de bitola UIC para a linha de Alta Velocidade e uma via de bitola ibérica para a linha convencional), bem como quanto à adopção de parâmetros ferroviários que permitam projectar uma linha de características e prestações homogêneas em ambos os países.

O Governo Português informou que, prosseguindo a conclusão, em 2013, da ligação ferroviária desde Lisboa até à fronteira na zona do Caia para tráfego misto, o desenvolvimento desta ligação será objecto de duas Parcerias Público-Privadas (PPP) e que os avanços obtidos nos Estudos Prévios e nos processos de Avaliação de Impacte Ambiental desta ligação permitirão o lançamento ainda em 2008 dos

At the summit, the two nations also expressed their appreciation for the financial support granted by the European Commission for the period 2007-2013, under the aegis of the Trans-European Transport Network, for the trans-border sections linking Évora-Mérida (312.7 million euros), an integral part of the Lisbon-Madrid High-Speed rail axis, and Ponte de Lima-Vigo (244.1 million euros), part of the High-Speed rail axis between Porto and Vigo.

Especially in the context of the **High-Speed Rail Link between Lisbon and Madrid**, the governments of both countries took note of the progress achieved in the different joint studies concerning this new link, prepared by EEIG-AVEP. Of special note were the studies pertaining to the International Station at Elvas/Badajoz (Caia River). These studies include an analysis of the station's location, accessibility and funding.

With the studies carried out by the EEIG-AVEP in mind, both governments entrusted the Permanent Working Group for Rail Transport between Portugal and Spain with the task of presenting a proposal, based on these studies, for the location of the said International Station, before the end of 2008.

Both governments emphasised the importance of a joint study of the routes, so as to ensure that the infrastructure of the trans-border section will be planned with a triple track platform (two UIC gauge tracks for the High-Speed line and one track with Iberian gauge for the conventional line). This is also essential in terms of the adoption of rail parameters which would allow a line with identical characteristics and functions to be planned in both countries.

The Portuguese government stated that after the conclusion of the rail link from Lisbon to the border in the Caia area for mixed traffic in 2013, the development of this link would be carried out by two Public-Private Partnerships (PPP). It added that the progress achieved in the Preliminary Studies and the Environmental Impact Evaluation process for this line would allow the respective tenders to be launched in



respectivos concursos, tanto do troço Poceirão-Caia, como do troço Lisboa-Poceirão, no qual se inclui a Terceira Travessia do Tejo (TTT).

Por seu lado, o Governo Espanhol informou sobre a situação das intervenções na linha ferroviária Madrid-Estremadura, destacando que já se encontram em execução as obras do troço Mérida-Badajoz e que o troço Cáceres-Mérida se encontra em fase de projecto. Mais informou que no troço Talayuela-Cáceres foi aprovado o Estudo Prévio, após a obtenção da Declaração de Impacto Ambiental (DIA) em Novembro de 2007, e que será iniciada a elaboração dos projectos.

No âmbito da **Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Vigo**, ambos os Governos constatarem os progressos realizados nos diferentes estudos conjuntos desta nova ligação, elaborados pelo AEIE-AVEP, destacando o recente concurso do «Estudo do Modelo de Exploração dos Serviços de Passageiros» para a ligação ferroviária de Alta Velocidade Porto-Vigo. Foi ainda sublinhada a importância de se projectar uma linha de características e prestações homogéneas nos dois países, assegurando assim os objectivos definidos para esta ligação.

Do lado Português informou-se do objectivo de concluir a ligação Porto-Valença até ao final de 2013, a qual está planeada em duas fases distintas. No troço Braga-Valença estão a decorrer os estudos de optimização de traçados para posterior desenvolvimento do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental, enquanto no troço Porto-Braga estão já em elaboração o Estudo Prévio e o Estudo de Impacte Ambiental. Em ambos os troços prevê-se que todos os estudos fiquem concluídos em 2008.

O lado Espanhol informou que o troço Vigo-Poriño se encontra em fase de Estudo Prévio, com consulta pública já realizada, decorrendo a análise dos resultados, enquanto no troço Poriño-fronteira foi já concluído o Estudo Prévio, o qual será submetido a consulta pública em 2008.

2008, both for the Poceirão-Caia section as well as for the Lisbon-Poceirão section, which included the Third Tagus Crossing (TTC).

In turn, the Spanish government provided an update of the work being carried out on the Madrid-Estremadura line, highlighting the fact that work on the Mérida-Badajoz section was already underway and that the Cáceres-Mérida section was in the planning phase. It further stated that the Preliminary Study for the Talayuela-Cáceres section had been approved, after obtaining the Environmental Impact Certificate in November 2007 and that preparations for developing the projects would soon begin.

In the context of the **Porto-Vigo High-Speed Rail Link**, both governments took note of the progress that had been achieved in the different joint studies for this new link, prepared by the EEIG-AVEP. They especially emphasised the recent tender for the “Study for an Operation Model for Passenger Services” for the Porto-Vigo High-Speed rail link. They also stressed the importance of planning a line with identical characteristics and functions in both countries, thus ensuring the objectives which have been defined for this link.

The Portuguese delegation stated that the objective was to conclude the Porto-Valença link before the end of 2013, which has been planned in two distinct phases. Studies to optimise the routes to subsequently develop the Preliminary Study and the Environmental Impact Study are currently underway for the Braga-Valença section, while the Preliminary Study and Environmental Impact Study are already being prepared for the Porto-Braga section. All the studies for both sections are expected to be concluded in 2008.

The Spanish delegation stated that the Vigo-Poriño section was at the Preliminary Study stage. As the stage of public consultation had been concluded, an analysis of the results was currently underway. As for the Poriño-border section, the Preliminary Study had already been concluded, which would be submitted for public consultation in 2008.

No âmbito das **Ligações Ferroviárias de Alta Velocidade Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva-Sevilha**, Portugal informou que na ligação Aveiro-Salamanca, a construção, já em curso, da Plataforma Multimodal de Cacia e respectiva ligação ao porto de Aveiro, prevêem-se concluídas no final de 2009. O lançamento dos concursos para elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental dos troços Aveiro-Celorico, com passagem por Mangualde, e Celorico-Almeida / Vilar Formoso, será efectuado em 2008. Mais informou que na ligação Évora-Faro-Huelva-Sevilha iniciar-se-ão, em 2008, os Estudos de Viabilidade Técnica nos troços portugueses.

Por Espanha informou-se que, após a obtenção da Declaração de Impacte Ambiental, foi aprovado o Estudo Prévio da linha de Alta Velocidade Medina del Campo-Salamanca, cujos projectos se encontram em execução. Informou ainda, que foi concluída a elaboração do Estudo Prévio da nova linha Sevilha-Huelva, estando dependente da Declaração de Impacte Ambiental.

Por fim acordou-se promover a alteração dos estatutos do AEIE-AVEP, alargando o seu âmbito geográfico à ligação Faro-Huelva, tendo em vista o lançamento dos necessários estudos conjuntos para o troço em apreço.

As regards the **Aveiro-Salamanca and Évora-Faro-Huelva-Seville High-Speed Rail Links**, Portugal stated that construction of the Aveiro-Salamanca link had already begun on the Multimodal Platform in Cacia and the respective link to the port of Aveiro and was expected to be concluded by the end of 2009. Tenders will be launched in 2008 for conducting the Preliminary Study and the Environmental Impact Study for the Aveiro-Celorico section, passing through Mangualde, and the Celorico-Almeida / Vilar Formoso section. It added that with regard to the Évora-Faro-Huelva-Seville link, the Technical Viability Studies for the Portuguese sections would begin in 2008.

Spain stated that, after having obtained Environmental Impact Certification, the Preliminary Study for the High-Speed line between Medina del Campo and Salamanca had been approved and these projects were currently being implemented. It further added that the preparation of the Preliminary Study for the new Seville-Huelva line had already been concluded and was subject to obtaining the Environmental Impact Certificate.

Finally, the two nations agreed to a change in the statutes of EEIG-AVEP, broadening its geographical scope to the link between Faro and Huelva, with a view to commencing the necessary joint studies for the section in question.



PRINCIPAIS ACTIVIDADES DA RAVE EM 2007

RAVE Main Activities in 2007

O conjunto das principais acções a desenvolver e o respectivo cronograma de realização estão devidamente identificados constituindo uma referência para a missão de que a RAVE foi investida.

Nestes termos a RAVE tem vindo a cumprir as datas definidas no cronograma estabelecido, sendo que os estudos e as demais actividades desenvolvidas no âmbito do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade permitem sustentar, para cada eixo, os factos seguidamente apresentados.

EIXO LISBOA-MADRID

Em 2007 verificaram-se os seguintes desenvolvimentos em relação ao eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid:

- Conclusão da revisão dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental entre a Moita e Caia, com o objectivo de proceder à sua adaptação a Tráfego Misto (Passageiros e Mercadorias);
- Submissão dos Estudos de Impacte Ambiental entre a Moita e Caia à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), dando início aos respectivos processos de Avaliação de Impacte Ambiental, no estrito cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, e por este republicado;
- Estabelecimento de medidas preventivas com vista a assegurar a manutenção da margem de programação e a viabilidade de execução da ligação ferroviária de Alta Velocidade no eixo Lisboa-Madrid;

The series of main activities to be conducted and the respective schedule have been duly identified and constitute a reference for the mission entrusted to RAVE.

In this context RAVE has achieved the deadlines defined in the established schedule. The studies and other activities carried out within the scope of the High-Speed Rail Network project can be summarised, for each axis, as follows.

LISBON-MADRID AXIS

In 2007 the following developments took place with regard to the Lisbon-Madrid High-Speed rail axis:

- Conclusion of the revision of the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies for the section between Moita and Caia, with a view to adaptation for Mixed Traffic (Passengers and Freight);
- Submission of the Environmental Impact Studies for the section between Moita and Caia to the Portuguese Environmental Agency (APA), initiating the respective processes of Environmental Impact Evaluation, in strict compliance with Decree-Law No. 69/2000, dated 3 May, altered by Decree-Law No. 197/2005, dated 8 November, and republished by the latter;
- Establishment of preventive measures in order to ensure the maintenance of the programming margin and the viability of implementing the High-Speed rail link on the Lisbon-Madrid axis;

- Início da preparação da documentação necessária ao lançamento do primeiro concurso público internacional, sob a forma de Parceria Público-Privada para a concessão do projecto, construção, financiamento, manutenção e conservação da linha de Alta Velocidade, relativa ao troço entre Poceirão e Caia, previsto para o final do primeiro semestre de 2008; e
- Localização de estações de Alta Velocidade em Évora e na zona da fronteira de Caia, assim como a articulação com as futuras plataformas logísticas do Poceirão e de Elvas.

De referir ainda que, no âmbito dos troços Évora-Elvas e Elvas-Caia, os estudos contemplam a conjugação, numa plataforma única com características compatíveis com o tráfego de mercadorias, a linha de Alta Velocidade e a linha de mercadorias Sines-Évora-Elvas-Badajoz, com ligações à linha de Évora e do Leste, respectivamente em Évora e Elvas.

EIXO LISBOA-PORTO

Em 2007 concluíram-se os estudos de viabilidade que, dando cumprimento às Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário emanadas pelo Governo em Outubro de 2006, permitiram caracterizar as soluções a desenvolver em fase de Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental. Estes estudos conduziram às seguintes conclusões:

- Viabilidade de uma ligação que a partir de Espinho permite aceder à Ponte de S. João por um corredor central em substituição dos corredores Nascente e Poente, anteriormente estudados, com vantagens económicas e ambientais;

- Preparing the necessary documentation for holding the first international public tender, in the form of a Public-Private Partnership for allocating the execution of the project, construction, funding, maintenance and preservation of the High-Speed line for the section between Poceirão and Caia, scheduled for the end of the first semester of 2008; and
- Defining the location of High-Speed stations in Évora and the frontier region of Caia, as well as the articulation with the future logistical platforms of Poceirão and Elvas.

It is also important to mention that, in the context of the Évora-Elvas and Elvas-Caia sections, the studies contemplate a conjugation of the High-Speed line and the freight line linking Sines-Évora-Elvas-Badajoz into a single platform with characteristics that are compatible with freight traffic, with links to the Évora line and the Eastern line, situated in Évora and Elvas, respectively.

LISBON-PORTO AXIS

The viability studies were concluded in 2007 which, in conformance with the Strategic Guidelines for the Railway Sector issued by the Portuguese government in October 2006, enabled the delineation of solutions to be developed in the phase of the Preliminary Study and the Environmental Impact Study. These studies resulted in the following conclusions:

- Viability of a link which, from Espinho, will allow access to the S. João bridge by a central corridor, substituting the Eastern and Western corridors, previously studied, with environmental and economic benefits;



- Viabilidade de um corredor que permite aceder à estação de Coimbra-B, ainda que localizada um pouco a Norte da estação actual, assumindo a restrição de 200 km/h na velocidade de passagem pela estação para os comboios que nela não tenham paragem, com custos de investimento semelhantes aos das soluções anteriormente estudadas;
- Impossibilidade de encontrar, com condições técnicas, económicas e ambientais aceitáveis, um corredor que permitisse ter na actual estação de Aveiro a estação comum ao serviço ferroviário de Alta Velocidade e convencional; e
- Viabilidade de aceder à estação de Lisboa, no Oriente, pelo actual canal da linha do Norte, a partir de Moscavide.

Complementarmente, foi dada continuidade à elaboração dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental da totalidade do Eixo Lisboa-Porto.

Decorreu, também, o processo de Avaliação de Impacte Ambiental, do Lote C1, correspondente ao troço entre Alenquer e Pombal, tendo em 21 de Dezembro de 2007 sido emitida Declaração de Impacte Ambiental favorável.

Decorrente da estabilização das soluções estudadas foi possível identificar os corredores, nos troços entre Lisboa e Alenquer, entre Alenquer e Pombal e entre Oliveira do Bairro e Porto, relativamente aos quais devem ser estabelecidas medidas preventivas. Estas medidas foram aprovadas, na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2007 e aguardam publicação.

- Viability of a corridor which allows access to the Coimbra-B station, albeit located slightly to the North of the current station, assuming the restriction of 200 km/h for speeds while passing through stations for non-stopping trains, with investment costs similar to the solutions previously studied;
- It proved impossible to find a corridor, with acceptable technical, economic and environmental conditions, which would permit a common station for High-Speed and conventional services at the existing Aveiro station; and
- Viability of accessing the station in Lisbon, at the Oriente station, by means of the existing channel of the Northern Line, from Moscavide.

At the same time, the preparation of Preliminary Studies and Environmental Impact Studies continued for the entire length of the Lisbon-Porto Axis.

The Environmental Impact Evaluation for Lot C1, corresponding to the section between Alenquer and Pombal, also took place and a favourable Environmental Impact Certificate was issued on 21 December 2007.

Once decisions had been made on the solutions under study, it was possible to identify the corridors in the sections between Lisbon and Alenquer, between Alenquer and Pombal and between Oliveira do Bairro and Porto, regarding which preventive measures were duly established. Most of these measures were approved at a Cabinet meeting on 27 September 2007 and are awaiting publication.

EIXO PORTO-VIGO

Em 2007 foram desenvolvidos os estudos necessários para dar sequência ao conjunto das orientações fixadas em 2006 para o eixo ferroviário de Alta Velocidade Porto-Vigo, nomeadamente o dimensionamento da linha para tráfego misto, o ajuste das características técnicas a um tempo de percurso, na sua ligação directa para passageiros, na ordem dos 60 minutos, a instalação de uma estação de Alta Velocidade em Braga, a ligação com os traçados em Espanha e o faseamento da construção e da colocação em serviço da ligação.

O troço entre Braga e Valença será construído de raiz numa primeira fase, com a sua conclusão prevista para o final de 2013. Deste modo, com a finalização do primeiro troço, ter-se-á também que assegurar a necessária articulação com o Ramal de Braga de modo a garantir a continuidade da circulação, através da actual linha do Minho, entre Porto (Campanhã) e Valença, assim como implementar uma estação de alta velocidade na zona de Braga.

Numa segunda fase, e dependendo da evolução da procura e da taxa de utilização da capacidade da via existente, será concretizado o novo traçado entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Braga, cuja reserva do respectivo espaço canal se prevê garantir.

EIXO AVEIRO-SALAMANCA

Com o objectivo de dar cumprimento às Orientações Estratégicas definidas para o Sector Ferroviário, retomar a análise dos traçados anteriormente estudados com vista a avaliar possíveis pontos de articulação do eixo ferroviário de Alta Velocidade

PORTO-VIGO AXIS

In 2007, the necessary studies were conducted to implement the series of guidelines defined in 2006 for the Porto-Vigo High-Speed rail axis, more specifically, the dimensions of the line for mixed traffic, adjusting the technical characteristics for the target journey duration, in terms of direct passenger journeys, to be set at 60 minutes, the installation of a High-Speed station in Braga, the link with routes in Spain and constructing and beginning operations on the link in phases.

The section between Braga and Valença will be built from scratch in an initial phase, and is expected to be completed by the end of 2013. Thus, with the finalisation of the first section, it will also be necessary to ensure the articulation with the Braga branch line so as to guarantee a continuous circuit, via the existing Minho Line, between Porto (Campanhã) and Valença, and also establish a high speed station in the Braga area.

In a second phase, and depending on the evolution of demand and the rate of use of the capacity on the existing line, a new route will be created between the Francisco Sá Carneiro Airport and Braga, and where reservation of the respective channel space will be guaranteed beforehand.

AVEIRO-SALAMANCA AXIS

The analysis of routes studied in the past was resumed in order to evaluate possible points of articulation between the High-Speed Aveiro-Salamanca axis and the conventional rail network, especially with the Northern lines and the Beira Alta line,



Aveiro-Salamanca com a rede ferroviária convencional, particularmente com as linhas do Norte e da Beira Alta, para as gamas de velocidades e tipo de tráfego previstos (tráfego misto e velocidade máxima de 250 km/h).

As análises visam também avaliar a viabilidade de um possível faseamento construtivo da ligação ferroviária de Alta Velocidade Aveiro-Salamanca, viabilizando, por exemplo, a execução, numa primeira fase, de uma nova ligação entre Aveiro, Viseu e Mangualde e, aproveitando a linha da Beira Alta, ligar por ferrovia estas cidades à Guarda e a Espanha.

MODELO DE NEGÓCIO

Dando cumprimento às orientações emanadas pelo Governo Português, a RAVE apresentou, no dia 21 de Junho de 2007, a sua proposta de modelo de negócio para a implementação do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, o qual visa, essencialmente, o cumprimento de quatro grandes objectivos estratégicos:

1. Assegurar a compatibilidade para o Estado Português;
2. Garantir o cumprimento de prazos;
3. Garantir uma elevada qualidade de serviço; e
4. Minimizar os riscos, em particular os que serão assumidos pelo Estado Português.

A selecção e apresentação do modelo de negócio para o projecto, o qual assenta num modelo de Parcerias Público-Privadas (PPPs), foi o culminar de um longo trabalho efectuado pela RAVE desde 2003, com o apoio de diversos consultores e entidades, nacionais e internacionais.

for the speeds and type of traffic envisaged (mixed traffic and a maximum speed of 250 km/h) in order to meet the Strategic Guidelines defined for the railway sector.

These analyses also seek to evaluate the viability of possibly constructing the High-Speed Aveiro-Salamanca rail link in phases, implementing, for example, in an initial phase, a new link between Aveiro, Viseu and Mangualde and, using the Beira Alta line, connecting these cities by rail to Guarda and Spain.

BUSINESS MODEL

In conformance with the guidelines issued by the Portuguese government, on 21 June 2007, RAVE presented its proposed business model for implementing the project for a High-Speed Rail Network, which essentially aims to meet four main strategic objectives:

1. To ensure compatibility for the Portuguese State;
2. To guarantee compliance with deadlines;
3. To guarantee a high quality of service; and
4. To minimise risks, especially those to be assumed by the Portuguese State.

The selection and presentation of the business model for the project, which is based on a model of Public-Private Partnerships (PPPs), was the culmination of extensive groundwork carried out by RAVE since 2003, with the assistance of diverse national and international consultants and organizations.

O modelo de negócio seleccionado para o desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária do projecto é o seguinte:

- Cinco PPPs para o projecto, construção, financiamento e manutenção da subestrutura e superestrutura ferroviárias, excluindo os Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, por um período de 40 anos; e
- Uma PPP para o projecto, fornecimento, instalação, financiamento e manutenção dos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, para a totalidade da extensão dos três eixos prioritários do projecto, por um período de 20 anos;
- Estações de Lisboa e do Porto a desenvolver directamente pela REFER, em função da especial complexidade das intervenções a realizar, e as restantes estações a integrar nas respectivas PPPs dos eixos em que se inserem (as estações de Coimbra e de Braga ainda estão em análise);
- Funções estratégicas de gestão da circulação e alocação da capacidade ficarão a cargo da REFER, enquanto entidade gestora da infra-estrutura ferroviária em Portugal; e
- Ao nível da operação, o Estado Português irá proceder à aquisição do material circulante, que posteriormente aloca ao(s) futuro(s) operador(es), sendo que o modelo definitivo para a operação só será definido após 2010, aguardando-se por directrizes europeias no que à possível liberalização do transporte internacional de passageiros respeita.

The business model selected to develop the project's railway infrastructure is as follows:

- Five PPPs for the project, construction, financing and maintenance of the railway substructure and superstructure, excluding the Signals and Telecommunications Systems, for a period of 40 years; and
- One PPP for the design, supply, installation, financing and maintenance of the Signals and Telecommunications Systems, for the entire length of the three priority axes of the project, for a period of 20 years;
- The Lisbon and Porto stations are to be developed directly by REFER, due to the particular complexity of the interventions to be implemented, and the remaining stations are to be integrated into the respective PPPs of the axes on which they are located (the Coimbra and Braga stations are still being analysed);
- Strategic functions of managing circulation and the allocation of capacity will be entrusted to REFER, as the managing entity of rail infrastructure in Portugal; and
- At the operations level, the Portuguese State will acquire rolling stock, which it will later allocate to the future operator(s). The definitive model for the operation will only be defined after 2010, as European directives may be later issued on the possible liberalisation of international passenger transport.



AEIE-AVEP – INSTITUCIONAL E ACTIVIDADES EM 2007

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

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

Do ponto de vista do projecto, o AEIE-AVEP assume uma função de especial importância já que desde 2001 é a entidade responsável pelo desenvolvimento dos eixos transfronteiriços a implementar entre Portugal e Espanha, nomeadamente a coordenação dos estudos de mercado, o estudo dos traçados e demais aspectos técnicos dos troços transfronteiriços e a preparação dos processos de candidatura ao financiamento destes por parte da União Europeia.

Durante o ano de 2007 deu-se especial ênfase à elaboração de candidaturas ao Programa Multiannual da Rede Transeuropeia de Transportes para o período compreendido entre 2007 e 2013, cujo corolário foi expresso através de um significativo apoio financeiro que a Comissão Europeia irá conceder aos eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Porto-Vigo, de respectivamente 312,7 e 244,1 milhões de euros.

EEIG-AVEP – INSTITUTIONAL ACTIVITIES IN 2007

AVEP – High-Speed Spain Portugal is a European Economic Interest Grouping (EEIG) created by both countries in 2001 to study the “High-Speed Rail Connection between Spain and Portugal”.

EEIG-AVEP is held in equal shares by RAVE, representing the Portuguese, and ADIF - Gestor de Infra-Estruturas Ferroviárias, representing the Spanish. Its statutes stipulate that it is to be presided over by the President of the RAVE Board of Directors, its Director-General is to be appointed by ADIF and it is headquartered in Madrid. Other key functions are divided equally between representatives from both countries.

From the project’s point of view, EEIG-AVEP plays an especially important role since, from 2001 onwards, it has been the entity responsible for the development of the trans-border axes to be implemented between Portugal and Spain, namely, coordinating the market studies, the route studies and other technical aspects of the trans-border sections and the preparation of the applications requesting EU funding for these lines.

In 2007, special attention was given to preparing applications for the Multi-Annual Programme for the Trans-European Transport Network for the period 2007-2013. Its corollary was a significant amount of financial support granted by the European Commission for the Lisbon-Madrid and Porto-Vigo High-Speed rail axes, amounting to 312.7 and 244.1 million euros respectively.

No ano de 2007 foi ainda promovido o lançamento de três novos concursos internacionais, nomeadamente o concurso para o “Estudo da Localização da Estação Internacional integrada no eixo Lisboa-Madrid”, o concurso para o “Estudo do Modelo de Negócio e Financiamento da Estação Internacional integrada no eixo Lisboa-Madrid” e o concurso para o “Estudo de Exploração da ligação ferroviária de Alta Velocidade Porto-Vigo”.

No tocante aos trabalhos desenvolvidos, os mesmos assentaram no desenvolvimento do “Estudo de Exploração da ligação ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Madrid”, e na continuação dos “Estudos Prévios do troço transfronteiriço do eixo Lisboa-Madrid” enquadrado nas novas orientações para tráfego misto.

FINANCIAMENTO COMUNITÁRIO (QREN E RTE-T)

O projecto da Rede de Alta Velocidade em Portugal tem já atribuído um montante de aproximadamente 1.338 milhões de euros de financiamento comunitário, dos quais 955 milhões de euros foram alocados pelo Estado Português no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) para o período 2007-2013 (Fundo de Coesão) e os restantes 383 milhões de euros foram atribuídos pela Comissão Europeia no âmbito do apoio ao desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

Este último financiamento foi obtido no âmbito do Programa Multianual para o período 2007-2013, cujas candidaturas foram apresentadas em Julho de 2007. Este programa é fundamentalmente dirigido ao financiamento de grandes projectos, sobretudo os relativos a troços transfronteiriços, atravessamento de barreiras naturais e eliminação de estrangulamentos actualmente existentes na Europa.

During 2007, three new international tenders were also announced, namely the tender for the “Study of the Location of the International Station on the Lisbon-Madrid Axis”, the tender for the “Study of the Business and Funding Model of the International Station on the Lisbon-Madrid Axis” and the tender for the “Operational Study for the Porto-Vigo High-Speed Rail Link”.

As for the work carried out, this consisted of the development of the “Operational Study for the Lisbon-Madrid High-Speed Rail Link”, and a continuation of the “Preliminary Studies for the Trans-border Section of the Lisbon-Madrid Axis” framed within the new guidelines for mixed traffic.

EU FUNDING (NSRF AND TEN-T)

The High-Speed Rail Network project in Portugal has already been attributed a sum of approximately 1,338 million euros of EU funding, of which 955 million euros was allocated by the Portuguese State within the scope of the National Strategic Reference Framework (NSRF) for the period 2007-2013 (Cohesion Fund) and the remaining 383 million euros was attributed by the European Commission as development support under the Trans-European Transport Network (TEN-T) programme.

The latter funding was obtained within the scope of the Multi-Annual Programme for 2007-2013, for which applications were submitted in July 2007. This programme is essentially aimed at funding large projects, especially trans-border sections, projects that cross natural barriers and those which eliminate existing bottlenecks in Europe.



Neste sentido, a estratégia delineada pela RAVE passou pela apresentação de cinco candidaturas, a saber:

- Troço transfronteiriço Évora-Mérida, parte integrante do eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid;
- Troço transfronteiriço Ponte de Lima-Vigo, parte integrante do eixo ferroviário de Alta Velocidade Porto-Vigo;
- Terceira Travessia do Tejo, no corredor Chelas-Barreiro, na sua componente de Alta Velocidade ferroviária;
- Troço de ligação ao Novo Aeroporto de Lisboa, na Ota, parte integrante do eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Porto; e
- Sistema de Sinalização e Telecomunicações de toda a Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, no âmbito da primeira fase da linha específica para co-financiamento da implementação do *European Rail Traffic Management System*.

As duas candidaturas relativas aos troços transfronteiriços implicaram uma forte coordenação com as entidades espanholas, no âmbito do AEIE-AVEP, que resultaram na apresentação de candidaturas conjuntas dos dois países.

No conjunto dos 25 Estados-Membros foram apresentados 221 projectos, num montante global de co-financiamento solicitado de aproximadamente 11,5 mil milhões de euros, mais do dobro dos fundos disponíveis (5,1 mil milhões de euros). Das candidaturas apresentadas relativamente ao projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal a Comissão Europeia seleccionou três, com os seguintes montantes atribuídos:

In this context, the strategy delineated by RAVE consisted of the submission of five applications, namely:

- The trans-border Évora-section, an integral part of the Lisbon-Madrid High-Speed rail axis;
- The trans-border Ponte de Lima-Vigo section, an integral part of the Porto-Vigo High-Speed rail axis;
- The Third Tagus Crossing, in the Chelas-Barreiro corridor, in its High-Speed rail component;
- The section linking Lisbon's planned new airport at Ota, an integral part of the Lisbon-Porto High-Speed rail axis; and
- The Signals and Telecommunications System for the entire High-Speed Rail Network in Portugal, within the scope of the first phase of the specific category for co-financing the implementation of the *European Rail Traffic Management System*.

The two applications concerning the trans-border sections required extensive co-ordination with the Spanish organizations, within the scope of the EEIG-AVEP, which resulted in the presentation of joint applications by the two countries.

221 projects were presented by 25 member states, requesting a total amount of co-financing of approximately 11.5 billion euros, more than double the available funds (5.1 billion euros). The European Commission selected three of the five applications submitted with regard to the High-Speed Rail Network project in Portugal, and attributed the following sums:

- 191 Milhões de euros para o troço transfronteiriço Évora-Mérida;
- 141 Milhões de euros para o troço transfronteiriço Ponte de Lima-Vigo; e
- 51 Milhões de euros para a Terceira Travessia do Tejo.

Importa, a este respeito, dar nota do enorme sucesso que significou para o projecto a obtenção de aproximadamente 383 milhões de euros de financiamento comunitário no âmbito da linha da Rede Transeuropeia de Transportes, valor que representa cerca de 7,5% do montante total disponível, o que não deixa de ser assinalável, considerando que os fundos foram atribuídos ao conjunto dos 27 Estados-Membros e que países como a França, Itália ou Espanha encontram-se actualmente a desenvolver infra-estruturas de transporte em montante muito superior ao que se verifica em Portugal.

- 191 Million euros for the trans-border Évora-Mérida section;
- 141 Million euros for the trans-border Ponte de Lima-Vigo section; and
- 51 Million euros for the Third Tagus Bridge.

It is important to note the enormous success that the granting of approximately 383 million euros of funding from the EU represented for the project. The funding was granted under the aegis of the Trans-European Transport Network and represents approximately 7.5% of the total available funds. This is a remarkable achievement considering the funds were distributed over the 27 member states and countries such as France, Italy and Spain are currently developing far more transport infrastructure projects than Portugal.



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

O PROJECTO THE PROJECT

030 073

030

ALTA VELOCIDADE EM PORTUGAL
The High Speed Rail Network in Portugal

044

PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2007
Main Developments in 2007

061

ASPECTOS TÉCNICOS DO PROJECTO
Technical Aspects of the Project

RELATÓRIO E CONTAS RAVE ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

2007



ALTA VELOCIDADE EM PORTUGAL

The High-Speed Network in Portugal

ENQUADRAMENTO

Actualmente, a repartição modal no transporte de passageiros e mercadorias é claramente favorável ao sector rodoviário, sobretudo pelos desequilíbrios verificados nas últimas décadas. Aliado ao forte investimento em infra-estruturas rodoviárias, que se constitui como um factor decisivo de desenvolvimento e como referencial dos padrões de mobilidade, acresce a desadequação progressiva da malha ferroviária às necessidades modernas de mobilidade de pessoas e bens.

Neste âmbito, e reconhecidos os méritos associados ao transporte ferroviário como meio de diminuição dos custos externos do sector dos transportes, surge a necessidade de desenvolver infra-estruturas e serviços ferroviários que respondam aos padrões de mobilidade actuais, com vantagens para os seus utilizadores, em termos de custo, de tempo, de fiabilidade e de conforto, e que permitam a integração de toda a rede ferroviária europeia.

De acordo com este objectivo, o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes, elemento central da política europeia para o relançamento do transporte ferroviário, associado a valores de competitividade, eficiência e sustentabilidade, prevê a construção de 20.000 km de Alta Velocidade ferroviária até ao ano de 2020.

FRAMEWORK

Currently, the transport sector for passengers and goods is clearly more favourable to road transport, especially due to the imbalances seen in recent decades. In addition to intense investments in road infrastructure, which has been a decisive factor for development and a reference for mobility standards, the rail network has increasingly been unable to keep pace with modern requirements for mobility, both in terms of passengers and freight.

Against such a background, and considering the acknowledged benefits associated with rail transport as a means of reducing the external costs of the transport sector, it has become necessary to develop rail services and infrastructure which responds to current mobility standards, offering advantages for users in terms of costs, time, reliability and comfort with integration into the entire European rail network.

In compliance with this objective, the development of the Trans-European Transport Network envisages the construction of 20,000 km of High-Speed railways up to 2020. The Trans-European Transport Network is a central element of European policies for the revival of rail transport, associated with values of competitiveness, efficiency and sustainability.





O serviço ferroviário de Alta Velocidade tem sido um sucesso em todos os países em que foi implementado. De facto, as várias experiências internacionais analisadas atestam esta realidade, assente em três grandes razões:

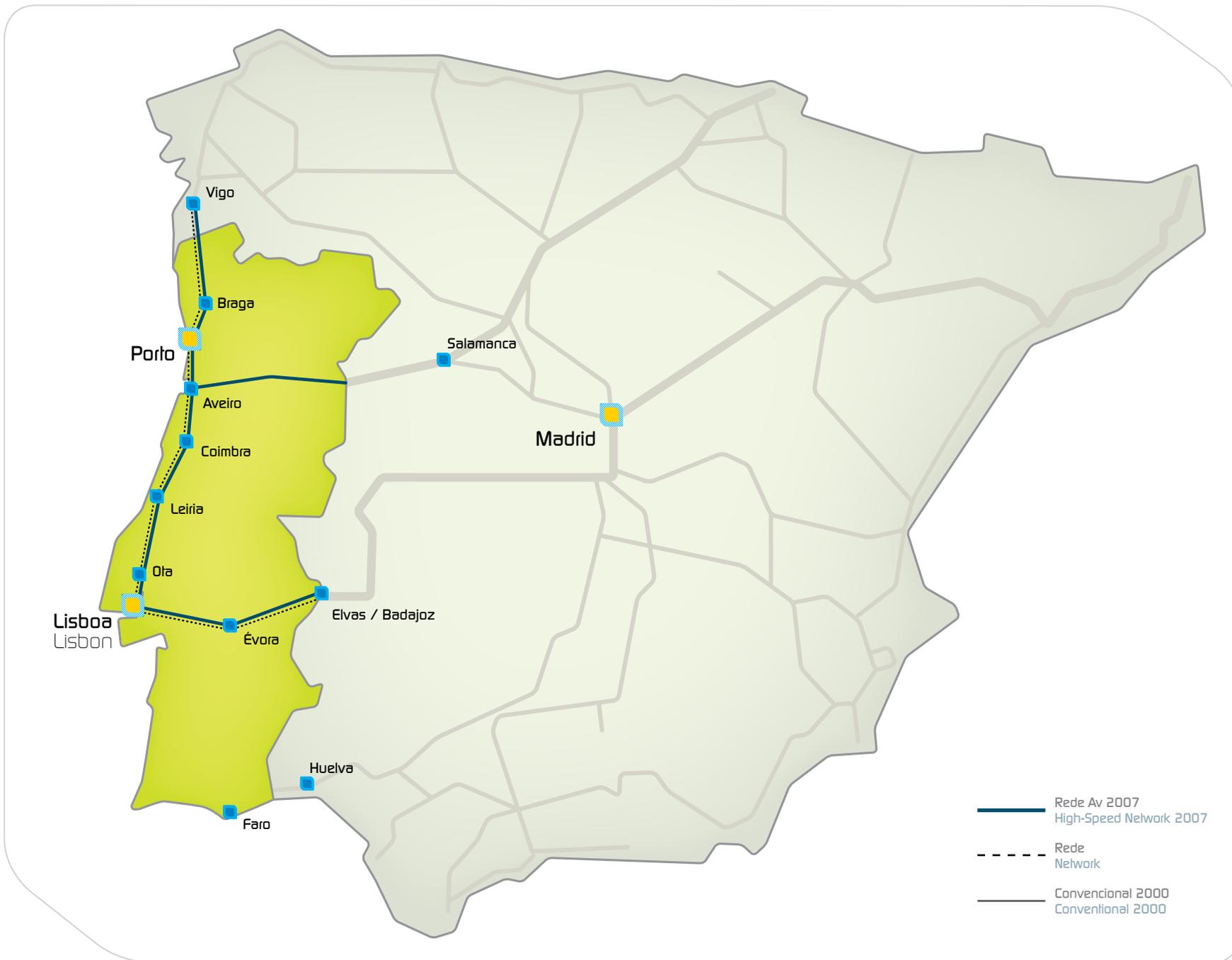
- O serviço ferroviário de Alta Velocidade oferece vantagens claras aos seus utilizadores e reequilibra a estrutura modal, sobretudo pela recuperação de quota face aos modos rodoviário e aéreo;
- Os índices de satisfação dos clientes são o reflexo da extraordinária fiabilidade e qualidade do serviço; e
- O crescimento da procura resultante do efeito de rede tem sido bastante significativo.

A futura Rede Ferroviária de Alta Velocidade, toda em bitola europeia, irá **ligar os principais centros de mobilidade de pessoas e bens da Península Ibérica**. A rede é composta essencialmente por um Corredor Litoral entre a Galiza e Lisboa que se articula com as restantes ligações: uma, a Norte, em direcção a Salamanca - Bordéus, e outra a Sul, em direcção a Évora, Elvas/Badajoz - Madrid - Barcelona - Marselha, tendo ainda prevista a ligação, a partir de Évora, a Faro - Huelva, conforme esquematizado de seguida.

The High-Speed rail service has been a success in every country in which it has been implemented. In fact, the diverse international experiences which have been analysed attest to this, due to three main reasons:

- The High-Speed rail service offers clear advantages for users and re-balances the modal structure, especially in terms of recovering market share from the road and air sectors;
- Client satisfaction indices reflect the extraordinary reliability and quality of the service; and
- There has been a significant growth in demand as a result of the network.

The future High-Speed Rail Network, built entirely in European gauge, **will link the main centres of the Iberian Peninsula for the mobility of people and freight**. The network essentially consists of a Coastal Corridor between Galicia and Lisbon which articulates with other links: one to the North in the direction of Salamanca-Bordeaux, and another to the South, in the direction of Évora, Elvas/Badajoz - Madrid - Barcelona - Marseilles. An additional link has also been envisaged, from Évora, to Faro - Huelva, as shown opposite.



— Rede Av 2007
High-Speed Network 2007

- - - Rede
Network

— Conventional 2000
Conventional 2000



Os eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto, Porto-Vigo e Aveiro-Salamanca fazem parte de uma lista de 30 Projectos Prioritários europeus definida pela Comissão Europeia e aprovada pelo Parlamento Europeu em 2004. Importa ainda realçar que o eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid foi recentemente considerado pela Comissão Europeia como um dos cinco projectos europeus mais prioritários.

A implementação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal será iniciada pelos eixos Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto-Vigo, considerados prioritários pelo Governo Português, com base na necessidade de garantir, na ligação entre as duas principais áreas metropolitanas nacionais, e entre estas e Madrid, tempos de percurso e padrões de mobilidade e de competitividade equivalentes aos alcançados nos principais eixos económicos europeus. A concretização destas ligações de Alta Velocidade ferroviária é determinante para a integração de Portugal na rede ferroviária europeia, criando as condições necessárias para aumentar a competitividade das regiões de maior densidade populacional e geradoras de maior riqueza no espaço ibérico e europeu.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Os principais desafios subjacentes ao desenvolvimento e implementação do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal são os seguintes:

- A Alta Velocidade ferroviária implicará uma caracterização de um novo conceito de viagem, novos modelos de segmentação da procura, uma nova postura no mercado em articulação com os outros modos de transporte, em complementaridade e não em competição;

The Lisbon-Madrid, Lisbon-Porto, Porto-Vigo and Aveiro-Salamanca High-Speed rail axes are part of a list of 30 European Priority Projects defined by the European Commission and approved by the European Parliament in 2004. It is also important to highlight the fact that the Lisbon-Madrid High-Speed rail axis was recently considered by the European Commission to be one of five European projects which have the highest priority.

The implementation of the High-Speed Rail Network in Portugal will commence with the Lisbon-Madrid, Lisbon-Porto and Porto-Vigo axes, which are considered to be a priority by the Portuguese government. This is due to the need to guarantee journey duration and mobility standards and competitiveness equivalent to those achieved on the main European economic axes for the links between Portugal's two main metropolitan areas and between these cities and Madrid. The creation of these High-Speed rail links is a decisive factor for Portugal's integration into the European rail network, creating the necessary conditions to boost competitiveness - in the Iberian and European context - of the Portuguese regions which have the highest population density and generate most of the nation's wealth.

CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

The main challenges in terms of the development and implementation of the High-Speed Rail Network project in Portugal are as follows:

- The High-Speed rail network will require a new travel concept, new segmentation models for demand, a new market position in articulation with other modes of transport, complementing rather than competing with them;

- A indústria nacional deverá estar preparada para dar respostas tecnológicas adequadas que incluam os sistemas de comando relacionadas com a operação ferroviária e a sua integração com os sistemas de informação;
 - Deverá ser encontrado um modelo equilibrado de transferência a assunção de riscos entre o Estado e as entidades privadas interessadas na implementação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade. Neste sentido, a parceria entre Estado e entidades privadas deverá ser potenciada de modo a que as linhas de Alta Velocidade ferroviária sejam financeiramente equilibradas e economicamente sustentáveis;
 - Toda a concepção da Rede Ferroviária de Alta Velocidade terá de privilegiar a procura em detrimento da oferta nas decisões a tomar, fomentando a complementaridade entre os diversos modos, de forma a que a cadeia de transporte se torne mais eficiente e com satisfação do cliente final. Nesse sentido, deverá também ser garantida a articulação do sistema ferroviário convencional;
 - Através do projecto da Alta Velocidade ferroviária, as empresas de transportes (públicas ou privadas) deverão ser capazes de ganhar maiores e mais consistentes competências nesta área. O *know-how* adquirido desta forma deverá ser capitalizado numa estratégia de exportação, contribuindo assim para gerar um maior efeito positivo ao nível da economia de Portugal e da sua estrutura produtiva; e
 - O sistema ferroviário nacional convencional e de Alta Velocidade deverá ter em conta as normas emanadas da União Europeia, não só ao nível da compatibilização da infra-estrutura e da operação para que se criem as necessárias condições de total interoperabilidade, mas também ao nível ambiental e da segurança.
- Portuguese industry must be prepared to provide adequate technological solutions, which include the control systems for railway operations and their integration with information systems;
 - A balanced model must be found to transfer the assumption of risk between the state and private organizations interested in the implementation of the High-Speed Rail Network. In this sense, the partnership between the state and private organizations must be structured so that the High-Speed railway lines are economically sustainable and are financially balanced;
 - The entire concept of the High-Speed Rail Network will have to give priority to demand instead of supply during decision-making processes, ensuring that diverse modes complement each other so that the transport chain becomes more efficient and provides client satisfaction. In this regard it is essential to guarantee articulation with the conventional rail system;
 - Via the High-Speed rail project, transport companies (public or private) must be capable of acquiring greater and more consistent skills in this area. The know-how acquired in this manner should be capitalised in a strategy aimed at exporting these skills, thus contributing towards generating a greater positive effect for the Portuguese economy and the nation's productive structure; and
 - The national conventional rail system and the High-Speed network must meet the norms issued by the European Union, and not just with regard to compatibility of infrastructure and operations, so that the necessary conditions for total inter-operability can be created, but also with regard to safety and the environment.



Por outro lado, quanto às oportunidades:

- O projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal deverá ser encarado como uma oportunidade no âmbito da Estratégia de Lisboa, não se devendo limitar a um projecto tradicional de engenharia de transportes;
- No domínio tecnológico será vital promover e incentivar a investigação aplicada aos sistemas ferroviários de Alta Velocidade, estabelecendo-se sinergias entre empresas e universidades;
- O projecto deverá ser concebido como um meio de sedimentar o conhecimento científico nacional, de desenvolver novas tecnologias, de promover pólos inovadores de produção na indústria nacional e de criar centralidades urbanas promotoras de fixação de recursos no interior do país, contribuindo desse modo para contrariar a sua desertificação e para um melhor ordenamento do território;
- O desenvolvimento de uma rede ferroviária de Alta Velocidade, no actual contexto normativo e regulamentar europeu, exigirá um processo de certificação dos seus vários subsistemas e actores intervenientes na sua execução; e
- A introdução da Alta Velocidade ferroviária em bitola europeia obriga a que seja desenvolvido e devidamente estruturado, em articulação com o plano de desenvolvimento espanhol e com os operadores nacionais, um modelo de migração da Bitola Ibérica, de forma a garantir-se gradual e sustentadamente a interoperabilidade ferroviária com a Europa.

Moreover, in terms of opportunities:

- The High-Speed Rail Network project in Portugal must be viewed as an opportunity in terms of the Lisbon Strategy, and should not be limited to a traditional project of transport engineering;
- In the technological sector, it will be vital to promote and provide incentives for applied research for High-Speed rail systems, establishing synergies between companies and universities;
- The project should be conceived as a means of crystallising national scientific knowledge, developing new technologies, promoting innovative production centres within Portuguese industry and creating urban hubs that promote the implantation of resources within Portugal's interior regions, thus contributing towards preventing depopulation and promoting a better organisation of the territory;
- In the current European normative and regulatory context, the development of a High-Speed rail network will require a process of certification for its various sub-systems and the agents involved in its creation; and
- It is essential that a model for migration from the Iberian gauge be developed and structured to facilitate the introduction of the High-Speed railway in European gauge. This must be articulated with the Spanish development plan and national operators so as to guarantee a gradual and sustained railway integration with Europe.

CARACTERIZAÇÃO DOS EIXOS PRIORITÁRIOS DO PROJECTO

THE PROJECT'S PRIORITY AXES

	Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid	Lisboa - Porto Lisbon - Porto	Porto - Vigo (1ª fase) Porto - Vigo (1ª phase)
Ligação Link	Lisboa - Madrid: Lisbon - Madrid: 2h45min	Lisboa - Porto: Lisbon - Porto: 1h15min	Porto - Vigo: Porto - Vigo: 60min
Tráfego Traffic	Passageiros e mercadorias Passengers and freight	Passageiros Passengers	Passageiros e mercadorias Passengers and freight
Extensão Length	204 km (em Portugal) 204 km (in Portugal)	290 km	55 km (em Portugal) 55 km (in Portugal)
Estações Stations	Lisboa, Évora e Caia Lisbon, Évora and Caia	Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria e Lisboa Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria and Lisbon	Braga
Investimento Investment	2.600 M€	4.500 M€	850 M€
Início da exploração Beginning of operations	2013	2015	2013
Velocidade de projecto Project speed	350 km/h	300 km/h	250 km/h
Procura Demand	9,4 Mpax⁽¹⁾	12,2 Mpax⁽¹⁾	3,7 Mpax⁽¹⁾
	Mpax - Milhões de passageiros em 2030 Mpax – Million passengers in 2030		

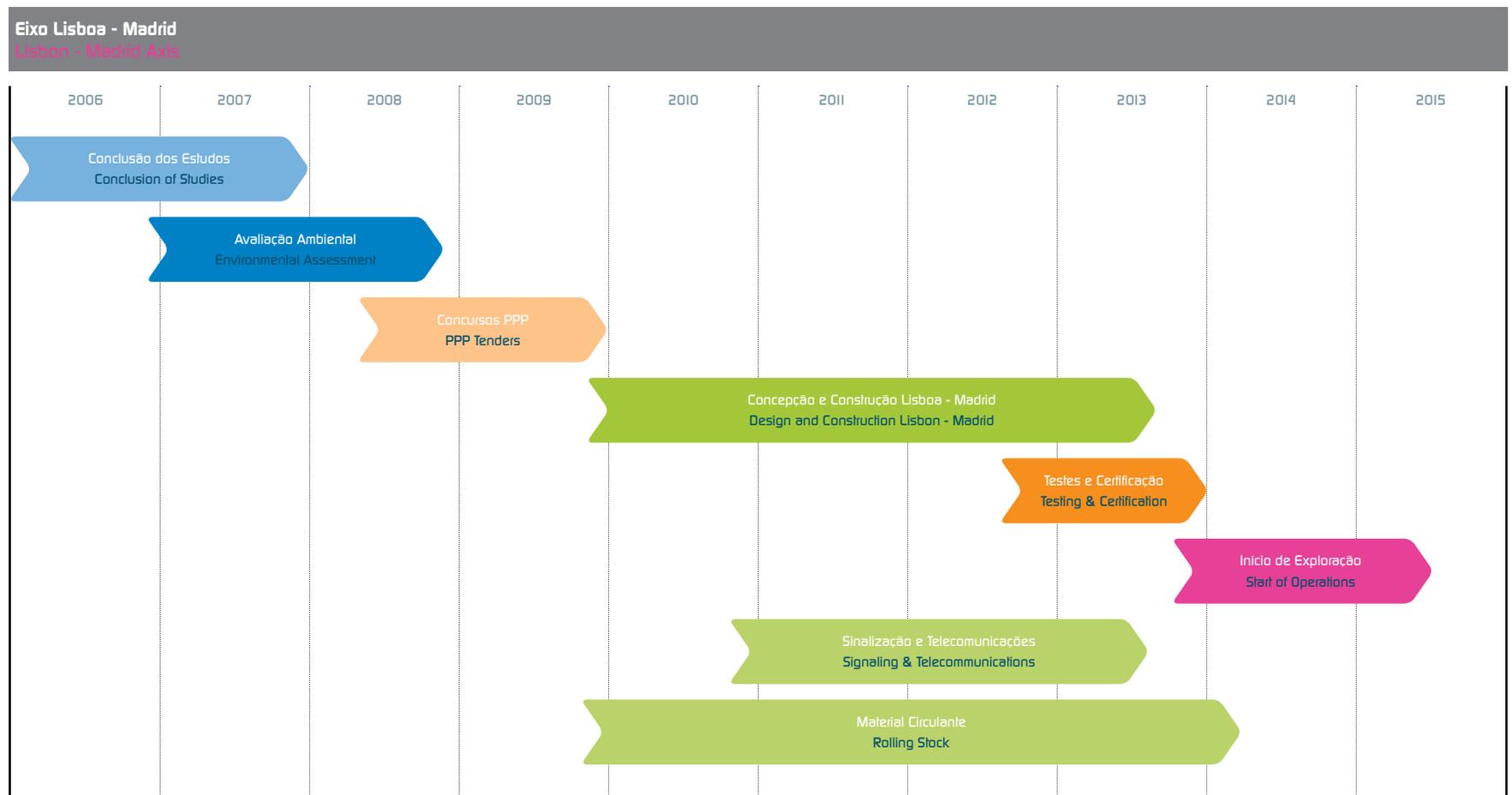


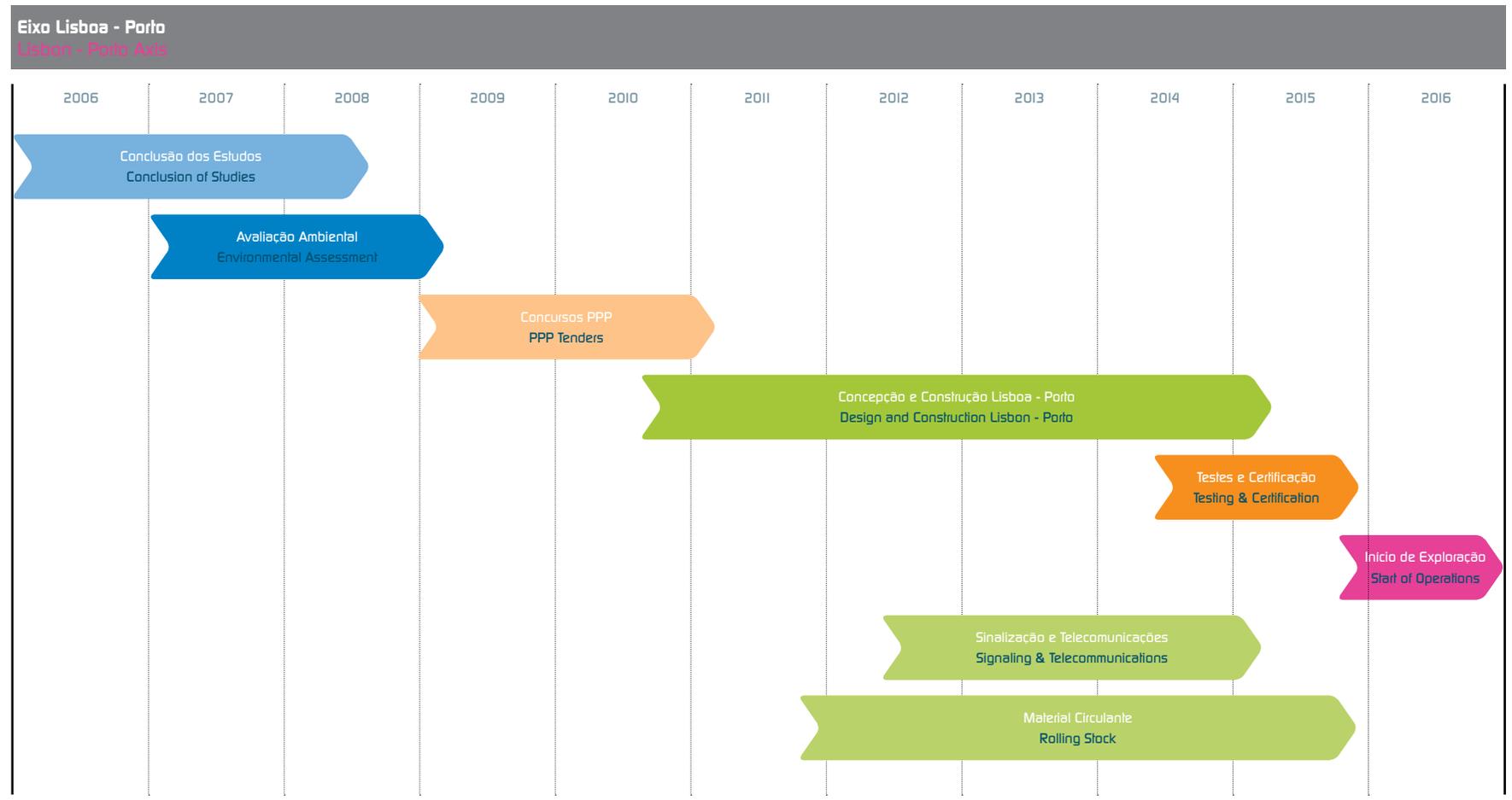
CRONOGRAMA DO PROJECTO

O calendário previsto para a implementação dos eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto apresenta-se, esquematicamente, como segue:

PROJECT TIME LINE

A schematic representation of the expected schedule for the implementation of the Lisbon-Madrid and Lisbon-Porto High-Speed railway axes is given below:







PRIORIDADES DO PROJECTO

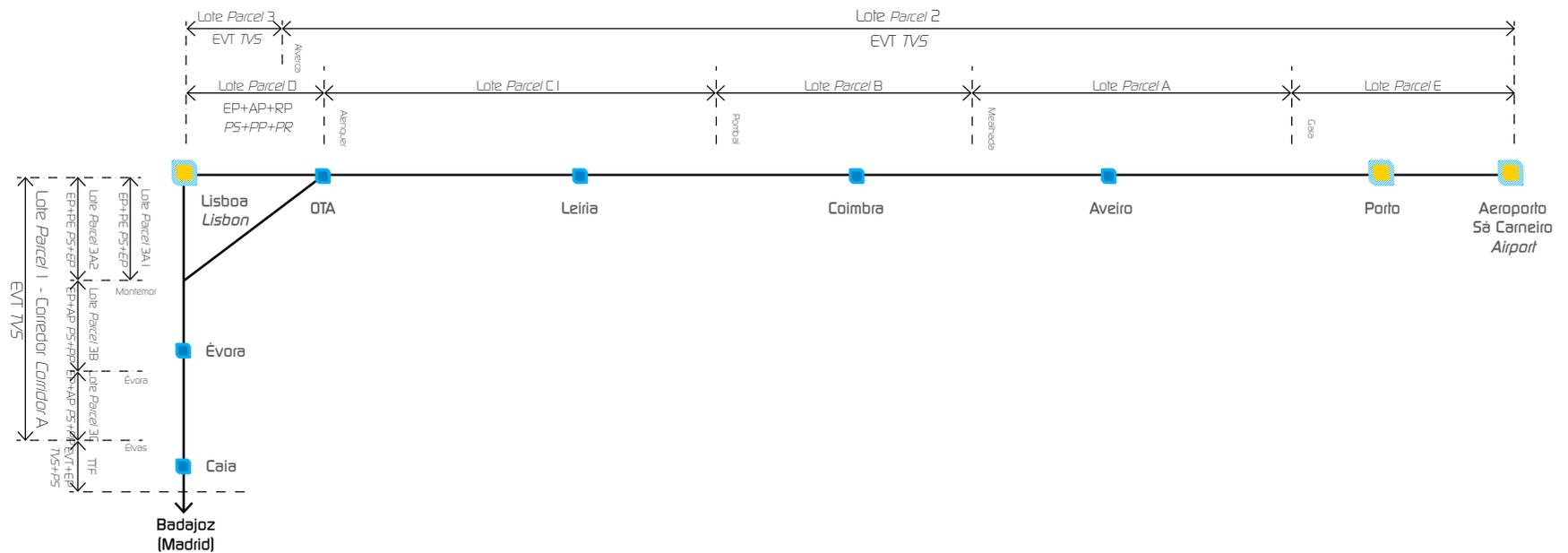
Conforme referido anteriormente, os eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Porto-Vigo (1ª Fase), com entrada em exploração prevista para 2013, e Lisboa-Porto, com entrada em exploração prevista para 2015, foram considerados pelo Governo Português como prioritários, tendo em vista a sua implementação terrena.

Para efeitos de elaboração de Estudos Prévios (EP) e para o desenvolvimento dos Estudos de Impacte Ambiental (EIA), os eixos foram subdivididos em troços parcelares, procurando garantir-se, não só a criação de troços equilibrados em extensão, como a continuidade dos traçados ao longo dos eixos, bem como a separação da entrada nas principais cidades de Lisboa e Porto.

PROJECT PRIORITIES

As mentioned above, the Lisbon-Madrid and Porto-Vigo (1st phase) High-Speed rail axes (expected to become operational in 2013) and the Lisbon-Porto axis (expected to become operational in 2015) have been considered to be a priority by the Portuguese government, in order to implement these projects efficiently on the ground.

For the purpose of preparing the Preliminary Studies (PS) and the development of Environmental Impact Studies (EIS), the axes have been subdivided into sections. Efforts have been made to ensure not just the creation of sections that are of a similar length but also to ensure the continuity of the routes along the axes as well as the separation of the entrances into the main cities of Lisbon and Porto.



O eixo Lisboa-Porto foi dividido em cinco lotes:

- **Lote A:** Troço Mealhada - Aveiro / Vila Nova de Gaia;
- **Lote B:** Troço Pombal - Soure / Mealhada;
- **Lote C I:** Troço Alenquer (Ota) / Pombal – Soure;
- **Lote D:** Troço Lisboa / Alenquer (Ota); e
- **Lote E:** Troço Vila Nova de Gaia / Porto - Aeroporto Sá Carneiro.

O eixo Lisboa-Madrid foi objecto de divisão em cinco Lotes, (dois correspondem ao estudo da mesma ligação, Lisboa / Montemor-o-Novo, embora por corredores distintos):

- **Lote 3A1:** Troço Lisboa / Montemor-o-Novo (via Ota / Carregado) cujo âmbito foi posteriormente redefinido passando a ser Ota -Carregado / Pinhal Novo;
- **Lote 3A2:** Troço Lisboa / Montemor-o-Novo (via Terceira Travessia do Tejo – TTT);
- **Lote 3B:** Troço Montemor-o-Novo / Évora;
- **Lote 3C:** Troço Évora / Elvas; e
- **LTF** (Troço transfronteiriço): Troço Elvas / Badajoz.

The Lisbon-Porto axis has been divided into five lots:

- **Lot A:** Mealhada - Aveiro / Vila Nova de Gaia section;
- **Lot B:** Pombal - Soure / Mealhada section;
- **Lot C I:** Alenquer (Ota) / Pombal – Soure section;
- **Lot D:** Lisbon / Alenquer (Ota) section; and
- **Lot E:** Vila Nova de Gaia / Porto - Sá Carneiro Airport section.

The Lisbon-Madrid axis has been divided into five lots (two of which correspond to a study of the same link, Lisbon / Montemor-o-Novo, albeit via different corridors):

- **Lot 3A1:** Lisbon / Montemor-o-Novo section (via Ota/Carregado) whose scope was later redefined and became Ota-Carregado / Pinhal Novo;
- **Lot 3A2:** Lisbon / Montemor-o-Novo section (via the Third Tagus Crossing – TTC);
- **Lot 3B:** Montemor-o-Novo / Évora section;
- **Lot 3C:** Évora / Elvas section; and
- **LTF** (trans-border section): Elvas / Badajoz section.



INVESTIMENTO E SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO PROJECTO

No que respeita à sustentabilidade financeira do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, importa destacar que o investimento previsto para os eixos prioritários ascende a cerca de 7,95 mil milhões de euros, a preços constantes de 2007, repartidos da seguinte forma:

- 2,0 Mil milhões de euros para o eixo Lisboa-Madrid;
- 600 Milhões de euros para a componente de Alta Velocidade ferroviária da Terceira Travessia do Tejo (TTT), correspondente a 50% do investimento total previsto para a construção da TTT que contemplará as valências ferroviárias de Alta Velocidade e convencional. Este projecto poderá totalizar 1,7 mil milhões de euros, considerando a inclusão da componente rodoviária em simultâneo com as valências ferroviárias de Alta Velocidade e convencional.
- 4,5 Mil milhões de euros, para o eixo Lisboa-Porto;
- 850 Milhões de euros, para o eixo Porto-Vigo (1ª Fase, entre Braga e a fronteira com Espanha, junto a Valença);

Neste quadro as projecções financeiras realizadas, baseadas nos níveis de procura e nos custos operacionais estimados para cada linha, garantem, em qualquer caso, um excedente operacional que permite fazer face aos encargos com a exploração e manutenção dos serviços ferroviários de ambas as linhas, gerando ambos os eixos um Valor Actual Líquido (VAL) da operação positivo de dimensão significativa.

INVESTMENT AND FINANCIAL SUSTAINABILITY

In terms of the High-Speed Rail Network's financial sustainability, it is important to highlight the fact that the investment envisaged for the priority axes exceeds 7.95 billion euros, at 2007 prices, divided in the following manner:

- 2 billion euros for the Lisbon-Madrid axis;
- 600 million euros for the High-Speed railway component of the Third Tagus Crossing (TTC), corresponding to 50% of the total investment budgeted for the construction of the TTC, which will include both High-Speed and conventional rail facilities. This project could necessitate a total of 1.7 billion euros if the road component is simultaneously included with the High-Speed and conventional railway lines.
- 4.5 billion euros for the Lisbon-Porto axis;
- 850 million euros for the Porto-Vigo (1st phase) axis, between Braga and the border with Spain, near Valença;

In this context, the financial projections (based on estimated levels of demand and operational costs for each line) guarantee an operational surplus in any scenario which will meet the costs of operating and maintaining rail services on both lines. It has been predicted that both axes will generate a significant positive Net Current Value (NCV).

Estima-se que o projecto gere uma margem operacional, depois de cobertos todos os custos operacionais, incluindo material circulante e manutenção, que permita cobrir cerca de 45% do investimento necessário ao desenvolvimento da infra-estrutura.

It has been estimated that the project will generate an operational margin, after all operational costs have been considered (including rolling stock and maintenance), which will cover approximately 45% of the investment required to develop the infrastructure.



PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2007

Main Developments in 2007

EIXO LISBOA-PORTO

Em 2007 concluíram-se os estudos de viabilidade que, dando cumprimento às Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário emanadas pelo Governo Português em Outubro de 2006, permitiram caracterizar as soluções a desenvolver em fase de Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental. Estes estudos conduziram às seguintes conclusões:

- Viabilidade de uma ligação que a partir de Espinho permite aceder à Ponte de S. João por um corredor central em substituição dos corredores Nascente e Poente, anteriormente estudados, com vantagens económicas e ambientais;
- Viabilidade de um corredor que permite aceder à estação de Coimbra-B, ainda que localizada um pouco a Norte da estação actual, assumindo a restrição de 200 km/h na velocidade de passagem pela estação para os comboios que nela não tenham paragem, com custos de investimento semelhantes aos das soluções anteriormente estudadas;
- Impossibilidade de encontrar, com condições técnicas, económicas e ambientais aceitáveis, um corredor que permitisse ter na actual estação de Aveiro a estação comum ao serviço ferroviário de Alta Velocidade e convencional; e
- Viabilidade de aceder à estação de Lisboa, no Oriente, pelo actual canal da linha do Norte, a partir de Moscavide.

Complementarmente, foi dada continuidade à 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

LISBON-PORTO AXIS

Viability studies were concluded in 2007 which, in conformance with the Strategic Guidelines for the Railway Sector issued by the Portuguese government in October 2006, enabled the delineation of solutions to be developed in the phase of the Preliminary Study and the Environmental Impact Study. These studies resulted in the following conclusions:

- Viability of a link which, from Espinho, will allow access to the S. João bridge by a central corridor, substituting the Eastern and Western corridors, previously studied, with environmental and economic benefits;
- Viability of a corridor which allows access to the Coimbra-B station, albeit located slightly to the North of the current station, assuming the restriction of 200 km/h for speeds while passing through stations for non-stopping trains, with investment costs similar to the solutions studied in the past;
- It proved impossible to find a corridor, with acceptable technical, economic and environmental conditions, which allowed a common station for High-Speed and conventional services at the existing Aveiro station; and
- Viability of accessing the station in Lisbon, at the Oriente station, by means of the existing channel of the Northern Line, from Moscavide.

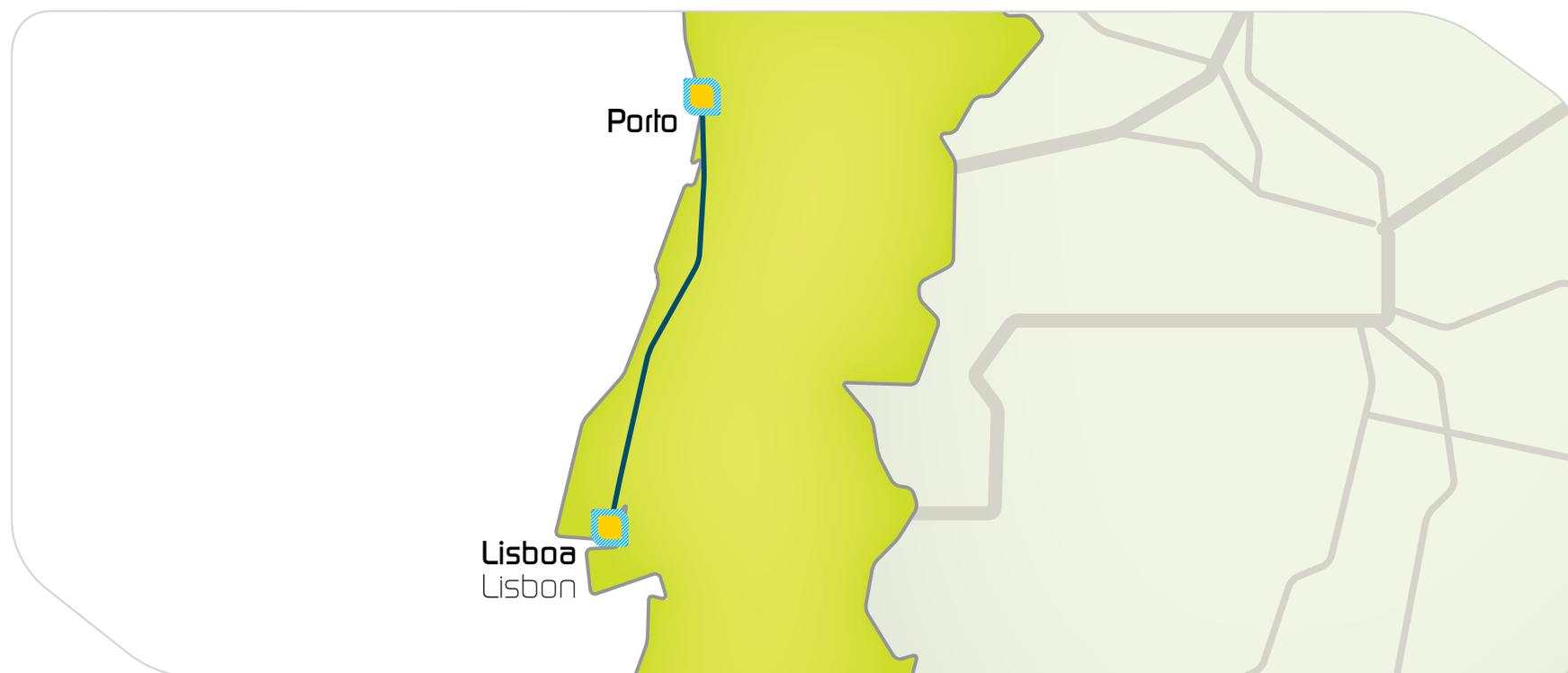
At the same time, the preparation of Preliminary Studies and Environmental Impact Studies continued for the entire length of the Lisbon-Porto Axis, for the speed ranges and types of traffic stipulated contractually (passenger traffic at 300 km/h), with an

a 300 km/h), com a análise de diversos traçados alternativos, contemplando as conclusões atrás referidas.

Com a execução dos estudos, procurou-se obter informação consistente sobre a infra-estrutura 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 apoio à construção ou para uma eventual flexibilização da exploração.

analysis of diverse alternative routes, taking the conclusions mentioned above into consideration.

During the course of the studies, all efforts were made to obtain consistent information on the infrastructure to be built, which could ably support the Execution Projects which are to be developed later, in order to minimise any surprises that could aggravate construction costs. Simultaneously, studies were carried out to analyse possible connections with the Northern Line. The possibility of using these connections to support construction or eventually enhance operational flexibility was left open for consideration.





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

- Troço Lisboa – Alenquer (Ota) (Lote D)

O Estudo Prévio e o Estudo de Impacte Ambiental foram reiniciados após estabilização da localização da estação de Lisboa na Gare do Oriente e da utilização do canal da linha do Norte para acesso à estação, prevendo-se a sua conclusão no primeiro semestre de 2008.

- Zona da Ota

Face à aprovação da localização do NAL no campo de tiro de Alcochete, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental desta zona serão reformulados.

- Troço Alenquer (Ota) – Pombal (por Oeste) (Lote C I)

Decorreu o processo de Avaliação de Impacte Ambiental, tendo em 21 de Dezembro de 2007 sido emitida Declaração de Impacte Ambiental favorável.

- Troço Pombal – Aveiro (Lote B)

Decorreu a reformulação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental com vista a assegurar a localização da estação de Coimbra nas imediações da actual estação de Coimbra-B, permitindo a articulação das redes ferroviárias de Alta Velocidade e Convencional e o Sistema de mobilidade do Mondego, prevendo-se a sua conclusão no primeiro semestre de 2008.

The following studies are currently underway, and the progress achieved can be summarised as follows:

- Lisbon – Alenquer (Ota) section (Lot D)

The Preliminary Study and the Environmental Impact Study have been resumed after it was decided that the Lisbon station would be located at the Gare de Oriente station and that the channel of the Northern Line would be used to access the station. It is expected that these studies will be concluded within the first half of 2008.

- Ota Area

Given that the future Lisbon Airport has now been located at the Alcochete military practice range instead of Ota, the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies for this area will be reformulated.

- Alenquer (Ota) – Pombal section (via the West) (Lot C I)

The Environmental Impact Evaluation process was completed and a favourable Environmental Impact Certificate was issued on 21 December 2007.

- Pombal – Aveiro section (Lot B)

The Preliminary Study and Environmental Impact Study were reformulated in order to situate the Coimbra station near the existing Coimbra-B station. This will enable an articulation of the High-Speed and conventional rail systems and the Mondego Mobility System. It is expected that the studies will be concluded during the first half of 2008.

- Troço Aveiro – Vila Nova de Gaia (Lote A)

Decorreu a reformulação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental, de forma a assegurar, na ligação Lisboa-Porto, a entrada no Porto pela Ponte de São João.

Decorrente da estabilização das soluções estudadas foi possível identificar os corredores, nos troços entre Lisboa e Alenquer, entre Alenquer e Pombal e entre Oliveira do Bairro e Porto, relativamente aos quais devem ser estabelecidas medidas preventivas que acautelem a necessidade de programação e a possibilidade de execução da ligação Lisboa-Porto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade. Estas medidas foram aprovadas, na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2007 e aguardam publicação.

EIXO LISBOA-MADRID

Em 2007, foi concluída a revisão dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental relativos aos troços Moita – Montemor-o-Novo (Lote 3A2), Montemor-o-Novo – Évora (Lote 3B), Évora – Elvas (Lote 3C) e Elvas – Caia (Lote LTF), realizada com o objectivo de proceder à sua adaptação a tráfego misto (passageiros e mercadorias).

Com base nos traçados preliminares estudados, foi submetida ao Governo, em Abril de 2007, proposta de estabelecimento de medidas preventivas com vista a assegurar a manutenção da margem de programação e a viabilidade de execução da ligação ferroviária de Alta Velocidade no eixo Lisboa-Madrid, entre a Moita e Caia. Após aprovação em Conselho de Ministros de 28 de Junho de 2007, foi publicado, em 22 de Outubro, o Decreto n.º 25/2007.

- Aveiro – Vila Nova de Gaia section (Lot A)

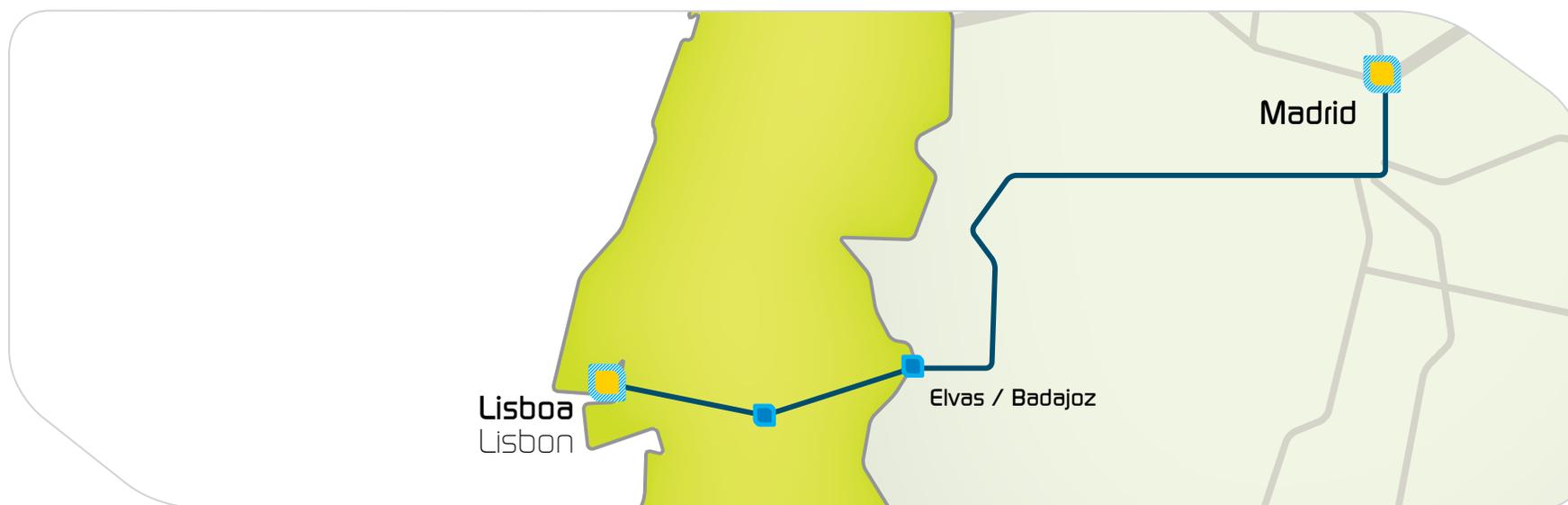
The Preliminary and Environmental Impact Studies were reformulated so as to ensure that the line will enter Porto via the São João bridge, on the Lisbon-Porto axis.

Once decisions had been made on the solutions under study, it was possible to identify the corridors in the sections between Lisbon and Alenquer, Alenquer and Pombal and Oliveira do Bairro and Porto. In this regard, preventive measures were duly established to emphasise the need for programming and to safeguard the execution of the Lisbon-Porto High-Speed Rail link. Most of these measures were approved at a Cabinet meeting on 27 September 2007 and are awaiting publication.

LISBON-MADRID AXIS

In 2007, the review of the Preliminary and Environmental Impact Studies was concluded for the following sections: Moita – Montemor-o-Novo (Lot 3A2), Montemor-o-Novo – Évora (Lot 3B), Évora – Elvas (Lot 3C) and Elvas – Caia (Lot LTF), with a view to adapting the route for mixed traffic (passengers and freight).

Based on the preliminary routes studied, a proposal was submitted to the government in April 2007 to establish preventive measures in order to ensure the maintenance of the programming margin and the viability of implementing the High-Speed rail link on the Lisbon-Madrid axis, between Moita and Caia. This was approved by the Cabinet on 28 June 2007 and the respective Decree, No. 25/2007, was published on 22 October.



Com a entrega dos Estudos de Impacte Ambiental dos Lotes 3A2 (Moita – Montemor-o-Novo), 3B (Montemor-o-Novo – Évora), 3C (Évora – Elvas) e LTF (Elvas – Caia) à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), respectivamente nos meses de Julho, Junho, Agosto e Setembro de 2007, deu-se início aos respectivos processos de Avaliação de Impacte Ambiental, no estrito cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, e por este republicado.

Ainda em 2007, foram emitidas pela APA as Declarações de Conformidade dos Estudos de Impacte Ambiental dos Lotes 3A2 (Moita – Montemor-o-Novo), 3B (Montemor-o-Novo – Évora) e 3C (Évora – Elvas), tendo-se dado assim início às respectivas Consultas Públicas.

With the submission of the Environmental Impact Studies for Lots 3A2 (Moita – Montemor-o-Novo), 3B (Montemor-o-Novo – Évora), 3C (Évora – Elvas) and LTF (Elvas – Caia) to the Portuguese Environmental Agency (APA), respectively in the months of July, June, August and September 2007, the processes for Environmental Impact Evaluation were set in motion, in strict compliance with Decree-Law No. 69/2000, dated 3 May, amended by Decree-Law No. 197/2005, dated 8 November, and republished by the latter.

Also in 2007, the APA issued the Certificates of Conformity for the Environmental Impact Studies for Lots 3A2 (Moita – Montemor-o-Novo), 3B (Montemor-o-Novo – Évora) and 3C (Évora – Elvas), thus initiating the respective Public Consultations.

No caso particular do Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora), a Consulta Pública terminou ainda em 2007, mais concretamente no dia 12 de Dezembro, aguardando-se a emissão do respectivo Relatório pela APA.

Relativamente ao Estudo de Impacte Ambiental do Lote LTF (Elvas – Caia), para o qual foi emitida Declaração de Desconformidade em 3 de Dezembro de 2007, foram entretanto concluídas as necessárias adaptações com vista à sua submissão à APA logo no dia 3 de Janeiro de 2008.

Durante o ano de 2007, a RAVE concentrou também os seus esforços na preparação da documentação necessária ao lançamento do primeiro concurso público internacional para a concessão da concepção, construção, financiamento, manutenção e conservação da linha ferroviária de Alta Velocidade, relativa ao troço entre Poceirão e Caia, previsto para o final do primeiro semestre de 2008.

Os traçados estudados entre a Moita e Caia contemplam estações de Alta Velocidade em Évora e na zona da fronteira de Caia, assim como a articulação com as futuras plataformas logísticas do Poceirão e de Elvas.

De referir ainda que, no âmbito dos troços Évora – Elvas e Elvas – Caia, os estudos contemplam a conjugação, numa plataforma única com características compatíveis com o tráfego de mercadorias, a linha de Alta Velocidade e a linha de mercadorias Sines-Évora-Elvas-Badajoz, com ligações às linhas de Évora e do Leste, respectivamente em Évora e Elvas.

Com o objectivo de, por um lado, proceder ao registo aerofotogramétrico do território atravessado, conforme estabelecido no Decreto n.º 25/2007 e, por outro, possibilitar a elaboração de cartografia compatível com as fases subsequentes do Projecto, foi realizada, em Outubro de 2007, uma campanha de fotografia aérea entre a Moita e Caia, decorrendo até Março de 2008 a produção dos respectivos ortofotomapas.

In the specific case of Lot 3B (Montemor-o-Novo – Évora), Public Consultation was also concluded in 2007, more precisely on 12 December, and the issue of the respective APA Report is now expected.

With regard to the Environmental Impact Study for Lot LTF (Elvas – Caia), which was refused the necessary certification on 3 December 2007, the required changes have now been introduced so as to ensure submission to the APA on 3 January 2008.

During 2007, RAVE also focused on preparing the necessary documentation to launch the first international public tender to award the design, construction, financing, maintenance and conservation of the High-Speed railway line for the section between Poceirão and Caia, scheduled for the end of the first half of 2008.

The routes studied between Moita and Caia envisage High-Speed stations at Évora and in the frontier region of Caia, as well as links with the future logistical platforms planned for Poceirão and Elvas.

It is also important to note that, in terms of the Évora – Elvas and Elvas – Caia sections, these studies have contemplated the conjugation of the High-Speed line and the freight line linking Sines-Évora-Elvas-Badajoz, in a single platform with characteristics that are compatible with freight traffic. Additional connections have been contemplated for the Évora line and the Eastern line, to be located in Évora and Elvas, respectively.

An aerial photography campaign was carried out in October 2007 of the area between Moita and Caia in order to, on one hand, conduct an aerophotogrametric survey of the territory, as stipulated by Decree No. 25/2007, and, on the other hand, to produce cartographic documents suitable for use in the subsequent phases of the project. The production of the respective orthophotomaps is expected to be completed by March 2008.



TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO

Com a conclusão, em Outubro de 2006, do Estudo de Viabilidade da Terceira Travessia do Tejo, no corredor Chelas-Barreiro, abrangendo as respectivas ligações ferroviárias e rodoviárias a Norte e a Sul do Tejo, tiveram início os processos de contratação dos respectivos Estudos Prévios e Estudo de Impacte Ambiental.

Assim, em 2007, foram contratados os Estudos Prévios dos Viadutos de Acesso Norte e Sul, bem como dos respectivos traçados ferroviários, de Alta Velocidade e convencional, e dos traçados rodoviários.

Também no ano de 2007 foi contratado o Estudo Prévio das Pontes da Travessia do rio Tejo, com a definição necessária à Avaliação Ambiental.

Para dar cumprimento à legislação em vigor em matéria ambiental, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 68/2000, foi, também em 2007, adjudicado o Estudo de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo que permitirá submeter o projecto da TTT a Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental e à obtenção da respectiva Declaração de Impacte Ambiental favorável.

No âmbito deste estudo e para avaliar a interacção da TTT com a actividade portuária, foram elaborados Estudos de Navegabilidade e Manobras do Porto de Lisboa, com recurso ao Simulador de Navegação e Manobra de Navios, da Escola Náutica Infante D. Henrique.

Também para a avaliação das consequências, da colocação de pilares no leito do rio, na capacidade de escoamento e da estabilidade dos fundos, foi elaborado um Estudo Hidrodinâmico.

THIRD TAGUS CROSSING

After the Viability Study for the Third Tagus Crossing was concluded in October 2006 for the Chelas-Barreiro corridor, encompassing the respective road and rail links North and South of the Tagus River, the process of commissioning the respective Preliminary and Environmental Impact Studies was set in motion.

Thus, the Preliminary Studies for the North and South Access Viaducts, as well as for the respective High-Speed and conventional railway routes, and the road routes, were commissioned in 2007.

Also in 2007, the Preliminary Study for the Bridges over the River Tagus was commissioned, with the necessary definitions for the purposes of the Environmental Evaluation.

So as to conform to prevailing legislation regarding environmental issues, more specifically Decree-Law No. 68/2000, the Environmental Impact Study for the Third Tagus Crossing was also commissioned in 2007. This will allow the TTC project to be submitted to the Environmental Impact Evaluation process in order to obtain the respective favourable Environmental Impact Certificate.

Within the scope of this study and to evaluate the interaction of the TTC with port activities, Navigability and Manoeuvres Studies for the Lisbon Port were prepared, using the Navigation and Ship Manoeuvre Simulator at the Infante D. Henrique Nautical School.

Similarly, a Hydrodynamic Study was prepared to evaluate the consequences of placing pillars on the riverbed, in terms of draining capacity and depth stability.

Ainda durante o ano de 2007, como apoio quer ao Estudo Prévio da Solução Estrutural quer ao Estudo de Impacte Ambiental, e com o objectivo de obter elementos de carácter Geológico-Geotónico correspondentes ao local previsto para a implantação da nova travessia, foi elaborado um programa de prospecção englobando a realização de 26 sondagens mecânicas e um conjunto de determinações experimentais “in situ” e em laboratório.

O Estudo de Procura e Mobilidade, contratado em 2006, tem vindo a ser realizado de forma faseada, de modo a fornecer informação para suportar outros estudos e apoiar decisões sobre opções técnicas. Durante o ano de 2007 foram concluídas as fases I, II e III, esta última fornece já toda a informação necessária a suportar a avaliação de impacte ambiental.

Para suporte desse Estudo de Procura e Mobilidade, foram realizados, em 2007, trabalhos de campo – inquéritos de preferência revelada e declarada e contagens – abrangendo os modos ferroviário e rodoviário. Estes trabalhos de campo realizaram-se em dois períodos distintos do ano: Campanha de Inverno que decorreu nos meses de Março e Abril e Campanha de Verão que decorreu nos meses de Agosto e Setembro.

Dando resposta ao mandato atribuído à RAVE para estudar as condições de introdução da componente rodoviária na TTT e apoiar a decisão sobre esta matéria, foram promovidos, numa primeira fase, um conjunto vasto de pareceres técnicos, produzidos por reconhecidos especialistas independentes e abrangendo as áreas relevantes para a decisão – concepção estrutural, ordenamento do território, sistema de transportes e ambiente. Esses pareceres foram complementados com os resultados do Estudo de Procura e Mobilidade e com análises complementares realizadas internamente pela RAVE, cobrindo as áreas financeira, económica e risco para a gestão do empreendimento. Foi ainda incorporado na análise o parecer jurídico solicitado pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a respeito dos impactos da TTT no contrato com a Lusoponte.

Also during 2007, a study programme was prepared which included 26 mechanical probes and a series of in situ and laboratory experiments. The study programme was supported both by the Preliminary Study for Structural Solutions and the Environmental Impact Study and was prepared in order to obtain geological and geo-tectonic data corresponding to the site where the new bridge is expected to be built.

The Demand and Mobility Study, commissioned in 2006, has been realised in phases so as to provide information to support other studies and facilitate decision-making on technical options. Phases I, II and III were concluded in 2007. The latter phase has already supplied all the necessary information to support the environmental impact evaluation.

To support this Demand and Mobility Study, fieldwork was carried out in 2007 – surveys on preferences and counts – covering the road and rail modes of transport. This fieldwork took place during two different periods of the year: the Winter Campaign, which took place in March and April, and the Summer Campaign, held in August and September.

In response to the order requiring RAVE to study the conditions for the introduction of the road component into the TTC and to provide support for decision-making in this matter, an extensive series of technical opinions was requested in an initial phase. The technical opinions were produced by recognised independent specialists and covered the areas relevant for decision-making – structural design, territorial organisation, transport system and the environment. These opinions were complemented by the results of the Demand and Mobility Study and additional analyses carried out internally by RAVE, covering the economic, financial and risk aspects involved in managing the project. A legal opinion solicited by the Ministry of Public Works, Transport and Communications on the impact of the TTC project in terms of the contract with Lusoponte was also included in the analysis.



Na sequência desse extenso trabalho promovido pela RAVE, foi nomeada pela Secretaria de Estado dos Transportes uma Comissão independente para analisar a problemática da introdução da componente rodoviária na TTT, constituída pelos seguintes técnicos:

- Dr. Nuno Vitorino;
- Prof. Álvaro Costa;
- Prof. António Reis;
- Dr. Carlos Correia da Fonseca;
- Prof. Fernando Nunes Da Silva;
- Arq. Frederico Valsassina;
- Prof. José Manuel Palma;
- Prof. José Manuel Viegas;
- Eng. José Teles de Menezes; e
- Prof. Paulo Correia.

O trabalho desenvolvido culminou com a apresentação de um Relatório solidário em Outubro de 2007, que apresentou as seguintes conclusões:

- Pese embora os custos adicionais decorrentes da introdução do modo rodoviário na Terceira Travessia do Tejo, que entendemos como significativos, a Comissão considera que é viável associar a componente rodoviária à nova travessia ferroviária do rio Tejo no corredor Chelas – Barreiro;
- A Comissão considera, tendo em conta o referido no parágrafo anterior, bem como a apreciação exposta neste Relatório, que a introdução do modo rodoviário na Terceira Travessia do Tejo é justificável, tendo em atenção as seguintes restrições fundamentais: (i) optimização da correspondente solução estrutural, sobretudo no sentido de minimizar os impactos negativos de natureza ambiental, relativos ao ruído, à paisagem, à qualidade do ar e ao

Following this extensive groundwork by RAVE, the Secretary of State for Transport appointed an independent Committee to analyse the issue of whether or not to introduce a road component into the TTC project. The committee consisted of the following technical experts:

- Dr. Nuno Vitorino;
- Prof. Álvaro Costa;
- Prof. António Reis;
- Dr. Carlos Correia da Fonseca;
- Prof. Fernando Nunes Da Silva;
- Architect Frederico Valsassina;
- Prof. José Manuel Palma;
- Prof. José Manuel Viegas;
- Engineer José Teles de Menezes; and
- Prof. Paulo Correia.

The committee's activities culminated in the presentation of a supplementary report issued in October 2007, which contained the following conclusions:

- Despite the considerable additional costs involved in introducing a road component into the TTC project, the Committee was of the opinion that the inclusion of the road component into the new railway bridge across the River Tagus in the Chelas – Barreiro corridor was in fact viable;
- In the light of the above, together with the evaluation contained in this Report, the Committee was of the opinion that the introduction of the road component into the Third Tagus Crossing was justified, bearing in mind the following fundamental restrictions: (i) optimising the corresponding structural solution, especially with regard to minimising negative environmental impact in terms of noise, landscape, air quality, urban space and architectural patrimony, (ii) the

espaço urbano e património edificado, (ii) conclusão das vias circulares entre as várias travessias do Tejo, (iii) prossecução do modelo territorial estabelecido no PROT AML e (iv) imposição de restrições à mobilidade rodoviária na TTT.

Em cumprimento do despacho de nomeação dessa Comissão, a RAVE assegurou todo o apoio técnico, financeiro e logístico aos trabalhos da Comissão.

EIXO PORTO-VIGO

No decorrer do ano de 2007, a actividade associada ao eixo ferroviário de Alta Velocidade Porto-Vigo concentrou-se na optimização e reavaliação dos estudos anteriormente desenvolvidos, no sentido de dar cumprimento aos objectivos entretanto definidos, nomeadamente o ajuste das características técnicas de modo a fazer face a um tempo de percurso na ordem dos 60 minutos, a adopção de tráfego misto, a instalação de uma estação intermédia em Braga, a assegurar a articulação com os traçados em Espanha e o faseamento da colocação em serviço da ligação.

O faseamento referido consiste na divisão da ligação entre o Porto e a fronteira do rio Minho em dois troços, Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Braga e Braga – Valença, com execução e colocação em serviço em momentos distintos. Numa primeira fase, encontra-se prevista a construção de uma nova linha entre Braga e Valença, tal como foi dado a conhecer ao Governo Espanhol na Cimeira Luso-Espanhola de 2006.

A ligação entre o Porto e Braga será assegurada através da Linha do Minho, entre Campanhã e Nine, e pelo Ramal de Braga, tirando-se assim partido dos importantes investimentos que a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P. efectuou, recentemente, nesses dois troços. A extensão compreendida entre Braga e Valença assume, deste modo, um carácter prioritário, devendo estar concluído até ao final de 2013. A

conclusion of the circular roads between the different bridges over the River Tagus, (iii) following the territorial model established in the PROT AML and (iv) the imposition of restrictions on road traffic on the TTC.

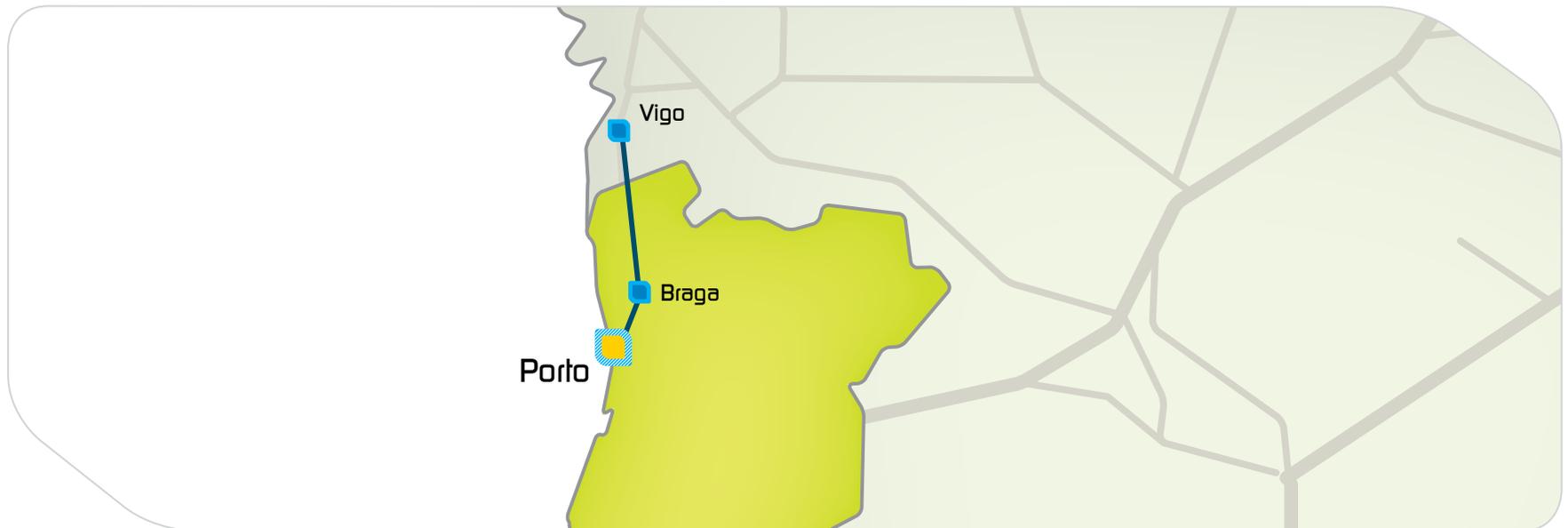
In compliance with the decree constituting this Committee, RAVE provided all possible technical, financial and logistical support for the Committee's activities.

PORTO-VIGO AXIS

During 2007, activities associated with the Porto-Vigo High-Speed rail axis focused on optimising and re-evaluating studies previously carried out in order to achieve the objectives that had since been defined, more specifically, adjusting technical characteristics to ensure a journey duration of 60 minutes, the use of mixed traffic, the installation of an intermediate station in Braga, ensuring articulation with the routes in Spain and commencing operations on this link in phases.

This staggered schedule for the commencement of operations consists of dividing the link between Porto and the Minho River border into two sections, Francisco Sá Carneiro Airport-Braga and Braga-Valença, which will be implemented and inaugurated at different points in time. In an initial phase, construction of a new line between Braga and Valença has been planned, as had been communicated to the Spanish government at the 2006 Luso-Spanish Summit.

The link between Porto and Braga will be ensured via the Minho Line, between Campanhã and Nine, and by the Braga branch line, thus taking advantage of the important investment that Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P. has recently carried out on these two sections. The stretch between Braga and Valença thus becomes a priority and is scheduled to be concluded by the end of 2013. This plan to implement



materialização deste faseamento implicou o estudo de uma nova estação na zona de Braga assim como a viabilização da necessária articulação entre o Ramal de Braga e a futura linha de Alta Velocidade entre Braga e Valença.

A adopção de tráfego misto e a fixação dum tempo de trajecto de 60 minutos entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Vigo, impuseram a revisão das soluções apuradas nos estudos prévios antes elaborados para ambos os troços, assim como o estudo de novos corredores, tendo, para esse efeito, sido utilizadas metodologias avançadas de optimização de traçados e de *value engineering*. Procedeu-se também à avaliação de possíveis soluções com vista à desejável articulação das linhas de Alta Velocidade e do Minho com a futura Plataforma Logística de Valença.

the project in phases required a study on a new station in the Braga area as well as a viability study on the required articulation between the Braga branch line and the future High-Speed line between Braga and Valença.

The adoption of mixed traffic and establishing a journey duration of 60 minutes between the Sá Carneiro Airport and Vigo necessitated a review of the solutions identified in previous studies for both sections, as well as the study on new corridors. To this end, advanced route optimisation and value engineering methodologies were used. Possible solutions were also evaluated in terms of creating a desired articulation between the High-Speed line and the Minho line with the future Logistical Platform in Valença.

EIXO AVEIRO-SALAMANCA

Dando sequência ao Estudo de Viabilidade dos Corredores Transversais da Ligação em Alta Velocidade entre o eixo Lisboa-Porto e Madrid, levado a cabo pela RAVE em 2003 e 2004 e ao Estudo de Viabilidade de Corredores às escalas 1:50.000 e 1:25.000 da ligação transfronteiriça Almeida/Vilar Formoso-Salamanca, realizado no âmbito do AEIE-AVEP em 2004, prosseguiram, em 2006 e também na esfera do AEIE-AVEP, os Estudos Prévios e os Estudos de Impacte Ambiental da ligação entre Celorico da Beira e Salamanca.

Em 2007, com o objectivo de dar cumprimento às Orientações Estratégicas definidas para o Sector Ferroviário, a RAVE iniciou a análise dos traçados anteriormente estudados com vista a avaliar possíveis pontos de articulação do Eixo Aveiro-Salamanca com a rede ferroviária convencional, particularmente com as linhas do Norte e da Beira Alta, para as gamas de velocidades e tipo de tráfego previstos (tráfego Misto e velocidade máxima de 250 km/h).

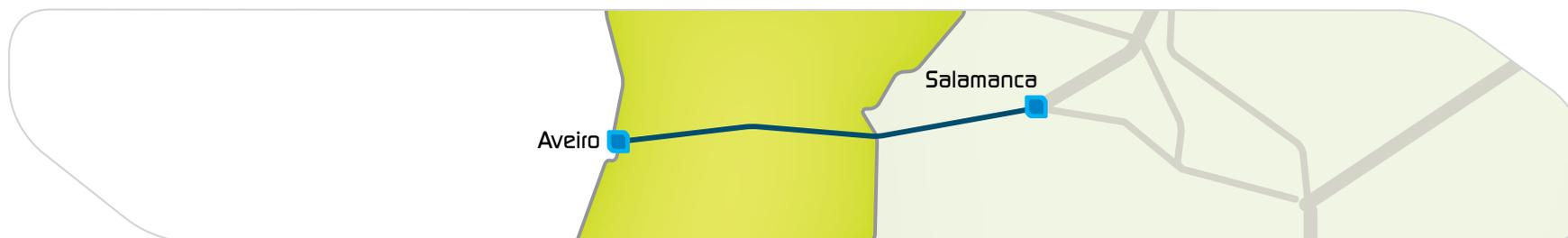
As análises em curso visam também avaliar a viabilidade de um possível faseamento construtivo da ligação Aveiro-Salamanca em Alta Velocidade, viabilizando, por exemplo, a execução, numa primeira fase, de uma nova ligação entre Aveiro, Viseu e Mangualde e, aproveitando a linha da Beira Alta, ligar por ferrovia estas cidades à Guarda e a Espanha.

AVEIRO-SALAMANCA AXIS

After the conclusion of the Viability Study for the Transversal Corridors of the High-Speed Link between the Lisbon-Porto axis and Madrid, carried out by RAVE in 2003 and 2004, and the Corridor Viability Study on a scale of 1:50,000 and 1:25,000 for the trans-border link between Almeida/Vilar Formoso-Salamanca, carried out within the scope of the EEIG-AVEP in 2004, Preliminary and Environmental Impact Studies were carried out in 2006 for the link between Celorico da Beira and Salamanca, likewise within the scope of the EEIG-AVEP.

In 2007, in order to fulfil the Strategic Guidelines defined for the Railway Sector, RAVE began an analysis of routes which had been previously studied so as to evaluate possible points of articulation for the Aveiro-Salamanca Axis with the conventional railway network, particularly with the Northern and Beira Alta lines, for the expected speed ranges and type of traffic (mixed traffic and a maximum speed of 250 km/h).

The analyses currently underway also seek to evaluate the viability of constructing the Aveiro-Salamanca High-Speed link in phases, making it possible, for example, to implement, in an initial phase, a new link between Aveiro, Viseu and Mangualde and using the Beira Alta line, linking these cities by rail to Guarda and Spain.





MODELO DE NEGÓCIO

O modelo de negócio seleccionado e proposto pela RAVE para o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade visa, essencialmente, o cumprimento de quatro grandes objectivos estratégicos:

1. Assegurar a comportabilidade para o Estado Português;
2. Garantir o cumprimento de prazos;
3. Garantir uma elevada qualidade de serviço; e
4. Minimizar os riscos, em particular os que serão assumidos pelo Estado Português.

O trabalho efectuado pela RAVE desde 2003, com o apoio de diversos consultores e entidades, nacionais e internacionais, culminou na apresentação do modelo de negócio para o projecto, em meados de 2007, o qual assenta num modelo de Parcerias Público-Privadas (PPPs), o qual, entende a RAVE, é o que melhores garantias oferece para o cumprimento dos objectivos acima enunciados.

O modelo de negócio seleccionado para o desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária do projecto é o seguinte:

- Cinco PPPs para a concepção, construção, financiamento e manutenção da subestrutura e superestrutura ferroviárias, excluindo os Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, por um período de 40 anos e com um mecanismo de pagamento misto (baseado na disponibilidade e com uma componente de procura e outra associada à manutenção da infra-estrutura);

BUSINESS MODEL

The business model selected and proposed by RAVE for the High-Speed Rail Network essentially seeks to meet four main strategic objectives:

1. To ensure compatibility for the Portuguese State;
2. To guarantee compliance with deadlines;
3. To guarantee a high quality service; and
4. To minimise risks, especially those for the Portuguese State.

The groundwork that has been undertaken by RAVE since 2003, with the support of diverse national and international consultants and organizations, culminated in the presentation of the business model for the project in mid-2007, which is based on a model of Public-Private Partnerships (PPP). In RAVE's opinion this model offers the best guarantees for achieving the objectives described above.

The business model selected for the development of the project's railway infrastructure is as follows:

- Five PPPs for the design, construction, financing and maintenance of the railway substructure and superstructure, excluding the Signals and Telecommunications Systems, for a period of 40 years and with a mixed payment mechanism (based on availability and with a demand component and another component associated with infrastructure maintenance);

- Uma PPP para a concepção, fornecimento, instalação, financiamento e manutenção dos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, para a totalidade da extensão dos três eixos prioritários do projecto, por um período de 20 anos e com um mecanismo de pagamento assente exclusivamente na disponibilidade;
 - Estações de Lisboa e do Porto a desenvolver directamente pela REFER, em função da especial complexidade das intervenções a realizar, e as restantes estações a integrar nas respectivas PPPs dos eixos em que se inserem (as estações de Coimbra e de Braga ainda estão em análise);
 - Funções estratégicas de gestão da circulação e alocação da capacidade ficarão a cargo da REFER, enquanto entidade gestora da infra-estrutura ferroviária em Portugal; e
 - Ao nível da operação, o Estado Português irá proceder à aquisição do material circulante, que posteriormente alojará ao(s) futuro(s) operador(es), sendo que o modelo definitivo para a operação só será definido após 2010, aguardando-se por directrizes europeias no que à possível liberalização do transporte internacional de passageiros respeita.
- One PPP for the design, supply, installation, financing and maintenance of the Signals and Telecommunications Systems, for the entire length of the three project priority axes for a period of 20 years and with a payment mechanism based exclusively on availability;
 - The Lisbon and Porto stations are to be developed directly by REFER, due to the particular complexity of the work, and the remaining stations are to be integrated into the respective PPPs of the axes on which they are located (the Coimbra and Braga stations are still under analysis);
 - Strategic functions of managing circulation and the allocation of capacity will be entrusted to REFER, as the managing organization for rail infrastructure in Portugal; and
 - At the operations level, the Portuguese State will acquire rolling stock, which will be later allocated to future operator(s). The final operating model will only be defined after 2010, in the expectation of European directives on the possible liberalisation of international passenger transport.

A desagregação da cadeia de valor subjacente ao modelo de negócio proposto para o projecto é o que, no entender da RAVE, melhor permite fazer aquele que é considerado o maior risco do projecto, o risco de integração ou de interface, na medida em que o risco de integração entre os Sistemas de Sinalização e Telecomunicações e a restante infra-estrutura ferroviária pode ser fortemente minimizado através de um correcto encadeamento dos respectivos projectos de execução, situação que será devidamente assegurada na sequência do calendário de concursos proposto pela RAVE para a implementação do projecto no seu todo.

The underlying separation of the value chain in terms of the business model which has been proposed for the project is, in RAVE's opinion, the best solution to deal with what is considered to be the project's greatest risk, the risk of integration or interface, insofar as the risk of integration between Signals and Telecommunications Systems and other railway infrastructure can be greatly minimised through the correct sequencing of the respective implementation projects. This situation will be duly ensured by the sequence of the tender schedule proposed by RAVE for the implementation of the project as a whole.



Por outro lado, mas não menos importante, a separação da componente de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações da restante infra-estrutura ferroviária verifica-se por cinco motivos de grande relevo, a saber:

- Existência de um número reduzido de fornecedores de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações: a integração desta componente na restante infra-estrutura limitaria significativamente o número de consórcios em cada concurso para atribuição das PPPs, com impacto ao nível da concorrência e evidente prejuízo da competitividade das propostas;
- Risco tecnológico associado: a componente de Sistemas de Sinalização e e Telecomunicações, que representa apenas uma pequena parcela do valor global de investimento previsto para o projecto (entre 5 e 10%), apresenta o maior risco tecnológico de todas as componentes que o integram, e poderá originar, ao longo do período de operação, maior risco de indisponibilidade. A separação desta componente visa, assim, diminuir o risco associado ao restante investimento ao nível da infra-estrutura com claros benefícios em termos de custo financeiro do mesmo;
- Possibilidade de diferir a contratação: a possibilidade de avançar para a contratação da componente de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações num momento posterior ao início da contratação das restantes PPPs previstas para o projecto permitirá beneficiar da evolução e estabilização tecnológica entretanto verificada, nomeadamente no que respeita ao sistema de sinalização, ainda em desenvolvimento a nível europeu, dado que se encontra em desenvolvimento a instalação do mesmo em centenas de quilómetros de linhas de Alta Velocidade;
- Vida útil dos equipamentos: a vida útil dos equipamentos que compõem os Sistemas de Sinalização e Telecomunicações é significativamente inferior

Furthermore, and no less important, the separation of the Signals and Telecommunications Systems component from the rest of the railway infrastructure was implemented for five particularly significant reasons, more specifically:

- Limited Number of Suppliers for Signals and Telecommunications Systems: The integration of this component with remaining infrastructure would significantly limit the number of consortia in each tender for the attribution of the PPPs, thus impacting on the level of competition with obvious effects on the competitiveness of the proposals;
- Associated Technological Risks: the Signals and Telecommunications Systems component, which represents only a small part of the overall investment planned for the project (between 5-10%), has the greatest technological risk of all the project's components and could give rise to the greatest risk of unavailability during the operational period. The separation of this component thus seeks to reduce the risk associated with the remaining investment at the infrastructure level, with clear benefits in terms of financial costs;
- Possibility of Deferring Contracts: The possibility of being able to contract for the Signals and Telecommunications Systems component after the commencement of the contracts for the other PPPs envisaged for the project offers benefits in terms of the evolution and technological stabilisation which will take place in the meantime. This is especially true with regard to the signals system, which is still being developed at a European level, as it is being installed and developed along hundreds of kilometres of High-Speed lines;
- Equipment Life-Span: The life-span of the equipment within the Signals and Telecommunications Systems is significantly lower than for the other

à das restantes componentes do projecto, sendo pois desejável a sua separação em contratos de duração distinta;

- Assegurar forte concorrência no sector: a criação de um contrato único de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações constituirá um factor gerador de forte concorrência entre os vários fornecedores deste tipo de equipamentos, podendo vir a tratar-se de um contrato de dimensão bastante apetecível, mesmo no panorama internacional.

Assim, a estrutura de PPPs subjacente ao modelo de negócio escolhido para o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal permite criar contratos de dimensão razoável para a capacidade do mercado português, garantindo desde logo a capacidade e a atractividade do sector privado, assegurando, igualmente, a existência de forte competitividade dentro do mesmo – aspecto de fulcral importância na criação de valor para o Estado Português, garantindo, igualmente o cumprimento de prazos previstos para a implementação do projecto.

O facto de o regime de PPP implicar custos de financiamento superiores ao do Estado Português é compensado pela redução significativa da exposição do Estado ao risco e por ganhos de eficiência que o regime em apreço potencia. Com efeito, a maior eficiência, inovação e optimização que estimula, associada à forte concorrência que tem caracterizado os projectos lançados na modalidade de PPP, podem trazer importantes reduções de custo que importa considerar.

Esta maior eficiência resulta também da abordagem de *whole life cost approach* subjacente ao regime PPP, que estimula a redução do custo global do projecto ao longo da sua vida útil, na medida em que uma maior preocupação durante as fases de projecto e construção poderá conduzir a economias significativas na fase de operação e manutenção. Mas, mais importante, a experiência tem demonstrado que os desvios de custo para o Estado ocorridos após contratação

components of the project. It is thus advisable to separate it into contracts of different durations;

- Ensuring Healthy Competition in the Sector: The creation of a single contract for the Signals and Telecommunications System constitutes a factor which will generate a high level of competition between the various suppliers of this type of equipment and could prove to be a contract of substantial size, even in international terms.

Thus, the underlying structure of the PPPs in the business model chosen for the High-Speed Rail Network in Portugal allows contracts of reasonable size to be created for the capacity of the Portuguese market. This guarantees the capacity and attractiveness of the private sector and likewise ensures a strong degree of competitiveness within this sector – an aspect which is vitally important in terms of creating value for the Portuguese State. It will similarly ensure that the scheduled deadlines for the implementation of the project will be achieved.

The fact that the PPP system implies financing costs superior to that of the Portuguese State is compensated for by a significant reduction in the State's exposure to risk and the gains in efficiency offered by the system in question. In effect, the increased efficiency, innovation and optimisation which it stimulates, coupled with the high level of competition which has characterised projects launched with a PPP model could result in important cost reductions which are worthy of consideration.

This greater efficiency is also the result of the underlying whole life cost approach of the PPP system, which stimulates the reduction of overall project costs over its life-span insofar as greater care during the planning and construction phases could result in significant savings in the operation and maintenance phases. However, more importantly, experience has shown that cost deviations for the State which take place after contracts are awarded are incomparably less in the PPP system as



são incomparavelmente menores na modalidade de PPP, face ao regime tradicional de empreitada, fruto da mais equilibrada alocação de riscos que promove.

Tudo isto contribui para que o modelo de negócio adoptado para o projecto assegure o cumprimento do objectivo de minimização do esforço financeiro do Estado Português e redução da probabilidade de ocorrência de desvios, minimizando os riscos inerentes ao próprio projecto.

compared to traditional contract regimes, as a result of a more balanced allocation of risks.

All these factors contribute towards ensuring that the business model adopted for the project will achieve the objective of minimising the financial burden of the Portuguese State and reducing the probability of unexpected complications, minimising the inherent risks of the project itself.

ASPECTOS TÉCNICOS DO PROJECTO

Technical Aspects of the Project

ENGENHARIA

I. ACTIVIDADES GERAIS

• Estudos Prévios

Tendo sido concluídos os Estudos Prévios do eixo Lisboa-Madrid, para tráfego misto, foram os mesmos analisados em todas as especialidades técnicas, pela engenharia, visando a sua validação de forma a integrarem os processos enviados para Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Relativamente ao eixo Lisboa-Porto, e nomeadamente quanto aos novos Estudos Prévios dos Lotes A, B e D, foi igualmente efectuado, pela engenharia, o acompanhamento do desenvolvimento dos mesmos, quer na definição das soluções de traçado ferroviário quer nos restantes aspectos técnicos específicos das diversas especialidades, nomeadamente na validação dos planos de prospecção geotécnica e na definição dos restabelecimentos rodoviários, tendo, no caso do Lote A, ficado inclusivamente concluída a respectiva análise técnica.

• Estação do Oriente

O Departamento de Engenharia da RAVE participou em todo o processo de negociação do contrato com o Arquitecto Santiago Calatrava, visando a ampliação e adaptação da Estação do Oriente ao serviço da Alta Velocidade, e muito particularmente na elaboração do respectivo Programa Preliminar de Arquitectura e especialidades complementares.

• Concursos

Foram preparados e lançados pela Engenharia os concursos para a “Realização de fotografia aérea dos corredores do eixo Lisboa-Madrid” e para a “Produção de ortofotomapas dos corredores do eixo Lisboa-Madrid entre

ENGINEERING

I. GENERAL ACTIVITIES

• Preliminary Studies

Once the Preliminary Studies for the Lisbon-Madrid axis were concluded for mixed traffic, all technical aspects were analysed by the engineering department in order to validate them for inclusion in the application for the Environmental Impact Evaluation certification.

With regard to the Lisbon-Porto axis, and the new Preliminary Studies for Lots A, B and D, the Engineering Department also accompanied the development of these studies both in terms of defining solutions for rail routes as well as for other specific technical aspects relating to the different specialities. More specifically this included the validation of geo-technical study plans and the definition of road re-establishment. In the case of Lot A, the respective technical analysis was also concluded.

• The Oriente Station

The RAVE Engineering Department took part in the entire process of negotiating the contract with Architect Santiago Calatrava, in order to expand and adapt the Oriente station for the High-Speed rail service, particularly to prepare the respective Preliminary Architectural Programme and complementary specialities.

• Tenders

The Engineering Department prepared and announced tenders for the “Aerial Photography of the Corridors of the Lisbon-Madrid Axis” and for the “Production of Orthophotomaps of the Corridors of the Lisbon-Madrid Axis between Lisbon



Lisboa e Elvas/Caia”, sendo também da responsabilidade da Engenharia a gestão dos respectivos contratos e o acompanhamento dos trabalhos.

Foi concluído e aprovado pela RAVE, em Dezembro de 2007, o primeiro daqueles trabalhos.

• **Contratos**

A Engenharia foi a gestora quer técnica quer financeira de diversos contratos com consultores nacionais e estrangeiros, nomeadamente nas áreas de via-férrea, exploração ferroviária, cartografia e topografia e expropriações.

2. NA ÁREA DE ENGENHARIA CIVIL

Na área de engenharia civil foram preparadas as primeiras versões dos anexos técnicos, nas especialidades de via-férrea, terraplenagens e drenagem, geologia e geotecnia, obras de arte, arquitectura, restabelecimentos, serviços afectados e construção civil em geral, que irão integrar o Caderno de Encargos referente ao concurso da PPP do troço compreendido entre Poceirão e Caia.

3. NA ÁREA DA ESPECIALIDADE CATENÁRIA E ENERGIA DE TRACÇÃO

Foram concluídos os primeiros estudos da RAVE com vista a calcular e dimensionar os factores de base a considerar para o projecto da alimentação primária da Rede Nacional de Transporte de Energia Eléctrica às subestações de alimentação de energia de tracção da rede de Alta Velocidade.

A RAVE, em parceria com o INESC-Porto, deu início à negociação com a REN para o estabelecimento definitivo dos critérios base de projecto das linhas/instalações de Muito Alta Tensão que garantem a alimentação das subestações de energia de tracção para as cargas eléctricas solicitadas pela rede de Alta Velocidade.

and Elvas/Caia”. It was also responsible for managing the respective contracts and accompanying the work.

In December 2007 RAVE concluded and approved this task.

• **Contracts**

The Engineering Department was responsible for the technical and financial management of diverse contracts with national and foreign consultants, namely in the areas of tracks, rail operations, cartography, topography and acquisitions.

2. IN THE FIELD OF CIVIL ENGINEERING

In the field of civil engineering, the first versions of the technical annexures were prepared, in the specialities of tracks, levelling and drainage, geology and geotechnics, special constructions, architecture, re-establishment, subordinate services and civil construction in general, which will be part of the Specifications for the PPP tender for the section between Poceirão and Caia.

3. IN THE SPECIALISED AREA OF COUPLING AND TRACTION ENERGY

RAVE concluded its initial studies aimed at calculating and assessing the base factors to be considered for the primary feed project of the National Network for Transporting Electric Energy to the substations which provide traction energy to the High-Speed Network.

In partnership with INESC-Porto, RAVE began negotiations with REN to establish the basic criteria for the project concerning the Very High Tension lines/facilities which ensure feeds for the traction energy substations for the loads required by the High-Speed Network.

Concluiu-se o Estudo de Energia de Tracção da Rede de Alta Velocidade referente ao eixo Lisboa - Madrid, elaborado conjuntamente entre a RAVE e a REFER e que constitui o documento orientador para o desenvolvimento dos Projectos de Energia naquele Eixo.

Concluíram-se os estudos de simulação dinâmica da interacção entre o sistema de catenária e os pantógrafos em Alta Velocidade. Concluiu-se, ainda, a primeira fase da elaboração do anexo técnico de catenária e energia de tracção a incluir no Caderno de Encargos para a PPP do troço Poceirão-Caia.

4. NA ÁREA DA ESPECIALIDADE DE SINALIZAÇÃO E TELECOMUNICAÇÕES

A este nível, concluiu-se a primeira fase do estabelecimento das especificações técnicas para a interface da PPP relativa aos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações com a PPP do troço Poceirão-Caia. Concluiu-se, ainda, a primeira fase do estabelecimento das especificações técnicas para a definição das estruturas de base essenciais aos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, a construir no âmbito da PPP da infra-estrutura Poceirão-Caia.

Foi elaborada a especificação de requisitos técnicos referentes aos sistemas ERTMS e de Comunicações Móveis a bordo do material circulante, no âmbito do processo preparação do Cadernos de Encargos para aquisição de Material circulante.

5. NA ÁREA DA ESPECIALIDADE DE “MATERIAL CIRCULANTE”

Nesta área, é de salientar a redacção da primeira versão do Processo do Concurso do Material Circulante.

A primeira versão da Especificação Funcional e Técnica baseou-se nas diversas Especificações Técnicas de Interoperabilidade do sistema transeuropeu de

The Traction Energy Study for the High-Speed Network relating to the Lisbon-Madrid axis, jointly prepared by RAVE and REFER, was concluded. This served as a guideline for the development of Energy Projects for this axis.

The studies for a dynamic simulation of interaction between the High-Speed coupling system and the pantographs were concluded. The first phase of preparing the technical annexes for coupling and traction energy which are to be included in the Specifications for the PPP concerning the Poceirão-Caia section was also concluded.

4. IN THE SPECIALISED AREA OF SIGNALS AND TELECOMMUNICATIONS

In this regard, the first phase of establishing the technical specifications for the PPP interface concerning the Signals and Telecommunications Systems with the PPP for the Poceirão-Caia section was concluded. The first phase of establishing the technical specifications for defining essential base structures for the Signals and Telecommunications Systems, to be constructed within the scope of the PPP for the infrastructure of the Poceirão-Caia section, was also concluded.

The specification for the technical requirements concerning the ERTMS and Mobile Communications systems aboard rolling stock was prepared within the Specifications for rolling stock acquisition.

5. IN THE SPECIALISED AREA OF “ROLLING STOCK”

In this area, it is important to highlight the preparation of the first version of the Tender Process for Rolling Stock.

The first version of the Functional and Technical Specifications was based on the diverse Technical Specifications for the Inter-Operability of the Trans-European



Alta Velocidade publicadas em 2006, com especial atenção às prescrições da Especificação Técnica de Interoperabilidade relativa ao sub-sistema “Material Circulante”.

AMBIENTE

A concretização da Rede Ferroviária de Alta Velocidade coloca diversos e importantes desafios ao nível ambiental e, por isso, desde meados de 2004, a equipa de Ambiente tem vindo a assumir um grande envolvimento no projecto, em consonância com o compromisso de política ambiental da RAVE.

Durante o ano de 2007 deu-se continuidade ao acompanhamento da elaboração dos Estudos de Impacte Ambiental e de procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nomeadamente dos troços Alenquer-Pombal, do eixo Lisboa - Porto; e dos lotes Moita-Montemor, Montemor-Évora Évora-Elvas e Elvas-Fronteira, no eixo Lisboa-Madrid.

Como facto relevante há a destacar que a RAVE, obteve, em Dezembro de 2007, a primeira Declaração de Impacte Ambiental, do lote correspondente ao troço Alenquer-Pombal.

No que respeita ao Acompanhamento Ambiental realizaram-se diversas actividades relativamente a doze Estudos de Impacte, numa extensão de 500km de rede, envolvendo seis consultores de ambiente distintos.

É, ainda, de referir outras iniciativas decorrentes de pedidos exteriores à RAVE contemplando a análise de potenciais interferências ambientais de projectos diversos, em fase de Estudo Prévio ou no âmbito dos procedimentos de AIA, com o desenvolvimento dos traçados da Rede de Alta Velocidade.

High-Speed System published in 2006, with special attention being paid to the recommendations of the Technical Specifications for Inter-Operability for the “Rolling Stock” subsystem.

ENVIRONMENT

The implementation of the High-Speed Rail Network raises diverse and important challenges at an environmental level and thus, since mid-2004, the RAVE Environmental Department has been increasingly involved in the project, in keeping with RAVE's commitment to the environment.

In 2007, RAVE continued to prepare and accompany Environmental Impact Studies and the Environmental Impact Evaluation procedures already underway, more specifically for the Alenquer-Pombal section, on the Lisbon-Porto axis; and for the Moita-Montemor, Montemor-Évora, Évora-Elvas and Elvas-Border lots, on the Lisbon-Madrid axis.

A significant achievement was the fact that RAVE obtained its first Environmental Impact Certificate in December 2007, for the lot corresponding to the Alenquer-Pombal section.

With regard to Environmental Monitoring, various activities were carried out on the twelve Impact Studies, over a 500 km stretch of the network, involving six different environmental consultants.

Other initiatives resulting from requests outside RAVE also took place, viz an analysis of the potential environmental interference of diverse projects, in the phase of Preliminary Studies or Environmental Impact Evaluation procedures, with the development of the High-Speed network routes.

ESTUDOS ECONÓMICOS, DE PROCURA E DE MERCADO

ESTUDO “OS EFEITOS FISCAIS DO INVESTIMENTO NA REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE”

No mês de Outubro de 2007 a RAVE iniciou com os Professores Alfredo Marvão Pereira e Jorge Miguel Andraz a elaboração de um Projecto de Investigação com o objectivo de estimar os efeitos totais no produto, na Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF), no emprego e na receita fiscal do Investimento na Rede Ferroviária de Alta Velocidade, considerando os três eixos prioritários a implementar até 2015.

Os resultados apurados neste estudo sugerem que o investimento previsto, entre 2010 e 2015, na Rede Ferroviária de Alta Velocidade, gere, em termos acumulados e num horizonte temporal de 30 anos, ou seja, até 2045, efeitos globalmente positivos em todas as variáveis macroeconómicas, a saber:

- Criação de 56.033 novos postos de trabalho permanentes (1,1% do emprego em 2006);
- Aumento do investimento privado em 125.884 milhões de euros (81,2% do PIB de 2006);
- Aumento do PIB em 121.373 milhões de euros (78,3% do PIB em 2006); e
- Aumento da receita fiscal do Estado Português em 63.583 milhões de euros (41,0% do PIB de 2006).

ECONOMIC STUDIES, DEMAND AND MARKET SURVEYS

STUDY ON “THE FINANCIAL EFFECTS OF INVESTMENT IN THE HIGH-SPEED RAIL NETWORK”

In October 2007, in co-operation with Prof. Alfredo Marvão Pereira and Prof. Jorge Miguel Andraz, RAVE began a Research Project with a view to estimating the overall effects of the project on Portugal's GDP, Gross Fixed Capital Formation (GFCF), employment and financial revenues derived from investments in the High-Speed Rail Network, considering the three priority axes to be implemented up to 2015.

The results of this study suggest that the planned investment in the High-Speed Rail Network between 2010 and 2015 will generate, cumulatively and during a 30 year period, i.e. up to 2045, overall positive effects in all the macro-economic variables, more specifically:

- The creation of 56,033 new permanent jobs (1.1% of employment in 2006);
- An increase in private investment of 125,884 million euros (81.2% of GDP in 2006);
- An increase in GDP of 121,373 million euros (78.3% of the GDP in 2006); and
- An increase in the Portuguese State's financial revenues of 63,583 million euros (41.0% of GDP in 2006).



Este estudo conclui ainda que 74,2% do efeito total acumulado nas receitas fiscais, num valor de 47.164 milhões de euros, será obtido na fase de construção do projecto (2010-2015). Nesse sentido, concluem os autores, o Estado Português ficará em condições de proceder de imediato ao pagamento da parcela que lhe cabe no financiamento da infra-estrutura ferroviária durante a fase de construção da mesma, sem que o objectivo de consolidação orçamental a curto prazo seja prejudicado.

MODELO INTEGRADO DE PROCURA

Durante o ano de 2007 foram concluídos os trabalhos, adjudicados à Steer Davies Gleave, de previsão da procura na Alta Velocidade ferroviária, incluindo a análise da interacção entre os diferentes corredores – efeitos de rede, das correspondentes receitas e das externalidades ligadas à mobilidade. Estes estudos permitiram obter ganhos de robustez e incrementar o grau de confiança em relação às expectativas de desempenho do projecto.

A partir da informação de base sobre actuais condições de deslocação, obtida nos estudos anteriores, foi construída uma única plataforma de modelação, que permitiu assegurar a consistência e coerência dos pressupostos, parâmetros e variáveis chave. No sentido de complementar o grau de abrangência e de rigor da informação relativa à caracterização da procura, foi realizado um levantamento complementar com recurso a técnicas de preferência declarada para inferir a resposta provável à introdução deste novo modo de transporte.

Foram avaliados os impactos da Alta Velocidade ferroviária em diversos horizontes temporais em face a um cenário em que não se considerou a existência do projecto. Foram também avaliadas alternativas de implantação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, nomeadamente no que se refere à aproximação a Lisboa (pela margem esquerda ou pela margem direita do Tejo), às alternativas entre o Porto e Valença e às opções de ligação directa entre Viseu e Salamanca ou de inclusão nesse

This study also concluded that 74.2% of the total cumulative effect on financial revenues, to the tune of 47,164 million euros, will be obtained during the construction phase (2010-2015). In this sense, according to the authors, the Portuguese State will have the conditions necessary to immediately pay its share of financing for the railway infrastructure during the construction phase, without prejudicing the objective of consolidating the budget in the short term.

INTEGRATED MODEL FOR DEMAND

In 2007, the task of predicting demand for High-Speed rail services, which had been assigned to Steer Davies Gleave, was concluded. This study included an analysis of the interaction between the different corridors – network effects, the corresponding revenues and external factors linked to mobility. These studies revealed the soundness of the project and increased the degree of confidence in terms of expectations about the project's performance.

Based on primary information on existing conditions in terms of mobility, obtained during previous studies, a single model platform was created, which ensured the consistency and coherence of the presuppositions, parameters and key variables. In order to augment the scope and accuracy of the information on demand, a complementary survey was also carried out, which employed techniques of declared preference to infer the probable response to the introduction of this new means of transport.

The impact of the High-Speed rail service was assessed in terms of different timeframes, as compared to a non-implementation scenario. Alternatives to the implantation of the High-Speed Rail Network were also evaluated. This included issues such as the approach to Lisbon (via the left or right bank of the Tagus), the alternatives between Porto and Valença and the options of a direct link between Viseu and Salamanca or the inclusion of an intermediate link to Guarda on this section. Some sensitivity

troço de uma ligação intermédia à Guarda. Realizaram-se ainda alguns testes de sensibilidade em função de diferentes Cenários de evolução económica e de concorrência com outros modos de transporte.

AVALIAÇÃO DE CUSTOS DE MANUTENÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA

No contexto do Protocolo estabelecido, em 4 de Agosto de 2006, entre a RAVE e a Universidade Politécnica da Catalunha (UPC), e na sequência da conclusão, em Fevereiro de 2007, do estudo relativo aos custos de manutenção corrente da infra-estrutura, foram iniciados os trabalhos de avaliação dos custos associados à infra-estrutura ferroviária ao longo do ciclo de vida das futuras ligações ferroviárias “*Life Cycle Costs - LCC*”.

O primeiro estudo permitiu situar o intervalo de variação em que se deverão situar os custos das actividades de manutenção corrente nas ligações Lisboa-Madrid (Caia) e Lisboa-Porto. O segundo estudo, iniciado em Junho de 2007, focaliza-se nos LCC desenvolvendo técnicas de modelação para o cálculo da degradação dos diferentes componentes e dos custos das intervenções que lhes estão associadas. Trata-se de um domínio particularmente complexo em que não existem muitas referências pelo que se recorreu à colaboração da UPC que alia o conhecimento técnico e científico à experiência que detêm em projectos similares realizados para as administrações ferroviárias.

Em termos metodológicos os trabalhos compreendem o desenvolvimento de um modelo com a quantificação do impacto das variáveis chave no ciclo de vida e a correspondente avaliação económica, incluindo análises de sensibilidade. Para além dos trabalhos relativos às linhas de Alta Velocidade será também obtida a distribuição de custos totais por ciclo de vida do troço Évora-Caia, da futura linha Sines-Badajoz. Neste âmbito e dado o interesse comum das matérias em estudo, os trabalhos estão a ser conduzidos assegurando uma articulação estreita entre a RAVE e a REFER.

tests were also carried out in terms of different scenarios of economic evolution and competition with other modes of transport.

EVALUATING INFRASTRUCTURE MAINTENANCE COSTS

In the context of the Agreement signed on 4 August 2006 between RAVE and the Polytechnic University of Catalonia (UPC), and after a study on infrastructure maintenance costs was concluded in February 2007, a study was begun to evaluate the costs associated with railway infrastructure over the life cycle of the future rail links - “*Life Cycle Costs - LCC*”.

The first study allowed RAVE to establish the variation interval in which the costs of maintenance activities for the Lisbon-Madrid (Caia) and Lisbon-Porto links should be situated. The second study, which began in June 2007, focused on the LCC, developing modelling techniques to calculate the deterioration of the different components and the costs of associated repairs. This is a particularly complex area for which there are very limited references. RAVE thus decided to collaborate with the UPC, which possesses the necessary scientific and technical knowledge coupled with experience acquired while working on similar projects for railway authorities.

In methodological terms, the study included the development of a model quantifying the impact of key variables during the life cycle of the links and a corresponding economic evaluation, including sensitivity analyses. In addition to activities concerning the High-Speed lines, the study will also obtain the total cost distribution per life cycle for the Évora-Caia section, on the future Sines-Badajoz line. In this context, and given the common interest of the material under study, the tasks are being carried out in close co-operation between RAVE and REFER.



Os resultados obtidos permitirão proceder a actualizações dos modelos de avaliação financeira e socioeconómica relativos às ligações ferroviárias a construir.

ESTUDO DO MODELO DE EXPLORAÇÃO DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA-MADRID

Os estudos relativos ao Modelo de Exploração da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Madrid foram adjudicados no final de 2006, ao consórcio constituído pelas empresas de Consultoria SENER, de Espanha, e a TIS.pt, de Portugal, na sequência de processo de Concurso Público Internacional.

Os trabalhos, que se desenvolveram ao longo de 2007, abrangeram estudos de *benchmarking*, análise dos mercados de passageiros e de mercadorias e respectiva actualização, definição da configuração geral da oferta em termos de serviços ferroviários e de necessidades de instalações ferroviárias, terminando com a avaliação das necessidades de recursos a envolver nas actividades de exploração e manutenção dos serviços ferroviários e na gestão e manutenção da infra-estrutura e dos correspondentes custos.

No final de 2007 foram apresentados os resultados provisórios do estudo na Assembleia Geral do AEIE-AVEP que teve lugar em 12 de Dezembro.

As simulações efectuadas permitiram confirmar o tempo de ligação dos serviços directos de passageiros entre as duas capitais da Península Ibérica de 2 horas e 45 minutos. A linha permitirá velocidades de 350 km/h, e está a ser construída para suportar também tráfego de mercadorias que circulará na infra-estrutura a velocidades da ordem dos 120 km/h.

De acordo com os estudos efectuados, os serviços Lisboa-Madrid compreenderão ligações directas e serviços com paragens intermédias servindo as cidades ao

The results will allow RAVE to update its financial and socio-economic evaluation models with regard to the railway links to be built.

STUDY OF THE OPERATIONAL MODEL FOR THE LISBON-MADRID HIGH-SPEED RAIL LINK

After a public international tender, the studies concerning the Operational Model of the Lisbon-Madrid High-Speed Rail Link were assigned in late 2006 to the consortium consisting of the consultation firms SENER, from Spain, and TIS.pt, from Portugal.

The tasks, which were carried out over the course of 2007, included benchmarking studies, analyses of the passenger and freight markets with respective updates, definition of the general configuration of supply in terms of railway services and the need for railway facilities. It concluded with an evaluation of needs in terms of resources involved in the activities of operating and maintaining railway services and the management and maintenance of infrastructure and corresponding costs.

The provisional results of the study were presented at the end of 2007 to the General Assembly of EEIG-AVEP, which was held on 12 December.

The simulations carried out confirmed the connection time of 2 hours and 45 minutes for direct passenger services between the two capitals of the Iberian Peninsula. The line will allow speeds of 350 km/h and is being built to support freight traffic as well, which will circulate along the railway infrastructure at speeds of approximately 120 km/h.

In accordance with the studies carried out, the Lisbon-Madrid services will consist of direct links and services with intermediate stops serving cities along the corridor.

longo do corredor. Haverá ainda serviços regionais bem como serviços destinados às ligações do tipo pendular entre Madrid e Talavera e entre Lisboa e Évora, com possível extensão à Estação Internacional do Caia.

ESTUDO DO MODELO DE EXPLORAÇÃO DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE PORTO-VIGO

Em resultado dos encontros bilaterais Luso-Hispânicos e na sequência dos trabalhos preparatórios entretanto empreendidos, foram aprovados, na Assembleia Geral do AEIE-AVEP, de 12 de Dezembro, os termos de referência para a realização do Estudo do Modelo de Exploração da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Vigo.

Estes estudos destinam-se a avaliar as diversas opções relativas ao tipo de material circulante para a exploração do serviço de passageiros e a desenvolver os correspondentes trabalhos de modelação da exploração.

No que diz respeito a mercadorias, os trabalhos incluem a análise das possibilidades de incorporação das circulações destinadas ao tráfego de mercadorias ao longo do dia, nos períodos de menor actividade dos serviços de passageiros e nos períodos nocturnos, assegurando a compatibilização desses serviços com as actividades de manutenção da infra-estrutura.

“ESTUDO DE LOCALIZAÇÃO, ACESSIBILIDADE E DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR DA ESTAÇÃO INTERNACIONAL ELVAS / BADAJOZ (RIO CAIA)”

No seguimento do processo de avaliação de propostas relativas ao Concurso Público Internacional lançado, a 6 de Julho de 2007, foi decidida, na Assembleia Geral do AEIE-AVEP de 12 de Dezembro, a adjudicação destes trabalhos ao consórcio constituído pela COBA, Consultores de Engenharia e Ambiente e Euroestudios S.L.

There will also be regional services as well as commuter links between Madrid and Talavera and between Lisbon and Évora, with a possible extension to the International Station at Caia.

STUDY OF THE OPERATIONAL MODEL FOR THE PORTO-VIGO HIGH-SPEED RAIL LINK

As a result of bilateral Luso-Spanish meetings and in the wake of the preparatory work that has since been concluded, on 12 December 2007 the EEIG-AVEP General Assembly approved the reference terms for the Study of the Operational Model for the Porto-Vigo High-Speed Rail Link.

These studies seek to evaluate the different options available in terms of the type of rolling stock for passenger service operations and to develop the corresponding tasks to create operational models.

With regard to freight traffic, the studies include an analysis of the possibility of incorporating freight traffic throughout the day, during periods when there are fewer passenger services and at night, ensuring the compatibility of these services with activities aimed at maintaining infrastructure.

“PRELIMINARY STUDY FOR THE LOCATION, ACCESS ROUTES AND SIZE OF THE ELVAS / BADAJOZ (RIO CAIA) INTERNATIONAL STATION”

After evaluating the proposals pertaining to the International Public Tender launched on 6 July 2007, the General Assembly of the EEIG-AVEP decided, on 12 December 2007, to assign these tasks to the consortium formed by COBA, Consultores de Engenharia e Ambiente and Euroestudios S.L.



O trabalho engloba, numa primeira etapa, a análise comparativa das alternativas para uma possível localização da Estação Internacional, sob os pontos de vista técnico, funcional, ambiental e socioeconómico, com o objectivo de apoiar o processo de decisão relativo à localização. Serão determinados os potenciais benefícios associados à valorização patrimonial decorrente do desenvolvimento comercial de actividades não ferroviárias na estação e áreas envolventes.

Aprovada a localização da Estação Internacional os trabalhos centrar-se-ão nas actividades de pré-dimensionamento das instalações ferroviárias, edificações, outras instalações e equipamentos, incluindo as vias de acesso, zonas de estacionamento e, de um modo geral, o plano urbanístico da zona envolvente da estação.

QUALIDADE E SEGURANÇA

QUALIDADE

No âmbito da preparação do lançamento do concurso para a Parceria Público-Privada (PPP) do troço Poceirão-Caia, tornou-se necessário desenvolver os temas relacionados com o Sistema de Gestão da Qualidade a implementar pela futura Concessionária, nas suas várias vertentes, o que se consubstanciou, nesta fase, na necessidade de elaboração dos Requisitos Mínimos relativos à Qualidade a incluir no processo de concurso da PPP do troço Poceirão-Caia.

Para além da elaboração dos requisitos mínimos, teve início a elaboração do documento relativo à definição da Estratégia para a Qualidade do Empreendimento. Pretende-se que este documento venha a constituir o elemento integrador, gerador de princípios orientadores da actuação dos vários intervenientes no projecto de Alta Velocidade português no que se refere à Qualidade e aos Sistemas de Gestão da Qualidade.

In an initial stage, the study will provide a comparative analysis of the available alternatives for the location of the International Station, from a technical, functional, environmental and socio-economic perspective, in order to facilitate decision-making on the location. The potential benefits associated with the improvement of patrimony derived from the commercial development of non-railway activities at the station and in surrounding areas will also be identified.

After the location of the International Station has been approved, the focus will shift to preliminary activities concerning the size of the railway facilities, buildings, other facilities and equipment, including access routes, parking lots and a general urban plan of the area surrounding the station.

QUALITY AND SAFETY

QUALITY

While preparing the tender launch for the PPP for the Poceirão-Caia section, it was necessary to develop issues relating to the Quality Management System to be implemented by the future Concession holder in all its diverse aspects. In this phase, this resulted in the need to prepare Minimum Requisites regarding Quality to be included in the tender process for the PPP for the Poceirão-Caia section.

In addition to preparing the minimum requisites, steps were also taken to create a document covering the definition of Strategies to ensure the Quality of the Enterprise. This document is intended to be an integrating element which will generate guiding principles governing the work of the various aspects of the Portuguese High-Speed project in terms of Quality and Quality Management Systems.

No âmbito do interface e das exigências contratuais sobre a matéria da Qualidade e dos Sistemas da Qualidade em relação aos actuais fornecedores da RAVE, resultou, durante o período correspondente ao ano de 2007, a continuação da implementação dos respectivos Sistemas de Gestão da Qualidade contratualmente exigidos pela RAVE para o desenvolvimento dos estudos.

No que respeita à gestão dos contratos em curso, foi possível garantir o desenvolvimento sustentado do projecto, no que diz respeito à gestão da qualidade ou seja à garantia da execução das prestações de serviços, na estrita observância do clausulado normativo e dos requisitos contratuais.

SEGURANÇA

No âmbito dos trabalhos a desenvolver para lançamento dos concursos para as Parcerias Público-Privadas assumem especial relevância os temas relacionados com o Sistema de Gestão da Segurança a implementar, nas suas várias vertentes, consubstanciado, nesta fase, na necessidade de elaboração dos Requisitos Mínimos de Segurança a incluir no processo de concurso da PPP do troço Poceirão-Caia.

Associada à Disponibilidade, numa óptica do modelo RAMS (*Reliability, Availability, Maintainability, Safety*), a Segurança (da Exploração/Operação e de Pessoas e Bens) apresenta-se como um dos pilares fundamentais do modelo de negócio que se pretende vir a desenvolver, dado que os objectivos a definir para a Disponibilidade terão de ter por base os critérios de Segurança considerados fundamentais para o funcionamento do sistema.

Neste contexto, foi adjudicada à empresa de consultoria internacional BoozAllenHamilton, a qual assessorou o Governo Holandês na implementação do projecto de Alta Velocidade ferroviária, a prestação de serviços para a Elaboração dos Requisitos Mínimos de Segurança a incluir no processo de concurso da PPP

In terms of interface and contractual requirements in the field of Quality and Quality Systems concerning RAVE's current suppliers, during 2007, the respective Quality Management Systems contractually required by RAVE continued to be implemented while developing the studies.

As for the management of contracts currently underway, it was possible to guarantee the project's sustained development in terms of quality management, i.e. guarantees for the provision of services, the strict observance of normative clauses and contractual requirements.

SAFETY

With regard to preparations for the launch of tenders for the Public-Private Partnerships (PPP), issues relating to the Security Management System to be implemented proved to be especially relevant, in all its diverse aspects. In this phase, special attention was given to the need to prepare Minimum Security Requisites to be included in the tender process for the PPP for the Poceirão-Caia section.

Along with Availability, in accordance with the RAMS (*Reliability, Availability, Maintainability, Safety*) model, Safety (Operational Safety and the Safety of Passengers and Goods) is one of the fundamental pillars of the business model which will be implemented. This is especially true because the objectives to be defined for the aspect of Availability will have to be based on Safety criteria, which are considered to be essential for the system's operation.

In this context, the international consulting firm of BoozAllenHamilton, which advised the Dutch government during the implementation of the High-Speed railway project in Holland, was awarded the contract for Preparing the Minimum Safety Requirements to be included in the PPP tender for the Poceirão-Caia section. It was also awarded



Poçoirão-Caia e ainda para a Definição da Estratégia Global de Segurança para o projecto de Alta Velocidade português.

O enquadramento das acções a desenvolver durante a elaboração dos Estudos Prévios por parte dos consultores projectistas, em matéria de Segurança e Saúde, continuou a ser realizado no decurso do ano de 2007 através da tipificação das acções a realizar no âmbito dos Estudos Prévios que constam, numa primeira fase, de uma compilação de dados relativos às diversas alternativas em estudo e, numa segunda fase, com base nos dados coligidos, na realização de uma avaliação comparativa de alternativas na perspectiva dos riscos profissionais que cada uma comporta, resultando essa análise numa classificação dos aspectos observados.

the contract for Defining the Overall Safety Strategy for the Portuguese High-Speed project.

The framework of tasks to be conducted during the preparation of Preliminary Studies by project consultants in the field of Health and Safety, continued to be developed during 2007. This was achieved by the classification of tasks to be realised within the scope of the Preliminary Studies which, in an initial phase, consist of compiling data pertaining to the diverse alternatives under study. In a second phase, based on the data that has been compiled, a comparative evaluation of alternatives is prepared in terms of the professional risks of each option. As a result of the analysis, the aspects which were observed are then classified.





rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

A EQUIPA E ORGANIZAÇÃO
TEAM AND ORGANISATION

076 083

076

RECURSOS INTERNOS
Internal Resources

082

RECURSOS EXTERNOS
External Resources

RELATÓRIO E CONTAS RAVE ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

2007

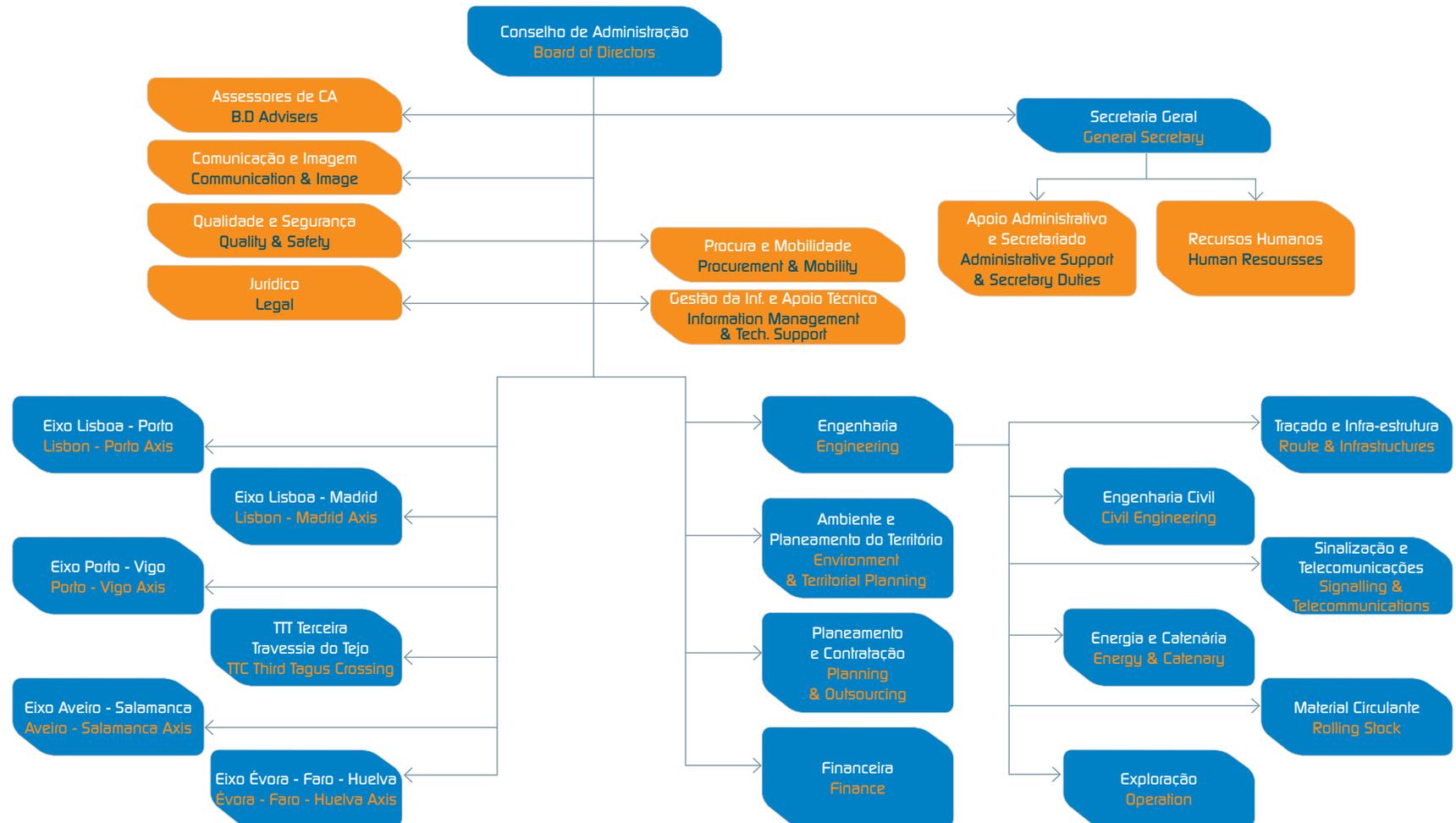


RECURSOS INTERNOS

Internal Resources

ORGANOGRAMA GERAL

Em 2007 o organograma geral da RAVE apresentava a seguinte estrutura:



GENERAL FLOW CHART

In 2007, the RAVE general flow chart was as follows:

RECURSOS HUMANOS

No final do ano de 2007, a RAVE contava com a colaboração em permanência do seguinte quadro de pessoal:

COLABORADORES DA RAVE	28
COLABORADORES DA REFER	24
EQUIPA TOTAL	52

COMUNICAÇÃO E IMAGEM

O ano de 2007 representou um acréscimo da actividade do Departamento de Comunicação e Imagem da RAVE, face à evolução do próprio Projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, com a apresentação, em Junho de 2007, do Modelo de Negócio e o início dos procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental.

A iniciativa com maior notoriedade foi o evento organizado pela RAVE e pelo Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, a 21 de Junho de 2007, para apresentação do Modelo de Negócio do projecto, que contou com a presença da Secretária de Estado dos Transportes e do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, e que teve grande receptividade entre as entidades empresariais do país e junto dos órgãos de comunicação social.

Ao longo de todo o ano realizaram-se apresentações públicas do projecto, por membros do Conselho de Administração e quadros superiores da empresa, em diversos seminários, fóruns e conferências, designadamente, e entre outros:

HUMAN RESOURCES

At the end of 2007, RAVE had the following permanent staff:

RAVE STAFF	28
REFER STAFF	24
TOTAL TEAM	52

COMMUNICATIONS AND IMAGE

2007 saw increased activity by the RAVE Department for Communications and Image, owing to the evolution of the High-Speed Rail Network project in Portugal, with the presentation of the Business Model in June 2007 and the commencement of Environmental Impact Evaluation procedures.

The most widely publicised initiative was the event organised by RAVE and the Ministry of Public Works, Transport and Communications on 21 June 2007 to present the project's Business Model. The Secretary of State for Transport and the Secretary of State for Finance and the Treasury were present at the event, which was extremely well received by the Portuguese business community and the press.

Public presentations of the project by members of the Board of Directors and senior staff took place throughout the year in different seminars, forums and conferences, including:



- Transporte para um Desenvolvimento Sustentável – Lisboa, LNEC, 21 e 22 de Junho;
- 13th PPP Exchange Meeting, promovido pela Parpública e Comissão Europeia – Lisboa, 6 de Julho;
- Fórum Transportes e Mobilidade – Lisboa, 14 de Novembro;
- Rail Forum 2007 – Valência, 13 a 15 de Novembro; e
- 1.º Fórum Ibérico – Madrid, 11 e 12 Dezembro.

Em 2007, a RAVE promoveu a primeira edição do Relatório de Sustentabilidade, tendo sido criada uma base de dados para o efeito, com o objectivo de dar a conhecer o projecto e o seu estado de desenvolvimento a um conjunto alargado de entidades públicas e privadas, nas vertentes financeira, ambiental, de ordenamento do território, além da comunicação social.

Foi assegurada a inserção de anúncios institucionais em órgãos especializados do sector e em suplementos temáticos e anuários relativos a órgãos da Administração Pública e autarquias, para reforço do conhecimento da imagem e contactos da RAVE, e a publicação dos anúncios obrigatórios no âmbito dos concursos públicos internacionais na imprensa diária.

A RAVE empenhou-se também no patrocínio de diversos eventos, nomeadamente:

- Workshop da FEUP “Track-Bridge Interaction on High-speed Railways”, Porto, 15 e 16 de Outubro;
- 7.º Congresso Sismica 2007, da FEUP;

- Transport for Sustainable Development – Lisbon, LNEC, 21 and 22 June;
- 13th PPP Exchange Meeting, promoted by Parpública and the European Commission – Lisbon, 6 July;
- Transport and Mobility Forum – Lisbon, 14 November;
- Rail Forum 2007 – Valencia, 13 - 15 November; and
- 1st Iberian Forum – Madrid, 11 and 12 December.

In 2007, RAVE published the first edition of the Sustainability Report. A database was created for the purpose in order to familiarise a wide range of public and private organizations - from the financial, environmental and administrative sectors, in addition to the media - with the project and its current state of development.

Institutional advertisements were placed in specialised publications, thematic supplements and annual publications of public administrative and municipal authorities, to strengthen awareness of the RAVE image and contacts. In addition, the compulsory advertisements announcing public international tenders were also published in the daily press.

RAVE also sponsored diverse events, more specifically:

- A workshop at the Faculty of Engineering of the University of Porto (FEUP) “Track-Bridge Interaction on High-Speed Railways”, Porto, 15 and 16 October;
- 7th Seismic Congress 2007, at the FEUP;

- XI Congresso Nacional de Geotecnia e o IV Congresso Luso-Brasileiro de Geotecnia, FCTUCM; e
- VI Seminário sobre Normalização e Certificação Ferroviárias, APNCF, Monte da Caparica, 8 de Dezembro.

Com o início dos procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental, nos eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, a RAVE esteve presente nas sessões públicas de esclarecimento, no âmbito do período de Consulta Pública, promovidas pela Agência Portuguesa do Ambiente, e assegurou as visitas de campo aos traçados em análise, conforme estabelecido pela legislação em vigor.

Foram sistematicamente prestados esclarecimentos, a pedidos de informação, telefonicamente e por escrito, em articulação com as áreas técnicas, a questões colocadas pelo público em geral e por entidades, em especial autarquias e municípios das áreas abrangidas pelos traçados, e promovidas reuniões na sede da empresa.

A disponibilização da informação foi suportada no *website* da RAVE, onde foram permanentemente actualizados os Resumos Não Técnicos dos Estudos de Avaliação de Impacte Ambiental, as apresentações nas sessões públicas de esclarecimento e as perguntas mais frequentes.

Enquanto instrumento de comunicação por excelência com o exterior, e meio de divulgar de forma permanente e continuada a evolução do empreendimento e canal de informação com o todo o público, os meios institucionais e empresariais, foi promovida uma consulta para um novo website e foi celebrado um contrato de prestação de serviços com a empresa Innovagency para o Desenvolvimento e Implementação do Website Institucional da RAVE e Sistema de Gestão de Conteúdos (www.rave.pt), que dotará a empresa de um meio de comunicação mais dinâmico, de fácil navegabilidade e que permitirá uma maior interacção com os utilizadores.

- XI National Congress on Geo-Technics and the IV Luso-Brazilian Congress on Geo-Technics, FCTUCM; and
- VI Seminar on Railway Norms and Certification, APNCF, Monte da Caparica, 8 December.

With the commencement of the Environmental Impact Evaluation procedures for the Lisbon-Porto and Lisbon-Madrid High-Speed railway axes, RAVE was present at public sessions for clarifications during the period of the Public Consultation, promoted by the Portuguese Environmental Agency. It also ensured field visits to the sections being analysed, as stipulated by prevailing legislation.

Requests for information, in writing and by telephone, were systematically clarified in articulation with the technical departments, and answers were provided for questions raised by the general public and organizations, especially municipal authorities in the areas covered by the routes. In this context, meetings were also held at RAVE headquarters.

The availability of information was also reinforced via the RAVE website, where the Non-Technical Summaries of the Environmental Impact Evaluation Studies, public presentations and clarifications and information about frequent questions were constantly updated.

As a communication tool par excellence and a means of permanently and continuously providing information on the evolution of the project to the general public and institutional and business organizations, consultations for creating a new website were held. To this end, a contract for this service was signed with Innovagency to develop and implement the RAVE Institutional Website and Content Management System (www.rave.pt). This will provide the company with a more dynamic channel of communication, which is easier to browse and will thus enable greater interaction with users.



Em 2007, a RAVE, através do seu Departamento de Comunicação e Imagem, assegurou o relacionamento com os órgãos de comunicação, a articulação da empresa com as entidades públicas e privadas sobre questões directamente relacionadas com o empreendimento e a monitorização diária das notícias sobre o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, que passaram a ser divulgadas internamente a todos os colaboradores, numa revista de imprensa.

Em 2007, registou-se, igualmente, um aumento significativo do número de pedidos de informação e de entrevistas, e a emissão e publicação de informações à comunicação social, nacional e regional.

Ao nível da comunicação interna foi reformulado, em colaboração com o Departamento de Sistemas de Informação, o portal interno da RAVE, que passou a constituir uma base para consulta de toda a informação do projecto.

ÁREA JURÍDICA

A componente jurídica da RAVE e do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade tem vindo a ser assegurada desde 2006 por um departamento próprio, o qual deve garantir o acompanhamento das diversas questões de natureza jurídica relativas à actividade permanente da empresa, quer no que respeita aos aspectos relacionados com a contratação dos estudos necessários ao desenvolvimento do objecto social da RAVE quer no apoio e assessoria ao Conselho de Administração e a todos os órgãos da RAVE.

Ao longo do ano de 2007, o Departamento Jurídico centrou a sua actividade na organização, acompanhamento e conclusão de um vasto conjunto de procedimentos de contratação pública para a realização de estudos de diversa natureza bem como na gestão e renegociação dos contratos relativos aos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental dos eixos Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto, tendo em vista a finalização destes mesmos estudos.

In 2007, via its Department for Communications and Image, RAVE ensured suitable interaction with the press. It also served as an interface articulating the company with public and private organizations on questions directly linked to the enterprise and monitored news on the High-Speed Rail Network project on a daily basis, which was later circulated internally to all staff via a magazine.

In 2007, there was similarly a significant increase in the number of requests for information and interviews, and the distribution and publication of information in terms of the national and regional media.

As regards internal communications, the RAVE internal Internet portal was reformulated in collaboration with the Department for Information Systems. It is now a database, which can be consulted for all available information on the project.

LEGAL AREA

The RAVE in-house legal department has overseen the juridical aspects of RAVE activities and the High-Speed Rail Network project since 2006. This ensures that diverse juridical questions concerning the company's permanent activities are closely monitored, both in terms of aspects concerning the commissioning of studies which are necessary for the development of RAVE institutional objectives as well as supporting and advising the Board of Directors and all RAVE bodies.

Over the course of 2007, the Legal Department focused on organising, accompanying and concluding a vast range of public tender procedures to carry out diverse studies. It also concentrated on managing and renegotiating contracts for the Preliminary Studies and Environmental Impact Studies of the Lisbon-Madrid and Lisbon-Porto axes, with a view to finalising these studies.

Neste contexto, a RAVE tem vindo a aplicar o regime legal de contratação pública decorrente do disposto no Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto relativa à contratação para os designados «sectores especiais», que abrange o sector da água, energia, transportes e telecomunicações.

O Departamento Jurídico da RAVE tem ainda tido intervenção no acompanhamento das questões ambientais da RAVE e apoiado tecnicamente a REFER nos procedimentos previstos no âmbito das medidas preventivas relacionadas com a Terceira Travessia do Tejo (Decreto n.º 1/2007, de 25 de Janeiro) e com a ligação ferroviária Lisboa-Madrid (Decreto n.º 25/2007 de 22 de Outubro).

In this context, RAVE has been applying the legal regulations regarding public tenders in accordance with Decree-Law No. 223/2001, dated 9 August, concerning tenders for the so-called “special sectors”, which include the sectors of water, energy, transport and telecommunications.

The RAVE Legal Department has also accompanied RAVE environmental questions and provided technical support for REFER in procedures which will be implemented within the scope of preventive measures pertaining to the Third Tagus Crossing (Decree No. 1/2007, dated 25 January) and the Lisbon-Madrid rail link (Decree No. 25/2007, dated 22 October).



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 empresas foi mais acentuada, sobretudo no que respeita às valências de Engenharia e de Projecto.

Os trabalhos desenvolvidos em conjunto pelas respectivas áreas de Sistemas de Informação têm vindo a ser determinantes na melhoria e suporte dos sistemas SAP na RAVE e no arranque do projecto SIG Rail ao nível das duas empresas.

Prosseguiu-se desta forma com a política de aproveitamento de sinergias com o grupo REFER, e para além da REFER, com a colaboração da REFERTELECOM e FERBRITAS.

ASSESSORIA FINANCEIRA

Em Outubro de 2007 a RAVE adjudicou à empresa KPMG II – Consultores de Negócios, S.A. a prestação de serviços de assessoria financeira na implementação do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal. Esta adjudicação resultou do Concurso Público Internacional, iniciado em Agosto de 2007, no qual se apresentaram outros dois concorrentes: o Banco Efisa, S.A. e a Deloitte Consultores, S.A.

O contrato de assessoria em apreço tem a duração de 42 meses, prorrogável por mais 18 meses e abrange a totalidade do programa de Parcerias Público-Privadas a que se prevê venham a ser lançadas no âmbito da implementação do projecto de Alta Velocidade em Portugal.

REFER

From the outset, the staff provided by REFER in various technical and management domains has proved to be the RAVE main structural pillar. This trend continued and was reinforced further.

The collaboration between the structures of both companies was even more accentuated, particularly in the fields of Engineering and Projects.

The tasks jointly carried out by the respective departments of Information Systems have proved to be decisive in improving and supporting the RAVE SAP systems and in starting the SIG Rail project at both companies.

Thus, efforts were made to pursue a policy of making the most of synergies with the REFER group and, additionally, to collaborate with REFERTELECOM and FERBRITAS.

FINANCIAL CONSULTANTS

In October 2007, RAVE hired KPMG II – Business Consultants, S.A. to provide financial consultation services during the implementation of the High-Speed Rail Network project in Portugal. This decision was the result of an international public tender announced in August 2007, in which two other competitors also submitted bids: the Efisa Bank and Deloitte Consultants.

The duration of the contract for financial consultation services is 42 months. It may be extended for a further 18 months and covers the entire programme of the Public-Private Partnerships which are expected to be created during the implementation of the High-Speed project in Portugal.

ASSESSORIA JURÍDICA

Para a melhor concretização dos trabalhos de natureza jurídica, foi necessário recorrer às seguintes assessorias especializadas:

- Assessoria jurídica para a elaboração de propostas de legislação relativa ao estabelecimento de Medidas Preventivas bem como acompanhamento dos respectivos procedimentos;
- Assessoria jurídica para o lançamento da PPP referente ao troço Poceirão-Caia, parte integrante do eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, a qual foi adjudicada à sociedade Jardim, Sampaio, Caldas & Associados; e
- Obtenção de parecer jurídico sobre Direitos de Autor.

LEGAL CONSULTANTS

To better implement activities of a legal nature it was necessary to resort to the following specialised consultants:

- Legal services to prepare the proposals for legislation regarding the establishment of Preventive Measures as well as to accompany the respective procedures;
- Legal services to launch the PPP pertaining to the Poceirão-Caia section, an integral part of the Lisbon-Madrid High-Speed railway axis, which was awarded to the firm Jardim, Sampaio, Caldas & Associados; and
- Obtaining legal advice on copyright matters.



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

CONTAS ACCOUNTS

086 127**086**

INVESTIMENTO NO PROJECTO
(FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)
Investment in the Project
(Study and Projects Phase)

087

FINANCIAMENTO DO PROJECTO
(FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)
Project Financing
(Study and Projects Phase)

088

EXECUÇÃO ORÇAMENTAL
Budgetary Execution

090

EVOLUÇÃO PATRIMONIAL
Evolution of Assets

091

PROPOSTA DE APLICAÇÃO
DOS RESULTADOS ANUAIS
Proposal for the Distribution of
Annual Results

092

MAPA DOS PRINCIPAIS CONTRATOS
E PROTOCOLOS
Map of Main Contracts and Agreements

102

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
EM 31/12/2007 – BALANÇO
Financial Statement as
of 31/12/2007 – Balance Sheet

106

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
EM 31/12/2007 – DEM. RESULTADOS
Financial Statement as
of 31/12/2007 – Profit and Loss Account

108

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
EM 31/12/2007 – FLUXOS DE CAIXA
Financial Statement as
of 31/12/2007 – Cash Flow

110

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS EM 31/12/2007
Notes to the Financial Statement
as of 31/12/2007

123

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS
Legal Certification of Accounts

126

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO
Report and Opinion of the Statutory Auditor

RELATÓRIO E CONTAS RAVE ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS

2007



CONTAS

Accounts

INVESTIMENTO NO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)

No final do ano de 2007, o valor acumulado do investimento no projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal situou-se nos 74,1 milhões de euros, dos quais 21% (ou cerca de 15,5 milhões de euros) foram concretizados no ano em análise.

O investimento por eixo efectuado até 31 de Dezembro de 2007 apresenta-se como segue:

INVESTMENT IN THE PROJECT (STUDY AND PROJECTS PHASE)

Up to the end of 2007, the cumulative value of investment in the High-Speed Rail Network project in Portugal was approximately 74.1 million euros, of which 21% (or around 15.5 million euros) was invested in 2007.

The investment per axis up to 31 December 2007 is as follows:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total Totals
Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid	-	520	1.463	1.827	932	1.587	5.600	11.929
Lisboa - Porto Lisbon - Porto	-	494	2.152	5.053	4.820	1.387	2.025	15.931
Porto - Vigo Porto - Vigo	-	82	283	497	1.313	152	243	2.570
Rede Geral Total Network	609	1.250	3.759	7.107	12.183	11.155	7.634	43.697
Total Totals	609	2.346	7.657	14.484	19.248	14.281	15.502	74.127
	Milhares de Euros Thousands of euros							

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 em estudo no seio do AEIE-AVEP.

In addition, RAVE also invested approximately 1.5 million euros in endowments to fund Studies and Projects for the trans-border sections under study within EEIG-AVEP.

FINANCIAMENTO DO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)

O financiamento do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, na fase de Estudos e Projectos, assenta particularmente em duas fontes:

1.º A contribuição do Orçamento de Estado por via do Capítulo 50 / PIDDAC; e

2.º O financiamento comunitário no âmbito dos projectos prioritários considerados da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) criados pela Comissão Europeia e co-financiados pela DGTREN (Direcção Geral de Energia e Transportes) através do Programa Multianual, do qual a RAVE tem vindo a beneficiar desde 2001, tendo no final de 2007 várias candidaturas ainda activas para o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal.

Simultaneamente e considerando as necessidades pontuais relacionadas com os desfasamentos de pagamentos provenientes do Orçamento de Estado e da União Europeia, assim como de reembolsos do Imposto sobre o Valor Acrescentado, a RAVE recorre ainda, quando necessário, ao endividamento bancário de curto prazo para supressão exclusiva das necessidades de tesouraria pontuais.

Em 2007, os subsídios ao investimento transferidos para a RAVE totalizaram cerca de 15,9 milhões de euros, dos quais 10 milhões de euros provenientes do Orçamento de Estado e 5,9 milhões de euros da União Europeia.

Entre o período de 2001-2007, o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade obteve cerca de 78,2 milhões de euros de subsídios ao investimento dos quais cerca de 26 milhões provenientes da União Europeia.

PROJECT FINANCING (STUDY AND PROJECTS PHASE)

Finance for the High-Speed Rail Network project in Portugal, in the Studies and Projects phase, is derived essentially from two sources:

1. Contributions from the National Budget, under Chapter 50 / PIDDAC; and

2. EU funding in the context of priority projects for the Trans-European Transport Network (TEN-T), created by the European Commission and co-financed by the DGTREN (Directorate-General for Energy and Transport), via its Multi-Annual Programme. RAVE has benefited from this programme since 2001 and at the end of 2007 had various active funding applications for the High-Speed Rail Network project in Portugal.

Simultaneously, considering occasional needs relating to the disbursement of phased payments derived from the National Budget and the European Union, as well as VAT refunds, RAVE also resorts, whenever necessary, to short term bank loans exclusively to meet occasional treasury requirements.

In 2007, investment subsidies transferred to RAVE totalled approximately 15.9 million euros, of which 10 million euros was derived from the National Budget and 5.9 million euros from the European Union.

In the period 2001-2007, the High-Speed Rail Network project obtained approximately 78.2 million euros in investment subsidies, of which about 26 million euros was provided by the European Union.



As contribuições do Orçamento de Estado foram crescentes até 2005, tendo atingido um valor anual próximo dos 20 milhões de euros nesse ano. Em 2006 verificou-se uma redução significativa do montante atribuído à RAVE, para 9,25 milhões de euros, sendo que no ano de 2007 o montante atribuído se situou nos 10 milhões de euros.

Importa ainda referir que o Estado mantém-se como financiador inicial dos estudos e projectos em curso, sendo que parte da dotação aprovada ao longo dos últimos anos pela União Europeia para o projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal ainda se encontra por receber em 2008.

EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

O orçamento da RAVE para 2007 ascendeu a cerca de 22,6 milhões de euros, podendo decompor-se da seguinte forma:

- i) Investimento directo (estudos e projectos) no projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal: 17,6 milhões de euros;
- ii) Investimento corrente e financeiro (imobilizado corpóreo e dotações AEIE-AVEP): 0,7 milhões de euros; e
- iii) Custos de estrutura / funcionamento da RAVE: 4,3 milhões de euros.

O investimento directo realizado pela RAVE durante o ano de 2007 ao nível do projecto (em estudos e projectos) ascendeu a cerca de 12 milhões de euros, o que se traduz numa taxa de realização de cerca de 68% face ao valor de aproximadamente 17,6 milhões de euros orçamentado para o período em análise, conforme demonstrado no quadro seguinte.

Contributions from the National Budget increased up to 2005. In this year these subsidies attained an annual value of close to 20 million euros. In 2006 there was a significant reduction in the amount attributed to RAVE, down to 9.5 million euros. In 2007, the amount attributed totalled approximately 10 million euros.

It is also important to mention that the State continues to be the initial financier of the studies and projects underway, as part of the funds approved over the course of recent years by the European Union for the High-Speed Rail Network project in Portugal will only be received in 2008.

BUDGETARY EXECUTION

The RAVE budget for 2007 rose to approximately 22.6 million euros and can be categorised in the following manner:

- i) Direct investments (studies and projects) in the High-Speed Rail Network project in Portugal: 17.6 million euros;
- ii) Current and financial investments (tangible fixed assets and EEIG-AVEP endowments): 0.7 million euros; and
- iii) Structural/operational costs for RAVE: 4.3 million euros.

Direct investment by RAVE during 2007 at the project level (in studies and projects) rose to around 12 million euros, corresponding to around 68% of the sum of approximately 17.6 million euros budgeted for the period in question, as shown in the following table:

	Real 2007 Real 2007	Orçamento 2007 Budget 2007	Taxa de Realização Accomplishment
Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid	5.600	5.709	98%
Lisboa - Porto Lisbon - Porto	2.025	4.543	45%
Porto - Vigo Porto - Vigo	243	97	251%
Aveiro - Salamanca Aveiro - Salamanca	0	400	0%
Rede Geral Total Network	4.184	6.879	61%
Total Totals	12.052	17.628	68%
	Milhares de Euros Thousands of euros		

Este desvio é justificado, essencialmente, pela revisão de determinados acordos contratuais relativamente ao eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Madrid (na sequência da passagem de tráfego de passageiros para tráfego misto), pela não formalização da aprovação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental do Lote B do eixo ferroviário de Alta Velocidade Lisboa-Porto e pela negociação em curso para início dos estudos da Zona da Ota, Lotes C I (Ota-Pombal) e D (Lisboa-Ota), igualmente no eixo Lisboa-Porto.

A rubrica orçamental de investimento corrente e financeiro inclui essencialmente o investimento da RAVE no AEIE-AVEP, assim como o investimento em imobilizado corpóreo, nomeadamente em equipamento e instalações da empresa. O investimento corrente da RAVE durante 2007 ascendeu a cerca de 17 mil euros face a um orçamento de aproximadamente 700 mil euros para o período em análise.

This divergence was essentially due to the review of certain contractual agreements for the Lisbon-Madrid High-Speed rail axis (after it was transformed into a mixed traffic project), the fact that approvals for the Preliminary Study and Environmental Impact Study for Lot B of the Lisbon-Porto High-Speed rail axis were not formulated and the current negotiations for the commencement of studies in the Ota area, Lots C I (Ota-Pombal) and D (Lisbon-Ota), likewise on the Lisboa-Porto axis.

The budgetary category of current and financial investment essentially includes RAVE investments in EEIG-AVEP, as well as investment in tangible fixed assets, more specifically in company equipment and facilities. RAVE current investment during 2007 rose to approximately 17,000 euros as compared to a budget of approximately 700,000 euros for the period in question.



Os custos de estrutura (ou de funcionamento) da RAVE, de acordo com o critério valorimétrico adoptado ao longo dos últimos anos, correspondem aos custos correntes deduzidos dos proveitos correntes, traduzindo-se, na prática, pelo reconhecimento contabilístico desta diferença em “Trabalhos para a própria empresa”.

Os custos de estrutura ascenderam a cerca de 3,45 milhões de euros em 2007, o que se traduz numa taxa de realização de 80% face ao valor de 4,3 milhões de euros orçamentado para o ano em apreço. Em termos homólogos, os custos de estrutura apresentam um decréscimo de aproximadamente 2%, face a aproximadamente 3,35 milhões de euros em 2006.

EVOLUÇÃO PATRIMONIAL

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 Português a decidir sobre o empreendimento do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal. 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 2007, a concretização dos investimentos e dos meios necessários à sua execução traduziu-se na concretização de activos que totalizam cerca de 75,9 milhões de euros, montante que inclui investimentos em imobilizado corpóreo e a dotação de capital para o AEIE-AVEP.

In accordance with the valorimetric criterion adopted over the course of recent years, RAVE structural (or operational) costs correspond to current costs deducted from current revenue, in practice translating into the accountancy category for this difference as “Work for the Company Itself”.

Structural costs rose to approximately 3.45 million euros in 2007, corresponding to 80% of the sum of 4.3 million euros which had been budgeted for the year in question. In similar terms, RAVE structural costs decreased by approximately 2%, as compared to the approximately 3.35 million euros for 2006.

EVOLUTION OF ASSETS

As has been mentioned every year, in the short and medium term RAVE will not be able to operate the railway enterprise as its company objectives limit its activity to commissioning studies and projects that enable the Portuguese government to make decisions about the High-Speed Rail Network venture in Portugal. In these circumstances, it is a non-commercial company. Thus, in terms of operating costs, the company has consistently followed an accounting policy of capitalising costs incurred during the financial year.

At the end of the 2007 financial year, the application of investments and the necessary means for their execution corresponded to the creation of assets totalling around 75.9 million euros. This sum includes investment in tangible fixed assets and the endowment of capital for EEIG-AVEP.

PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS ANUAIS

No que respeita às contas relativas ao exercício de 2007, 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 ascendeu a 22.022,68€ (vinte e dois mil, vinte e dois euros e sessenta e oito cêntimos).

Face ao resultado líquido negativo apurado no exercício de 2007, no valor de 22.022,68€ (vinte e dois mil, vinte e dois euros e sessenta e oito cêntimos) propõe-se que o mesmo seja transferido para a conta de Resultados Transitados, pela sua totalidade, dando cumprimento ao estabelecido na legislação em vigor.

Lisboa, 13 de Março de 2007

O Conselho de Administração

(Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal – Presidente)

(Dr. Alfredo Vicente Pereira – Vogal)

(Dr. Romeu Costa Reis – Vogal)

(Eng.º Carlos Alberto João Fernandes – Vogal)

(Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro – Vogal)

PROPOSAL FOR THE DISTRIBUTION OF ANNUAL RESULTS

With regard to the accounts concerning the 2007 financial year, the Board of Directors decided to maintain the same accounting criteria, namely, treating activities underway as assets. Applying the criteria adopted, the negative results of the financial year rose to €22,022.68 (twenty-two thousand, twenty-two euros and sixty-eight cents).

In the light of the negative net results obtained during the 2007 financial year, of €22,022.68 (twenty-two thousand, twenty-two euros and sixty-eight cents), it is suggested that the same be entirely transferred to the Results Forward account, in keeping with prevailing legislation.

Lisbon, 13 March 2007

The Board of Directors

(Engineer Luís Filipe Melo e Sousa Pardal – President)

(Dr. Alfredo Vicente Pereira – Member)

(Dr. Romeu Costa Reis – Member)

(Engineer Carlos Alberto João Fernandes – Member)

(Engineer Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro – Member)



MAPA DOS PRINCIPAIS CONTRATOS E PROTOCOLOS

MAP OF THE MAIN CONTRACTS AND AGREEMENTS

Objecto Item	Adjudicatário Adjudicated to	Total adjudicações 2001 - 2007 Total Adjudications 2001-2007	Adjudicações 2007 Adjudications 2007	Valor facturado até 2007 Amount Invoiced up to 2007
Lote 4 - Estudo Viabilidade Técnica da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre o Porto e Vigo (Valença do Minho) Parcel 4 - Technical Viability Study on the Future High-speed Rail Link between Porto and Vigo (Valença do Minho)	IDOM/CISED	415 529	0	415 529
Cobertura aerofotográfica destinada à posterior prod. de cartografia do troço Porto - Vigo Aerial Photography for cartography of the Porto - Vigo Section	MUNICÍPIA	14 000	0	14 000
Lote 1A - Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução do Troço Aeroporto Francisco Sá Carneiro - Braga/Barcelos Parcel 1A - Preliminary Study and Execution Project for the Francisco Sá Carneiro Airport - Braga/ Barcelos section	INTEC SA - INAR SA/GEC	1 898 740	0	815 868
Lote 1B - Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução do Troço Braga/Barcelos - Valença Parcel 1B - Preliminary Study and Execution Project for the Braga/Barcelos - Valença section	INTEC SA - INAR SA/GEC	3 596 088	0	882 512
Estudo de Optimização de Traçados e Custos Associados no Eixo Porto - Vigo Studies for the Optimization of Routes and Associated Costs of the Porto - Vigo Link	QUANTM LIMITED	455 000	455 000	240 000
Fornecimento de Cobertura Ortofotocartográfica para o Eixo Porto - Vigo Orthophoto-cartographic Coverage for the Porto - Vigo Link	SLG	9 750	9 750	2 925
Vários Imprensa e Anúncios Miscellaneous Press and Advertisements	VÁRIOS	4 761	0	4 761
Eixo Porto - Vigo		6 393 868	464 750	2 375 595
Elaboração de estudos de viabilidade técnica de uma estação de AV na zona da actual estação do Oriente Technical Viability Studies for a HS Station in the area of the present Oriente Station	CONSULGAL/TYPS A	123 600	0	123 600
Lote3 - Estudo de Localização da nova estação de Lisboa Parcel 3 - Location Study for the new Lisbon Station	CONSULGAL/TYPS A	714 633	0	714 633
Lote2 - Estudo de Viabilidade Técnica da Linha Lisboa - Porto Parcel 2 - Technical Viability Study of the Lisbon - Porto Link	JACOB S GIBB/PROINTEC	1 896 546	0	1 896 546
Estudo de Exploração e Capacidade da infra-estrutura Ferroviária da Ligação Lisboa - Porto Operating and Rail Infrastructure Capacity Study for the Lisbon-Porto Connection	SMA et Associés	76 000	0	73 390
Elaboração de outputs gráficos a partir do SIG Graphical outputs from SIG	JACOB S GIBB/PROINTEC	7 919	0	7 919
Análises Complementares ao Estudo de Mercado Complementary Analyses to Market Study	VTM/Terraforma	35 000	0	35 000
Estudos de pormenorização das transferências modais e correspondente avaliação de extremidades na ligação Lisboa - Porto Detailed studies on modal transfers and corresponding assessment of external factors on Lisbon-Porto link	VTM/Terraforma	24 500	0	24 500
Lisboa - Soure: Cobertura aerofotográficas Lisbon - Soure: Aerial Photography	ER FOTO	12 400	0	12 400
Hierarquização das alternativas de localização do serviço de alta velocidade na Área Metropolitana do Porto Hierarchic Study of Alternatives for the Location of the High-Speed Service in the Metropolitan Area of Porto	SOCINOVA	74 820	0	74 820

Estudos de Mercado relativos à Futura Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Market Studies on the Future High-Speed Rail Link between Lisbon and Porto	VTM/Terraforma	310 000	0	310 000
Lote B - Trço Soure/Mealhada - Elaboração do Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel B - Mixed Traffic Soure/Mealhada - Preliminary Study and Pre-project	JACOB S GIBB/PROINTEC	4 617 636	1 206 296	2 807 249
Lote D - Trço Lisboa/Alenquer (Ota) - Elaboração do Estudo Prévio, Anteprojecto e subsequente Revisão de Projecto Parcel D - Mixed Traffic Lisbon /Alenquer (Ota) - Preliminary Study, Pre-project and subsequent Project Review	CONSULGAL/TYPS A	2 654 553	200 483	618 819
Lote C I - Trço Alenquer (Ota)/Pombal (por Oeste) - Elab. Estudo Prévio, Anteprojecto e subsequente Revisão de Projecto Parcel C I - Mixed Traffic Alenquer (Ota)/Pombal(Western Approach) - Prelim. Study, Pre-proj. & subsequent Project Review	Viaponte/Cenor	6 413 222	834 044	4 055 073
Lote A - Trço Aveiro/V. Nova de Gaia - Elaboração do Estudo Prévio e Anteprojecto Parcel A - Mixed Traffic Aveiro/V. Nova de Gaia - Preliminary Study and Pre-project	COBA	5 355 999	607 999	3 901 394
Potenciação dos Serviços de AV com outros Meios de Transporte Possible Integration of HS Services with other Forms of Transport	CESUR	97 560	0	97 560
Análise dos novos cenários de desenvolvimento do Projecto - Lisboa e Porto Analysis of New Development Scenarios for the Project - Lisbon and Porto	VTM/Terraforma	31 210	0	31 210
Lote E - Trço V. N. Gaia/A. S. Carneiro - Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução Parcel E - Mixed Traffic V.N.Gaia/S.Carneiro Airp.- Preliminary Study and Execution Project	COBA/EUROESTUDIOS	2 752 206	-218 417	1 090 802
Estudo da Linha do Norte em articulação com a AV Study on Northern Line in Articulation with HS	REFER	36 526	0	36 526
Estudo de Mercado AV Lisboa - Porto - Transferências Modais Avaliação de Impactes High-speed Market Study Lisbon - Porto - Modal Transfers Assessment of Impact	VTM/Terraforma	7 490	0	7 490
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao Eixo Lisboa - Porto Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon - Porto Link	PARSONS BRINCK R HOFF LTD	31 000	0	31 000
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao Eixo Lisboa - Porto Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon - Porto Link	EGIS RAIL	39 000	0	39 000
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao Eixo Lisboa - Porto Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon - Porto Link	QUANTM LIMITED	5 000	0	5 000
Estudo de Viabilidade de Implantação em Campanhã, da Estação de Alta Velocidade do Porto e da utilização Ponte S. João Viability Study for the Inclusion of the High Speed Station in Campanhã Station and the use of the S. João Bridge in Porto	FERBRITAS	253 260	0	253 260
Realização de estimativa dos encargos com as expropriações para a Implementação da AV na Zona de Lisboa Execution of Estimate on Costs for Expropriation of Land to Implement HS in Lisbon Area	FERBRITAS	85 400	0	85 400
Estudo de Reordenamento da Gare do Oriente Study for the Reordering of Oriente Station	ESTAC	18 500	18 500	18 500
Estudo Viabilidade das Alterações estruturais necessárias à Ampliação Gare do Oriente Viability Study for the Required Structural Alterations to Expand Oriente Station	GRID	15 292	15 292	15 292
Análise Conformidade e avaliação Ambiental Conformity Analysis and Environmental Assessment	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	19 000	19 000	19 000
Análise e Estudo IA - Lote C I Analysis IA-Parcel C I	LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	20 750	20 750	20 750



Levantamento Topográfico entre a Estação do Areeiro e a Estação da Bobadela Topography between Areeiro Station and Bobadela Station	FERBRITAS	99 180	99 180	79 344
Análise aos descritores SOLO e USO DO SOLO no âmbito do EIA do Lote C I Analysis of the LAND and USE OF LAND within the scope of the E.I.S. for Parcel C I	Universidade de Évora	5 000	5 000	0
Avaliação das Condições de Passagem da Linha de Alta Velocidade sobre o Açude - Ponte de Coimbra Evaluation of the use of the High-Speed Line on the Coimbra Dam-Bridge	LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	6 000	6 000	0
Cob. Fot e Video de Apoio ao Trab. Simulação Representação e Animação Virtual 3D Travessia Mondego Plataforma Multimodal Coimbra B Photo. & Video Cov. Support to the Simulation & Virtual 3D Anim. for the Mondego Crossing Multimodal Platform Coimbra B	João Ferrand Fotografia	4 200	4 200	4 200
Est. de Sim. com a rep. e anim. virtual 3D da travessia do Mondego e da plataforma multimodal a edificar nas imediações de Coimbra B Simulation Study with virtual 3D Animation of the Mondego Crossing and Multimodal Platform to be Built close to Coimbra B	Barbosa & Guimarães Associados	25 000	25 000	0
Vários imprensa e Anúncios Miscellaneous Press and Advertisements	Vários	25 610	0	25 610
Eixo Lisboa - Porto Lisbon - Porto Link		25 894 013	2 843 327	16 515 287
Lote 3B - Troço Montemor-o-Novo - Évora - Elaboração do EP e EIA Parcel 3B - Mixed Traffic Montemor-o-Novo - Évora - PS. and E.I.S.	CONSULGAL/TYPS A	2 905 534	592 998	1 504 905
Lote 3C - Troço Évora - Caia - Elaboração do Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental Parcel 3C - Mixed Traffic Évora - Caia - PS. and E.I.S.	IDOM SA/IDOM Ida	2 737 271	-235 917	1 694 375
Lote 1 - Estudo de Viabilidade Técnica dos Corredores Transv. de Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa/Porto e Madrid Parcel 1 - Technical Viability Study for the High-Speed Rail Link Transv. Corridors between Lisbon/Porto and Madrid	COBA/EUROESTUDIOS	1 841 498	0	1 841 498
Análise da instalação da via a três carris entre Pinhal Novo e Oriente Analysis for the Installation of Three Track Line between Pinhal Novo and Oriente	FERBRITAS	29 468	0	29 468
Instalação da via a 3 carris na Ponte 25 Abril e Acessos Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge, Access Roads	António José Luís dos Reis	9.500	0	9.500
Instalação de via a 3 carris na Ponte 25 de Abril Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge	GRID	3.500	0	3.500
Cobertura Aerofotográfica 1:15.000 da LAV Lisboa-Madrid Aerial Photography Coverage 1:15.000 of HSL Lisbon-Madrid	Municipia	29.000	0	29.000
Instalação da via a 3 carris na Ponte 25 Abril e Acessos - 2ª fase Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge and Access Roads - 2nd stage	FERBRITA	50.873	0	50.873
Lote 3A1 - Troço Ota - Montemor-o-Novo- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução Parcel 3A1 - Ota - Montemor-o-Novo Section - Preliminary Study and Execution Project	Gibb Portugal/Prointec	2 849 555	315 776	1 155 131
Lote 3A2 - Troço Lisboa - Montemor-o-Novo via TTT- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução Parcel 3A2 - Lisbon - Montemor-o-Novo Section via TTC - Preliminary Study and Execution Project	SENER/GLOBALVIA/CÂNCIO MARTINS	2 663 443	154 767	902 611
Patrocínio Seminário Infra-estruturas Lineares Sponsorship Seminar on Line Infra Structures	Naturlink	5 000	5 000	5 000
Análise da introdução de Tráfego Misto na LAV - LISBOA- Madrid Analysis of the Introduction of Mixed Traffic on the LISBON-Madrid H.S.L.	FERBRITAS/DHVFBO	140 000	0	140 000

Utilização do Sistema QUANTM Use of QUANTM System	QUANTM LIMITED	870 000	0	859 367
Estudo Viáb. Articulação LAV/LC Viab. Study for Articulation of H.S.L./C.L.	Coba	78 187	78 187	78 187
Relatório de Sustentabilidade Sul da Serra de Ossa Sustainability Report South Ossa Mountain Range	COBA/EUROESTUDIOS	23 000	23 000	23 000
Cobertura Aerofotográfica dos Corredores do Eixo Lisboa-Madrid Aerial photography coverage of the Lisbon-Madrid Link Corridors	Municipia	44 500	44 500	44 500
Actualização da Avaliação Socio-Económica da Ligação Lisboa-Madrid Updating of Socio-Economic Evaluation of the Lisbon-Madrid Link	EPYPSA	2 000	2 000	0
Estimativa dos Encargos com as Expropriações da Ligação Ferroviária de AV Lisboa-Caia (Exceptuando troço Lisboa-Poceirão) Estimate of Expropriation Costs for the Lisbon-Caia H.S. Rail Link (Except Lisbon-Poceirão Section)	FERBRITAS	382 060	382 060	76 412
Eixo Lisboa - Madrid Lisbon - Madrid Link		14 664 389	1 357 371	8 437 327
Estudo de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo Environmental Impact Study for TTC	SENER/GLOBALVIA/CÂNCIO MARTINS	862 378	507 378	552 052
Estudos de Procura e Mobilidade e Assessoria Técnica para a Terceira Travessia do Tejo Studies on Demand and Mobility and Technical Consultancy for the TTC	VTM/S TEER DAVIES	241 825	241 825	158 869
Assessoria Jurídica Organização Preparação Lançamento Condução Procedimentos Eventual PPP da TTT Legal Consultancy Organization Preparation Launching Orientation Procedures Possible PPP on TTC	Flamínio Rosa	184 734	184 734	14 265
Trabalhos Campo Suporte ao Estudo de Procura e Mobilidade no Âmbito da TTT - Transporte Colectivo Support Field Work for Demand and Mobility Study for TTC - Collective Transport	VS A Inovação	205 013	205 013	199 243
Trabalhos Campo Suporte ao Estudo de Procura e Mobilidade no Âmbito da TTT - Transporte Individual Support Field Work for Demand and Mobility Study for TTC - Individual Transport	VS A Inovação	110 847	110 847	110 848
Realização Parecer Técnico às Soluções Estruturais e Elaboração Plano de Prospeção - TTT Technical Opinion on Structural Solutions and Usage Plan - TTC	GRID	60 000	60 000	60 000
Parecer sobre Componente Rodoviária na TTT em matéria de Ruído, Paisagem e Qualidade do Ar Specialist Opinion on Road Component on TTC with regard to Noise, Landscaping and Air Quality	AMB & VERITAS	17 500	17 500	17 500
Parecer Componente Rodoviária na TTT, relacionado com Sistema de Transportes da Área Metropolitana Lisboa Specialist Opinion on Road Component for TTC with regard to Lisbon Metropolitan Area Transport System	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	18 480	18 480	18 480
Parecer sobre Ordenamento do território e a Sócio-economia, âmbito da Componente Rodoviária TTT Specialist Opinion on Land Use Planning and Socio-Economics, within the Scope of the TTC Road Component	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	7 635	7 635	7 635
Trabalho de Auscultação, Análise e Monitorização da Receptividade Opinião Pública ao Projecto TTT Work on Surveying Perception, Analysis and Monitoring of Public Opinion on the TTC Project	AXIMAGE	77 600	77 600	33 400
Estudo Procura e Mobilidade - Transporte Colectivo e Transporte Individual Demand and Mobility Study - Collective and Individual Transport	VS A Inovação	75 378	75 378	75 373
Estudo Procura e Mobilidade para TTT - Exercício de Preferências Declaradas Demand and Mobility Study for TTC - Implementation of Declared Preferences	Intercampus	35 650	35 650	19 608



Estudos de Fixação da Solução para a Travessia do rio Fixing Studies for the River Crossing Solution	GRID	397 800	397 800	198 900
Realização Trabalhos Reconhecimento Geotécnico para a Fase Prévia da Terceira Travessia do Tejo Geotechnical Reconnaissance Work for the Preliminary Stage of the TTC	GEOCONTROLO	399 750	399 750	240 337
Apoio aos Trabalhos de Campo Support for Field Work	GNR	6 407	6 407	6 407
Apoio aos Trabalhos de Campo Support for Field Work	GNR	5 898	5 898	5898
Estudos Geotécnicos e Hidráulicos Geotechnical and Hydraulic Studies	CONSULGEL	100 500	100 500	0
Estudo Prévio da Componente Rodoviária da Terceira Travessia do Tejo Preliminary Study on the Road Component for the TTC	GLOBALVIA	318 180	318 180	95 454
Estudo Prévio da Componente Ferroviária Convencional da Terceira Travessia do Tejo Preliminary Study on the Conventional Rail Component for the TTC	SENER	222 879	222 879	66 864
Análise da Comissão Independente Rodoviária sobre a Terceira Travessia do Tejo Analysis by Independent Committee for Road Component TTC	Vários	55 000	55 000	50 000
Simulações Visuais do Projecto Visual Simulations for Project	Vários	4 179	4 179	4 179
Terceira Travessia do Tejo TTC Route		3 407 633	3 052 633	1 935 312
Prestação de serviços de Gestão Integrada - Fase I Provision of Integrated Management Services - Stage I	TYCO/Holland RailConsult	14 492 088	257 331	14 153 087
Assessoria na Elaboração de Processos para Concursos e na Gestão dos respectivos Contratos Consultancy in the Drawing Up of Processes for Tenders and in the Management of the respective Contracts	G RIMA	64 507	0	64 507
Consultoria na Implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade Consultancy in the Implementation of a Quality Management System	ISQ	60 276	0	60 276
Assessoria e Consultoria Jurídica ao Empreendimento Legal Consultancy for Project	BARRO CAS SARMENTO ROCHA	274 477	0	274 477
Cedência de Trabalhadores REFER em regime de prestação de serviços (2002-2007) Provision of Services by REFER staff (2002-2007)	REFER	5 920 836	143 909	5 920 836
Prestação de serviços de comunicação Provision of Communication Services	EG O CORP	54 000	0	42 750
Elaboração e Implementação de um Estudo Estratégico de Marketing e Comunicação Drawing up and Implementation of a Strategic Study on Marketing and Communication	SERIES	235 000	0	235 000
Consultoria e Assessoria Técnica no âmbito do Projecto SIG Technical and Consultancy Services within the scope of the SIG Project	TEI - Tecnologia Electrónica e Info	118 153	0	112 460
Análise do Mercado de empresas de projectos de engenharia Market Analysis on engineering project companies	STRATEG	51 175	0	45 890

Implementação do SAP - Módulo de Gestão Contratual e Projectos, Compras, Logística e Financeiro Implementation of SAP - Contract and Project, Purchasing, Logistics and Financial Management Module	Novabase	461 370	0	457 370
Consultoria no âmbito da Gestão de Seguros Consultancy within the scope of Insurance Management	José António M. N. Alves	35 000	0	35 000
Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração Consultancy in the specialized areas of railway network design, simulation, capability and operation	SMA et associés	60 000	0	59 010
Plano Estratégico do Empreendimento Strategic plan for project	A.T.KEARNEY	1 415 153	0	1 415 153
Estudo sobre Estratégias Logísticas para carga Ferroviária em Alta Velocidade Study on Logistics Strategies for High-Speed Rail Cargo	IN OUT GLOBAL	124 700	0	124 700
Potencial de Participação da Indústria Nacional no Projecto Alta Velocidade Potential participation of national industry in high-speed project	IN OUT GLOBAL	299 280	0	299 280
Estudo Análise Socio-Económica dos Corredores Ferroviários e a Rede de Alta Velocidade em Portugal Socio-economic analysis of rail corridors and the high-speed network in Portugal	SOCINOVA	57 500	0	57 500
Impacto Socio-Económico do Projecto de Criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade Socio-economic impact study for high-speed railway network project	Universidade Católica Portuguesa	30 000	0	30 000
Protocolo RAVE/REFER/FERBRITAS para invest. e desenv. de estudo técnico sobre Sistema de Calenária de Alta Velocidade Protocol RAVE/REFER/FERBRITAS for research and development of technical study on high-speed catenary system	FERBRITAS	100 404	0	91 774
Prestação de serviços de consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração Provision of Consultancy Services in the Specialist Areas of Rail Network Design, Simulation, Capacity and Operation	SMA et associés	70 000	0	63 544
Definição dos Elementos Prioritários do Modelo de Negócio para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade Definition of priority elements for business model for high-speed railway network	A.T.KEARNEY	385 250	0	382 214
Elaboração do Esquema das Instalações Ferroviárias - EIF Drawing up of Plan for Railway Line Installations - EIF	SEMALY PORTUGAL	121 201	0	121 201
Avaliação Estratégica da Implementação da Alta Velocidade Strategic Assessment of High-Speed Implementation	Lourenço & Duarte Lda	1 197	0	1 197
Avaliação preliminar do transporte ferroviário a grande velocidade numa Óptica de comparação de emissões Preliminary Assessment of High-Speed Rail Transport from a Perspective of Emission Comparison	QUERCUS	5 000	0	5 000
Assessoria Jurídica Legal Consultancy	M.L. Ferreira Lda	3 875	0	3 875
Assessoria Jurídica Legal Consultancy	Ferreira de Almeida	6 450	0	6 450
Publicação de Anúncios Publication of Advertisements	XMP - Gestão de Meios de Comunicação	32 827	0	32 827
Avaliação Ambiental Estratégica Strategic Environmental Assessment	IDAD / Universidade de Aveiro	257 000	0	257 000
Estudo Técnico de suporte à escolha de solução SIG Trabalhos Complementares Technical study as support to selection of SIG solution complementary work	Geoglobal	9 352	0	9 352



Projecto Sistema Informação Geográfica - Modelo Geral de SIG Geographic Information System Project - SIG General model	STTEI	33 000	0	33 000
Ajustamento do Cronograma de Actividades de Estudos e Projectos Adjustment of Chronogram for Studies and Projects	VERPLANOS	10 290	0	10 290
Estudo de opinião para logotipo RAVE Opinion Study on RAVE Logotype	METRIS LDA	26 450	0	13 225
Assinatura do Contrato do Gestor - Produção de peças Signing of Contract for Management - Production of parts	SERIES	2 501	0	2 501
Acompanhamento técnico de cobertura Aerofotogramétrica Technical Support for Aerophotogrametric Coverage	FERBRITAS	3 991	0	3 991
Análise das propostas admitidas no Concurso "Gestão Integrada do Projecto da AVF em Portugal" Analysis of Proposals for Tender "Integrated Management of HS Project in Portugal"	CISED	81 634	0	70 627
Serviços de Assessoria Mediática Media Consultancy Services	XMP - Gestão de Meios de Comunicação	38 400	0	38 400
Estudo de mercado de procura primária nos corredores a analisar no âmbito do plano estratégico Market study on primary demand in the corridors under analysis within the scope of the strategic plan	A.T.KEARNEY	395 000	0	395 000
Estudos Complementares de Procura para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade Complementary Demand Studies for the High-speed Railway Network	TISPT	16 700	0	16 700
Implementação do Sistema Documental SAP-DMS Implementation of the SAP DMS Document System	Novabase	396 000	0	396 000
Serviços de Consultoria Financeira Financial Consultancy Services	Banco Finantia, Goldman Sachs Intern., Depfa Bank	300 000	0	300 000
Serviços de Consultoria e Assessoria Técnica Technical Advisory and Consultancy Services	REFERTELECOM	118 512	0	118 511
Modelo Integrado de Tráfego de Passageiros Integrated Passenger Traffic Model	Steeer Davies	445 380	0	424 516
Serviços de Consultoria e Assessoria Técnica Technical Advisory and Consultancy Services	REFER	105 122	0	0
Prestação de serviços de Consultoria nas áreas de estruturas, pontes e túneis Provision of Consultancy Services in the areas of structures, bridges and tunnels	Instituto da Construção	387 250	0	377 251
Encontro Técnico Ruído, vibrações, compatibilidades Technical Meeting on Noise, Vibration, Compatibilities	TYCO/Holland RailConsult	15 547	0	15 547
Assessoria na Definição do Modelo de Negócios Consultancy in the Defining of the Business Model	KPMG II	312 999	0	295 563
Estudo Impacto Socio-Económico do Projecto de Criação da Rede Ferrov. de Alta Velocidade Socio-Economic Impact Study of High-Speed Rail Network Project	Universidade Católica Portuguesa	30 000	0	30 000
Assessoria Comunicação Communication Consultancy	SERIES	15 870	0	15 870

Assessoria Comunicação Communication Consultancy	DENASOL	1 200	0	1 200
Avaliação Técnica dos Estudos de Impacte Ambiental Technical Assessment of Environmental Impact Studies	IDAD / Universidade de Aveiro	36 000	0	36 000
Assessoria Comunicação Communication Consultancy	PANAVIDEO - Produção Audiovisuais	6 070	0	6 070
Prestação de Serviços ao MOPTC Provision of Services to MOPTC	Banco Finantia, Goldman Sachs Intern., Depfa Bank	130 000	0	130 000
Estudo de simulação da interacção dinâmica catenária-pantógrafo Simulation Study on the catenary-pantograph dynamic interaction	INTECSA	58 015	58 015	0
Patrocínio do Curso sobre Dinâmica em Pontes Ferroviárias de Alta Velocidade, promovido pela FEUP Sponsorship of the Course on Dynamics of High-Speed Rail Bridges promoted by Engineering Faculty Porto University	FACULDADE ENGENHARIA - FEUP	10 000	0	10 000
Patrocínio 7º Congresso Nacional Ferroviário Sponsorship of the 7th National Rail Congress	ADFER	40 000	0	40 000
Software EMME/2 Software EMME/2	INRO Consultants Inc	25 300	0	25 300
Assessoria técnica de apoio à concepção de soluções de traçado e análise/verificação de projecto Technical support consultancy for the design of route solutions and analysis/verification of project	AUSCULT	146 625	43 125	138 000
Estudo sobre os Custos de Manutenção da Infra-estrutura Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto Study on the Maintenance Costs of the Lisbon-Madrid and Lisbon-Porto Infrastructures	Universidade da Catalunha	57 040	0	57 040
Análise Custo Benefício Eixo Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid Cost Benefit Analysis of Lisbon-Porto and Lisbon-Madrid Links	TIS.PT, Consultores em Transportes	21 850	0	21 850
Protocolo RAVE-LNEC RAVE-LNEC Protocol	LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	20 000	0	20 000
Acompanhamento e Revisão de Projectos de Instalações Fixas de Tracção Eléctrica Monitoring and Review of Electrical Traction Fixed Installation Projects	FERBRITAS	369 880	0	213 235
Acompanhamento e Revisão de Projecto de Via e Infra-estruturas Monitoring and Review of Road and Infrastructure Project	FERBRITAS	335 580	0	285 611
Relatório Sustentabilidade Sustainability Report	PROCESL	26 700	26 700	26 700
Invesfer (Remunerações) Invesfer (Remunerations)	Invesfer	18 645	0	18 645
Preparação das Candidaturas RAVE ao Projecto RAV ao Abrigo Sistemas e Programas Incentivos Redes Transeuropeias Transportes Preparation of RAVE Applications to the HSN Project - Incentive Systems and Progs for Trans-European Transport Networks	DELOITTE	422 000	422 000	80 802
Expertise et Assistance au Maître d'Ouvrage Expertise et Assistance au Maître d'Ouvrage	SMA et associés	74 000	74 000	71 974
Acompanhamento e Revisão de Proj. de Traçado e Explor Ferroviário Monitoring and Review of Proj. on Route and Rail Operation	FERBRITAS	343 968	343 968	336 841



Medidas Preventivas - Assessoria Jurídica Preventive Measures - Legal Consultancy	Tavares e Sousa, Duarte de Almeida	6 875	6 875	6 875
Assessoria Jurídica - Eixo Lisboa-Madrid - Lote 3B Legal Consultancy - Lisbon-Madrid Link - Parcel 3B	Jardim, Sampaio, Caldas e Ass.	5 313	5 313	5 313
Patrocínio Workshop Instituto da Construção Sponsorship of Workshop Construction Institute	IC - Instituto da Construção	10 000	10 000	10 000
Análise e Reavaliação Est. Prévios na parte referente aos Est. dos Valores de Expropriações AV para os Eixos Lisboa/Porto e Lisboa/Caia Analysis and Re-evaluation Prelim. Studies referring to Estimate on HS Expropriations for Lisbon/Porto & Lisbon/Caia Links	FERBRITAS	57 000	57 000	57 000
Estudo Económico do Custo por metro dos Túneis Economic Study on Cost per metre of Tunnels	Paulo Ferreira	7 680	7 680	7 680
Avaliação Custos Totais por Ciclo Vida Futuras Linhas Alta Velocidade Eixos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid Assessment of Total Costs per Life Cycle Future High-Speed Lines Lisbon-Porto and Lisbon-Madrid Links	Universidade da Catalunha	109 480	109 480	0
Patrocínio 7º Congresso de Sismologia e Engenharia Sísmica Sponsorship of 7th Congress on Seismology and Seismic Engineering	IC - Instituto da Construção	2 500	2 500	2 500
Estudo para a Instalação de Via a Três Carris na TTT e Respetivos Acessos Study on the Installation of Three Track Line on TTC and Respective Access	FERBRITAS	153 900	153 900	123 120
Tradução Relatório de Sustentabilidade - Português-Inglês Translation of Sustainability Report - Portuguese-English	GT Traduções, Ens. & Serv Lda	2 725	2 725	2 725
Apresentação do Modelo de Negócio da Alta Velocidade Presentation of High-Speed Business Model	SERIES	19 062	0	19 062
Sessão Pública RAVE "Modelo de Negócio da Alta Velocidade" Public Session RAVE "High-Speed Business Model"	AIP	12 819	12 819	12 819
Assessoria Mediática para a Apresentação do Modelo de Negócio Media Consultancy for the Presentation of Business Model	LPM	5 000	0	5 000
Coertura Fotográfica Photographic Coverage	LUMEN	250	0	250
Assessoria Técnica - Estudo das Alimentações de Energia Technical Consultancy - Study on Energy Supply	INESC Porto	60 000	60 000	5 500
Gastos Relatório Sustentabilidade Sustainability Report	SERIES	19 821	19 821	19 821
Projecto de Investigação sobre os Efeitos Fiscais do Investimento na Rede Ferroviária de Alta Velocidade Research Project on the Tax Effects of Investment in the High-Speed Rail Network	DELOITTE	30 000	30 000	30 000
Assessoria Jurídica Lançamento PPP I - Troço Poceirão/Caia, Eixo Lisboa-Madrid Legal Consultancy Launch of PPP I - Poceirão/Caia Section, Lisbon-Madrid Link	Jardim, Sampaio, Caldas e Ass.	200 000	200 000	0
Consultoria Financeira ao Projecto da Implementação da Alta Velocidade - 6 PPP's Financial Consultancy on Project for Implementation of High Speed - 6 PPP's	KPMG II	1 491 460	1 491 460	121 447
Assessoria de Comunicação Communication Consultancy	FIRST FIVE	60 000	60 000	15 000

Desenvolvimento preliminar de um Modelo de Disponibilidade para o projecto de Alta Velocidade Ferroviária em Portugal Preliminary Development of an Availability Model for the High-Speed Rail Project in Portugal	BoozAllen Hamilton Ltd	125 765	125 765	0
Avaliação AV/LN entre Aveiro e Porto Assessment HS/NL between Aveiro and Porto	Steer Davies	47 010	47 010	0
Site Institucional Company Site	Innovagency	86 420	86 420	9 939
Controlo de Risco relativamente às soluções de referência das obras em túnel a patenlear a concurso do Eixo Lisboa-Porto Risk Control for Reference Solutions for Tunnelling Work to be Patented under Tender on Lisbon-Porto Link	LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	145 000	145 000	0
Safety Case Safety Case	BoozAllen Hamilton Ltd	421 975	421 975	0
Ampliação da Estação do Oriente - Parecer Jurídico sobre Direitos de Autor Expansion of Oriente Station - Legal Opinion on Copyright	Maria Rocha Vitória	12 500	12 500	12 500
Vários Imprensa e Anúncios Miscellaneous Press and Advertisements	Vários	90 140	0	84 490
Rede Geral General Network		32 806 285	4 437 291	28 989 029
Total		83 166 187	12 155 372	58 252 549



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 / 12/2007 – BALANÇO
FINANCIAL STATEMENT AS OF 31 / 12/2007 – BALANCE SHEET

	31 / 12/2007			31 / 12/2006
ACTIVO ASSETS	Activo Bruto Gross Assets	Amortizações Ajustamentos Amortizations and Adjustments	Activo Líquido Net Assets	Activo Líquido Net Assets
IMOBILIZADO FIXED ASSETS:				
Imobilizações Incorpóreas Intangible Assets				
Despesas de Instalação Start-up costs	14 882,76	14 882,76	0,00	0,00
Propriedade Industrial e Outros Direitos Industrial Property and Other Entitlements	218,41	218,40	0,01	42,48
Imobilizações em Curso Assets Underway	72 258 274,26	0,00	72 258 274,26	55 089 680,31
Adiantamentos p/ Conta de Imob. Incorpóreas Advances to Intangible Assets A/C	1 853 767,41	0,00	1 853 767,41	3 519 972,65
	74 127 142,84	15 101,16	74 112 041,68	58 609 695,44
Imobilizações Corpóreas Tangible Assets				
Equipamento Básico Plant and Machinery	0,00	0,00	0,00	0,00
Equipamento de Transporte Transport Equipment	151 901,66	151 901,66	60,43	205,47
Ferramentas e Utensílios Tools and Utensils	0,00	0,00	0,00	0,00
Equipamento Administrativo Fixtures and Fittings	792 085,54	475 954,38	316 131,16	449 309,16
	943 987,20	627 795,61	316 191,59	449 514,63
Investimentos Financeiros Financial Investments				
Partes de Capital em Empresas Associadas Capital Holdings in Associate Companies	1 512 500,00	0,00	1 512 500,00	1 512 500,00
	1 512 500,00	0,00	1 512 500,00	1 512 500,00
TOTAL ACTIVO IMOBILIZADO TOTAL FIXED ASSETS	76 583 630,04	642 896,77	75 940 733,27	60 571 710,07
CIRCULANTE FLOATING				
Existências Stocks	0,00	0,00	0,00	0,00
Dívidas de Terceiros - M/L Prazo Third Party Debts-M/L Term	0,00	0,00	0,00	0,00

Dividas de Terceiros - Curto Prazo Third Party Debts - Short Term				
Clientes - Conta Corrente Clients, Current Account	40 551,71	0,00	0,00	0,00
Empresas Participadas e Participantes Subsidiaries and Controlling Companies	6 650 000,00	0,00	0,01	42,48
Adiantamentos a Fornecedores Advances to Suppliers	12 027,46	0,00	72 258 274,26	55 089 680,31
Estado e Outros Entes Públicos State and Other Public Bodies	1 558 106,16	0,00	1 853 767,41	3 519 972,65
Outros Devedores Other Debtors	11 637,57	0,00	1 853 767,41	3 519 972,65
	8 272 322,90	0,00	8 272 322,90	2 313 082,57
TÍTULOS NEGOCIÁVEIS NEGOTIABLE BONDS:	0,00	0,00	0,00	0,00
Depósitos Bancários e Caixa Bank Deposits and Cash				
Depósitos Bancários Bank Deposits	1 754 238,21	0,00	1 754 238,21	10 513 738,41
Caixa Cash	11 637,57	0,00	1 853 767,41	3 519 972,65
	8 272 322,90	0,00	8 272 322,90	2 313 082,57
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE TOTAL FIXED ASSETS	10 029 061,11	0,00	10 029 061,11	12 829 320,98
ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS ACCRUALS AND DEFERRALS				
Acréscimos de Proveitos Accrued Income	21 647,83	0,00	21 647,83	43 310,11
Custos Diferidos Deferred Costs	53 629,85	0,00	53 629,85	97 574,61
TOTAL ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS TOTAL ACCRUALS AND DEFERRALS	75 277,68	0,00	75 277,68	140 884,72
TOTAL DE AMORTIZAÇÕES TOTAL AMORTIZATIONS		642 896,77		
TOTAL DE AJUSTAMENTOS TOTAL ADJUSTMENTS				
TOTAL DO ACTIVO TOTAL ASSETS:	86 687 968,83		86 045 072,06	73 541 915,77

O Técnico Oficial de Contas

The Statutory Auditor

O Conselho de Administração

The Board of Directors



CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO <i>Shareholder Equity and Liabilities</i>	31 / 12 / 2007	31 / 12 / 2006
CAPITAL PRÓPRIO SHAREHOLDER EQUITY		
Capital Social <i>Capital</i>	2 500 000,00	2 500 000,00
Prestações Suplementares <i>Supplementary Payments</i>	0,00	0,00
Reservas Reserves		
Reservas Legais <i>Legal Reserves</i>	0,00	0,00
Reservas Estatutárias <i>Statutory Reserves</i>	0,00	0,00
Reservas Contratuais <i>Contractual Reserves</i>	0,00	0,00
Outras Reservas <i>Other Reserves</i>	0,00	0,00
Resultados Transitados <i>Results Forward</i>	(265 771,68)	(220 994,90)
SUB-TOTAL SUBTOTAL	(265 771,68)	(220 994,90)
Resultado Líquido do Exercício <i>Net Profits for Financial Year</i>	(22 022,68)	(44 776,78)
Dividendos Antecipados <i>Anticipated Dividends</i>	0,00	0,00
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO TOTAL SHAREHOLDER EQUITY	2 212 205,64	2 234 228,32
Passivo Liabilities		
Provisões Provisions		
Provisões para Processos Judiciais em Curso <i>Provisions for Legal Proceedings Underway</i>	26 940,70	26 940,70
	26 940,70	26 940,70
Dívidas a Terceiros - M/L Prazo Debts to Third Parties - M/L Term	0,00	0,00
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo Debts to Third Parties - Short Term		
Dívidas a Instituições de Crédito <i>Debts to Credit Institutions</i>	0,00	1 000 000,00

Fornecedores - Conta Corrente <i>Suppliers, C/A</i>	5 262 549,15	7 042 152,34
Fornecedores - Facturas em Recepção e Conf. <i>Suppliers - Invoices at Reception and being Conferred</i>	13 157,70	29 857,95
Estado e Outros Entes Públicos <i>State and Other Public Bodies</i>	81 514,68	94 897,07
Outros Credores <i>Other Creditors</i>	4 626,51	22 100,50
	5 361 848,04	8 189 007,86
Acréscimos e Diferimentos <i>Accruals and Deferrals</i>		
Acréscimo de Custos <i>Accrued Costs</i>	202 807,57	186 591,62
Proveitos Diferidos <i>Deferred Income</i>	78 241 270,11	62 905 147,27
	78 444 077,68	63 091 738,89
TOTAL DO PASSIVO <i>TOTAL LIABILITIES</i>	83 832 866,42	71 307 687,45
TOTAL CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO <i>TOTAL SHAREHOLDER EQUITY AND LIABILITIES</i>	86 045 072,06	73 541 915,77

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

The Statutory Auditor

The Board of Directors



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 / 12 / 2007 – DEM. RESULTADOS
FINANCIAL STATEMENT AS OF 31 / 12 / 2007 – PROFIT AND LOSS ACCOUNT

CUSTOS E PERDAS / PROVEITOS E GANHOS Costs and Losses / Earnings and Income	31 / 12 / 2007		31 / 12 / 2006	
CUSTOS E PERDAS: COSTS AND LOSSES				
Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas: Cost of Goods Sold and Materials consumed:		0,00		0,00
Fornecimentos e Serviços Externos: Supplies & Outside Services		1 868 426,52		1 868 426,52
Custos com o Pessoal: Staff Costs				
Remunerações: Remunerations		1 333 366,51		960 312,33
Encargos Sociais: Social charges				
Pensões: Pensions		0,00		0,00
Doutros: Other		362 928,06		1 194 503,64
Amortizações Imobilizado Corpóreo e Incorpóreo: Amortiz. of Tang. and Intang. Fixed Assets		105 310,04		119 882,28
Ajustamentos: Adjustments		0,00		0,00
Provisões: Provisions		0,00		0,00
Impostos: Taxes		44 148,91		27 662,59
Outros Custos e Perdas Operacionais: Other Operating Costs and Losses		3 746,47		450,00
(A)		3 717 926,51		3 527 123,07
Perdas em Empresas do Grupo e Associadas: Losses in Group and Associate Companies		0,00		0,00
Amortizações e Provisões sobre Aplicações e Investimentos Financeiros: Amort. & Prov for Financial Invest.		0,00		0,00
Juros e Custos Similares: Interest and Similar Costs				
Relativos a Empresas do Grupo: Relating to Group Companies		0,00		0,00
Outros: Other		18 856,32		63 542,62
(C)		3 736 782,83		3 590 665,69
Custos e Perdas Extraordinários: Extraordinary Costs and Losses		18 780,00		43 030,70
(E)		3 755 562,83		3 633 696,39
Imposto sobre o Rendimento do Exercício : Income Tax for Financial Year		8 165,13		7 925,39
(G)		3 763 727,96		3 641 621,78
Resultado Líquido do Exercício: Net Profit for Financial Year		(22 022,68)		(44 776,78)

(H)		3 763 727,96	3 641 621,78
Vendas: <i>Sales</i>		0,00	0,00
Prestações de Serviços: <i>Provision of Services</i>		25 000,00	0,00
Varição da Produção: <i>Variation in Production</i>		0,00	0,00
Trabalhos para a Própria Empresa: <i>Own Work Capitalized</i>		3 450 490,46	3 330 316,04
Proveitos Suplementares: <i>Own Work Capitalized</i>		20 419,51	204 235,07
Subsídios à Exploração: <i>Revenue Grants</i>		0,00	0,00
Outros Proveitos e Ganhos Operacionais: <i>Other Operating Earnings and Income</i>		0,00	0,00
Reversões de Amortizações e Ajustamentos: <i>Reversals of Amortizations and Adjustments</i>		0,00	0,00
(B)		3 495 909,97	3 534 551,12
Ganhos em Empresas do Grupo e Associadas: <i>Profits at Group and Associate Companies</i>		0,00	0,00
Rendimentos de Participações de Capital: <i>Earnings from Capital Investments</i>		0,00	0,00
Rendimentos Títulos Negociáveis e Outras Aplicações Financeiras <i>Earnings from Neg. Bonds & Other Fin. Invest.</i>			
Relativos a Empresas do Grupo: <i>Relating to Group Companies</i>		0,00	0,00
Outros: <i>Other</i>	176 922,23	176 922,23	56 114,57
(D)		3 736 782,83	3 596 845,00
Proveitos e Ganhos Extraordinários: <i>Extraordinary Earnings and Income</i>			4 922,45
(F)		3 741 705,28	3 590 665,69
Resultados Operacionais: <i>Operating Profits</i>	(B)-(A) =	(222 016,54)	7 428,05
Resultados Financeiros: <i>Financial Profits</i>	(D)-(C-A) =	222 016,54	(7 428,05)
Resultados Correntes: <i>Current Profits</i>	(D)-(C) =	0,00	0,00
Resultados Antes de Impostos: <i>Pre-Tax Profits</i>	(F)-(E) =	(13 857,55)	(36 851,39)
Resultado Líquido do Exercício: <i>Net Profits for Financial Year</i>	(F)-(G) =	(22 022,68)	(44 776,78)

O Técnico Oficial de Contas

The Statutory Auditor

O Conselho de Administração

The Board of Directors



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 / 12/2007 – FLUXOS DE CAIXA
 FINANCIAL STATEMENT OF 31 / 12/2007 – CASH FLOW

DESCRIÇÃO Item	31 / 12/2007		31 / 12/2006	
ATIVIDADES OPERACIONAIS OPERATING ACTIVITIES				
Recebimentos de Clientes Receipts from Clients	0,00		0,00	
Pagamentos a Fornecedores Payments to Suppliers	0,00		0,00	
Pagamentos ao Pessoal Payments to Staff	0,00	0,00	0,00	0,00
Pagamento / Recebimento do Imposto sobre o Rendimento Payment/Receipt of Corporation Tax	0,00		0,00	
Outros Pagamentos / Recebimentos Relativos à Actividade Operacional Other Payments/Receipts Relating to Operations	0,00	0,000	0,00	0,00
Recebimentos Relacionados com Rubricas Extraordinárias Receipts Relating to Extraordinary Categories	0,00		0,00	
Pagamentos Relacionados com Rubricas Extraordinárias Payments Relating to Extraordinary Categories	0,00	0,00	0,00	0,00
Fluxos das Actividades Operacionais (1) Flow Generated by Operations (1)	0,0		0,0	
ATIVIDADES DE INVESTIMENTO INVESTMENT ACTIVITIES				
Recebimentos Provenientes de: Receipts from:				
Investimentos Financeiros Financial Investments	0,00		0,00	
Imobilizações Corpóreas Tangible Fixed Assets	0,00		0,00	
Imobilizações Incorpóreas Intangible Fixed Assets	0,00		0,00	
Subsídios de Investimento Investment Subsidies	15 927 408,59		15 950 000,00	
Juros e Proventos Similares Interest and Similar Earnings	0,00		0,00	
Dividendos Dividends	0,00		0,00	
Outros Other	0,00	15 927 408,59	0,00	15 950 000,00
Pagamentos Respeitantes a Payments for:				
Investimentos Financeiros Financial Investments	0,00		0,00	
Imobilizações Corpóreas Tangible Fixed Assets	0,00		0,00	
Imobilizações Incorpóreas Intangible Fixed Assets	(19 345 318,37)		(18 426 850,29)	

Outros <i>Other</i>	0,00	(19 345 318,37)	0,00	(18 426 850,29)
Fluxos das Actividades de Investimento (2) <i>Investment Flow (2)</i>		(3 417 909,78)		(2 476 850,29)
ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO <i>FINANCIAL ACTIVITIES</i>				
Recebimentos Provenientes de: <i>Receipts from:</i>				
Empréstimos Obtidos <i>Loans Obtained</i>	0,00		0,00	
Aumento de Capital / Prestações Suplementares <i>Increase in Capital / Supplementary Payments</i>	0,00		0,00	
Subsídios e Doações <i>Subsidies and Donations</i>	0,00		0,00	
Cobertura de Prejuízos <i>Coverage for losses</i>	0,00		0,00	
Outros <i>Other</i>	2 308 409,58	2 308 409,58	2 861 713,97	2 861 713,97
Pagamentos Respeitantes a: <i>Payments for:</i>				
Empréstimos Obtidos <i>Loans Obtained</i>	(1 000 000,00)		(4 500 000,00)	
Reduções de Capital / Prestações Suplementares <i>Reductions in Capital / Supplementary Payments</i>	0,00		0,00	
Juros e Custos Similares <i>Interest and Similar Costs</i>	0,00		0,00	
Dividendos <i>Dividends</i>	0,00		0,00	
Outros <i>Other</i>	(6 650 000,00)	(7 650 000,00)	0,00	(4 500 000,00)
Fluxos das Actividades de Financiamento (3) <i>Flow for Financing of Operations (3)</i>		(5 341 590,42)		(1 638 286,03)
Varição de Caixa e seus Equivalentes (4) = (1) + (2) + (3) <i>Cash Variation and Equivalents (4) = (1) + (2) + (3)</i>		(8 759 500,20)		(4 115 136,32)
Caixa e seus Equivalentes no Início do Período <i>Cash and Equivalents at Start of Year</i>		10 516 238,41		14 631 374,73
Caixa e seus Equivalentes no Fim do Período <i>Cash and Equivalents at Close of Year</i>		1 756 738,21		(10 516 238,41)

O Técnico Oficial de Contas

The Statutory Auditor

O Conselho de Administração

The Board of Directors



ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 / 12 / 2007 (Montantes expressos em euros)

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENT AS OF 31 / 12 / 2007 (Amounts in euros)

INTRODUÇÃO

A RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (Sociedade), é uma sociedade anónima, com sede em Lisboa, constituída em 2000, e que 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 2007 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.

NOTA 2 - COMPARABILIDADE DO CONTEÚDO DAS CONTAS

O conteúdo das contas do exercício de 2007 é comparável em todos os aspectos significativos com o do exercício anterior.

INTRODUCTION

RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (Company), is a public limited company, headquartered in Lisbon, which was constituted in 2000. Its main objective is to develop and co-ordinate the necessary tasks and studies to assist decision-making for the planning, construction, financing, supply and operations of a high-speed rail network to be built in mainland Portugal, and its link to a similar Spanish network.

NOTE 1 - APPLICATION OF THE OAP (OFFICIAL ACCOUNTING PLAN) WHILE PREPARING THE FINANCIAL STATEMENTS

The notes to the accounts follow the order established by the OAP and any non-identified numbers are not applicable due to the non-existence or irrelevance of the sums or situations to be reported.

In all material aspects, the Financial Statement for the financial year ending 31 December 2007 were prepared in accordance with the directives of the Official Accounting Plan (OAP), approved by Decree-Law No. 410/89, dated 21 November, and amendments introduced to date.

NOTE 2 - COMPARABILITY OF CONTENTS

The contents of the 2007 accounts are comparable in all relevant aspects to those of the preceding year.

**NOTA 3 - PRINCIPAIS PRINCÍPIOS CONTABILÍSTICOS
E CRITÉRIOS VALORIMÉTRICOS**

As demonstrações financeiras da Sociedade 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 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 actualmente em curso, referentes à Rede Ferroviária de Alta Velocidade.

**NOTE 3 – MAIN ACCOUNTING PRINCIPLES
AND VALORIMETRIC CRITERIA**

The attached company Financial Statement were prepared presupposing continued operations, and on the basis of accounting records maintained in accordance with the accounting principles which are generally accepted in Portugal.

The main valorimetric criteria used while preparing the Financial Statement are as follows:

a) Sales and Services

The figures for sales and services respect the principle of specialisation of balance sheets and are shown in net terms after discounts and rejects.

b) Intangible Assets

Intangible assets, which include the expenditure involved in constituting the company and changes in its statutes, are registered as acquisition costs and are amortized using by the constant share method in duodecimals over a period of three years.

The Company capitalised all current expenditure and revenue of the financial year in intangible assets underway, considering them to be wholly related to the viability studies currently in progress, concerning the High-Speed Rail Network.



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 provisão específica.

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.

c) Tangible Fixed Assets

Tangible fixed assets are shown as acquisition costs and are amortized by the constant share method in duodecimals. For this purpose the maximum rates established for fiscal purposes have been used.

d) Leasing

Fixed assets acquired through leasing contracts, as well as the corresponding responsibilities, are accounted for via the financial method. In accordance with this method, the cost of the asset is recorded as the fixed asset, the corresponding responsibilities are recorded as a liability and the interest included in the value of the lease payments and the amortization of the asset is recorded as costs in the statement of results for the financial year to which they refer.

e) Financial Investments

Financial investments are added to the respective cost of acquisition, while returns are recognised when effectively attributed. Permanent losses in such investments are subject to specific provisions.

f) Investment Subsidies

Investment subsidies given as outright grants are, when received, accounted for as differed revenue on the balance sheet and are later credited as extraordinary results over the useful life-span of the properties to compensate for the respective amortization.

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 inspecção 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 28.

NOTA 8 - DESPESAS DE INSTALAÇÃO

Em 31 de Dezembro de 2007, esta rubrica era composta por:

DESPESAS DE CONSTITUIÇÃO DA SOCIEDADE	4.620
DESPESAS COM ALTERAÇÃO DOS ESTATUTOS	10.263
	14.883

g) Negotiable Investments – Other Treasury Applications

Securities are appraised at market prices based on statements from the depositing bank. The potential returns or losses are classified as “interest from other treasury applications” under financial revenue or expenditure, according to the principle of specialisation of balance sheets.

NOTE 6 - TAXES

The taxes incurred on profits (IRC) are calculated in accordance with prevailing legislation and applicable rates; situations of deferred taxes are not recognised in accounting terms.

The payment of IRC is carried out on the basis of self-declarations, which are subject to inspection and possible adjustments by the fiscal authorities for a period of five years from the financial year to which they pertain. The financial losses from a given financial year, likewise subject to inspection and adjustment, can be deducted from financial profits over the following six years.

NOTE 7 - VOLUME OF EMPLOYMENT

The average number of people employed by the Company during this financial year was 28.

NOTE 8 – INSTALLATION EXPENDITURE

On 31 December 2007, this category consisted of:

Expenditure incurred to constitute the Company	4,620
Expenditure incurred for changes of statutes	10,263
	14,883



NOTA 10 - ACTIVO IMOBILIZADO E RESPECTIVAS AMORTIZAÇÕES

NOTE 10 - FIXED ASSETS AND THE RESPECTIVE AMORTIZATION

Activo Bruto Gross Assets						
Rubricas Categories	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Alienações Disposals	Transfer. / Regulariz. Transf. / adjustments	Abates Write Offs	Saldo Final Closing Balance
Imobilizações Corpóreas Intangible fixed assets						
Despesas de instalação <i>Start-up costs</i>	14.883	-	-	-	-	14.883
Propriedade Industrial e Out Dir. <i>Industrial Property & Other Entitlements</i>	218	-	-	-	-	218
Imobilizações em Curso <i>Fixed Assets in Progress</i>	58.609.653	15.502.389	-	-	-	74.112.042
	58.624.754	15.502.389	-	-	-	74.127.143
Imobilizações Corpóreas Intangible Fixed Assets						
Equipamento de Transporte <i>Transport Equipment</i>	151.902	-	-	-	-	151.902
Equipamento Administrativo <i>Fixtures & Fittings</i>	1.000.356	17.282	-	-	225.553	792.086
	1.152.258	17.282	-	-	225.553	943.987
Investimentos Financeiros Financial Investments						
Títulos outr aplic. financeiras <i>Securities & other Financial Investments</i>	1.512.500	-	-	-	-	1.512.500
	1.512.500	-	-	-	-	1.512.500

Amortizações Amortization						
Rubricas Categories	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Alienações Disposals	Transfer. / Regulariz. Transf. / adjustments	Abates Write Offs	Saldo Final Closing Balance
Imobilizações Corpóreas Intangible fixed assets						
Despesas de instalação Start-up costs	14.883	-	-	-	-	14.883
Propriedade Industrial e Out Dir. Industrial Property & Other Entitlements	176	42	-	-	-	218
	15.059	42	-	-	-	15.101
Imobilizações Corpóreas Intangible Fixed Assets						
Equipamento de Transporte Transport Equipment	151.696	145	-	-	-	151.841
Equipamento Administrativo Fixtures & Fittings	551.047	105.123	-	-	180.215	475.955
	702.743	105.268	-	-	180.215	627.796

**NOTA 11 - CUSTOS FINANCEIROS CAPITALIZADOS**

No decurso do exercício, a Sociedade capitalizou na rubrica de imobilizações incorpóreas em curso o montante de 18.856 euros de encargos financeiros incorridos, deduzidos do montante de 240.873 euros de proveitos financeiros.

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.

Até ao presente ainda não se efectuaram quaisquer ajustamentos nos montantes ali investidos, designadamente em função dos resultados registados pelo AVEP, 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 2007 devidos para pagamento em 2008, no montante de 196.213 euros, encontram-se apresentados em Balanço na rubrica de Acréscimos de Custos.

NOTE 11 – CAPITALISED FINANCIAL COSTS

In the course of the financial year, the Company capitalised the sum of 18,856 euros under the category of intangible assets in progress, as financial expenditure incurred, deducted from the sum of 240,873 euros of financial revenues.

NOTE 16 – ASSOCIATED COMPANIES

The sum of € 1,512,500, shown under the heading of Assets “Financial Assets – Parts of Capital in Associated Companies”, corresponds to the sums handed over by RAVE to EEIG-AVEP, an organization jointly controlled by RAVE and a Spanish entity.

To date, no adjustments in the sums invested there have been made, namely in terms of the results recorded by AVEP, since, if this grouping were to adopt the same criteria followed by RAVE of classifying structural costs as assets, its results would be negligible.

**NOTE 25 – ACTIVE AND PASSIVE DEBTS
CONCERNING COMPANY STAFF**

Payments to staff for holiday and vacation subsidies for 2007, due to be paid in 2008, comprising a total sum of 196,213 euros, have been shown on the balance sheet under the heading of Additional Costs.

**NOTA 32 - RESPONSABILIDADES DA EMPRESA
POR GARANTIAS PRESTADAS**

A Sociedade prestou, a título de caução, uma Garantia Bancária “on First Demand” no valor de 105.944,58 euros a favor da Parque Expo 98, S.A., correspondente a seis meses de renda, de acordo com o contrato de arrendamento da sua Sede Social.

NOTA 36 - DECOMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O Capital Social 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	%	MONTANTE
ESTADO	60,0	1.500.000
REFER, E.P.	40,0	1.000.000
	100,0	2.500.000

**NOTE 32 – COMPANY RESPONSIBILITIES
FOR GUARANTEES GIVEN**

As collateral, the Company provided an “on First Demand” Bank Guarantee for the sum of 105,944.58 euros in favour of the Parque Expo 98, S.A. company, corresponding to six months rent, in accordance with the rental contract for the premises of its Company Headquarters.

NOTE 36 – BREAK-DOWN OF CAPITAL STOCK

The Company’s capital stock consists of 25,000 shares with a face value of 100 euros each. In addition to ordinary shares, the Company also has Category A shares with special rights, held exclusively by the Portuguese State.

NOTE 37 – PARTICIPATION IN SUBSCRIBED CAPITAL GREATER THAN 20%

ORGANIZATION	%	AMOUNT
STATE	60.0	1,500,000
REFER, E.P.	40.0	1,000,000
	100,0	2,500,000

**NOTA 40 - MOVIMENTOS OCORRIDOS NAS RUBRICAS DE CAPITAL PRÓPRIO**

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.

NOTE 40 – TRANSACTIONS UNDER THE HEADING OF SHAREHOLDER EQUITY

In accordance with prevailing legislation, the Legal Reserve is reinforced annually by at least 5% of net profits until a minimum of 20% of the Capital Stock is achieved.

Rubricas Categorias	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Reduções Decreases	Saldo Final Closing Balance
Capital Social Shareholder Equity	2.500.000	-	-	2.500.000
Resultados Transitados Results Forward	(220.995)	-	(44.777)	(265.772)
Resultados Líquidos Net Profits				
Exercício de 2006 Financial Year 2006	(44.777)	44.777	-	-
Exercício de 2007 Financial Year 2007	-	-	(22.023)	(22.023)
	2.234.228	44.777	(66.800)	2.212.205

NOTA 43 - REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

ÓRGÃOS SOCIAIS	MONTANTE
ASSEMBLEIA GERAL	999
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	0
	999

NOTE 43 – REMUNERATION OF MEMBERS OF COMPANY BODIES

COMPANY BODY	AMOUNT
GENERAL ASSEMBLY	999
BOARD OF DIRECTORS	0
	999

NOTA 45 - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS

Custos e Perdas Costs and Losses	2007	2006
Juros Suportados Interest Paid	8.186	54.637
Outros custos perdas financeiras Other Financial Costs and Losses	10.670	8.905
Resultados Financeiros Financial Results	222.017	(7.428)
	240.873	56.114

NOTE 45 – FINANCIAL STATEMENT FOR FINANCIAL RESULTS

Proveitos e Ganhos Earnings and Income	2007	2006
Juros obtidos Interest earned	239.179	54.909
Descontos p/ pagamentos obtidos Discounts obtained for payments	1.694	1.205
-	-	-
	240.873	56.114

NOTA 46 - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

Custos e Perdas Costs and Losses	2007	2006
Multas e penalidades Fines and Penalties	70	200
Perdas em imobilizações corpóreas Other Financial Costs and Losses	11.823	4.498
Outros custos e perdas extraordinários Other extraordinary costs and losses	2	27.100
Correcções de exercícios anteriores Corrections of previous financial years	6.885	11.233
Resultados extraordinários Extraordinary results	(13.858)	(36.851)
	4.922	6.180

NOTE 46 – FINANCIAL STATEMENT FOR EXTRAORDINARY RESULTS

Proveitos e Ganhos Earnings and Income	2007	2006
Ganhos em imobilizações Fines and penalties	-	-
Benefícios penalidades contratuais Income for contractual penalties	-	-
Correcções de exercícios anteriores Corrections for previous financial years	4.922	6.121
Outros proveitos e ganhos extraordinários Other extraordinary earnings and income		59
-	-	-
	4.922	6.180

**NOTA 47 - INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS**

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

NOTA 48 - OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**(i) Estado e outros entes públicos**

Rubricas Categories	Saldos Devedores Debit Balance	Saldos Credores Credit Balance
Pagamentos por conta IRC Corporation tax payments on account	6.382	
Retenção na Fonte de IRC Corporation Tax deductions at source	38.364	
IRC estimado Estimated Corporation Tax		8.165
Retenções de IRS - Trabalho dependente Income tax deductions - employees		20.166
Retenções de IRS - Trabalho Independente Income tax deductions - self-employed		5.500
Retenções de IRC - Rendimentos prediais Corporation Tax deductions on rents		5.344
Retenções de IRC - Outros Rendimentos Corporation Tax deductions on Other Earnings		16.200
IVA – Imposto sobre o valor acrescentado VAT – Value Added Tax	1.513.360	
Contribuições para a Segurança Social Social Security Payments		26.140
	1.558.106	81.515

NOTE 47 – INFORMATION REQUIRED BY LAW

Under the terms of Paragraph 1 of Article 21 of Decree-Law No. 411/91, dated 17 October, RAVE hereby informs that it does not have any outstanding responsibilities for social security payments.

NOTE 48 – OTHER RELEVANT INFORMATION ON THE FINANCIAL STATEMENT**(i) State and other public bodies**

(ii) Acréscimos e diferimentos

(ii) Accruals and Deferrals

Rubricas Categories	Saldo Inicial Opening Balance	Aumentos Increases	Transferências para Custos Transfers to Costs	Saldo Final Closing Balance
Acréscimos de proventos Accrued Income				
Juros Interest	43.310	2.848	(43.310)	2.848
Outros Encargos	-	18.800	-	18.800
	43.310	21.648	43.310	21.648
Custos diferidos Deferred Costs				
Especialização de encargos com seguros Specialization of costs with insurance	2.964	2.435	(2.964)	2.435
Outros custos diferidos Other deferred costs	94.611	51.195	(94.611)	51.195
	97.575	53.630	(97.575)	53.630
Acréscimos de custos Accrued Costs				
Férias e subsídio de férias a pagar em 2008 Holiday pay and holiday bonuses payable in 2008	168.291	196.213	(168.290)	196.213
Juros a liquidar Interest payable	7.637	-	(7.637)	-
Outros Acréscimos de custos Other accrued costs	10.664	6.594	(10.664)	6.594
	186.592	202.807	(186.591)	202.807
Proventos diferidos Deferred Income				
Subsídios ao investimento em imobilizado Investment subsidies on fixed assets	62.313.862	15.924.408	-	78.241.270
Outros Proventos Diferidos Other deferred income	591.286	-	(591.286)	-
	62.905.148	15.927.408	(591.286)	78.241.270



(iii) Abates e alienações

Neste exercício, procedeu-se à inventariação exaustiva do imobilizado corpóreo da Sociedade, tendo sido necessário proceder-se ao abate de equipamento administrativo cujo valor líquido Contabilístico ascendia a 11.823 euros.

Procedeu-se também à alienação de equipamento administrativo no valor de 33.514 euros.

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

(iii) Write-offs and sale of equipment

During this financial year, an exhaustive inventory of the Company's tangible fixed assets was carried out and it proved necessary to write off administrative equipment with a net accounting worth of 11,823 euros.

Administrative equipment worth 33,514 euros was also disposed of by sale.

The Accountant

The Board of Directors

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

LEGAL CERTIFICATION OF ACCOUNTS

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 2007, (que evidencia um total de 86.045.072 euros e um total de capital próprio de 2.212.206 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 22.023 euros), a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração dos Fluxos de Caixa, do exercício findo naquela data e os correspondentes Anexos.

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.

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

INTRODUCTION

1. We have examined the RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. Financial Statements which include the Balance Sheet at 31st December 2007, (which shows a total of 86.045.072 Euros, total shareholder equity of 2.212.206 Euros, including a net negative result of 22.023 Euros), the Profit and Loss Account broken down into categories and the cash flow charts for the financial year ending on that date and the corresponding Notes

RESPONSIBILITIES

2. It is the Board of Directors' responsibility to prepare financial statements that honestly and correctly reflect the financial position of the company and its operations. Management should also employ suitable procedures and accountancy practices as well as maintain an appropriate system of internal control.

3. Our responsibility consists of expressing a professional and independent opinion, based on our audit of those financial statements.

SCOPE

4. Our audit of the accounts was carried out in accordance with the Review/Audit Standards and Technical Directives of the Chamber of Official Auditors. This requires that such an audit be planned and carried out with the objective of obtaining an acceptable degree of security that the statements are free of materially relevant distortions. The aforementioned audit therefore includes:

- verifying, using a sample as a basis for the amounts and statements appearing in the financial statements and an evaluation of the estimates



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; e
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

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 2007 e o resultado das suas operações no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

ÊNFASES

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

based on judgments and criteria defined by the Board of Directors and used when drawing up these documents;

- an appreciation of the adequacy of the accountancy procedures adopted and their disclosure, bearing in mind the circumstances;
- a verification of the applicability of the principle of continuity of operation and;
- an appreciation of whether the presentation of the financial statements is adequate in overall terms.

5. Our audit also included a verification that the financial information in the management report agreed with that in the Financial Statements.

6. We understand that the audit carried out provides an acceptable basis for the expression of our opinion

OPINION

7. In our opinion, the financial statements mentioned above are a just and honest reflection in all materially relevant aspects of the financial position of RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. at 31 st December 2007, as well as the result of operations in the financial year ending on that date, in accordance with generally acceptable accountancy procedures in Portugal.

EMPHASES

8. Without affecting our opinion as expressed in the previous paragraph, we would like to draw attention to the following situations:

- Conforme referido na alínea b) da nota 3 do Anexo ao balanço e à demonstração dos resultados, a rubrica do activo “Imobilizações incorpóreas”, inclui 74.112.042 euros de imobilizações em curso, o que representa 86% 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.

Lisboa, 14 de Março de 2008

ALVES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
representada por José Duarte Assunção Dias

- As referred to in sub-paragraph b) of note 3 in the Notes to the Balance Sheet and the Profit and Loss Account, the asset category “Intangible Assets” includes 74.112.042 Euros for assets underway, which represents 86% of the net asset total and which corresponds not only to the costs of projects carried out so far but also to current company operating costs. The recoverability of the amounts mentioned is dependent on the continuity and viability of the project which led to the establishing of RAVE, which in accordance with the public declarations made by government ministers, seems to be assured;

- As referred to in note 16 in the Notes to the Balance Sheet and Profit and Loss Account, the asset category, “Financial Assets – Parts of Capital in Associate Companies”, relates to the amounts given by RAVE to AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, (European Economic Interest Grouping for High Speed Spain-Portugal Rail Link), which have not as yet been subject to any adjustment due to the reasons referred to in the note in question.

Lisbon, 14 March 2008

ALVES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
Represented by José Duarte Assunção Dias



RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

REPORT AND OPINION OF THE STATUTORY AUDITOR

1. Em cumprimento das disposições legais e estatutárias aplicáveis, 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 2007.

1. In compliance with the relevant legal and statutory requirements, the official auditor is issuing this report on the Management Report and other accountancy documents for RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., presented by the Board of Directors, for the financial year of 2007.
2. O Fiscal Único, ao longo do exercício em análise, acompanhou a gestão da empresa, designadamente mediante contactos com o Conselho de Administração, bem como da leitura das actas das suas reuniões. Dispôs ainda dos elementos que considerou necessários e obteve do Conselho de Administração e dos Serviços todos os esclarecimentos solicitados.

2. Throughout the year, the auditor accompanied the management of the company, more specifically through contacts with the Board of Directors and by reading the minutes of the board's meetings. The auditor also had access to material considered necessary and all requests for clarification were met by the Board of Directors and administrative services.
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, e da alínea d) do nº 1 do Despacho do Ministro das Finanças e da Administração Pública de 30/11/2004, o Fiscal Único acompanhou ainda a execução orçamental ao longo do ano tendo emitido os correspondentes, relatórios trimestrais, os quais, juntamente com os relatórios do Conselho de Administração, foram enviados aos Gabinetes dos Senhores Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

3. In compliance with the stipulations of point nº 2 of article 7 of Law-Decree nº 323-H/2000 of 19th December, a bill which established RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, and sub-paragraph d) of point nº 1 of the Ministry of Finances and Public Administration Ruling published on 30/11/2004, the auditor also accompanied the execution of the budget throughout the year, issuing the corresponding quarterly reports, which together with the reports of the Board of Directors, were sent to the offices of the Ministers of State and Finances and Public Works, Transport and Communications.
4. Com base no trabalho desenvolvido, o Fiscal Único considera que o Relatório do Conselho de Administração e as Contas (Balço em 31 de Dezembro de 2007, Demonstração dos resultados por naturezas, Demonstração dos fluxos de caixa e os correspondentes Anexos), 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.

4. Based on the work carried out, the statutory auditor considers that the Board of Directors' Report and Accounts (Balance at 31st December 2007, the Profit and Loss Account, cash flow charts and the corresponding Notes), are suitable for an appreciation of the company's financial position at the end of the financial year and the way in which work was carried out, which is still at the study and project stage.

5. Na presente data emitimos o Relatório anual de fiscalização bem como a Certificação Legal das Contas.

6. O Fiscal Único manifesta o seu apreço pela colaboração recebida do Conselho de Administração e dos Serviços.

PARECER

Face ao acima referido, o Fiscal Único é de parecer que estão reunidas as condições para que a Assembleia-Geral da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., aprove:

- a) O Relatório do Conselho de Administração e as Contas do exercício de 2007;
- b) A proposta de aplicação de resultados formulada pelo Conselho de Administração no seu relatório.

Lisboa, 14 de Março de 2008

O FISCAL ÚNICO

ALVES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
representada por José Duarte Assunção Dias

5. We are today issuing the annual audit report and the legal certification of the accounts

6. The statutory auditors would like to express their thanks for the assistance given by the Board of Directors and administrative services.

OPINION

In light of the above, the statutory auditor is of the opinion that the necessary conditions are met for the RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., General Assembly to approve:

- a) The Board of Directors' Report and Accounts for the financial year of 2007;
- b) The proposal for the distribution of profits formulated by the Board of Directors and in their report

Lisbon, 14 March 2008

THE STATUTORY AUDITORS

Alves da Cunha, A. Dias & Associados
Represented by José Duarte Assunção Dias

RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Parque das Nações, Avenida D. João II, lote 1.07.2.1, piso 1, 1990-096 Lisboa.

Telefone: (+351) 21 106 40 00 / Fax: (+351) 21 106 40 99

rave@rave.pt / www.rave.pt

www.rave.pt