



20

RAVE ESTÁ PRÓXIMA DOS SEUS OBJECTIVOS E ESTÁ EMPENHADA EM ALCANÇÁ-LOS DENTRO DO PRAZOS ESTABELECIDOS EM ESTREITA ARTICULAÇÃO COM OS SEUS PARCEIROS.

RAVE ESTÁ PRÓXIMA DA NATUREZA, PARA EM EQUILÍBRIO E HARMONIA FAZER CHEGAR O FUTURO A PORTUGAL.

RAVE ESTÁ PRÓXIMA DOS PORTUGUESES, TRABALHANDO PARA DIMINUIR AS DISTÂNCIAS ENTRE ELES E APROXIMAR PORTUGAL AO RESTO DA EUROPA.

RAVE, O FUTURO ESTÁ PRÓXIMO.

RAVE IS CLOSE TO ITS AIMS AND IS COMMITTED TO ACHIEVING THEM WITHIN THE ESTABLISHED TIMELINES, IN CLOSE COOPERATION WITH ITS PARTNERS.

RAVE IS CLOSE TO NATURE, SEEKING TO BRING A BALANCED FUTURE TO PORTUGAL.

RAVE IS CLOSE TO THE NATION, WORKING TO REDUCE DISTANCES BETWEEN PEOPLE AND TO BRING PORTUGAL CLOSER TO EUROPE.

RAVE, THE FUTURE IS CLOSE AT HAND.





**“A utilização do comboio ()
é necessariamente um
factor de desenvolvimento
sustentável e um indicador de
protecção do meio ambiente
e das gerações futuras.”**

“Trains (...) are a necessary part of sustained development and a way of protecting the environment and future generations.”



A RAVE está próxima da Natureza para, em equilíbrio e harmonia, fazer chegar o futuro a Portugal. Assim, a RAVE, empenhando-se na prossecução de um conjunto de objectivos ambientais específicos, procura desenvolver a sua actividade de acordo com os princípios da precaução e da prevenção, através da identificação dos principais aspectos ambientais do projecto e da consideração desses mesmos aspectos aquando da tomada de decisões. Neste enquadramento, a RAVE tem

vindo a desenvolver e implementar diversos procedimentos de gestão ambiental para acompanhamento da fase de estudos do projecto, de forma a assegurar a integração antecipada das preocupações ambientais nas decisões de selecção de soluções de projecto e de traçado, que minimizem os impactes negativos.

A implementação destes procedimentos de gestão ambiental tem vindo a consubstanciar-se

numa grande interacção entre equipas de desenvolvimento de traçados e as equipas de acompanhamento ambiental. Desta forma a RAVE, apoiada por rigorosos métodos de análise de impacto ambiental e uma tecnologia de vanguarda empenhada na eficácia, vai tornar o futuro cada vez mais próximo do presente.

Rave is close to nature, seeking to bring a balanced future to Portugal. RAVE is committed to achieving a series of specific environmental aims, and works in accordance with the principles of precaution and prevention by identifying the main environmental aspects of the project and through due consideration of these aspects at the decision making phase. With these principles uppermost in mind, RAVE has developed and implemented numerous environmental management procedures

to monitor the project studies stage, so as to ensure advance integration of environmental concerns when making decisions on solutions and route which will minimize negative impacts.

The implementation of these environmental management procedures has been evident in the extensive interaction between the teams responsible for route development and environmental monitoring. Therefore, supported by

rigorous methods of environmental impact analysis, state-of-the-art technology and with total commitment to efficiency, RAVE is bringing the future ever closer to the present.

ÍNDICE

index

A EMPRESA THE COMPANY

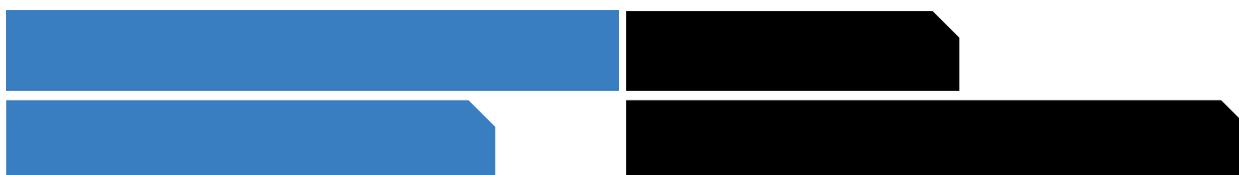
- 014 Mensagem da Administração
— *Message from the Board Of Directors*
- 016 Constituição e Estatutos
— *The Founding of the Company and its Statutes*
- 018 Governo Empresarial
— *Corporate Governance*
- 018 Missão
— *Mission*
- 018 Políticas da Empresa
— *Company Policies*
- 020 Regulamentos Internos e Externos a
que a Empresa está sujeita
— *Internal and External Regulations to
which the Company is Subject*
- 020 Informação sobre Transacções Relevantes
com Entidades Relacionadas
— *Information on Relevant Transactions with
Related Organizations*
- 021 Órgãos Sociais
— *Company Bodies*
- 022 Remuneração dos Membros dos Órgãos Sociais
— *Remuneration of Company Officers*
- 022 Análise de Sustentabilidade da Empresa
nos Domínios Económico, Social e Ambiental
— *Analysis of Company Sustainability in the Economic,
Social and Environmental Fields*
- 024 Avaliação do Cumprimento dos Princípios
de Bom Governo
— *Assessment of Compliance with the Principles of
Good Governance*
- 024 Código de Ética
— *Code of Ethics*

EQUIPA E ORGANIZAÇÃO TEAM AND COMPANY

- 029 Recursos Internos
— *Internal Resources*
- 030 Recursos Externos
— *Outside Resources*

O PROJECTO THE PROJECT

- 037 O Projecto de Alta Velocidade em Portugal
— *The High-Speed Project in Portugal*
- 037 Enquadramento Estratégico
— *Strategic Framework*
- 050 Principais Datas
— *Important Dates*
- 052 Principais Impactos
— *Main Impacts*
- 054 Desafios e Oportunidades
— *Challenges and Opportunities*
- 039 Caracterização Sumária dos eixos Prioritários
— *Summary Characteristics of the Priority Axes*
- 056 Modelo de Negócio e de Contratação
— *Business and Contracting Model*
- 060 Cronograma de Implementação Previsto
— *Expected Implementation Timeline*
- 061 Investimento e Sustentabilidade Financeira
— *Financial Investment and Sustainability*



AS CONTAS

ACCOUNTS

- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| 063 | Principais Desenvolvimentos em 2008
<i>Main Developments in 2008</i> | 088 | Investimento no Projecto (Fase de Estudos e Projectos)
<i>Investment in the Project (Studies and Projects Phase)</i> |
| 063 | Início da Implementação do Projecto
<i>The Start of Project Implementation</i> | 089 | Financiamento do Projecto (Fase de Estudos e Projectos)
<i>Project Financing (Studies and Projects Phase)</i> |
| 064 | Eixo Lisboa - Madrid
<i>Lisbon - Madrid Axis</i> | 090 | Execução Orçamental
<i>Budgetary Execution</i> |
| 067 | Terceira Travessia do Tejo
<i>Third Tagus Crossing</i> | 092 | Evolução Patrimonial
<i>Asset Evolution</i> |
| 069 | Eixo Lisboa - Porto
<i>Lisbon - Porto Axis</i> | 092 | Proposta de Aplicação dos Resultados Anuais
<i>Proposal for the Application of Annual Results</i> |
| 070 | Eixo Porto - Vigo
<i>Porto - Vigo Axis</i> | 093 | Mapa dos Principais Contratos e Protocolos
<i>Map of the Main Contracts and Protocols</i> |
| 070 | Eixo Aveiro - Salamanca
<i>Aveiro - Salamanca Axis</i> | 105 | Demonstrações Financeiras em 31/12/2008 – Balanço
<i>31/12/2008 Financial Statements – Balance</i> |
| 072 | Estações AV
<i>HS Stations</i> | 107 | Demonstrações Financeiras em 31/12/2008 – Dem. Resultados
<i>31/12/2008 Financial Statements – Earnings</i> |
| 075 | Comunicação e Imagem
<i>Image and Communications</i> | 108 | Demonstrações Financeiras em 31/12/2008 – Fluxos de Caixa
<i>31/12/2008 Financial Statements – Cash Flows</i> |
| 077 | Aspectos Técnicos do Projecto
<i>The Project's Technical Aspects</i> | 109 | Anexo às Demonstrações Financeiras em 31/12/2008
<i>Notes to the Financial Statements on 31/12/2008</i> |
| 077 | Engenharia
<i>Engineering</i> | 114 | Certificação Legal de Contas
<i>Legal Certification of Accounts</i> |
| 078 | Qualidade e Segurança
<i>Quality and Safety</i> | 117 | Relatório e Parecer do Fiscal Único
<i>Staturory Audit Committee Report and Opinion</i> |
| 080 | Estudos Económicos, de Procura e de Mercado
<i>Economic Studies Regarding Demand and the Market</i> | | |
| 085 | Ambiente
<i>Environment</i> | | |

A RAVE quer estar próxima dos portugueses, trabalhando para diminuir as distâncias entre eles e aproximar Portugal ao resto da Europa. Trata-se, efectivamente, de ligar as principais cidades portuguesas e europeias, garantindo uma aproximação e interoperabilidade entre os principais centros populacionais e económicos. Assim, o compromisso de Portugal para o desenvolvimento da rede ferroviária de Alta Velocidade é um compromisso com a Europa, com o futuro e com o bem-estar das populações, diminuindo distâncias e promovendo dinâmicas de maior coesão social, económica e territorial. Assim, trata-se, acima de tudo, de um projecto que visa servir os interesses dos portugueses, quer os da actual geração, quer os das gerações futuras, dotando o país de uma efectiva mobilidade e tornando tudo mais próximo.

RAVE seeks close contact with the nation and works to reduce distances between people and bring Portugal closer to Europe. The goal is to connect the main Portuguese and European cities, thus guaranteeing greater closeness and interoperability between the principal economic centres. As such, Portugal's commitment to developing a high-speed rail network is a commitment to Europe, to the future and to the well-being of people. It will reduce distances and promote dynamics for greater social, economic and territorial cohesion. It is therefore, above all a project which aims to serve both the interests of Portuguese people today as well as those of future generations, providing the country with effective mobility and substantially reducing journey times.



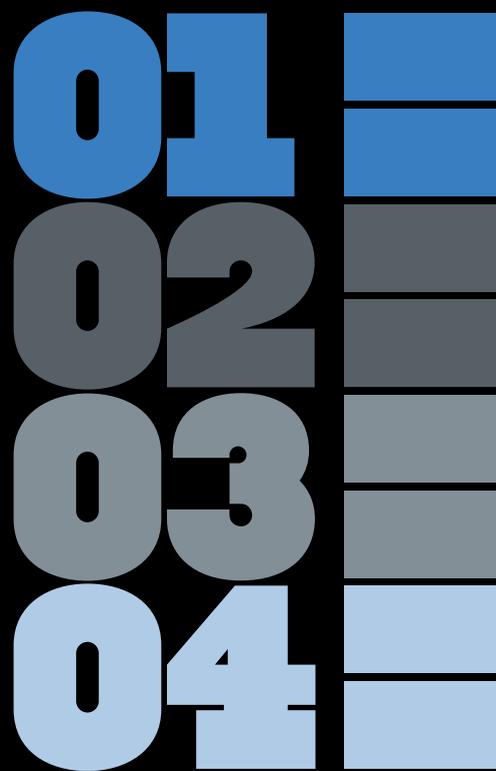


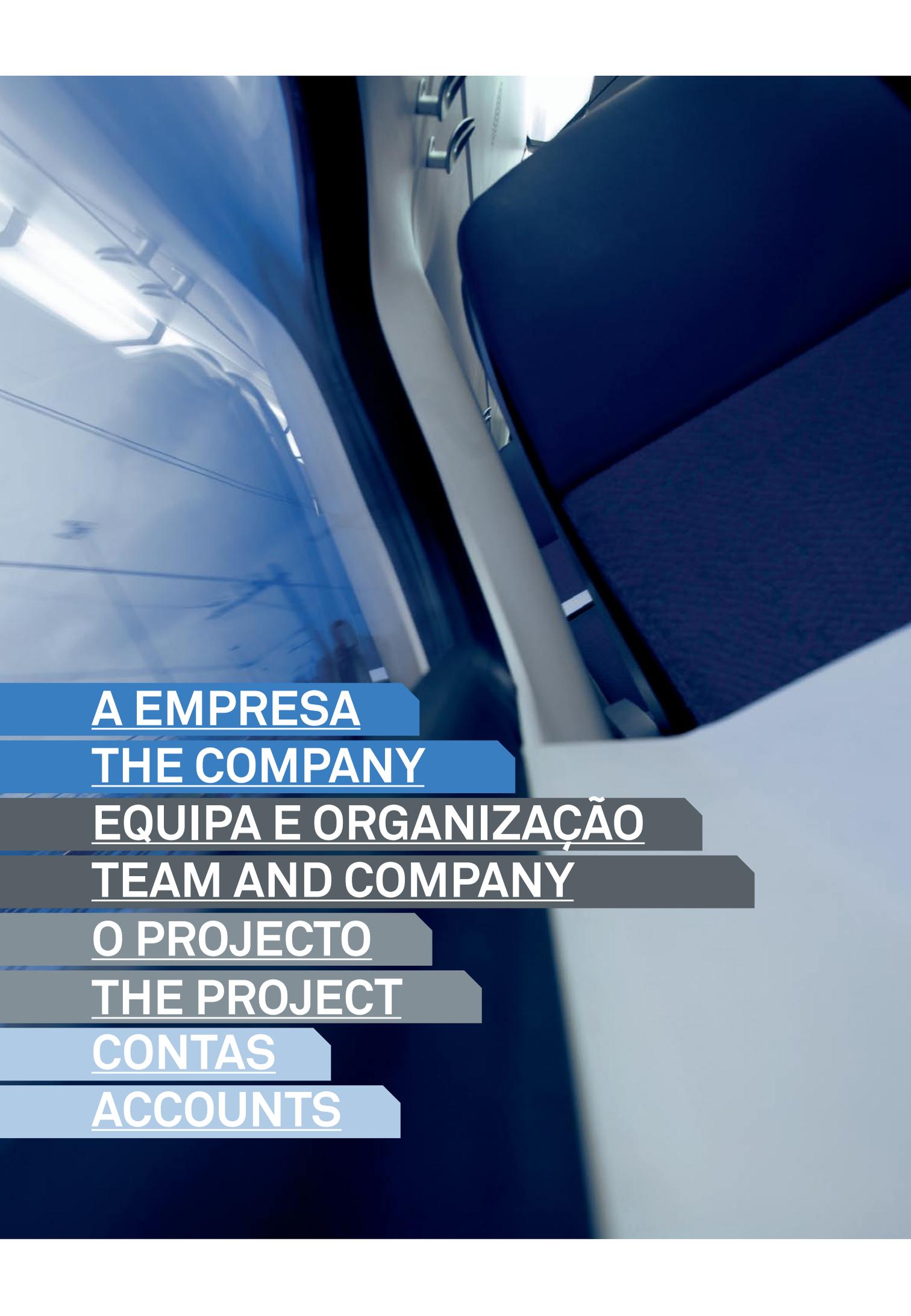
“Dissemos que o caminho-de-ferro era um dos maiores benefícios da civilização moderna, e dissemos porquê.”

Alexandre Herculano, “O caminho-de-ferro e a nacionalidade”

“We said that the railway was one of the greatest benefits of modern civilization, and we said why.”

Alexandre Herculano, “The railway and nationality”





A EMPRESA

THE COMPANY

EQUIPA E ORGANIZAÇÃO

TEAM AND COMPANY

O PROJECTO

THE PROJECT

CONTAS

ACCOUNTS

A Alta Velocidade permitirá o reequilíbrio da repartição modal, com ganhos energéticos, ambientais e de diminuição da sinistralidade.

A RAVE está próxima dos seus objectivos e está empenhada em alcançá-los dentro dos prazos estabelecidos em proximidade com os seus parceiros, potenciando-se estas relações de modo a que as linhas de Alta Velocidade ferroviária sejam financeiramente equilibradas e economicamente sustentáveis. Há, neste sentido, um esforço contínuo para a edificação de um modelo equilibrado de transferência e assunção de riscos entre o Estado e as entidades privadas interessadas na implementação da rede ferroviária de Alta Velocidade, capitalizando-se o know-how adquirido por ambos numa estratégia de exportação e contribuindo, desta maneira, para gerar um maior efeito positivo ao nível da economia do país e da sua estrutura produtiva. Assim, a união de diferentes parceiros com interesses comuns é essencial para a concretização deste projecto, é fulcral para que a RAVE consiga, junto dos seus parceiros mais próximos, tornar tudo mais próximo. Uma parceria com futuro e para o futuro.

High-speed will allow a rebalancing of modes of transport, generating savings in the use of energy, environmental benefits and a reduction in the number of road accidents.

RAVE is close to its aims and is committed to achieving them within the established timelines, in close cooperation with its partners, promoting these relationships so that high-speed rail is financially balanced and economically sustainable. To reach this goal, efforts are ongoing to build a balanced model for transferring and assuming risks between the state and the private entities interested in implementing the high-speed rail network in Portugal, while capitalizing on the know-how acquired by both parties through an export based strategy. This will thus contribute to a greater positive effect on the national economy and its productive structure. Therefore, the union of different partners with common interests is essential to the success of this project. It is also vital if RAVE, together with its closest partners, is to bring everything closer. A partnership with a future, for the future.



01

A young child with dark hair is looking out of a window, possibly on a train or airplane. The child is holding a small, dark, fuzzy object. The scene is bathed in a cool blue light. A reflection of the child is visible in the window pane. The background outside the window is blurred, suggesting motion.

A EMPRESA
THE COMPANY

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

MESSAGE FROM THE BOARD OF DIRECTORS

O ano de 2008, sete anos volvidos desde a constituição da RAVE, marcou o início do processo de contratação da rede ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, através do lançamento do concurso para a Parceria Público-Privada referente ao troço compreendido entre Poceirão e Caia, parte integrante do eixo Lisboa - Madrid. O lançamento, no dia 2 de Junho de 2008, do Concurso Público Internacional para a contratação do referido troço foi o culminar do trabalho desenvolvido pela RAVE ao longo dos últimos anos e constituiu, seguramente, um dos pontos mais altos das realizações da RAVE ao longo da sua existência. O concurso em apreço contou com uma adesão muito significativa da parte do sector privado, aspecto fundamental para o sucesso na implementação do projecto, tendo-se apresentado a concurso quatro consórcios de empresas, constituídos por algumas das principais empresas portuguesas e europeias do sector, importando ainda salientar a qualidade das propostas apresentadas a concurso, facto a que não será alheio a procura pela RAVE das melhores soluções técnicas e financeiras para

a implementação do projecto. Ainda no eixo Lisboa - Madrid, com a realocação do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, e após análise e avaliação face a outras alternativas levada a cabo pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), foi decidido implementar a Terceira Travessia do Tejo no corredor Chelas-Barreiro, solução técnica em estudo pela RAVE há alguns anos, confirmando-se igualmente a sua natureza rodo-ferroviária, estando actualmente a ser preparado o lançamento do concurso para a contratação desta infra-estrutura, essencial para a ligação ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, mas também para o desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa e mesmo do País, dada a sua relevância nas ligações rodo-ferroviárias Norte-Sul. Relativamente aos eixos Porto - Vigo e Lisboa - Porto, foi dada continuidade aos estudos previstos, tendo em vista a concretização dos calendários definidos. Outro acontecimento com especial relevo durante o ano de 2008 foi a contratação do Arquitecto Santiago Calatrava, que será responsável pela ampliação e adaptação da

Estação do Oriente aos serviços de Alta Velocidade. Simultaneamente, com a celebração deste contrato foi assinado um Protocolo de cooperação entre a RAVE, REFER, Município de Lisboa, Parque Expo, Metropolitano de Lisboa e a Gare Intermodal de Lisboa, com vista à articulação entre as diferentes entidades no âmbito do desenvolvimento do projecto de Ampliação da Estação do Oriente e dos impactos no tecido urbano e sua envolvente. O ano de 2008 foi, por tudo o que atrás foi descrito, um ano muito relevante para a RAVE sendo que é nossa convicção que 2009 constituirá seguramente mais um ano marcante no processo de concretização da rede ferroviária de Alta Velocidade em Portugal. Finalmente, uma mensagem de agradecimento e reconhecimento 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.

O Conselho de Administração

The year of 2008, seven years after RAVE was first founded, saw the start of the contracting process for the high-speed rail network in Portugal through the launching of the tender request for the Public-Private Partnership for the stretch between Poceirão and Caia, an integral part of the Lisbon - Madrid axis. The launch on 2nd June 2008 of the International Tender Request for the stretch mentioned above was the culmination of work carried out over recent years by RAVE and was without doubt one of the high points in the many accomplishments since the company first started. This tender request was the target of significant interest from the private sector, a vital aspect for the success of the project, and four consortiums of companies submitted tenders. The consortiums in question consisted of some of the most important Portuguese and European companies operating in this sector and it is also important to highlight the quality of the proposals presented, as RAVE will be seeking the best technical and financial solutions available. Also with regard to the Lisbon - Madrid axis, due to the relocation of the new Lisbon Airport to the site of the Alcochete Military Shooting Range, and

after the analysis conducted by the National Laboratory of Civil Engineering (LNEC) of other alternatives, it was decided to implement the Third Tagus Crossing along the Chelas-Barreiro corridor, a technical solution studied by RAVE some years ago. The road-rail solution was also confirmed, and the tender request is currently being prepared for this infrastructure, an essential component of the high-speed rail links between Lisbon and Madrid, but also for the development of the greater Lisbon area and even for the country, given its relevance in North-South road-rail connections. In relation to the Porto - Vigo and Lisbon - Porto axes, continuation was given to the required studies with a view to defining the respective scheduling. Another event of special note during 2008 was the contracting of the architect Santiago Calatrava, who is to be in charge of the extension and adaptation of Oriente Station to high-speed services. At the same time as the establishing of this contract, a cooperation protocol was signed between RAVE, REFER, Lisbon Municipal Authority, Parque Expo, Lisbon Metro and Lisbon Intermodal Station with a view to articulating the different organizations within the scope

of the project to extend Oriente Station and the impact on its surroundings. 2008 was, for all of the reasons outlined above, a particularly relevant year for RAVE and it is our conviction that 2009 will also be a significant year in the process to implement a high-speed rail network in Portugal. Finally, a message of thanks and acknowledgement to all those who, either directly or indirectly, within and outside RAVE, have contributed to the development of this project, of decisive importance to the economic development of the country and to its greater social and territorial cohesion.

The Board of Directors

CONSTITUIÇÃO E ESTATUTOS

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 Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.E. (REFER). 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”.

THE FOUNDING OF THE COMPANY AND ITS STATUTES

RAVE – Rede de Alta Velocidade, S.A. (RAVE) was founded by Law Decree n.º 323-H/2000, of 19 December with equity capital of 2,500,000 euros as a public limited company with exclusively public capitals of which 60% is held by the Portuguese Government

and 40% by Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.E. (REFER). Its object was defined as “the development and coordination of work and studies required to make planning and construction decisions, together with the financing and

operation of a high-speed rail network to be implemented in mainland Portugal and which will connect with the Spanish high-speed network”.



GOVERNO EMPRESARIAL

CORPORATE GOVERNANCE

MISSÃO

A RAVE tem por missão “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”, no quadro das directrizes da política

nacional sobre transportes ferroviários e das orientações da política europeia de transportes nessa matéria.

POLÍTICAS DA EMPRESA

A RAVE assume os desafios e oportunidades associadas ao projecto da rede ferroviária de Alta Velocidade (Projecto RAV) como os compromissos fundamentais a concretizar para atingir a sua missão. Considera-se neste contexto que:

→ O Projecto RAV deverá ser encarado como uma oportunidade no âmbito da Estratégia de Lisboa, não se devendo limitar a um projecto tradicional de engenharia de transportes;

→ O Projecto RAV 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 criação de 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;

→ No domínio tecnológico será vital promover e incentivar a investigação aplicada aos sistemas de Alta Velocidade Ferroviária, estabelecendo-se sinergias entre empresas e universidades;

→ 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 e espaço próprio com os outros modos de transporte, em complementaridade e não competição;

→ A indústria nacional deverá estar preparada para dar respostas tecnológicas adequadas que integram os sistemas de comando relacionados com a operação ferroviária e a sua integração com os sistemas de informação;

MISSION

RAVE's mission is “the development and coordination of work and studies required to make planning and construction decisions, together with the financing and operation

of a high-speed rail network to be implemented in mainland Portugal and which will connect with the Spanish high-speed network”, within the framework of national policy directives

on rail transport and European policy guidelines on such transport.

COMPANY POLICIES

RAVE takes on the challenges and opportunities associated with the high-speed rail network (HSN project) as its fundamental commitments to achieving its mission. Against this background it is considered that:

→ The HSN project should be faced as an opportunity within the Lisbon Strategy, and should not be limited to a traditional transport engineering project.

→ The HSN project should be designed as a means of consolidating scientific

knowledge in Portugal, developing new technologies, promoting innovative centres of industrial production in Portugal and of creating urban hubs capable of establishing resources in the interior of the country, thus contributing to the reversal of the desertification process and to improved urban planning.

→ In the field of technology it will be vital to promote and stimulate research as applied to high-speed rail systems, establishing synergies between companies and universities.

→ High-speed rail will require a new concept of travel to be formed, new models for segmenting demand, and a new position in the market in articulation with other modes of transport, as a complement to them and not as competition.

→ National industry must be ready to provide suitable technological solutions which integrate into rail operation control and information systems.

→ The development of a high-speed rail network within the current legal framework and

→ 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;

→ Deverá ser encontrado um modelo equilibrado de transferência e assunção de riscos entre o Estado e as entidades privadas interessadas na implementação da rede ferroviária de Alta Velocidade, devendo as parcerias entre Estado e entidades privadas ser potenciadas 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 para 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 convencional com a nova oferta de serviços na rede ferroviária de Alta Velocidade;

→ Através do Projecto RAV, as empresas quer públicas quer 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 do país e da sua estrutura produtiva;

→ 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 infraestrutura e da operação para que se

criem as necessárias condições de total interoperabilidade, mas também ao nível ambiental e da segurança; e

→ A introdução da rede ferroviária de Alta Velocidade 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.

European regulations will require the certification of its various subsystems and respective players.

→ A balanced model must be found for the transfer and shouldering of risks between the government and private organizations interested in implementing the high-speed rail network. Partnerships between the government and private organizations must be such that high-speed rail is financially balanced and economically sustainable.

→ The entire design of the high-speed rail network will have to put demand before supply in decision making processes, promoting complementary solutions between different modes so the transport chain becomes more efficient and provides a satisfactory service for end users. With this in mind, the articulation of the conventional system with

new high-speed rail network services must be ensured.

→ Through the HSN project, both private as well as public companies must be capable of acquiring greater and more consistent competences in this area. The know-how thus acquired must be capitalized on as part of an export strategy, thus helping generate a greater positive effect on the country's economy and its production structure.

→ The national conventional and high-speed rail systems must take into consideration European Union standards, not just with regard to compatibilizing the infrastructure and operations, so that the necessary conditions are created for total interoperability, but also with regard to environmental and safety concerns, and

→ The implementation of the high-speed rail network in European gauge will

require that a model for the migration from Iberian gauge be developed and duly structured in articulation with the Spanish development plan and domestic operators, so as to ensure gradual and sustained rail interoperability with Europe.

REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA

Enquanto empresa de capitais públicos, a RAVE respeita o disposto nas várias regulamentações comunitárias relacionadas com a contratação pública, políticas europeias de transporte ferroviário, e temas como a interoperabilidade e abertura da futura Rede de Alta Velocidade ao mercado. Em matéria de contratação, e dada a

natureza da actividade prosseguida na área dos transportes, a RAVE está sujeita ao regime decorrente da Directiva Comunitária 2004/17/CE aplicável às entidades que desenvolvem a respectiva actividade no âmbito dos sectores especiais bem como ao Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008 de 29 de Janeiro.

Nestes termos, a RAVE é qualificada como Entidade Adjudicante no âmbito dos sectores especiais.

A RAVE adopta procedimentos internos adequados ao cumprimento do disposto na lei em matéria de contratação pública.

INFORMAÇÃO SOBRE TRANSACÇÕES RELEVANTES COM ENTIDADES RELACIONADAS

Desde o seu início, e sempre numa óptica de transparência, a RAVE disponibiliza anualmente, nos seus Relatórios e Contas, a relação

global dos contratos de assessoria celebrados com entidades terceiras no âmbito do Projecto RAV. Tal informação consta igualmente

neste relatório, na secção “Mapa dos Principais Contratos e Protocolos”, com a relação das adjudicações e montantes totais contratados.

INTERNAL AND EXTERNAL REGULATIONS TO WHICH THE COMPANY IS SUBJECT

As a company of public capital, RAVE respects the different community regulations relating to public contracts, European rail transport policies, and other areas such as interoperability and the opening of the future high-speed network to the market. With regard to contracting, and given the nature of the operation in the area of

transport, RAVE is subject to Community Directive 2004/17/CE which applies to organizations which operate within the scope of special sectors. It is also subject to the Public Contracts Code, approved by Law-Decree nº 18/2008 of 29th January. As such, RAVE is qualified as an Adjudicating Organization within the scope of special sectors.

RAVE adopts suitable internal procedures to comply with the law for public contracting.

INFORMATION ON RELEVANT TRANSACTIONS WITH RELATED ORGANIZATIONS

Every year since RAVE was founded, and always with total transparency as a goal, the company publishes in its Report and Accounts, the general

breakdown on consultancy contracts established with third parties within the scope of the HSN project. Such information is also available in this

report in the section entitled “Table of the Main Contracts and Protocols”, showing a breakdown of the contracts adjudicated and the respective amounts.

ÓRGÃOS SOCIAIS

COMPANY BODIES

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

President

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), Dra. Maria de Lurdes Correia de Castro (Vogal) e Dra. Sónia Serrano Pujalrás (Vogal)

The current RAVE board of directors, elected for the three-year period of 2007-2009, is as follows:

President

Eng. Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Director

Dr. Alfredo Vicente Pereira

Director

Dr. Romeu Costa Reis

Director

Eng. Carlos Alberto João Fernandes

Director

Eng. Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

In addition to the Board of Directors, the company bodies for the three-year period of 2007-2009, are as follows:

GENERAL ASSEMBLY

President

Dr. Francisco Luís Murteira Nabo

Secretary

Dr. Maria de Lurdes Mendes Centeno

STATUTORY AUDITOR

Lead Auditor

Alves da Cunha, Dias & Associados (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), Dra. Maria de Lurdes Correia de Castro (Director) and Dra. Sónia Serrano Pujalrás (Director)

REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

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 Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.E.;

→ O Conselho de Administração não auferirá 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;

→ Considerando a fase actual do projecto da rede ferroviária de Alta Velocidade não se promoveu a

constituição do Conselho Consultivo previsto nos estatutos; e

→ O Presidente e a Secretária da Mesa da Assembleia Geral são remunerados pela sua presença nas Assembleias Gerais, no valor de 500 euros e 249,40 euros respectivamente.

ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE DA EMPRESA NOS DOMÍNIOS ECONÓMICO, SOCIAL E AMBIENTAL

DESEMPENHO AMBIENTAL

A RAVE possui fortes preocupações ambientais que se reflectem, tanto ao nível dos consumos e emissões relacionados com o desenvolvimento da actividade da Empresa, como ao nível da identificação e prevenção de impactes e dos investimentos ambientais relacionados com a implementação do Projecto RAV.

O Conselho de Administração da RAVE aprovou, a 5 de Novembro de 2004, uma Declaração de Política Ambiental, onde a Empresa assume o seu compromisso com a preservação da qualidade do ambiente e declara o seu empenho na prossecução de um conjunto de

objectivos ambientais específicos. A RAVE procura desenvolver a sua actividade de acordo com os princípios da precaução e da prevenção, através da identificação dos principais aspectos ambientais do projecto e da consideração desses mesmos aspectos aquando da tomada de decisões.

Neste enquadramento, a RAVE tem vindo a desenvolver e implementar diversos procedimentos de gestão ambiental para acompanhamento da fase de estudos do projecto, de forma a assegurar a integração antecipada das preocupações ambientais nas decisões de selecção de soluções de projecto e de traçado, que minimizem os impactes negativos.

A implementação destes procedimentos de gestão ambiental têm vindo a consubstanciar-se numa grande interacção entre equipas de desenvolvimento de traçados e as equipas de acompanhamento ambiental.

RESPONSABILIDADE SOCIAL INTERNA

A RAVE possui uma estrutura flexível, ajustada às diferentes fases de desenvolvimento do Projecto RAV. Como tal, possui os recursos humanos suficientes e necessários para a execução da sua missão, contando no final de 2008 com menos de 50 colaboradores para o cumprimento dos seus objectivos.

REMUNERATION OF COMPANY OFFICERS

With due consideration for the principles of Good Governance for State Companies, it is important to note:

→ The RAVE board of directors has the same officers as Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.E.

→ The RAVE board of directors does not earn any remuneration; enjoy any benefits paid for by RAVE, or by its holdings in European Grouping

of Economic Interest – High-Speed Spain Portugal (AEIE-AVEP).

→ The RAVE board of directors does not have non-executive members.

→ Considering the current stage of the high-speed rail network project, no Consultative Council has been formed, as provided for by the statutes, and

→ The President and the General

Assembly Secretary are remunerated for their presence at General Assemblies, earning 500 euros and 249.40 euros respectively.

ANALYSIS OF COMPANY SUSTAINABILITY IN THE ECONOMIC, SOCIAL AND ENVIRONMENTAL FIELDS

ENVIRONMENTAL PERFORMANCE

RAVE is particularly concerned with environmental issues, an attitude which is reflected both with regard to consumption and emissions in company operations and when identifying and preventing negative impacts. This attitude is further reflected in environmental investment relating to the implementation of the HSN project.

On 5th November 2004, the RAVE Board of Directors approved an Environmental Policy Declaration in which the company makes clear its commitment to preserving the quality of the environment and also declares its commitment to follow a series

of specific environmental aims. RAVE seeks to operate in accordance with the principles of precaution and prevention, by identifying the main environmental aspects of the project and then taking such aspects into consideration when making decisions.

Therefore, RAVE has developed and implemented numerous environmental management procedures to accompany the project studies stage so as to ensure the advance integration of those environmental concerns in decisions to select project solutions and routes, which minimize negative impacts. The implementation of these environmental management procedures has been consolidated through

extensive interaction among teams working on route development and the environmental monitoring teams.

INTERNAL SOCIAL RESPONSIBILITY

RAVE has a flexible structure which is suited to the different stages of development of the HSN project. As such, RAVE has sufficient human resources to carry out its mission. At the end of 2008, the company employed less than 50 staff.

AValiação DO CUMPRIMENTO DOS PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO

Conforme referido anteriormente, a RAVE publicita todas as relações com entidades terceiras (prestadores de serviços – essencialmente estudos e projectos – no âmbito do Projecto RAV), com a publicitação nos sucessivos Relatórios e Contas.

Complementarmente, a RAVE preparou em 2007 o primeiro Relatório de Sustentabilidade, o qual, tendo presentes as Directrizes de 2006 da Global Reporting, procura sempre que possível e adequado seguir os

princípios, critérios e recomendações constantes das mesmas.

Este relatório desenvolve-se ao longo de dois grandes eixos, o Projecto RAV (missão da Empresa) e a RAVE (Empresa). No primeiro, é apresentado a forma como o projecto e as suas fases de desenvolvimento se relacionam com as três dimensões do desenvolvimento sustentável, na medida em que a concretização da Rede de Alta Velocidade coloca inúmeros e importantes reptos

a nível ambiental. No segundo, é feita a avaliação e divulgação das políticas e actividades da RAVE enquanto empresa de serviços, nomeadamente no que se refere aos principais aspectos relacionados com o seu funcionamento e aos programas e iniciativas desenvolvidas para melhorar a sua eficácia e o seu desempenho, no que respeita à dimensão ambiental, económica e social do exercício da sua actividade.

CÓDIGO DE ÉTICA

A actuação da RAVE e dos seus colaboradores, perante as suas várias partes interessadas, é regida pelo Código de Ética e de Conduta da REFER, uma vez que sendo a RAVE uma participada desta, é também abrangida por este código.

O Código de Ética e de Conduta tem como objectivos fundamentais:

→ Dar a conhecer de forma inequívoca aos colaboradores, clientes,

entidades públicas, fornecedores e, de uma forma geral, a toda a comunidade os valores preconizados, vividos e exigidos pela Empresa, fomentando relações crescentes de confiança entre todos eles; e

→ Reforçar os padrões éticos de actuação da Empresa no seu conjunto, constituindo-se um pilar da política de responsabilidade social desenvolvida pela Empresa.

No que diz respeito à comunidade, a Empresa “desenvolve a sua actividade no sentido de privilegiar o interesse e o bem-estar das comunidades que serve, promovendo e participando em iniciativas que fomentem o seu papel no âmbito da cidadania corporativa”.

ASSESSMENT OF COMPLIANCE WITH THE PRINCIPLES OF GOOD GOVERNANCE

As mentioned earlier, RAVE publishes all relationships with third party organizations (service providers – essentially studies and projects – within the scope of the HSN project), in the Company Report and Accounts.

Similarly, in 2007 RAVE drew up the first Sustainability Report, which taking into account the 2006 Directives of Global Reporting, sought whenever possible and suitable, to follow the principles, criteria and recommendations found in those directives.

This report follows two main themes, the HSN project (Company Mission) and RAVE (Company). In the first, a presentation is made of the manner in which the project and its stages of development are related to the three dimensions of sustainable development in that to implement the high-speed network, numerous and important environmental challenges must be met. In the second, an assessment and communication is carried out on RAVE policies and operations as a services company, more specifically

with regard to the main aspects of its functioning and the programmes and initiatives developed to improve its efficiency and performance in relation to environmental, economic and social concerns during operations.

CODE OF ETHICS

RAVE operations and the work of employees with reference to the various interested parties are covered by the REFER Code of Ethics and Conduct and as RAVE is part of REFER it is also covered by the same code.

The main aims of the Code of Ethics and Conduct are:

→ To clearly inform staff, clients, public organizations, suppliers and the community in general of the values held,

employed and required by the company, promoting ever more solid trust between all parties, and

→ To strengthen the ethical standards of company operations overall, becoming a pillar for the policy of social responsibility developed by the company.

With regard to the community, the company “operates with a view to putting first the interests and

well-being of the communities it serves, promoting and participating in initiatives which further its role within the scope of corporate citizenship”.

02



EQUIPA E ORGANIZAÇÃO

TEAM AND COMPANY



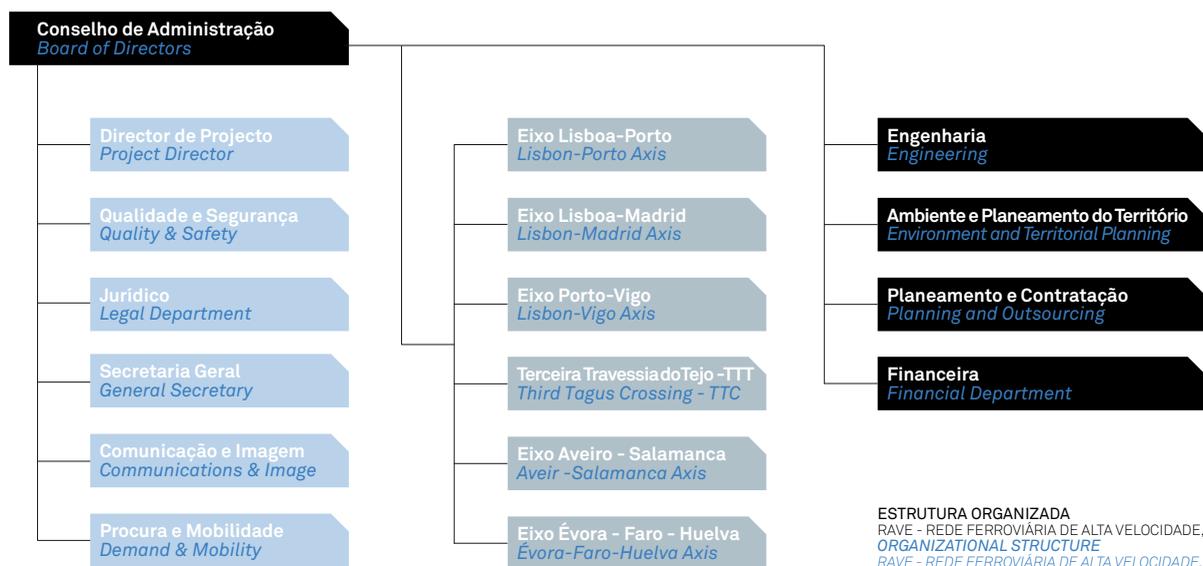
EQUIPA E ORGANIZAÇÃO

TEAM AND COMPANY

RECURSOS INTERNOS

ORGANOGRAMA GERAL

Em 2008 o organograma geral da RAVE apresentava a seguinte estrutura:



INTERNAL RESOURCES

GENERAL FLOW CHART

In 2008, the general RAVE flowchart was as follows:

RECURSOS HUMANOS

No final do ano de 2008, a RAVE contava com a colaboração em permanência do seguinte quadro de pessoal:

Colaboradores da RAVE	32
Colaboradores da REFER	16
EQUIPA TOTAL	48

A idade média dos colaboradores da RAVE, em 2008, é de 42 anos, 46% dos quais são do sexo feminino.

HUMAN RESOURCES

At the end of 2008, RAVE had the following full-time staff:

RAVE Employees	32
REFER Employees	16
TOTAL TEAM	48

The average age of RAVE employees in 2008 was 42, and 46% were female.

RECURSOS EXTERNOS

Durante o ano de 2008 a RAVE recorreu a diversos serviços e assessorias externas, para apoio na procura

das melhores soluções técnicas e financeiras para o Projecto RAV. Descreve-se de seguida, de forma

sucinta, os principais recursos externos envolvidos no projecto.

GRUPO REFER

No ano de 2008 manteve-se a estreita colaboração entre a RAVE e a REFER, com 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. A colaboração entre as estruturas de ambas empresas verificou-se, sobretudo no que respeita às valências de Engenharia e de Projecto.

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

ASSESSORIA TÉCNICA

No decorrer do ano de 2008 a RAVE recorreu a diversas assessorias de natureza técnica, elencando-se de seguida as principais:

→ A Booz&Co prestou serviços de assessoria à RAVE no desenvolvimento do Modelo de Disponibilidade e dos Requisitos de Safety and Security no âmbito da Parceria Público-Privada (PPP) referente ao troço Poceirão - Caia (PPP1). Posteriormente, de forma a garantir a coerência entre os processos de concurso da PPP1 e da PPP2 (troço Lisboa - Poceirão), foi-lhe também adjudicado o desenvolvimento do Modelo de Disponibilidade e dos Requisitos de Safety and Security para a PPP2;

→ Adicionalmente, contratou-se à Booz&Co um Estudo de Viabilidade

da Aplicação de Soluções de Via Não Balastrada na Terceira Travessia do Tejo (TTT), que consistiu num trabalho de benchmarking sobre as soluções existentes, avaliando a sua aplicabilidade ao caso concreto da TTT e a preparação de requisitos técnicos para as soluções de via não balastrada admitidas a concurso;

→ No âmbito da elaboração dos Requisitos Técnicos para dimensionamento do Perfil Transversal Mínimo dos Túneis para diferentes eixos da Rede de Alta Velocidade Portuguesa, foi adjudicado à empresa GESTE, Engineering um trabalho de simulações e desenvolvimento de requisitos para esse fim. O trabalho contratado foi repartido em três fases correspondentes, respectivamente, ao eixo Lisboa - Madrid, eixo Porto - Vigo e

eixo Lisboa - Porto, o trabalho relativo ao eixo Lisboa - Madrid foi desenvolvido durante o ano de 2008, prevendo-se a sua conclusão para o início de 2009. Relativamente às outras duas fases só

→ Durante o ano 2008 a Universidade Politécnica da Catalunha concluiu os trabalhos de avaliação dos custos associados à infra-estrutura ferroviária ao longo do ciclo de vida "Life Cycle Costs". No âmbito deste estudo foram avaliados os custos ao longo do ciclo de vida das linhas de Alta Velocidade Lisboa - Porto e Lisboa - Madrid, incluindo igualmente uma análise específica do troço Poceirão - Caia, bem como da linha convencional de mercadorias entre Évora e Caia.

OUTSIDE RESOURCES

During 2008, RAVE used numerous outside consultancy and other services as support in the search

for the best technical and financial solutions for the HSN project. Below is a summary of the main

outside resources involved in the project.

REFER GROUP

In 2008, close collaboration was continued between RAVE and REFER, with REFER ceding managers from numerous different technical and managerial areas. These employees have

formed the basis for RAVE operations since the company was founded. The collaboration between the structures of both companies has been mainly seen in areas such as engineering and design.

Therefore, the policy of maximizing synergies with the REFER group has been followed, and in addition to REFER, collaboration has also been maintained with REFER TELECOM and FERBRITAS.

TECHNICAL CONSULTANCY

Over 2008, RAVE employed different technical consultancy services. The main companies involved are as follows:

→ Booz&Co provided RAVE with consultancy services for the development of the Availability Model and in relation to Safety and Security requirements within the scope of the Public-Private Partnership (PPP) for the Poceirão - Caia stretch (PPP1). At a later stage, so as to ensure coherence between the tender processes for PPP1 and PPP2 (Lisbon - Poceirão stretch), this company was also adjudicated the task of developing the Availability Model and the Safety and Security requirements for PPP2.

→ Booz&Co was further contracted to conduct a Viability Study for Solutions on the non-ballasted line on the Third

Tagus Crossing (TTC). This consisted of a benchmarking analysis of existing solutions, assessing their suitability in this specific case and preparing the technical requirements for solutions for the non-ballasted line within the tender request process.

→ As part of the preparation of the Technical Requirements for the dimensioning of the Minimum Transversal Profile of the tunnels for the different axes in the Portuguese high-speed network, the company GESTE Engineering was adjudicated the task of developing and simulating these requirements. The work contracted was divided into three stages for the Lisbon - Madrid, Porto - Vigo and Lisbon - Porto axes respectively. Work for the Lisbon - Madrid axis was undertaken during 2008 and is expected to be concluded

at the start of 2009. Work will only start on the other two stages in 2009.

→ During 2008, Cataluña Polytechnic University concluded evaluation work on rail infrastructure life cycle costs. As part of this study, life cycle costs were assessed on the Lisbon - Porto and Lisbon - Madrid high-speed lines. This also included a specific analysis of the Poceirão - Caia stretch, as well as of the conventional freight line between Évora and Caia.

ASSESSORIA FINANCEIRA

No final de 2007 a RAVE adjudicou à empresa KPMG II – Consultores de Negócios, S.A. a prestação de serviços de assessoria financeira no âmbito do processo de implementação do Projecto RAV.

Durante o ano de 2008 este consultor desenvolveu um conjunto de modelos financeiros que permitiram avaliar a componente financeira do Projecto RAV, em particular no que respeita à

comparticipação pública (Estado e União Europeia) que o mesmo irá exigir.

No que se refere ao Concurso Público Internacional da PPP do troço Poceirão - Caia, parte integrante do eixo Lisboa - Madrid, o consultor acompanhou a preparação da documentação necessária ao seu lançamento, tendo contribuído para a produção do Estudo Estratégico, das minutas do Programa do Procedimento e do Caderno de

Encargos, com maior enfoque nas cláusulas e anexos financeiros. Na primeira fase de avaliação do concurso assessorou a RAVE na avaliação financeira das propostas apresentadas.

No último trimestre de 2008, o consultor apoiou a RAVE na preparação da documentação necessária ao lançamento do concurso referente ao troço Lisboa - Poceirão, parte integrante do eixo Lisboa - Madrid.

ASSESSORIA JURÍDICA

Para a melhor concretização dos trabalhos de natureza jurídica, a RAVE recorreu, em 2008, a assessorias jurídicas especializadas no seguinte âmbito:

→ Organização, Lançamento e Condução das PPPs relativas ao eixo Lisboa - Madrid:

No âmbito desta assessoria inclui-se a definição do modelo de contratação e respectiva natureza contratual aplicável às PPPs previstas, bem como a subsequente elaboração das minutas de propostas de instrumentos legislativos para aquela e ainda a fixação de todos os pressupostos formais e materiais

necessários ao seu lançamento.

→ Organização, Lançamento e Condução da PPP para fornecimento dos sistemas de Sinalização e Telecomunicações para o Projecto:

Esta assessoria abarca a conceptualização e preparação dos elementos de concurso internacional relativo aos sistemas de sinalização e telecomunicações, ao acompanhamento deste procedimento e à negociação e ao closing do Contrato.

Os primeiros trabalhos relativos a esta assessoria tiveram início no último trimestre de 2008 e continuam a respectiva execução em 2009.

→ Lançamento do Concurso Público Internacional para aquisição de Material Circulante:

Considerando o horizonte temporal fixado para o lançamento deste concurso público internacional, a RAVE entendeu contratar serviços jurídicos especializados para a realização de uma análise integrada do quadro legal, nacional e comunitário, sobre o material circulante necessário para a exploração da rede ferroviária de Alta Velocidade.

FINANCIAL CONSULTANCY

At the end of 2007, RAVE adjudicated KPMG II – Consultores de Negócios, S.A. a financial services consultancy contract as part of the HSN implementation process.

During 2008, this consultant developed a series of financial models which allowed the financial component of the HSN project to be assessed, particularly with regard to public participation (the state and the European Union).

In relation to the International Public Tender Request for the Poceirão - Caia stretch PPP, an integral part of the Lisbon - Madrid axis, the consultant monitored the preparation of the documentation required for the launch of the tender request. KPMG II contributed to the production of the Strategic Study, the minutes of the Procedures Programme and the Technical Specifications, with specific emphasis on the clauses and

financial annexes. During the first stage of the assessment procedure for the tender request, this company also assisted RAVE with the financial analysis of the proposals presented.

In the last quarter of 2008, this company provided RAVE with support in the preparation of documentation required for the launching of the tender request for the Lisbon - Poceirão stretch, an integral part of the Lisbon - Madrid axis.

LEGAL CONSULTANCY

For improved conclusions to legal matters, in 2008 RAVE used specialized legal help in the following cases:

→ Organization, Launching and Guiding of the PPPs relating to the Lisbon - Madrid axis:

Included within these consultancy services was the definition of the contracting model and respective contracting nature applicable to the expected PPPs, as well as the subsequent drawing up of the minutes of proposals for the respective legislative instruments and also the establishing of all formal assumptions and materials required for the launch.

→ Organization, Launching and Guiding of the PPP for the supply of Signalling and Telecommunications Systems for the Project:

This consultancy work included the design and preparation of the different elements of the international tender request for signalling and telecommunications systems, the monitoring of this procedure and the negotiating and closing of the contract.

The first work relating to these consultancy services started in the last quarter of 2008 and will continue until the respective conclusion in 2009.

→ Launching of the International Public Tender Request for the Acquisition of Rolling Stock:

Bearing in mind the schedule established for the launch of this international public tender request, RAVE thought it appropriate to contract specialized legal services to conduct an integrated analysis of the national and community legal framework on rolling stock required for the operation of the high-speed rail network.

03

O PROJECTO
THE PROJECT



O PROJECTO DE ALTA VELOCIDADE EM PORTUGAL

THE HIGH-SPEED PROJECT IN PORTUGAL

ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

CONTEXTO EUROPEU

Na Europa o tráfego de passageiros e mercadorias faz-se, maioritariamente, por modo rodoviário, devido, essencialmente, à reduzida oferta de outros meios de transporte, o que tem como consequência um aumento significativo do parque automóvel e, conseqüentemente, da poluição atmosférica.

Nas últimas décadas houve uma clara aposta no modo rodoviário, refira-se que entre 1970 e 2000 o

número de automóveis na Europa triplicou, para 175 milhões, assim como também triplicou o número de quilómetros de auto-estradas à disposição dos cidadãos.

A dependência que actualmente se verifica do transporte rodoviário tem efeitos significativos no ambiente, sendo que, em 1998 e a título de exemplo, o sector dos transportes foi responsável por 28% do total de emissões de CO₂ na Europa, sendo 84% deste valor atribuído ao transporte rodoviário. De referir, igualmente,

que quase metade do transporte de mercadorias (44%) e mais de três quartos do tráfego de passageiros (79%) foi realizado por via rodoviária. O aprofundamento do processo de integração europeia, no sentido em que se caminha para a constituição de um espaço sem fronteiras internas, tornou necessário assegurar a operacionalidade das infra-estruturas de transporte, modernas e eficientes, que permitissem uma mobilidade adequada por todo o espaço europeu, ligando entre si todos os Estados-Membros da União Europeia.

STRATEGIC FRAMEWORK

EUROPEAN CONTEXT

In Europe, the traffic of passengers and freight occurs mainly on highways, due in essence to a lack of other means of transport. The result is a significant increase in the number of vehicles and, consequently, the level of atmospheric pollution.

In recent decades there has been a marked tendency towards highway travel, seen in the tripling, between 1970 and 2000, of both the number of automobiles in Europe (to 175

million) and the number of highway kilometres available to the population.

The current dependence on highway transport has significant effects on the environment; in 1998, for example, the transport sector was responsible for 28% of Europe's overall CO₂ emissions, with 84% of that total attributed to highway transport. It should also be noted that almost half of the transport of freight (44%) and more than three quarters of passenger traffic (79%) were carried out on highways. The deepening of the European

integration process, in terms of working towards the creation of a zone without internal borders, makes it necessary to assure the operational well-being of modern and efficient transport infrastructures that allow for appropriate mobility throughout the European region while also connecting all of the Member States of the European Union.

Associated with the creation of the European Common Market, there came a will to create a Trans-European Transport Network (TEN-T),

Associado à génese da constituição do Mercado Único Europeu, surge a vontade de criação de uma Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), formalmente criada em 1996, com vista a atingir os seguintes objectivos:

→ A criação e desenvolvimento de redes transeuropeias nos sectores das infra-estruturas dos transportes, das telecomunicações e da energia;

→ Fomentar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais, bem como o acesso a essas redes; e

→ Criar uma rede multimodal que assegure o livre movimento de pessoas e bens, com recurso ao modo de transporte mais adequado em cada etapa de viagem, desempenhando, assim, um papel fundamental no processo de coesão social e económico da União Europeia,

nomeadamente através da redução de distâncias e melhoria das ligações entre as regiões insulares, sem litoral e periféricas às regiões centrais da Comunidade Europeia.

Em Abril de 2004, a União Europeia procedeu a uma actualização da RTE-T, reflectindo quer os resultados da sua implementação, quer a realidade criada com a entrada dos novos Estados-Membros. Esta actualização alargou o prazo de implementação da rede para 2020 e reorientou e concretizou os objectivos anteriormente fixados:

→ Prioridade ao desenvolvimento de modos de transporte menos prejudiciais para o ambiente e mais capazes de conduzir a um desenvolvimento sustentável;

→ Desenvolvimento de infra-estruturas para o transporte ferroviário, as vias

navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância; e

→ Apoiar fortemente os projectos que incluem o atravessamento de barreiras naturais e troços transfronteiriços.

A RTE-T consubstancia-se na construção e melhoramento de um conjunto bastante vasto de infra-estruturas, abrangendo todos os países e modos de transporte, em torno do que foi considerado serem os 30 Projectos Prioritários. No que respeita ao transporte ferroviário, trata-se de construir 94.000 km de novas infra-estruturas, cerca de 20.000 dos quais de Alta Velocidade. O objectivo de completar a RTE-T até 2020 implica, assim, a construção de 12.500 km de novas linhas de caminho-de-ferro e a modernização de outros 12.300 km.

which was formally created in 1996, with the aim of achieving the following objectives:

→ The creation and development of trans-European networks in the transport infrastructure, telecommunications and energy sectors.

→ Promoting the interconnection and interoperability of, and access to, the national networks, and

→ Creating a multimodal network that assures the free movement of people and goods, aided by the most appropriate mode of transport for each stage of the trip, thereby playing a fundamental role in the process of social and economic cohesion in the European Union, namely through the reduction of distances and the improvement of the links running from isolated, landlocked and

peripheral regions to the European Community's central regions. In April 2004, the European Union gave an update on the TEN-T, reflecting both the results of its implementation and the reality created by the entrance of new Member States. This update extended the network's implementation deadline to 2020, while reorienting and solidifying the previously established objectives:

→ Priority to the development of transport means which offer less damage to the environment and more capacity for sustainable development.

→ Development of rail transport infrastructures, internal navigable waterways and short distance maritime transport, and

→ Extensive support for projects that include the crossing of natural

barriers and cross-border stretches. TEN-T brings together the construction and improvement of a fairly vast group of infrastructure projects, including all member countries and transport means, revolving around what were considered to be 30 Priority Projects. With respect to rail transport, it includes the construction of 94,000 km of new infrastructures, nearly 20,000 of which are high-speed. The objective of completing TEN-T by 2020 therefore implies the construction of 12,500 km of new rail lines and the modernization of another 12,300 km.



2020

REDE EUROPEIA DE ALTA VELOCIDADE
PREVISÃO PARA 2020
EUROPEAN HIGH-SPEED NETWORK
ESTIMATE FOR 2020

NOVAS LINHAS:
NEW LINES:

MELHORAMENTO DE LINHAS:
LINE IMPROVEMENT

— V ≥ 250 KM/H
— V < 250 KM/H

..... V ≥ 230 KM/H
..... V ≤ 200 KM/H

Informação cedida pela UIC - High-Speed Updated 17.11.2006 - IB
Information supplied by UIC - High-Speed Updated 17.11.2006 - IB

O gráfico seguinte ilustra o esforço de construção a empreender na Europa, até 2020, de forma a concretizar a rede europeia de Alta Velocidade ferroviária.

Assim, apesar do ritmo já significativo verificado no período compreendido entre 1981 e 2004, em que o rácio de construção médio anual foi de aproximadamente 170 km, estima-se que no período 2004-2020 tal rácio ascenda a cerca de 370 km, mais do que duplicando o ritmo de construção verificado nos 25 anos anteriores.

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. De acordo com o estudo elaborado pela

Comissão Europeia em 2004, quando concluídos os 30 Projectos Prioritários, é expectável uma redução de 14% no congestionamento rodoviário, fundamentalmente devido ao aumento da competitividade do modo ferroviário.

Ao nível dos impactes no ambiente, a conclusão da RTE-T irá permitir uma redução anual de cerca de 4% das emissões de CO2 (ou 6,3 milhões de toneladas/ano), o que, a não se verificar, implicaria um aumento de 38% das emissões de CO2 até 2020. Também de acordo com o referido estudo, só com a conclusão da RTE-T será possível responder ao crescimento previsto de 2/3 no tráfego de mercadorias na União Europeia para o período 2000-2020.

The following graphic illustrates the construction effort to be undertaken in Europe, through 2020, to make the European high-speed rail network a reality.

As can be seen, despite the already significant rate of development occurring between 1981 and 2004, in which the average annual construction was approximately 170 km, it is estimated that during the years 2004-2020, said rate will increase to 370 km, more than doubling the construction rate that was seen during the previous 25 years.

High-speed rail service has been a success in all of the countries in

which it has been implemented. The analysis of several international experiences is testament to this fact for three main reasons:

→ High-speed rail service offers clear advantages to its users and re-equilibrates the modal structure, mainly due to its quota recuperation with respect to the highway and aerial modes.

→ The customer satisfaction indices are a result of the extraordinary reliability and quality of service, and

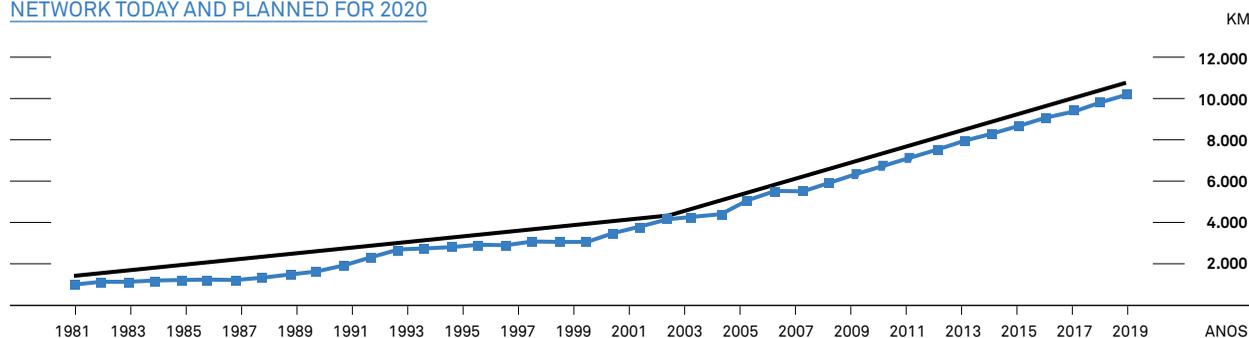
→ The growing demand resulting from the network has been quite significant. According to the study produced by

the European Commission in 2004, a 14% decrease is expected in highway congestion when the 30 Priority Projects are completed, mainly due to the increased competitiveness of the rail transport mode.

In terms of environmental impact, the completion of TEN-T is going to allow for a roughly 4% annual reduction of CO2 emissions (6.3 million tons/year), whereas failure to achieve this goal would result in a 38% increase in CO2 emissions by 2020.

According to said study, only with the conclusion of TEN-T will it be possible to meet the predicted 2/3 increase in the traffic of freight

EXTENSÃO E RÁCIO DE CONSTRUÇÃO DA REDE EUROPEIA DE ALTA VELOCIDADE EXISTENTE E PROGRAMADA PARA 2020
LENGTH AND CONSTRUCTION RATE FOR THE HIGH SPEED RAIL NETWORK TODAY AND PLANNED FOR 2020



Com base na proposta da Comissão Europeia, em resultado de um trabalho prévio realizado por um Grupo de Alto Nível sobre a RTE-T, foi aprovada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho a Decisão n.º 884/2004/CE, em 29 de Abril, em que foi atribuída a “Declaração de Interesse Europeu” a um conjunto de 30 Projectos Prioritários, no qual se incluem:

→ [PP n.º 3 – High-speed rail axis of south-west Europe](#), que inclui os eixos ferroviários de AV Lisboa - Madrid, Lisboa - Porto e Aveiro - Salamanca; e

→ [PP n.º 19 – High speed rail interoperability in Iberian Peninsula](#), que inclui o eixo

ferroviário de AV Porto - Vigo. Todos os Projectos Prioritários que integram a RTE-T foram objecto de financiamento comunitário nos últimos anos, tanto para a componente de estudos e projectos, como para a componente de obra, num quadro de apoio que vigorou até 2006. Em Maio de 2007 foi publicada a regulamentação para os apoios comunitários a conceder no âmbito da RTE-T (programa multianual 2007-2013), num valor global de aproximadamente 5,3 mil milhões de euros, dos quais cerca de 75% destinados aos Projectos Prioritários.

Daqui resulta, pois, um apoio inequívoco e muito abrangente

por parte da União Europeia ao investimento e desenvolvimento de infra-estruturas de transporte, em especial no sector ferroviário, com o firme propósito de atingir os objectivos que estiveram na génese da criação da RTE-T, apoio de que o Projecto RAV irá beneficiar de uma forma muito significativa no quadro de incentivos a vigorar até 2013.

Com efeito, o Projecto RAV conta já com um apoio financeiro comunitário de aproximadamente 1.338 milhões de euros, 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)

throughout the European Union in the 2000-2020 timeframe. Based on the European Commission's proposal, resulting from previous work carried out by a TEN-T High Level Work Group, the European Parliament and Council approved Decision n.º 884/2004/CE, on April 29th, in which a “Declaration of European Interest” was granted to a group of 30 Priority Projects, which include:

→ [PP n.º 3 – High-speed rail axis of south-west Europe](#), which includes the Lisbon - Madrid, Lisbon - Porto and Aveiro - Salamanca HS Rail axes; and

→ [PP n.º 19 – High speed rail interoperability in Iberian](#)

Peninsula, which includes the Porto - Vigo HS rail axis. Under a support framework in force until 2006, all of the TEN-T Priority Projects received community financing in recent years for the studies and projects component, as well as for the work component. In May 2007, a regulation was published regarding the community support to be granted to the TEN-T project (2007-2013 multi-year program), with an overall value of approximately 5.3 billion euros, of which nearly 75% is destined for Priority Projects.

This demonstrates unmistakable and rather broad support by the European Union for transport infrastructure

investment and development, especially with respect to the rail sector, with the clear purpose of reaching the objectives that were an original part of the TEN-T creation. This is support that the HSN Project will significantly benefit from under the incentive framework in effect until 2013.

In fact, the HSN Project already has community financial support valued at roughly 1.338 million euros, with 955 million euros coming from the Portuguese State through the National Strategic Reference Framework (QREN) for the 2007-2013 timeframe (Cohesion Fund) and the remaining 383 million euros coming directly from the European Commission's support framework for

e os restantes 383 milhões de euros foram atribuídos directamente pela Comissão Europeia no âmbito do apoio ao desenvolvimento da RTE-T, montante distribuído da seguinte forma:

→ 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 RTE-T, valor

que representa cerca de 10% do montante total atribuído ao sector ferroviário, 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 ferroviário em montante muito superior ao que se verifica em Portugal.

Ainda a este propósito, acresce referir que o Projecto RAV tem vindo a ser objecto, nos últimos anos, de um apoio inequívoco por parte da União Europeia, tendo o mesmo beneficiado, desde 2000, de financiamento comunitário num montante de aproximadamente 35 milhões de euros, integralmente

utilizado para o desenvolvimento de estudos e projectos de natureza diversa e relevantes para a concepção e implementação do Projecto RAV.

the development of the TEN-T project, distributed in the following manner:

→ 191 Million euros for the Évora - Mérida cross-border stretch.

→ 141 Million euros for the Lima - Vigo Bridge cross-border stretch, and

→ 51 Million euros for the Third Tagus Crossing.

It is important to note the enormous achievement represented by obtaining approximately 383 million euros of

community financing for the TEN-T line, which represents roughly 10% of the total amount attributed to the rail sector, considering that the funds were granted to the group of 27 Member States and that countries such as France, Italy and Spain are presently set to develop much larger rail transport infrastructures in comparison to that of Portugal.

Furthermore, it should be noted that the HSN Project has in recent years received unmistakable support from the European Union; since 2000,

it has benefited from community financing of roughly 35 million euros, wholly used for the development of diverse and relevant studies and projects centred on the design and implementation of the HSN Project.

CONTEXTO IBÉRICO

COOPERAÇÃO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

Portugal e Espanha têm mantido uma estreita cooperação na definição das suas redes ferroviárias de Alta Velocidade, sobretudo no que respeita aos troços transfronteiriços e, naturalmente, de todas as questões técnicas e de interoperabilidade que lhes estão subjacentes.

Esta cooperação vem sendo desenvolvida em dois campos: o político – conjunto de decisões estruturais firmadas sobretudo durante as Cimeiras Luso-Espanholas realizadas anualmente entre os dois países; e o técnico – através de um conjunto de estudos desenvolvidos

conjuntamente através do AEIE-AVEP – Alta Velocidade Espanha-Portugal – um Agrupamento Europeu de Interesse Económico constituído em Janeiro de 2001 entre Portugal e Espanha para o desenvolvimento dos vários eixos transfronteiriços de Alta Velocidade ferroviária entre os dois países.

Do ponto de vista político, os Governos de ambos os países foram definindo a estrutura actual das ligações transfronteiriças desde a Cimeira Luso-Espanhola de 2003, realizada na Figueira da Foz, momento em que se estabeleceu o primeiro compromisso escrito. Este compromisso foi sendo sucessivamente actualizado e, em Novembro de 2005, na Cimeira Luso-

Espanhola realizada em Évora, fixaram-se os parâmetros relativos às datas de conclusão, tempos de percurso e tipos de tráfego, que hoje estão em vigor, e que se resumem no quadro seguinte.

Paralelamente, Portugal e Espanha têm também desenvolvido diversos estudos em conjunto, através do AEIE-AVEP. Estes estudos tiveram, e continuam a ter, como objecto diversas matérias relacionadas com os eixos comuns aos dois países, sobretudo no que diz respeito a questões de viabilidade técnica, de custo-benefício, de procura e de modelo de exploração a implementar no futuro relativamente ao serviço ferroviário de Alta Velocidade entre os dois países.

IBERIAN CONTEXT

COOPERATION BETWEEN PORTUGAL AND SPAIN

Portugal and Spain have maintained close cooperation in defining their high-speed rail networks, above all with respect to the border-crossing stretches and, naturally, all of the underlying questions regarding technical issues and interoperability.

This cooperation has been developing in two areas: the political – a collection of structural decisions mainly signed during the annual Luso-Spanish Summits held between the two countries; and the technical – through a collection of joint studies carried out through the EEIG-AVEP – Spain-

Portugal high-speed – a European Economic Interest Grouping formed in January 2001 between Portugal and Spain for the development of the various high-speed rail cross-border axes between the two countries.

Politically speaking, the governments of both countries have been defining the present structure of the cross-border links since the Luso-Spanish Summit of 2003, held in Figueira da Foz, when the first written agreement was created. This commitment has been successively updated, and, in November 2005, at the Luso-Spanish Summit held in Évora, the parameters for end dates, travel times and traffic types were set.

They are currently in effect and summarized in the following chart.

At the same time, Portugal and Spain have also developed a variety of joint studies through the EEIG-AVEP. These studies have been aimed at, and continue to focus on, a variety of topics related to the common axes between the two countries, above all with respect to questions of technical viability, cost-benefit, demand and the creation of a working model for future high-speed rail service between the two countries.

LIGAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA CROSS-BORDER LINKS BETWEEN PORTUGAL AND SPAIN

EIXO AXIS	ENTRADA EM SERVIÇO ENTRY INTO SERVICE	TIPO DE TRÁFEGO TYPE OF TRAFFIC	TEMPOS DE LIGAÇÃO DIRECTA DURATION OF DIRECT CONNECTION	VELOCIDADE DE PROJECTO PROJECT SPEED
Lisboa - Madrid <i>Lisbon - Madrid</i>	2013	Misto (Passageiros e Mercadorias) <i>Mixed (Passengers and Freight)</i>	2h 45min	350 km/h
Porto - Vigo <i>Porto - Vigo</i>	2013	Misto (Passageiros e Mercadorias) <i>Mixed (Passengers and Freight)</i>	1h	250 km/h <i>250 km/h</i>
Aveiro - Salamanca <i>Aveiro - Salamanca</i>	*	*	*	*
Évora - Faro - Huelva <i>Évora - Faro - Huelva</i>	*	*	*	*

* Ainda em Estudo
* Still under Study

REDE FERROVIÁRIA EM ESPANHA

A actual rede ferroviária em Espanha é constituída por cerca de 13.500 km, electrificada em cerca de 50% da sua extensão e com predomínio da Bitola Ibérica. Contudo, existem neste momento 1.031 km construídos já em bitola UIC (ou europeia) e 1.194 km em via estreita.

Por outro lado, existem vários sistemas de sinalização e telecomunicação e de controlo de tráfego, bem como perfis de exploração bastante díspares, quer em termos de qualidade e segurança, quer em termos de capacidade da infra-estrutura. O Governo Espanhol apresentou, em

Dezembro de 2004, o Plano Estratégico de Infra-estruturas de Transportes (PEIT), o qual esteve em discussão pública durante cerca de seis meses, tendo sido posteriormente objecto de aprovação pelo Parlamento Espanhol a 15 de Julho de 2005.

Trata-se de um plano que define a estratégia de desenvolvimento de toda a rede de transportes em Espanha, nos seus vários modos e no horizonte de 2020, com um conjunto de objectivos muito concretos:

→ Promover o desenvolvimento e a competitividade da economia;

→ Fortalecer a coesão social e territorial;

→ Aumentar a qualidade e segurança dos serviços e da infra-estruturas de transporte; e

→ Contribuir para a mobilidade sustentável.

Trata-se, efectivamente, de um plano bastante ambicioso e que pressupõe um investimento global de 241 mil milhões de euros que se reparte conforme o quadro a seguir apresentado.

RAIL NETWORK IN SPAIN

The current rail network in Spain is made up of roughly 13,500 km, with around 50% of it electrified and mostly laid with Iberian gauge. However, there are presently 1,031 km of UIC (or European) gauge and 1,194 km of narrow gauge track.

Yet, there are a variety of signalling, telecommunications and traffic control systems, as well as unmatched development profiles, in terms of quality, safety, and infrastructure capacity.

The Spanish Government presented, in December 2004, the Strategic Plan for Infrastructure and Transport

(PEIT), which was subject to public discussion for roughly six months, and then approved by the Spanish Parliament on July 15th, 2005.

It is a plan that defines the development strategy for the entire transport network in Spain, including its various modes and with a timeframe set to 2020, featuring a group of concrete objectives:

→ Promote economic development and competitiveness.

→ Strengthen social and territorial cohesion.

→ Increase the quality and safety transport services and infrastructures, and

→ Contribute to sustainable mobility.

It is, in essence, an ambitious plan based on a global investment of 241 billion euros, distributed according to the chart presented below.

RESUMO DE INVESTIMENTOS DO PEIT PEIT INVESTMENT SUMMARY

MODO DE TRANSPORTE MODES OF TRANSPORT

	(milhões de euros) (millions of euros)	
	VALOR VALUE	INVESTIMENTO INVESTMENT %
Transporte Ferroviário <i>Railway Transport</i>	103.410	43%
Transporte Rodoviário <i>Road Transport</i>	60.635	25%
Transporte Urbano e Metropolitano <i>Urban and Metropolitan Transport</i>	32.527	13%
Outros <i>Other Modes</i>	44.820	19%
Total <i>Total</i>	241.392	

**ESQUEMA DA REDE ESPANHOLA E PORTUGUESA DE AV
PORTUGUESE AND SPANISH HS NETWORK PLAN**



O desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias é a principal componente do PEIT ¹, com um dotação de investimento a rondar os 50% do total (incluindo o transporte urbano e metropolitano). Este programa prevê a expansão progressiva da Red de Altas Prestaciones (Alta Velocidade), quer pela construção de novas linhas, quer pela adaptação das infra-

estruturas existentes, implicando, naturalmente, a expansão da rede em bitola UIC, assegurando, assim, a desejada interoperabilidade entre a Península Ibérica e o resto da Europa.

Do ponto de vista estratégico, está claramente estabelecido que a rede ferroviária de Alta Velocidade deverá ligar todas as capitais de

provincia, garantindo de igual forma que 90% da população espanhola estará a menos de 50 km de uma estação de Alta Velocidade. Na imagem abaixo pode visualizar-se o esquema da rede espanhola de Alta Velocidade ferroviária no horizonte de 2020, incluindo os eixos que farão ligação à rede portuguesa.

The development of rail infrastructures is the principal component of PEIT ¹, with an allotment of around 50% of the total investment (including urban and metropolitan transport). This program foresees the progressive expansion of the high-speed network, both through the construction of new lines and through the adaptation of existing infrastructures, which

naturally implies the expansion of the network using UIC gauge track, thereby assuring the desired interoperability between the Iberian Peninsula and the rest of Europe.

From a strategic viewpoint, it has been clearly established that the high-speed rail network should connect all of the provincial capitals,

thereby guaranteeing that 90% of the Spanish population will be less than 50km from a high-speed station. The image below shows the Spanish high-speed rail plan for 2020, including the axes to the Portuguese network.

¹ Seguindo a clara tendência actualmente vigente na Europa no sentido de dar forte prioridade ao transporte ferroviário.
¹ This is in keeping with the clear tendency presently in effect in Europe in terms of assigning high priority to rail transport.

A nova rede de Alta Velocidade ferroviária nacional permitirá um novo conceito de mobilidade, ao reduzir drasticamente os tempos de viagem praticados actualmente.

The high-speed railway network in Portugal will introduce a new concept in mobility by drastically current travelling times for journeys.

CONTEXTO NACIONAL

A rede ferroviária nacional actualmente existente tem uma extensão total de 3.613 km, dos quais apenas cerca de 2.800 km estão em funcionamento ou

utilização efectiva. A rede em bitola Ibérica representa mais de 90% da extensão total da rede e apenas restam alguns pequenos troços de via estreita.

O mapa seguinte apresenta as linhas e ramais da rede ferroviária convencional em exploração no final do ano de 2008:

NATIONAL CONTEXT

The currently existing national rail network has a total length of 3,613 km, of which only about 2,800 km are operating or being effectively utilized.

The Iberian gauge network represents more than 90% of the total length. There remain only a few stretches of narrow gauge track. The following map shows

the conventional rail network's lines and branches in use at the end of 2008:

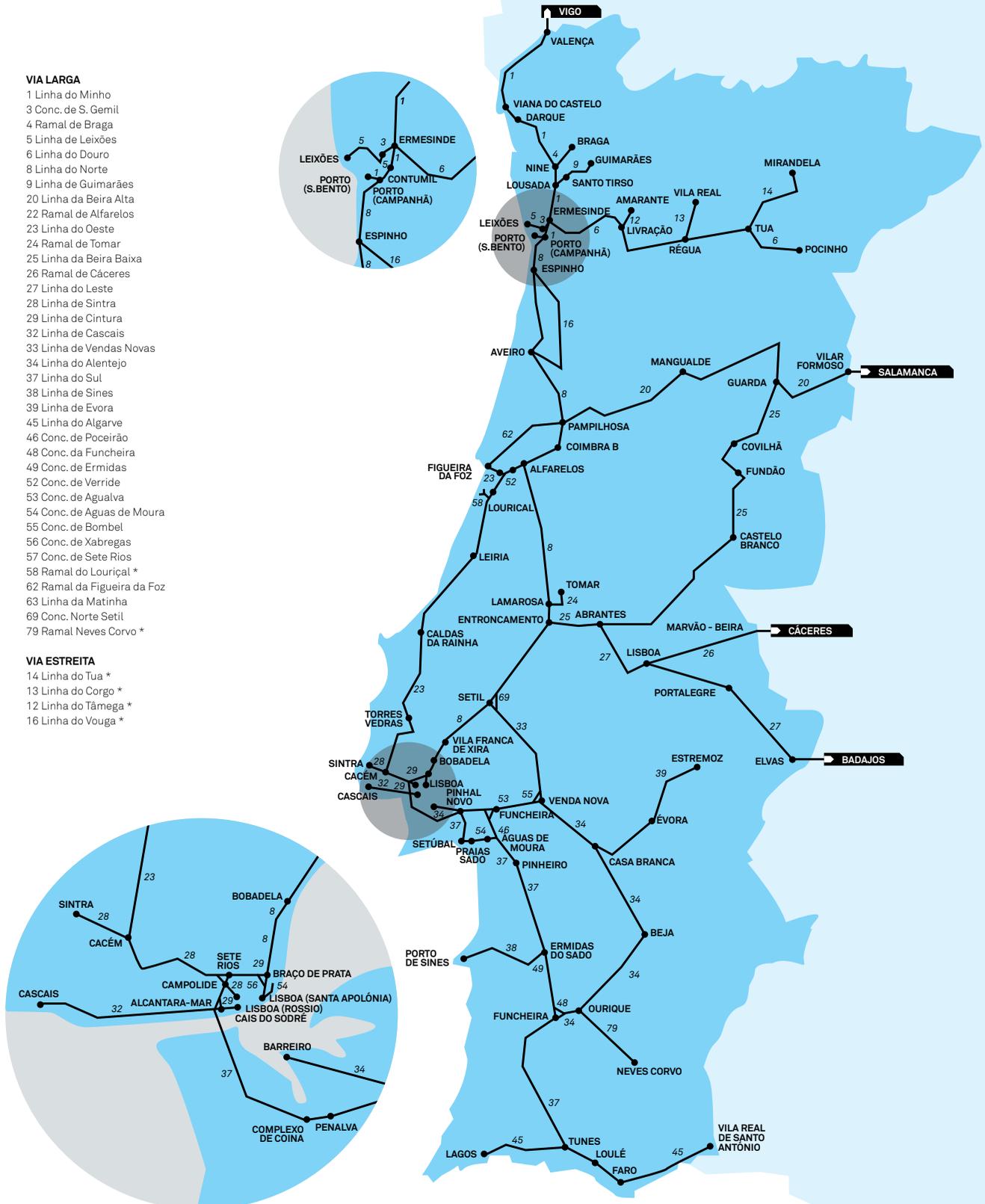
LINHAS E RAMAIS COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO LINES AND BRANCHES WITH RAILWAY TRAFFIC

VIA LARGA

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 22 Ramal de Alfarelos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 26 Ramal de Cáceres
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. de Poceirão
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 52 Conc. de Verride
- 53 Conc. de Agualva
- 54 Conc. de Aguas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourical *
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinha
- 69 Conc. Norte Setil *
- 79 Ramal Neves Corvo *

VIA ESTREITA

- 14 Linha do Tua *
- 13 Linha do Corgo *
- 12 Linha do Tâmega *
- 16 Linha do Vouga *



* Linhas incluídas no âmbito das redes autónomas constantes no Anexo I do Decreto-Lei nº 270/2003

A quase totalidade da rede ferroviária nacional permite o transporte de mercadorias, servindo quatro dos cinco principais portos do sistema portuário nacional (Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines, tendo já sido iniciado o processo para a construção da ligação ao porto de Aveiro). A rede é complementada por um conjunto de terminais localizados ao longo do país, onde actualmente se desenvolvem as actividades de integração logística, bem como de ramais particulares de acesso a actividades industriais.

A este respeito convém salientar que está em curso o desenvolvimento do projecto Portugal Logístico, através do qual se prevê a criação de várias plataformas logísticas com ligação ferroviária e que se pretende venham a potenciar o tráfego de mercadorias no modo ferroviário.

O Projecto RAV virá colmatar um tipo de necessidade de mobilidade que as restrições da rede existente não permite satisfazer, garantido padrões de qualidade e fiabilidade até aqui inexistentes. Por outro lado,

a canalização de determinados serviços para a nova infra-estrutura ferroviária de Alta Velocidade permitirá a utilização da rede existente de uma forma mais racional e por tráfegos para os quais está mais vocacionada, como por exemplo o transporte suburbano de passageiros e o transporte de mercadorias.

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:

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.

Almost the entire national rail network allows for the transport of freight, serving four of the five principal ports in the national port system (Leixões, Lisbon, Setúbal and Sines, with the process to build a link to the port of Aveiro already underway). The network is complemented by a collection of terminals located throughout the country, where logistical integration projects are currently being developed, as well as individual access branches to industrial activities.

It should be noted that the Logistical Portugal project is currently being developed, which envisions the creation of various logistical platforms featuring rail links aimed at strengthening the rail-based traffic of freight.

The HSN Project will fulfil the need for a type of mobility that the existing network has not been able to satisfy, guaranteeing standards of quality and reliability heretofore nonexistent. In addition, the channelling of certain services to the new high-speed rail infrastructure will allow for the

utilization of the existing network in a more rational and appropriate manner, such as with the suburban transport of passengers and the transport of freight.

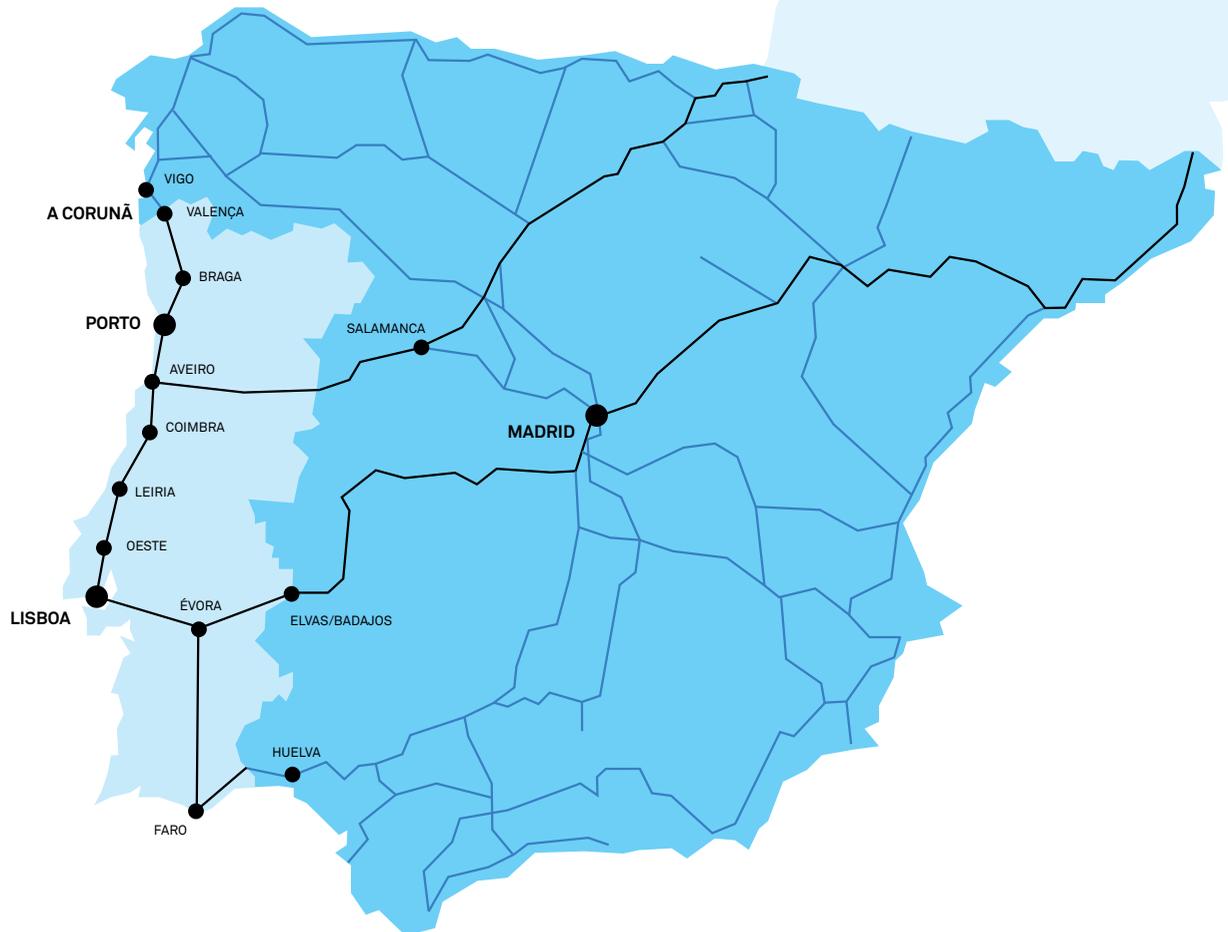
The future high-speed rail network, completely laid with European gauge, will connect the principal mobility centres of people and goods on the Iberian Peninsula.

The network is essentially made up of a Coastal Corridor between Galicia and Lisbon that is linked to the remaining connections: one, to the North, towards Salamanca - Bordeaux, and another to the South, heading towards Évora, Elvas - Badajoz - Madrid - Barcelona - Marseille, with an expected link from Évora to Faro - Huelva, according to the following plan:

The Lisbon - Madrid, Lisbon - Porto, Porto - Vigo and Aveiro - Salamanca high-speed rail axes are part of the list of 30 European Priority Projects defined by the European Commission and approved by the European Parliament in 2004. It should be emphasized

that the Lisbon - Madrid high-speed rail axis was recently considered by the European Commission as one of the top-priority European projects.

The implementation of the high-speed rail network in Portugal will begin with the Lisbon - Madrid, Lisbon - Porto and Porto - Vigo axes. These are priorities of the Portuguese Government, based on the need to guarantee connection between the two main metropolitan areas in the country and between these cities and Madrid with running times, mobility and competitiveness equivalent to that reached on the principal European economic axes. Making these high-speed rail links a reality is a determining factor for the integration of Portugal into the European rail network, creating the necessary conditions for increasing the competitiveness of regions with higher population densities and wealth generation in the Iberian and European spheres.



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.

The future high-speed rail network, entirely in European gauge, will connect the main centres of mobility of people and goods in the Iberian Peninsula.

PRINCIPAIS DATAS

De seguida, apresentam-se, de forma esquemática, as principais datas associadas ao desenvolvimento do Projecto RAV, desde a constituição da RAVE, em Dezembro de 2000.

IMPORTANT DATES

Presented below are the important dates associated with the development of the HSN Project, beginning with the creation of RAVE, in December 2000.

2000	2001	2003	2004	2005	2006
<p>Dez /2000</p> <ul style="list-style-type: none"> → Constituição da RAVE → Creation of RAVE 	<p>Jan/2001</p> <ul style="list-style-type: none"> → Constituição do AEIE-AVEP → Creation of the EEIG-AVEP 	<p>2003</p> <ul style="list-style-type: none"> → Lançamento de diversos Concursos Públicos Internacionais para a execução de Estudos de Viabilidade Técnica (EVTs) de corredores de Alta Velocidade ferroviária → The offering of various International Open Invitations for the carrying out of high-speed rail corridor Technical Feasibility Studies 	<p>2004</p> <p>Jun/2004</p> <ul style="list-style-type: none"> → RCM n.º 83/2004, que definiu o enquadramento do Projecto RAV e o calendário dos vários eixos: Porto - Vigo (2009); Lisboa - Porto (2013); Lisboa - Madrid (2010); Lisboa - Faro - Huelva (2018) e Aveiro - Salamanca (2015) → RCM n.º 83/2004, which defined the outlines of the HSN Project and the timeline for the various axes: Porto - Vigo (2009); Lisbon - Porto (2013); Lisbon - Madrid (2010); Lisbon - Faro - Huelva (2018) and Aveiro - Salamanca (2015) 	<p>Nov/2005</p> <ul style="list-style-type: none"> Cimeira Luso-Espanhola de Évora, onde foram acordados, para o eixo de AV Lisboa - Madrid: <ul style="list-style-type: none"> → Tipo de tráfego misto (passageiros e mercadorias) → Prazo de conclusão (2013) The Évora Luso-Spanish Summit, where the following was agreed regarding the HS Lisbon - Madrid axis: <ul style="list-style-type: none"> → Type of mixed traffic (passengers and freight) → Completion date (2013) 	<p>Out/2006</p> <ul style="list-style-type: none"> → Anúncio da decisão sobre a localização da estação de Alta Velocidade do Porto (Campanhã) → Apresentação das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário → Eixo Porto - Vigo anunciado como prioritário pelo Governo Português → Announcement of the decision on the location of the Porto high-speed station (Campanhã) → Presentation of the Rail Sector's Strategic Orientations → Porto - Vigo Axis announced as a priority for the Portuguese Government
	<p>Nov/2003</p> <ul style="list-style-type: none"> Cimeira Luso-Espanhola da Figueira da Foz, onde foram acordados: <ul style="list-style-type: none"> → Ligações transfronteiriças (Lisboa - Madrid, Porto - Vigo, Aveiro - Salamanca e Faro - Huelva) → Objectivos de tempos de percurso (2:45 horas entre Lisboa - Porto e Madrid) The Figueira da Foz Luso-Spanish Summit, where the following agreements were reached: <ul style="list-style-type: none"> → Cross-border links (Lisbon - Madrid, Porto - Vigo, Aveiro - Salamanca and Faro - Huelva) → Run time objectives (2:45 hours between Lisbon - Porto and Madrid) 	<p>Out/2004</p> <ul style="list-style-type: none"> → Cimeira Luso-Espanhola de Santiago de Compostela, onde foi confirmada a programação e o calendário para os eixos Lisboa - Madrid e Porto - Vigo → The Santiago de Compostela Luso-Spanish Summit, where the programming and timeline for the Lisbon - Madrid and Porto - Vigo axes was confirmed 	<p>Abr/2004</p> <ul style="list-style-type: none"> → Inclusão dos eixos ferroviários de Alta Velocidade Lisboa - Porto, Lisboa - Madrid, Aveiro - Salamanca (PP3) e Porto - Vigo (PP19) na lista dos 30 Projectos Prioritários da RTE-T definida pela Comissão Europeia e aprovada pelo Parlamento Europeu → Inclusion of the Lisbon - Porto, Lisbon - Madrid, Aveiro - Salamanca (PP3) and Porto - Vigo (PP19) high-speed rail axes in the list of the 30 TEN-T Priority Projects defined by the European Commission and approved by the European Parliament 	<p>Set/2006</p> <ul style="list-style-type: none"> → Início do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto RAV, com a entrega do primeiro EIA para o eixo de Alta Velocidade Lisboa - Porto (troço compreendido entre Alenquer e Pombal, na extensão de aproximadamente 110 km) → Start of the Environmental Impact Evaluation (EIE) of the HSN Project, with delivery of the first EIS for the Lisbon/Porto high-speed axis (stretch between Alenquer and Pombal, approximately 110 km long) 	
				<p>Dez/2005</p> <ul style="list-style-type: none"> Sessão de apresentação pública do Projecto RAV, onde foram anunciados: <ul style="list-style-type: none"> → Lisboa - Porto e Lisboa - Madrid como eixos prioritários do Projecto RAV → Opções técnicas em aberto / análise Public presentation of the HSN Project, with announcement of the following: <ul style="list-style-type: none"> → Lisbon - Porto and Lisbon - Madrid as priority axes in the HSN Project/prioritários do Projecto RAV → Technical options pending/under analysis 	

Jul/2007

→ Apresentação de candidaturas a financiamento comunitário no âmbito da RTE-T "Multi-annual work programme 2007-2013", duas das quais em conjunto com Espanha, para os troços transfronteiriços que integram os eixos Lisboa - Madrid e Porto - Vigo

→ Assinatura de declaração conjunta entre Portugal e Espanha para a coordenação dos trabalhos futuros com vista à implementação dos troços transfronteiriços

→ *Presentation of the community financing candidates in the area of the TEN-T "Multi-annual work programme 2007-2013", two of which were in conjunction with Spain for the cross-border stretches that make up the Lisbon/Madrid and Porto - Vigo axes*

→ *Signing of a joint declaration between Portugal and Spain for the coordination of future projects with a view towards the implementation of the cross-border stretches*

Nov/2006

Cimeira Luso-Espanhola de Badajoz, onde foram acordados para o eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid:

→ Confirmação do compromisso nos prazos de execução

→ Construção de uma estação internacional conjunta na fronteira Elvas - Badajoz

The Badajoz Luso-Spanish Summit, where the following was agreed for the Lisbon - Madrid high-speed axis:

→ *Confirmation of the commitment to the execution dates*

→ *Construction of a joint international station on the Elvas/Badajoz border*

Mai/2008

→ Obtenção das DIAs para os troços compreendidos entre Évora e Elvas (59 km) e entre Elvas e Caia - Badajoz (20 km), partes integrantes do eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid

→ *Acquisition of the EIDs for the stretches between Évora and Elvas (59 km), and Elvas and Caia - Badajoz (20 km), which are part of the Lisbon - Madrid high-speed axis*

Fev/2008

→ Obtenção da DIA para o troço compreendido entre Montemor-o-Novo e Évora (34 km), parte integrante do eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid

→ *Acquisition of the EID for the stretch between Montemor-o-Novo and Évora (34 km), which is part of the Lisbon - Madrid high-speed axis*

Set/2007

→ Aprovação pelo Governo Português das medidas preventivas para o eixo de Alta Velocidade Lisboa - Porto

→ *Approval by the Portuguese Government of the preventive measures for the Lisbon - Porto High-speed axis*

2007

2008

Jun/2007

→ Sessão de apresentação pública do modelo de negócio para o Projecto RAV

→ Aprovação pelo Governo Português das medidas preventivas para o eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid

→ *Public presentation of the business model for the HSN Project*

→ *Approval by the Portuguese Government for the preventive measures on the Lisbon - Madrid high-speed rail axis*

Dez/2007

→ Anúncio da decisão sobre a localização da estação de Alta Velocidade de Lisboa (Gare do Oriente)

→ Atribuição de 383 milhões de euros de apoio comunitário, no âmbito da RTE-T, ao Projecto RAV

→ Obtenção da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) para o troço compreendido entre Alenquer e Pombal (110 km), parte integrante do eixo de AV Lisboa - Porto

→ *Announcement of the decision regarding the location of the Lisbon high-speed station (Oriente Station)*

→ *Granting of 383 million euros of community support to the TEN-T HSN Project*

→ *Acquisition of the Environmental Impact Declaration (EID) for the stretch between Alenquer and Pombal (110 km), which is part of the Lisbon/Porto HS axis*

Ago/2007

→ Conclusão dos EPs e entrega dos EIAs para o eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid (à excepção da TTT)

→ *Completion of the PSs and delivery of the EISs for the Lisbon/Madrid High-speed axis (with the exception of the TTC)*

Abr/2008

→ Obtenção da DIA para o troço compreendido entre Moita e Montemor-o-Novo (73 km), parte integrante do eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid

→ Sessão de apresentação da Gare do Oriente como estação terminal de Alta Velocidade de Lisboa

→ *Acquisition of the EID for the stretch between Moita and Montemor-o-Novo (73 km), which is part of the Lisbon/Madrid high-speed axis*

→ *Presentation session of Oriente Station as the Lisbon high-speed terminal*

Jun/2008

→ Lançamento do Concurso Público Internacional para a Construção, sob a forma de Concessão, do troço Poceirão - Caia, parte integrante do eixo de Alta Velocidade Lisboa - Madrid

→ *An International Public Tender Request for the Construction, in the form of a Concession, of the Poceirão - Caia stretch, which is part of the Lisbon - Madrid high-speed axis*

PRINCIPAIS IMPACTOS

O investimento a efectuar na concepção, construção, conservação/manutenção e exploração da infra-estrutura ferroviária conexas com o Projecto RAV proporcionará benefícios significativos ao nível social e económico, numa perspectiva regional e nacional, promovendo, de igual modo, o desenvolvimento de Portugal e o reforço da sua integração na União Europeia.

Os impactos sociais associados ao Projecto RAV afiguram-se muito relevantes, sendo grande o seu contributo para uma melhoria do bem-estar social e, por conseguinte, para um maior nível de coesão social. De uma forma sucinta, os principais impactos sociais decorrentes do Projecto RAV podem ser apresentados como segue:

→ Reforço da ligação entre Portugal e Espanha e contributo para o desenvolvimento harmonioso da União Europeia, reforçando a sua coesão económica e social;

→ Reforço da interoperabilidade da rede ferroviária europeia, com a correspondente melhoria qualitativa da mobilidade dos cidadãos e dos bens;

→ Melhoria dos níveis de acessibilidade, rompendo com a periferização de parte significativa do território nacional, permitindo, ao mesmo tempo, articular um conjunto significativo de cidades portuguesas entre si e com a malha urbana espanhola, favorecendo também as ligações transeuropeias;

→ Reforço da estruturação do eixo atlântico;

→ Melhoria significativa dos índices conexos com a mobilidade de pessoas e de bens, fornecendo novas oportunidades para a atracção de investimentos;

→ Promoção do transporte inter-modal;

→ Melhoria da sustentabilidade do sistema de transportes,

oferecendo uma rede ferroviária de qualidade, competitiva, com reduzidos impactos ambientais em termos de consumo energético;

→ Poupança ao nível dos consumos energéticos ligados à mobilidade, aliada à redução substancial do consumo de combustíveis nos modos rodoviário e aéreo e a uma maior eficiência energética do transporte ferroviário;

→ Contribuição para níveis elevados de segurança e conforto nas deslocações, nomeadamente através da redução da exposição ao congestionamento de tráfego;

→ Impacto positivo sobre os índices de sinistralidade, considerando as projecções realizadas, poder-se-á esperar uma redução dos acidentes de tráfego rodoviário como resultado de um menor número de viagens realizadas em veículo privado, diminuindo, deste modo, o drama social daí resultante; e

MAIN IMPACTS

The investment to carry out the design, construction, conservation/maintenance and operation of the rail infrastructure connected with the HSN Project will provide significant socioeconomic benefits on regional and national levels, promoting the development of Portugal and the reinforcement of its integration into the European Union.

The social impacts associated with the HSN Project are also very important, given its considerable contribution towards an improvement of social well-being and, as a result, a higher level of social cohesion.

The main social impacts resulting from the HSN Project can be succinctly presented as the following:

→ Reinforcement of the links between Portugal and Spain and a contribution to the harmonious development of the European Union, reinforcing its social and economic cohesion.

→ Reinforcement of the interoperability of the European rail network, with a corresponding qualitative improvement to the mobility of people and goods.

→ Improvement in the levels of accessibility, breaking with the peripheralization of a considerable part of the country, allowing, at the same time, for the interconnection of a significant group of Portuguese cities and the Spanish urban network, as well as favouring trans-European links.

→ Reinforcement of the organization of the Atlantic axis.

→ Significant improvement in the indices regarding the mobility of people and goods, supplying new opportunities for attracting investments.

→ Promotion of intermodal transport.

→ Improvement in the sustainability of the transport system, offering a competitive, high-quality rail network

with reduced environmental impacts in terms of energy consumption.

→ Savings with respect to transport energy consumption, in terms of the substantial reduction of fuel consumption in road and air modes and a greater energy efficiency in rail transport.

→ Contribution towards the higher levels of safety and comfort in transit, namely through a reduction in traffic congestion.

→ A positive impact on accident indices, according to the projections that have been carried out, a reduction in road traffic accidents can be expected as a result of the lower number of trips carried out per private vehicle, in this way diminishing the resulting social repercussions, and

→ Lower surface occupation when compared with the highway mode, together with considerably superior efficiency in terms of transport.

→ Menor ocupação da superfície do território comparativamente com o modo rodoviário, aliada a uma eficácia consideravelmente superior em termos de eficácia de transporte.

Investimentos como este, proporcionam ao sector privado, quer às famílias quer às empresas, externalidades positivas que muito contribuem para o bem-estar das primeiras e para o aumento da produtividade das segundas. No caso das empresas, é ainda de esperar que o investimento em infra-estruturas tenha uma contribuição positiva para a promoção, quer do emprego, quer do investimento privado e, em última análise, do produto privado. Finalmente, o impacto destes investimentos no desempenho económico não deixa de se traduzir numa base fiscal mais alargada e, portanto, em benefícios futuros a nível da receita fiscal para o Estado Português.

Neste contexto, e considerando a disponibilização futura deste novo

modo de transporte, foi realizado para a RAVE, com conclusão em 2008, pelos Prof. Alfredo Marvão Pereira e Jorge Miguel Andraz, um estudo denominado “Os Efeitos Fiscais do Investimento na RAV”, cujo objectivo passou por avaliar os impactos, na actividade económica do país e na evolução das receitas fiscais do Estado Português, do investimento na RAV, considerando apenas os eixos prioritários Lisboa - Madrid, Lisboa - Porto e Porto - Vigo.

Os resultados apurados neste estudo sugerem que o investimento previsto, entre 2010 e 2015, na RAV, 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).

O Projecto RAV irá, ainda, potenciar uma elevada participação da indústria nacional. Na fase de projecto e construção, estão reunidas as condições para que se verifique uma ampla participação nacional nas actividades relativas à obra geral, que representa mais de 60% do investimento, às especialidades ferroviárias, telecomunicações e tecnologias de informação e comunicação, bem como ao nível dos interiores do material circulante. Concluída a construção, haverá também incorporação nacional nos próprios serviços e em todas as actividades empresariais inerentes, manutenção das infra-estruturas e oficinas de manutenção do material circulante, bem como nos sistemas de informação associados à exploração.

Investments such as these provide the private sector, both families and businesses, with positive externalities that greatly contribute to the well-being of the former and productivity improvements for the latter. For businesses, it is also expected that investment in infrastructures will have a positive contribution for the promotion of business, private investment and, ultimately, the product.

Finally, the impact of these investments on economic development translates into a broader fiscal base and, therefore, future benefits with respect to revenues for the Portuguese State.

In this context, considering the future availability of this new mode of transport, a study titled “The Fiscal Effects of HSN Investment,” completed in 2008, was carried out for RAVE by Professors Alfredo Marvão Pereira and Jorge Miguel Andraz, with the aim of evaluating the impacts on the country’s economic activity and the

evolution of revenues to the Portuguese State derived from HSN investment, considering only the priority axes Lisbon - Madrid, Lisbon - Porto and Porto - Vigo.

This study’s results suggest that the investment in HSN expected to take place between 2010 and 2015 will generate, in accumulated terms with a 30 year horizon (to 2045), universally positive effects in all of the macroeconomic variables, such as:

→ Creation of 56,033 new permanent jobs (1.1% of 2006 employment).

→ Increase in private investment of 125,884 million euros (81.2% of 2006 GDP).

→ Increase in GDP of 121,373 million euros (78.3% of 2006 GDP), and

→ Increase in the Portuguese State revenue of 63,583 million euros (41.0% of the 2006 GDP). The HSN Project is also going to allow

increased participation by national industry. In the project and construction phase, it will be possible for a broad national participation in activities related to the overall work (which represents more than 60% of the investment), to rail-related specialties, to telecommunications, information and communication technologies, as well as to the interiors of the rolling stock. When the construction is finished, there will also be national participation in the associated services and in all of the inherent business activities, infrastructure maintenance and rolling stock maintenance workshops, as well as the associated operating information systems.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Os principais desafios subjacentes ao desenvolvimento e implementação do Projecto RAV 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;

→ 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;

→ 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

CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

The main underlying challenges to the HSN Project's development and implementation are the following:

→ High-speed rail will require the characterization of a new concept in travelling, new models for segmenting demand, a new market posture with respect to the other transport modes, in a spirit of cooperation instead of competition.

→ National industry should be prepared to provide appropriate technological responses, including command systems for rail

operations and their integration with information technology systems.

→ The entire design of the high-speed rail network will have to put demand before supply in decision making processes, promoting complementary solutions between different modes so the transport chain becomes more efficient and satisfying for end users. With this in mind, the articulation of the conventional system new high-speed rail network services must be ensured.

→ Through the HSN project, both private as well as public companies must be

capable of acquiring greater and more consistent competences in this area.

The know-how thus acquired must be capitalized on as part of an export strategy, thus helping generate a greater positive effect on the country's economy and its production structure, and

→ The implementation of the high-speed rail network in European gauge will require that a model for the migration from Iberian gauge be developed and duly structured in articulation with the Spanish development plan and domestic operators, so as to

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.

Por outro lado, quanto às oportunidades:

→ O Projecto RAV 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 RAV 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.

ensure the gradual and sustained rail interoperability with Europe.

On the other hand, the opportunities are:

→ The HSN project should be faced as an opportunity within the Lisbon Strategy, and should not be limited to a traditional transport engineering project.

→ In the technical domain it will be essential to promote and stimulate applied research into high-speed rail systems, establishing synergies between companies and universities.

→ The HSN project should be designed as a means of consolidating scientific

knowledge in Portugal, developing new technologies, promoting innovative centres of industrial production in Portugal and of creating urban hubs capable of establishing resources in the interior of the country, thus contributing to the reversal of the desertification process and to improved urban planning.

→ The development of a high-speed rail network under the current European regulatory context will require a certification process for the various subsystems and players, and

→ The implementation of the high-speed rail network in European gauge will

require that a model for the migration from Iberian gauge be developed and duly structured in articulation with the Spanish development plan and domestic operators, so as to ensure the gradual and sustained rail interoperability with Europe.

CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DOS EIXOS PRIORITÁRIOS
SUMMARY CHARACTERISTICS OF THE PRIORITY AXES

	LISBOA - MADRID <i>LISBON - MADRID</i>	LISBOA - PORTO <i>LISBON - PORTO</i>	PORTO - VIGO (1ª FASE) <i>PORTO - VIGO (1 (1ST PHASE)</i>
Ligação <i>Axis</i>	Lisboa-Madrid <i>Lisbon-Madrid</i>	Lisboa-Porto <i>Lisbon-Porto</i>	Porto-Vigo <i>Porto-Vigo</i>
	2h45min	1h15min	60min
Tráfego <i>Traffic</i>	Passageiros e mercadorias <i>Passengers and freight</i>	Passageiros <i>Passengers</i>	Passageiros e mercadorias <i>Passengers and freight</i>
Extensão <i>Length</i>	206 km (em Portugal) <i>206 km (in Portugal)</i>	290 km <i>290 km</i>	55 km (em Portugal) <i>55 km (in Portugal)</i>
Estações <i>Stations</i>	Lisboa, Évora e Caia <i>Lisboa, Évora and Caia</i>	Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria, Oeste e Lisboa <i>Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria, Oeste and Lisboa</i>	Braga e Valença <i>Braga and Valença</i>
Investimento (preços de 2008) <i>Investment (2008 prices)</i>	2.430 M€	4.510 M€	860 M€
Início Exploração <i>Start of Operations</i>	2013	2015	2013
Velocidade de Projecto <i>Project Speed</i>	350 km/h	300 km/h	250 km/h
Procura <i>Demand</i>	9.4 Mpax ⁽¹⁾	12.2 Mpax ⁽¹⁾	3.7 Mpax ⁽¹⁾

Mpax - Milhões de passageiros em 2030
Mpax - Millions of passengers in 2030

MODELO DE NEGÓCIO E DE CONTRATAÇÃO

Modelo de Negócio e de Contratação
O modelo de negócio seleccionado para o Projecto RAV é o que, no entender da RAVE, melhor assegura o cumprimento dos seguintes objectivos estratégicos:

1. Assegurar a comportabilidade para o Estado Português, nomeadamente, através do estímulo da competitividade no processo de contratação, da maximização dos fundos gerados pelo projecto e do financiamento comunitário, e ainda através da maximização da incorporação nacional e da minimização dos riscos associados ao custo do projecto;
2. Garantir o cumprimento de prazos, mediante coordenação adequada entre

as entidades envolvidas e criação de mecanismos de incentivo/penalidade para as mesmas, correcta articulação das fases de implementação do projecto, alocação clara de responsabilidades e minimização dos factores de risco de atraso;

3. Garantir uma elevada qualidade de serviço, através da criação de mecanismos de incentivo/penalidade para os parceiros privados a contratar, da definição clara dos níveis de qualidade pretendidos e potenciação de soluções inovadoras; e
4. Minimizar os riscos do projecto, em particular os que serão assumidos pelo Estado Português,

implementando uma estrutura contratual que facilite a adequada alocação de riscos às entidades/ partes mais habilitadas para os gerir.

Estes objectivos procuram, acima de tudo, a criação de valor para o Estado, assegurando a sua posição financeira, em termos de encargos e riscos a suportar com o Projecto RAV, procurando, naturalmente, garantir o sucesso do mesmo a longo prazo.

O modelo escolhido pode ser representado graficamente da seguinte forma:

BUSINESS AND CONTRACTING MODEL

The business model selected for the HSN Project will, according to RAVE's analysis, best assure compliance with the following strategic objectives:

1. Assuring cohesion with the Portuguese State, namely through competition in the contracting process, maximization of the funds generated by the project and community financing, maximization of national participation and minimization of the risks associated with the project's cost.
2. Guaranteeing adherence to the timeline, through appropriate coordination between the involved parties, the creation of incentive/punitive

mechanisms, proper articulation of the project implementation phases, clear allocation of the responsibilities and minimization of the delay risk factors.

3. Guaranteeing high quality service, through the creation of incentive/punitive measures for the private partners to be contracted, the clear definition of the quality levels to be attained and the promotion of innovative solutions, and
4. Minimizing project risks, in particular those that will be taken on by the Portuguese State, implementing a contractual structure that facilitates the appropriate

allocation of the risks to the entities/ parties capable of managing them.

These objectives seek, above all, the creation of value for the State, protecting its financial position in terms of the charges and risks borne as a result of the HSN Project, seeking, naturally, to guarantee the long-term success of same.

The chosen model can be graphically represented in the following manner:

Alocação de Capacidade e Gestão de Circulação (Estado / REFER)

Allocation of Capacity and Traffic Management (The State/REFER)

Sinalização e Telecomunicações (PPP)

Signalling and Telecommunications (PPP)

Superestrutura /
Substrutura (PPP)
*Superstructure /
Substructure (PPP)*

Resumidamente, a estrutura do modelo de negócio para a infra-estrutura ferroviária do Projecto RAV é a 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);

→ 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;

→ Funções estratégicas de alocação da capacidade e gestão da circulação 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 alocará 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 liberalização do transporte internacional de passageiros respeita.

Neste modelo, o papel estratégico de regulação e de gestão da rede fica na esfera do Estado, via REFER, à semelhança do que acontece em projectos internacionais de idêntica natureza.

A opção de segregação e individualização do contrato PPP referente aos sistemas de sinalização e telecomunicações prende-se essencialmente com o facto de este ser um mercado limitado ao nível de fornecedores e de ter um peso relativo do investimento reduzido face às restantes componentes. Adicionalmente, a sua desagregação

In summary, the HSN Project's rail infrastructure business model is the following:

→ Five PPPs for the design, construction, financing and maintenance of the rail sub and superstructures, excluding the signalling and telecommunication systems, for a period of 40 years and with a mixed payment mechanism (based on the availability of a procurement component and a component associated with infrastructure maintenance).

→ A PPP for the design, promotion, installation, financing and maintenance of the signalling and telecommunications systems, for the full length of the project's three priority axes, for a period of 20 years and with a payment

mechanism exclusively established based on availability.

→ Lisbon and Porto stations to be developed directly by REFER due to the special complexity of the work to be carried out, and the remaining stations to be integrated into the remaining PPPs of the axes of which they are part.

→ Strategic functions concerning capacity allocation and circulation management will be handled by REFER, while it is the managing organization of the Portuguese rail infrastructure, and

→ On an operational level, the Portuguese state will go ahead with the acquisition of the rolling stock, which will later be allocated to the future operators, given that the definitive operational model

will only be set after 2010, as the European directives regarding the liberalization of international passenger transport are pending.

In this model, the strategic role of regulation and network management resides with the State, by way of REFER, in a manner similar to that which occurs with international projects of an identical nature.

The option to isolate and individualize the PPP contract with respect to the signalling and telecommunications systems is, in essence, a result of the fact that this is a limited market in terms of suppliers and represents a relatively low investment in comparison with the remaining components. Additionally, its separation from the remaining infrastructure allows

da restante infra-estrutura permite dissociar o calendário de lançamento desta PPP da restante infra-estrutura ferroviária. Este é um facto particularmente relevante quando se está perante uma componente que ainda se encontra em maturação tecnológica. O risco de integração entre esta componente e as restantes componentes de infra-estrutura é tecnicamente gerível.

Assim, a estrutura de PPPs subjacente ao modelo de negócio escolhido para o Projecto RAV 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 poder 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 são bastante 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.

O mapa a seguir apresentado permite observar a configuração final do modelo de negócio adoptado para a componente de infra-estrutura ferroviária do Projecto RAV, incluindo os respectivos valores de investimento das PPPs a lançar no âmbito da sua implementação:

the timeline for this PPP to be detached from the rest of the rail infrastructure. This is a particularly important fact given the on-going evolution of the technology. The integration risks of this component with the remaining components are technically manageable.

As such, the PPP structure underlying the business model chosen for the HSN Project in Portugal allows for the creation of contracts with reasonable dimensions for the Portuguese market, guaranteeing from the beginning the capacity and interest of the private sector, assuring, equally, the existence of strong competitiveness within the sector – an aspect of crucial importance in the creation of value for the Portuguese State. It will also equally guarantee compliance with the timelines anticipated in the project's implementation.

The fact that the PPP structure may imply financial costs higher than those associated with the Portuguese State is compensated by the State's reduced risk exposure and the gains in efficiency permitted by the structure.

As a result, the greater efficiency, innovation and optimization that is brought about, when combined with the strong competition that characterizes projects launched with a PPP structure, offers the chance for significant cost reductions that must be considered.

This greater efficiency is also a result of the whole life cost approach underlying the PPP structure, which stimulates the reduction of the overall cost of the project during its period of use in such a way that greater care during the project and construction phases will be able to lead to significant savings in the operations and maintenance phases.

However, more importantly, experience has demonstrated that deviations in the cost to the State are lower under the PPP structure when compared with the traditional contract structure, due to a more balanced allocation of risk.

The combination of these factors permits the project's business model to assure the fulfilment of the following objectives: minimizing the financial commitment of the Portuguese State and reducing the probability of deviations, thereby minimizing the project's inherent risks.

The following map shows the final configuration of the adopted business model for the HSN rail infrastructure component, including the respective PPP investment values to be applied to their implementation areas:

BRAGA → VALENÇA
BRAGA → VALENÇA
 → 0,82 mM euros / billion €

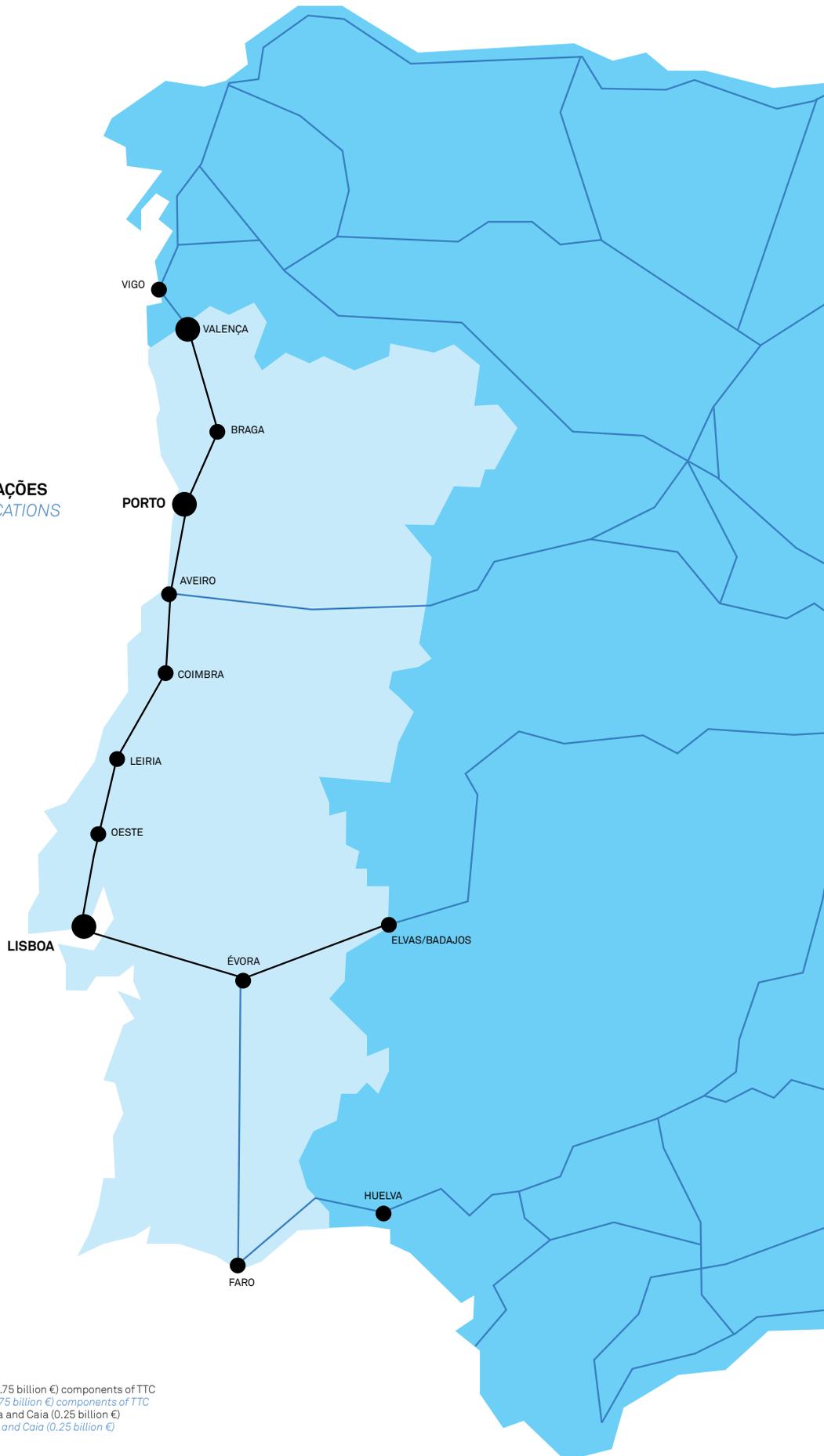
LISBOA → POMBAL
LISBOA → POMBAL
 → 2,21 mM euros / billion €

LISBOA → POCEIRÃO
LISBOA → POCEIRÃO
 → 2,09 mM euros ⁽¹⁾ / billion €

POMBAL → PORTO
POMBAL → OPORTO
 → 1,73 mM euros / billion €

POCEIRÃO → CAIA
POCEIRÃO → CAIA
 → 1,45 mM euros ⁽²⁾ / billion €

SINALIZAÇÃO E TELECOMUNICAÇÕES
SIGNALING AND TELECOMMUNICATIONS
 → 0,62 mM euros / billion €



¹ Includes conventional (0.49 billion €) and road (0.75 billion €) components of TTC
² Includes conventional component between Évora and Caia (0.25 billion €)

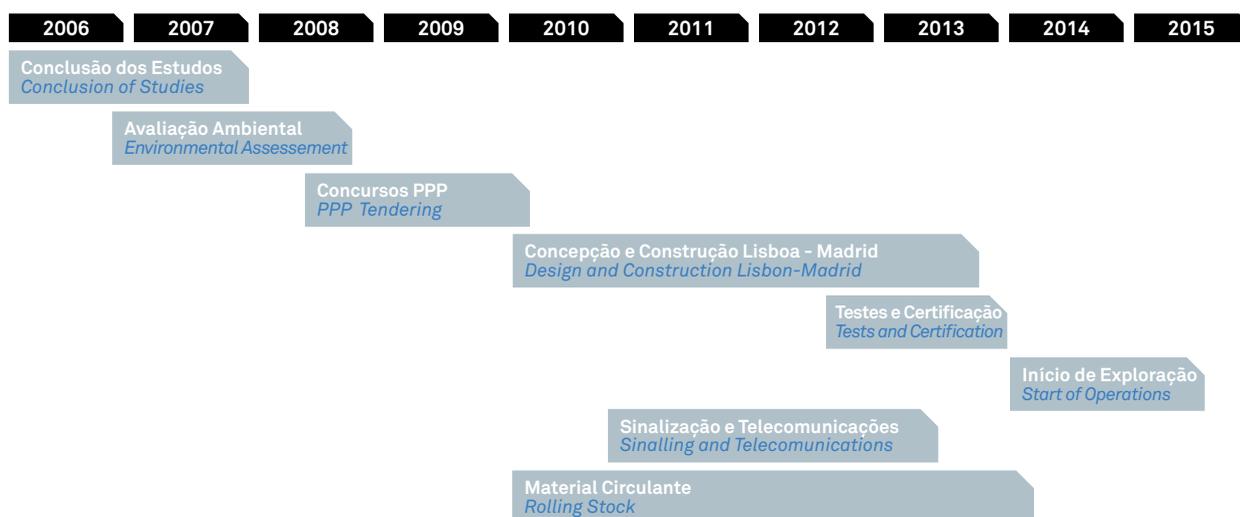
CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO PREVISTO

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

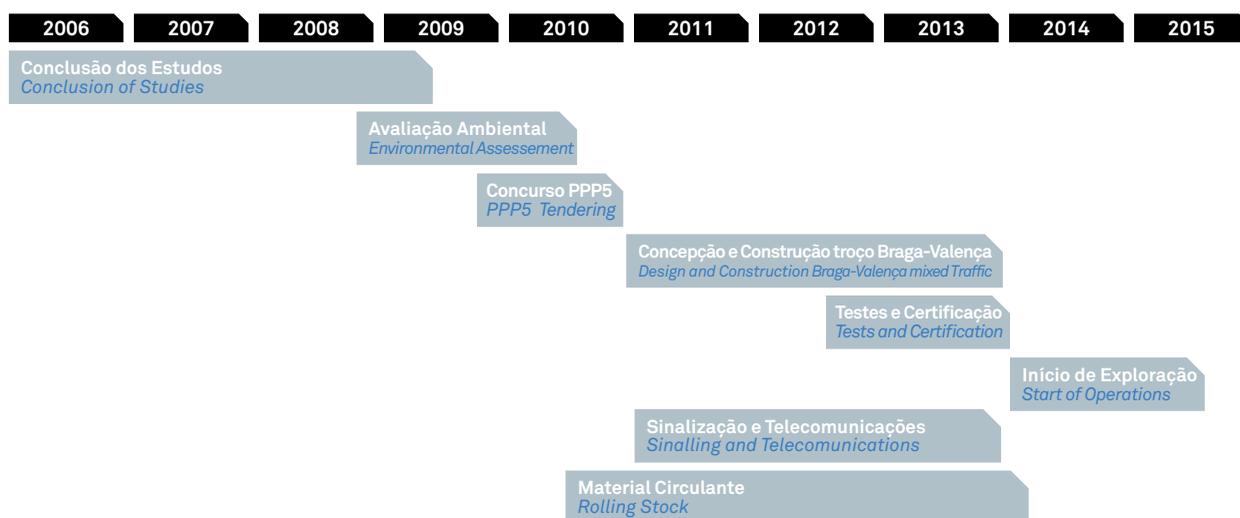
EXPECTED IMPLEMENTATION TIMELINE

The timeline expected for the implementation of the Lisbon - Madrid, Porto - Vigo and Lisbon - Porto high-speed rail axes is laid out as follows:

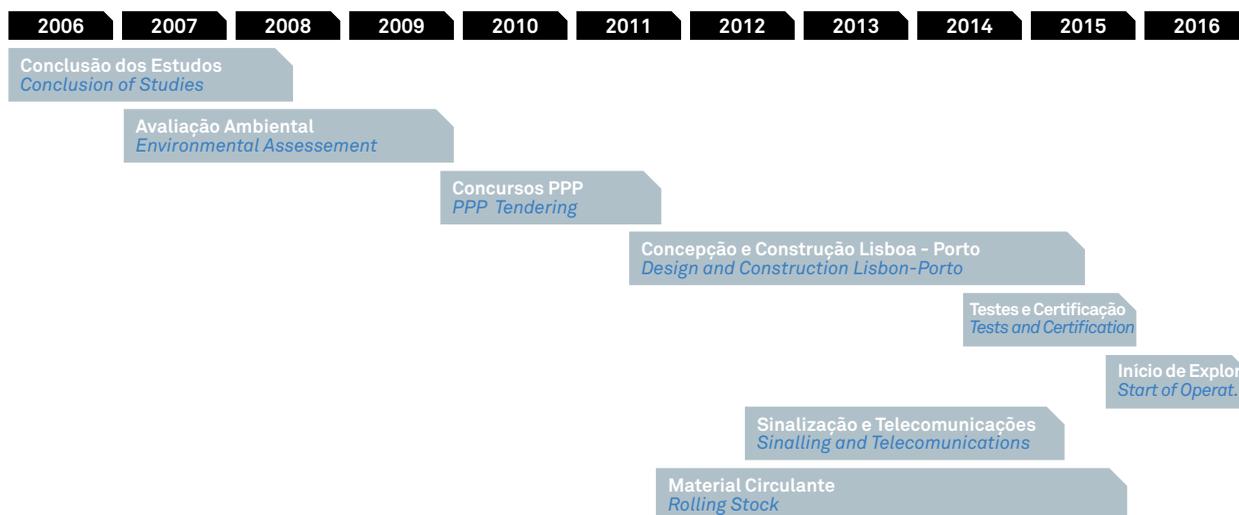
EIXO LISBOA-MADRID LISBON-MADRID AXIS



EIXO PORTO-VIGO PORTO-VIGO AXIS



EIXO LISBOA-PORTO
LISBON-PORTO AXIS



INVESTIMENTO E SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

No que respeita à sustentabilidade financeira do Projecto RAV, importa destacar que o investimento previsto para os eixos prioritários ascende a cerca de 7,8 mil milhões de euros, a preços constantes de 2008, repartidos da seguinte forma:

→ 2,4 Mil milhões de euros para o eixo Lisboa - Madrid;

→ 4,5 Mil milhões de euros, para o eixo Lisboa - Porto; e

→ 860 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.

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 inicial da infra-estrutura.

FINANCIAL INVESTMENT AND SUSTAINABILITY

With respect to the financial sustainability of the HSN Project, it should be stressed that the expected investment for the priority axes is roughly 7.8 billion euros, at 2008 prices, divided in the following manner:

→ 2.4 billion euros for the Lisbon - Madrid axis.

→ 4.5 billion euros for the Lisbon - Porto axis, and

→ 860 million euros, for the Porto - Vigo axis (1st phase, between Braga and the border with Spain, together with Valença).

Within these financial projections, based on the levels of demand and the operating costs estimated for each line, an operational surplus is guaranteed for each line with respect to the costs of operation and maintenance, generating a significant

Net Added Value for both axes. It is estimated that the project will generate an operating margin, after covering all of the operating costs, including rolling stock and maintenance, that allows it to cover 45% of the investment necessary for the initial development of the infrastructure.



Vista do Panteão Nacional (Simulação da Terceira Travessia do Tejo)
View from the Miradouro da Cerca Moura (Composition of the Third Tagus Crossing)

PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2008

MAIN DEVELOPMENTS IN 2008

INÍCIO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO

O ano de 2008 fica marcado pelo arranque de uma nova fase do Projecto RAV, dando-se início à sua implementação com o lançamento, no dia 2 de Junho, do Concurso Público Internacional para a concessão relativa às infra-estruturas ferroviárias do troço Poceirão - Caia, parte integrante da ligação ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid.

A concessão terá um prazo de 40 anos e inclui no seu objecto o projecto,

a construção, o financiamento, a manutenção e a disponibilização do conjunto das infra-estruturas ferroviárias do troço Poceirão - Caia, em que também se integra o troço Évora - Caia da linha convencional de mercadorias Sines-Évora-Elvas-Caia e a nova Estação de Évora.

A data limite para entrega de propostas ocorreu no dia 2 de Outubro de 2008, tendo-se apresentado a concurso quatro consórcios de empresas, que

integram as principais empresas de construção de Portugal, Espanha e França, sendo um bom indicador do nível de confiança conferido ao Projecto RAV. A primeira fase de avaliação das propostas foi concluída, em Dezembro de 2008, tendo sido seleccionadas as duas melhores propostas para a fase de negociações e posterior avaliação. A assinatura do contrato de concessão está prevista para Setembro de 2009.

THE START OF PROJECT IMPLEMENTATION

2008 was marked by the start of a new phase in the HSN Project with the beginning of the International Public Competition, on June 2nd, for the concession relating to the rail infrastructures for the Poceirão - Caia stretch, which is part of the high-speed rail link between Lisbon and Madrid.

The concession is for 40 years and includes the project, construction, financing, maintenance and availability of the rail infrastructures for the

Poceirão - Caia stretch, which includes the Évora - Caia stretch of the Sines-Évora-Elvas-Caia conventional freight line and the new Évora Station.

The proposal delivery deadline was October 2nd, 2008, with four business consortia comprising the principal construction companies of Portugal, Spain and France taking part, which demonstrated the level of confidence in the HSN Project. The first proposal evaluation phase was

completed in December 2008, with the two best proposals being selected for negotiation and a subsequent evaluation phase. The signing of the concession contract is expected to take place in September 2009.

EIXO LISBOA - MADRID

Durante o primeiro semestre de 2008, a RAVE concentrou 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. A preparação desse concurso exigiu um esforço extraordinário de toda a equipa da RAVE, dado tratar-se do primeiro no âmbito da Rede de Alta Velocidade, bem como, do primeiro lançado no âmbito do novo Código de Contratação Pública.

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, que culminaram na obtenção das Declarações de Impacte Ambiental (DIA) para os referidos lotes, nas seguintes datas:

Lote 3A2 – Moita - Montemor-o-novo – 10 de Abril de 2008;

Lote 3B – Montemor-o-novo - Évora – 4 de Fevereiro de 2008;

Lote 3C – Évora - Elvas – 16 de Maio de 2008; e

Lote LTF – Elvas - Caia (Fronteira) – 27 de Maio de 2008.

O facto de ter sido feita uma revisão dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental entre a Moita e

Caia, otimizando soluções e reduzindo os custos de investimentos, levou a que fosse possível o lançamento do concurso da primeira PPP a 2 de Junho de 2008, em Évora, tendo sido cumprido o calendário estabelecido em Dezembro de 2005.

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, bem como com o Novo Aeroporto de Lisboa. 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

LISBON - MADRID AXIS

During the first half of 2008, RAVE concentrated its efforts on the preparation of the necessary documentation for the first international public tender request for the concession of the design, construction, financing, maintenance and conservation of Poceirão - Caia stretch of the high-speed line. The preparation of this tender request required extraordinary effort from the entire RAVE team, given that it was the first for the high-speed network as well as the first held under the new Public Contracting Code.

With the delivery of the Environmental Impact Studies for the parcels 3A2 (Moita - Montemor-o-Novo), 3B (Montemor-o-Novo - Évora), 3C (Évora - Elvas) and LTF (Elvas - Caia) to the Portuguese Environmental Protection Agency (APA), in the months of July, June, August and September

2007, respectively, the respective Environmental Evaluation Processes were initiated. These resulted in the Environmental Impact Declarations (EID) for the abovementioned parcels on the following dates:

Parcel 3A2 – Moita - Montemor-o-novo – 10th April 2008

Parcel 3B – Montemor-o-novo - Évora – 4th February 2008

Parcel 3C – Évora - Elvas – 16th May 2008, and

Parcel LTF – Elvas - Caia (Border) – 27th May 2008

The fact that a review of the Preliminary and the Environmental Impact Studies between Moita and Caia was carried out, optimizing

solutions and reducing the investment costs, allowed for the first PPP tender to be carried out on June 2nd, 2008, in Évora, thereby meeting the timeline established in December 2005.

The routes studied between Moita and Caia include high-speed stations in Évora and in the border region of Caia, as well as connection to the future logistical platforms of Poceirão and Elvas, and the new Lisbon Airport.

It should also be mentioned that in the Évora - Elvas and Elvas - Caia stretches, the studies include a single platform capable of combining the traffic of freight, the high-speed line and the Sines-Évora-Elvas-Badajoz freight line, with links to the Évora and Eastern lines, respectively in Évora and Elvas.

ligações às linhas de Évora e do Leste, respectivamente em Évora e Elvas.

Para além e em suporte às actividades já referidas, em 2008 destacam-se:

→ Para a obtenção das referidas DIAs foram produzidos trabalhos adicionais, nomeadamente aditamentos e apoio a visitas de campo com as comissões de acompanhamento;

→ Elaboração do Programa de Procedimento, Caderno de Encargos e Requisitos Técnicos em colaboração com a Comissão de Acompanhamento nomeada ao abrigo do Decreto-Lei nº 141/2006, de 27 de Julho;

→ No período compreendido entre 3 de Outubro e 23 de Dezembro de 2008 foi prestado apoio técnico-administrativo na preparação das respostas aos

pedidos de esclarecimento, no acto público, na avaliação de propostas da primeira fase, resposta à pronúncia recebida ao abrigo do direito de audiência prévia e por fim, a submissão à Tutela do relatório Final de Avaliação de Propostas da primeira fase;

→ Acompanhamento e conclusão dos estudos relativos ao nó do Poceirão contemplando a articulação com a Plataforma Logística;

→ Deu-se início aos estudos das ligações de acesso ao NAL, de forma a garantir a articulação entre os dois empreendimentos;

→ Coordenação dos estudos relativos ao PMO do Barreiro;

→ Em paralelo foi prestado apoio a processos de cariz ambiental,

nomeadamente na elaboração da resposta do Estado Português à queixa apresentada na União Europeia a propósito da afectação da ZPE do Caia e apoio técnico prestado na contestação da providência Cautelar, respeitante à suspensão da eficácia do despacho de DIA do Lote 3A2 – Subtroço Moita - Montemor, do troço Lisboa - Montemor; e

→ Adicionalmente foram prestados serviços de natureza corrente, que se prendem essencialmente com pedidos de parecer no âmbito das Medidas Preventivas publicadas em DL 25/2007 de 22 de Outubro.

In addition to and in support of the abovementioned activities, 2008 also included the following:

→ In order to obtain the EIDs, additional work was carried out, namely amendments and field visit support for the Survey Committees.

→ Creation of the Procedural Programme, Contract Provisions and Technical Requirements in collaboration with the Survey Committee named under Decree-Law nº 141/2006, dated July 27th.

→ In the period between October 3rd and December 23rd, 2008, technical and administrative support was provided in the preparation of responses to the following: queries, public events, the first phase of the proposal evaluations, response to the

pronouncement received under the right to public hearings and finally, the submission to the relevant authorities of the Final Report on Proposal Assessment for the first phase.

→ Accompanying and completing the studies relating to the Poceirão hub, which examined connection with the Logistical Platform.

→ Studies of the access links to the NLA were started in order to guarantee connection between the two projects.

→ Coordination of the studies related to the Barreiro PMO.

→ At the same time support was given to the environmental aspect, namely the creation of a response from Portugal regarding a complaint presented to the European Union on

the effects of the Caia ZPE (Special Protection Area), and the technical support given when contesting the injunction with regard to the effective suspension of the Parcel 3A2 EID order – Moita - Montemor Substretch, on the Lisbon - Montemor Stretch, and

→ Ongoing services were also provided with respect to requests for official opinions on the Preventive Measures published in Decree Law 25/2007 of October 22nd.



Vista do Miradouro Cerca da Moura (Simulação da Terceira Travessia do Tejo)
View from the Miradouro Cerca da Moura (composition of the Third Tagus Crossing)

TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO

Em Janeiro de 2008 o Governo aprovou preliminarmente a localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) associada à solução rodo-ferroviária para a TTT no corredor Chelas - Barreiro, com base nas conclusões do estudo elaborado pelo LNEC relativo à Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do NAL na Zona da Ota e na Zona do CTA.

Com a realocação do NAL foi então questionado se o Plano de Acessibilidades ao futuro Aeroporto vigente seria o mais adequado à implantação da infra-estrutura aeronáutica na margem esquerda. Neste contexto, em Fevereiro de 2008, por despacho do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi mandatado o LNEC para elaborar uma Avaliação Comparativa das Alternativas Existentes de Travessia Ferroviária do Tejo, na Área Metropolitana de Lisboa.

A conclusão do relatório aponta o corredor Chelas - Barreiro como a solução que melhor serve os objectivos estratégicos Nacionais, Regionais e Locais, com menores impactos negativos nas diversas áreas analisadas. É com base nessa Avaliação Comparativa que se anuncia a 3 de Abril de 2008 a Decisão Governamental sobre a localização da TTT no Corredor Chelas - Barreiro, confirmando também a sua natureza rodo-ferroviária. Perfil transversal tipo na Ponte

Em consequência dessa decisão, foram concluídos em Maio de 2008 o EP e o EIA do Lote 3A2 (Lisboa-Moita Via TTT), tendo sido este último entregue à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) em Junho, dando-se assim início ao respectivo processo de AIA. A Declaração de Conformidade relativa a esse processo foi emitida pela APA em Setembro, tendo decorrido a respectiva Consulta

Pública entre Outubro e Dezembro. No âmbito da Consulta Pública e de divulgação do projecto foram organizadas a exposição "Ponte para o Futuro" na Estação do Oriente e várias sessões públicas em ambas as margens, com o objectivo de disponibilizar informação e de incentivar a participação dos cidadãos.

A especificidade da Terceira Travessia do Tejo levou a que, durante todo o processo e em particular no ano de 2008, a RAVE tenha procurado a colaboração de diversas entidades na definição do projecto. Destaca-se o protocolo com o LNEC para a definição de requisitos de projecto para a ponte, a colaboração com a Administração do Porto de Lisboa (APL) na definição da articulação entre a estrutura e a actividade portuária e de navegação e ainda os contactos com as Câmaras Municipais de Lisboa e do Barreiro para a optimização da inserção dos acessos na malha urbana e na rede existente.

THIRD TAGUS CROSSING

In January 2008, the Government preliminarily approved the location of the New Lisbon Airport (NLA) in the area of the Alcochete Military Shooting Range (CTA), associated with the highway/rail solution for the TTC in the Chelas - Barreiro corridor, based on the conclusions of the Comparative Technical Analysis of the Location of the NLA in the Ota area and the CTA area, carried out by LNEC.

With the relocation of the NLA it was then questioned whether the current Access Plan to the future airport would be suitable to the location of the airport on the south bank. Within this context, in February 2008, by order of the Minister of Public Works, Transport and Communications, LNEC was requested to create a Comparative Evaluation of the Existing Alternatives for the Tagus Rail Crossing in the Lisbon Metropolitan Area. The report's conclusion points to the Chelas - Barreiro corridor, from among

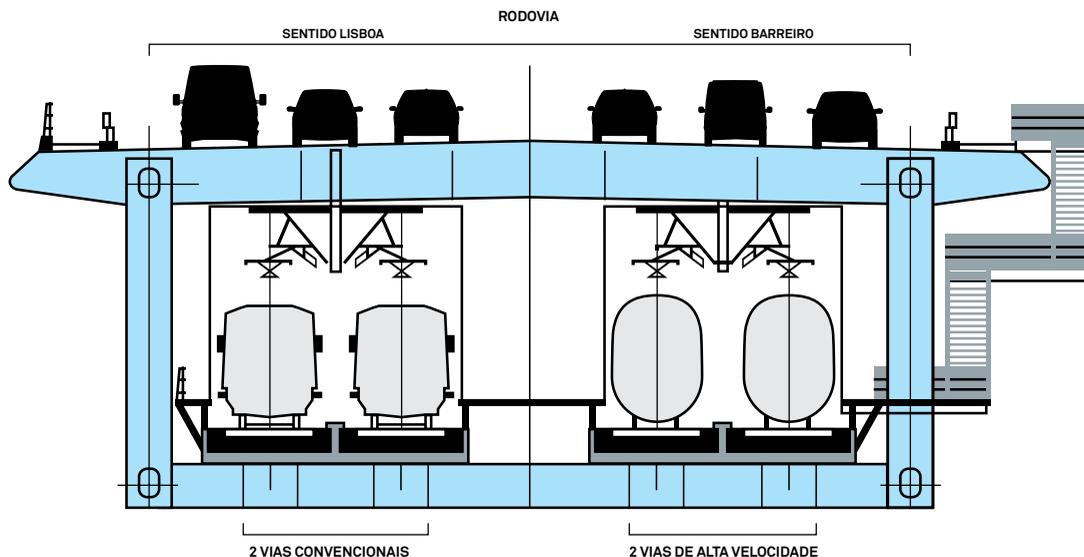
the different areas analyzed, as the solution that best meets the national, regional and local strategic objectives with the lowest degree of negative impact. Based on this Comparative Evaluation, an announcement was made on April 3rd, 2008 regarding the Governmental Decision on the location of the TTC in the Chelas - Barreiro Corridor, also confirming its mixed use road/rail nature. Model cross-section of bridge

As a result of this decision, the PS and EIS for Parcel 3A2 (Lisbon-Moita Via TTC) were completed, with the latter delivered to the Portuguese Environmental Protection Agency (APA) in June, thereby giving way to the EIA. The Declaration of Conformity related to this process was issued by the APA in September, and then passed on to the associated Public Consultation in October and December. The "Bridge to the Future" exhibition was organized for the Public Consultation

and project unveiling at Oriente Station, as well as several public sessions on both sides of the river, with the objective of providing information and encouraging public participation.

The specifics of the Third Tagus Crossing were such that, during the entire process and in particular in 2008, RAVE sought out the collaboration of a variety of organizations as part of the project's definition. Most notable were the protocol with LNEC for the definition of the bridge's project requirements, the collaboration with the Lisbon Port Administration (LPA) in the definition of the integration of the structure with the port and navigation activities, as well as the contracts with the Lisbon and Barreiro Municipal Governments for the optimal insertion of the access routes into the existing urban fabric and network.

PERFIL TRANSVERSAL TIPO NA PONTE



Durante o último trimestre de 2008, a RAVE concentrou também os seus esforços na preparação da documentação necessária ao lançamento do concurso público internacional para a concessão do projecto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização da linha ferroviária de Alta Velocidade, relativa ao troço entre Lisboa e o Poceirão, tendo produzido o Estudo Estratégico e as minutas do Programa do Procedimento e do Caderno de Encargos necessários para o efeito.

O lançamento do concurso está previsto para o primeiro trimestre de 2009, logo após a emissão da

DIA para o troço Lisboa - Moita. Além das actividades já referidas, em 2008 destacam-se:

- A continuação do Estudo de Procura e Mobilidade da TTT;
- A realização da Análise Custo-Benefício da TTT;
- A realização de um estudo sobre a utilização de vias balastradas e não-balastradas em pontes da natureza da TTT;
- A realização de um estudo sobre o perfil transversal mínimo de túneis para a alta velocidade ferroviária;

→ A realização de um estudo para a avaliação da qualidade paisagística e dos potenciais impactes cénicos associados à TTT;

→ A produção de vários materiais de comunicação e divulgação do projecto, como maquetas, simulações visuais, filmes e folhetos informativos, utilizados na Exposição, nas sessões públicas e noutras acções; e

→ A realização de sondagens de opinião, através de inquéritos telefónicos.

During the last quarter of 2008, RAVE also concentrated its efforts on the preparation of the necessary documentation for the launch of the international public tender request to grant the concession for the high-speed rail line design, construction, financing, maintenance and availability, relative to the stretch between Lisbon and Poceirão. The necessary Strategic Study, minutes from the Procedural Program and Contract Provisions were also produced.

The tender request is scheduled for the first quarter of 2009, immediately after the release of the EID for the Lisbon - Moita stretch.

In addition to the activities already mentioned, 2008 also featured:

- The continuation of the TTC Demand and Mobility Study*
- The execution of the TTC Cost-Benefit Analysis*
- The execution of a study on the use of tracks with and without ballasts on bridges similar to the TTC*
- The execution of a study on the minimum transversal profile for high-speed rail tunnels*
- The execution of a study*

evaluating the effect of the TTC on the overall landscape and its associated scenic impacts

→ The production of a variety of communication materials for the project's unveiling, such as models, visual simulations, films and informational pamphlets, which were used at the exhibition, in the public sessions and at other events, and

→ The conducting of public opinion polls, carried out by telephone

EIXO LISBOA - PORTO

Em 2008, para além da continuidade e conclusão dos estudos que decorriam de 2007, desenvolveram-se os EPs e os EIAs que dão cumprimento às Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário emanadas pelo Governo em Outubro de 2006:

→ Concluíram-se o EP e o EIA do Lote D, entre Lisboa e Vila Franca de Xira, tendo-se ainda iniciado o processo de AIA;

→ Com a decisão do Governo de mudar a localização do NAL da Ota para Alcochete, reanalisou-se o território na zona da Ota procurando os melhores corredores para atravessar esta zona sem o condicionante de servir o aeroporto da Ota. Desenvolveram-se os correspondentes EP e EIA, tendo-se ainda dado início ao processo de AIA;

→ Com a decisão de deslocalizar o NAL da zona da Ota para o Campo de Tiro de Alcochete e assim deixar de existir uma

estação no eixo Lisboa - Porto, na zona da Ota, foi avaliada a possibilidade de localizar uma estação de Alta Velocidade num local intermédio entre Lisboa e Leiria. Foi encontrado um local adequado, nas imediações de Rio Maior, com boa acessibilidade rodoviária, e em condições de assegurar intermodalidade com uma eventual futura ligação ferroviária convencional da Linha do Norte com a Linha do Oeste. Por se entender não haver necessidade de submeter o estudo a processo de AIA, visto a implementação da estação estar dentro do corredor já com DIA do Lote C1, foi submetido um pedido à APA no sentido de este estudo não ser sujeito ao procedimento de avaliação de impacte ambiental;

→ Foi elaborado um EP e um EIA sobre a articulação da Linha do Oeste e da Linha de Alta Velocidade na futura estação intermodal de Leiria. O Estudo será entregue na APA em Janeiro de

2009 para submissão a processo de AIA, estando prevista a emissão de DIA para Setembro de 2009;

→ Foi dada continuidade à elaboração do EP e do EIA da Reformulação do Lote B com passagem da linha de Alta Velocidade em Coimbra tendo-se feito uma adenda a este estudo de modo a incluir uma solução de travessia do rio Mondego em túnel que entretanto se verificou exequível, os estudos foram entregues em Outubro de 2008, aguardando-se durante o primeiro trimestre de 2009 a validação e consequente início do processo de AIA com vista à obtenção da DIA no fim de 2009; e

→ Foi concluído o EP e o EIA do Lote A entre Aveiro e Vila Nova de Gaia mas, decorrente do processo de apresentação do estudo às edilidades locais, acordou-se a realização de pequenos acertos ao traçado. Os estudos irão agora sofrer uma pequena

LISBON - PORTO AXIS

In 2008, in addition to the continuation and conclusion of the studies passed over from 2007, PSs and EISs were conducted in compliance with the Strategic Orientations for the Rail Sector issued by the Government in 2006:

→ The PS and EIS for Parcel D, between Lisbon and Vila Franca de Xira were concluded, and the EIA process was also started.

→ With the Government's decision to move the location of the Ota NLA to Alcochete, the Ota area territory was reanalyzed in order to find the best corridors for crossing this area without the need to serve the Ota airport. The corresponding PS and EIS were conducted, and the EIA process is being initiated.

→ With the decision to remove the NLA from the Ota area and place it in Campo de Tiro de Alcochete, which removed an Ota station from

the Lisbon - Porto Axis, the possibility of locating a high-speed station in a location between Lisbon and Leiria was evaluated. An appropriate location was found, close to Rio Maior, with good highway access and conditions to ensure intermodal connectivity with a future conventional rail link between the North Line and the West Line. Given the understanding that an EIA was not necessary, due to the station's implementation being within the corridor covered by the Parcel C1 EID, a request was submitted to the APA requesting that this study not be subject to an environmental evaluation process.

→ A PS and an EIS were produced with respect to the connection of the West Line with the high-speed line in a future intermodal station at Leiria. The Study will be delivered to the APA in January 2009 for submission to the EIA process, with the EID release projected to be in September 2009.

→ Work was continued on the preparation of the PS and EIS for the Reformulation of Parcel B with passage of the high-speed line in Coimbra. An addendum to this study was made to include a solution for crossing the Mondego River by tunnel, which was deemed possible. The studies were delivered in October 2008, with validation and resulting EIA initiation expected in the first quarter of 2009, and the EID expected to be obtained at the end of 2009, and

→ The PS and EIS were completed for Parcel A between Aveiro and Vila Nova de Gaia; however, during the presentation process of the study to the local authorities, small adjustments were made to the route. The studies will now go through a small reformulation in order to allow for the EIA process to begin in the first quarter of 2009, with the issuance of the EID expected at the end of 2009.

reformulação de forma a permitir que o processo de AIA ainda tenha início no primeiro trimestre de 2009, esperando-se a emissão de DIA no final de 2009. Foi publicado em 27 de Março, o Decreto nº 7/2008, diploma que estabeleceu Medidas Preventivas

para os corredores dos troços entre Lisboa e Alenquer, entre Alenquer e Pombal e entre Oliveira do Bairro e Porto, relativamente aos quais já se dispunha de traçados estabilizados. Com a estabilização dos traçados nos troços da zona da Ota e entre Pombal e

Oliveira do Bairro foi também proposto ao Governo o estabelecimento de Medidas Preventivas relativamente a estes troços, aguardando-se a sua publicação no início de 2009.

EIXO PORTO - VIGO

Foi dado início à elaboração do EP e EIA do troço Braga - Valença, de acordo com o conjunto das orientações fixadas para o eixo 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 estações de alta velocidade em Braga e Valença, a ligação com os traçados em Espanha e o faseamento da construção e da colocação em serviço da ligação.

Os estudos ficaram concluídos no final de 2008 tendo-se, de imediato, dado início ao processo de AIA, cuja conclusão se prevê que ocorra no terceiro trimestre de 2009.

Em simultâneo com os estudos referidos, foi analisada a necessária articulação dos traçados que se encontram a ser estudados do lado português com os que se encontram a ser estudados do lado espanhol, na zona da travessia do Rio Minho, tendo sido elaborada uma Nota Técnica conjunta entre Portugal e Espanha.

Foram também estudadas diversas ligações entre a linha de alta velocidade e a Linha do Minho na zona da futura Plataforma Logística de Valença, analisando-se a sua eventual viabilidade. Refira-se que uma eventual plataforma logística na zona de Valença, por ser transfronteiriça, poderá também assumir um papel dinamizador da economia regional, captar fluxos e investimentos industriais e permitir o alargamento a Espanha dos actuais hinterlands portuários (neste caso concreto, com particular incidência no porto de Leixões).

O troço entre Braga e Valença será assim 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.

Com o objectivo de assegurar a manutenção da margem de programação e a viabilidade de execução da ligação ferroviária de alta velocidade entre Braga e Valença, foi também dado início ao processo que pretende estabelecer as necessárias medidas preventivas.

Numa segunda fase construtiva, e dependendo da evolução da procura e da taxa de utilização da capacidade da via existente, será concretizado o novo traçado a sul, entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Braga, cuja reserva do respectivo espaço canal se prevê garantir. Neste troço prosseguiram assim as análises técnicas tendo em vista a optimização de corredores.

Foi preparado e entregue à tutela proposta de diploma para implementação de medidas preventivas para o troço Braga - Valença do eixo Porto - Vigo que não estava ainda contemplado com medidas desta natureza, prevendo-se a sua publicação no início de 2009.

EIXO AVEIRO - SALAMANCA

Com o objectivo de dar cumprimento às Orientações Estratégicas definidas para o Sector Ferroviário, foi retomada a análise dos traçados anteriormente estudados com vista a avaliar possíveis pontos de articulação do eixo ferroviário de Alta Velocidade Aveiro - Salamanca com a rede ferroviária

convencional, nomeadamente em Mangualde com a Linha da Beira Alta, possibilitando desta forma a um faseamento construtivo. Este faseamento implica que numa primeira fase, o traçado de Alta Velocidade se desenvolva desde Aveiro, passando por uma estação

localizada em Viseu e, tenha fim em Mangualde, onde aproveitando a linha da Beira Alta, continuará o trajecto até à fronteira. Numa fase posterior, tendo de se assegurar continuidade do traçado de Alta Velocidade ao longo de todo o eixo, será concretizado o restante traçado até à fronteira.

On March 27th, Decree n° 7/2008 was published, which established the Preventive Measures for the corridors for stretches between Lisbon and Alenquer, between Alenquer and Pombal and between Oliveira do Bairro and

Porto, for which established routes were already available. With the stabilization of routes for the stretches in the Ota area and the area between Pombal and Oliveira do Bairro, the establishment of Preventive Measures relative to

these stretches was proposed to the Government and their publication is expected at the start of 2009.

PORTO - VIGO AXIS

A PS and EIS were started for the Braga - Valença stretch, in accordance with the guidelines for the Porto - Vigo axis, namely setting the dimensions of the line for mixed traffic, the adjustment of the technical characteristics to a journey time (for the direct passenger link) of roughly 60 minutes, the installation of high-speed stations in Braga and Valença, the connection with routes in Spain and the phasing of construction and entering into service of the link.

The studies were finished at the end of 2008 and immediately gave way to the EIA process, which is expected to be concluded in the third quarter of 2009.

At the same time as the abovementioned studies, an analysis was conducted on the necessary route articulation to be studied on the Portuguese side with those to be studied on the Spanish side, with respect to the Rio Minho crossing area, with a joint technical note drawn up between Portugal and Spain. Different links between the high-speed line and the Minho line in the future

Valença Logistical Platform area were also studied, analyzing their potential viability. It is believed that a possible logistical platform in the Valença area, because of its cross-border location, would also be able to assume a dynamic role in the regional economy, capturing industrial flows and investments and allowing expansion into Spain of the port hinterlands (in this particular case, the port of Leixões).

The stretch between Braga and Valença will therefore be built from scratch in an initial phase, with its conclusion expected at the end of 2013. With the completion of the first stretch, integration with the Braga branch will be necessary in order to guarantee continuity of circulation, by way of the present Minho line, between Porto (Campanhã) and Valença. A high-speed station must also be implemented in the Braga area.

With the objective of assuring maintenance of the programming margin and the viability of the high-speed rail link between

Braga and Valença, a process was also initiated to establish the necessary preventive measures.

In a second construction phase, depending on the evolution of demand and the capacity utilization index of the existing track, a new route will be completed to the South, between the Francisco Sá Carneiro Airport and Braga, whose reserve of respective canal space is expected to be guaranteed. Technical analyses were carried out on this stretch with a view towards optimizing the corridors.

The proposal for the implementation of preventive measures for the Braga - Valença stretch of the Porto - Vigo Axis, which had not been considered for such measures, was prepared and sent to the competent authorities. Publication is expected at the beginning of 2009.

AVEIRO - SALAMANCA AXIS

With the goal of complying with the Strategic Orientations defined for the Rail Sector, the analysis of previously studied routes, with a view to evaluating possible high-speed rail axis integration points between the Aveiro - Salamanca line with the conventional rail network was

reinstated, namely in Mangualde with the Beira Alta Line, which would make phased construction possible.

This phasing implies that in an initial phase, the high-speed route runs from Aveiro, passing through a station located in Viseu and ending

in Mangualde. From there it would make use of the Beira Alta line and continue on to the border. In a later phase, in order to assure continuity of the high-speed route along the entire axis, the rest of the route would be completed up to the border.

ESTAÇÕES AV

ESTAÇÃO DO ORIENTE

No âmbito da concretização do projecto de implementação da rede ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, ficou definido que a estação central de Alta Velocidade em Lisboa se situaria no complexo intermodal de transportes, designado por Estação do Oriente, pelas possibilidades que esta proporciona e pela imagem que confere ao novo sistema de acessibilidade metropolitana. Além da Rede de Alta Velocidade, incorporará o serviço ferroviário dedicado ao futuro aeroporto.

Neste contexto, foi celebrado em Abril, com Santiago Calatrava, GmbH, um contrato de prestação de serviços visando a ampliação e adaptação da Estação do Oriente ao serviço de alta velocidade. No final do terceiro

trimestre foi concluído o Estudo Prévio e dado início ao Projecto Base. Simultaneamente com a celebração deste contrato foi assinado um Protocolo de cooperação entre a RAVE, REFER, Município de Lisboa, Parque Expo'98, Metropolitano de Lisboa e a Gare Intermodal de Lisboa, com vista à articulação entre as diferentes entidades no âmbito do desenvolvimento do projecto de Ampliação da Estação do Oriente e dos impactos no tecido urbano e sua envolvente.

Já no final do ano, foi iniciada uma campanha de sondagens geotécnicas visando o reconhecimento geológico do terreno onde será realizada a obra.

Em Maio, foi adjudicada à BAU, B. Arquitectura i Urbanisme, SL, a elaboração do Plano de Urbanização

da área envolvente à Estação do Oriente, visando um novo ordenamento urbano deste território a fim de dar resposta de forma adequada ao novo centro intermodal, compatível com o nível desejado que o serviço de Alta Velocidade vem proporcionar e potenciar.

No último trimestre foi iniciado um estudo de acessibilidades e mobilidade para a Estação e zona envolvente, em execução pela TIS. pt, Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, com o objectivo de se avaliar o impacto que o novo equipamento vai gerar na rede de acessibilidades e mobilidade metropolitanas e do impacto ao nível local da própria Estação, visando assegurar-se uma rápida acessibilidade à Estação.

HS STATIONS

ORIENTE STATION

In terms of consolidating the high-speed rail network project implementation in Portugal, it was agreed that the central high-speed station in Lisbon would be situated in an intermodal transport complex, called Oriente Station, due to the possibilities that this would afford and the image that it would confer on the new system of metropolitan accessibility. In addition to the high-speed network, a rail service would be incorporated to serve the future airport.

As such, in April a contract was signed with Santiago Calatrava, GmbH, for the delivery of services aimed at expanding and adapting Oriente Station for high-speed service. At the end of the third quarter, a Preliminary Study was completed, which gave

way to the start of a Base Project. Coinciding with the commemoration of this contract was the signing of a Cooperation Protocol between RAVE, REFER, the Lisbon Municipality, Parque Expo'98, the Lisbon Subway and the Lisbon Intermodal Railroad Station, aimed at the integration of the various organizations in the development of the Oriente Station Expansion project and the consideration of the impacts on the urban fabric and surroundings.

Geotechnical soundings were carried out at the end of the year in order to begin mapping the geology of the land where the work would be carried out.

In May, BAU (B. Arquitectura i Urbanisme, SL) was granted the right to create an Urbanization Plan for the area around Oriente Station that

seeks a new urban order appropriate for a new intermodal centre and compatible with the desired standard that the high-speed service is to make possible and furnish.

In the final quarter, a mobility and accessibility study for the station and surrounding area was initiated by TIS. pt (Transport, Innovation and Systems Consultants), with the objective of evaluating the impact that the new equipment is going to generate on the metropolitan accessibility and mobility network, as well as the local-level impact of the station itself, in order to assure rapid accessibility.



Simulações da nova Estação do Oriente
Compositions of the new Orient Station

ESTAÇÃO DE LEIRIA

Foram aprovados pelas Assembleias Municipais de Leiria e da Marinha Grande os termos de um Protocolo a celebrar entre a RAVE, a REFER, e os municípios de Leiria e da Marinha Grande, para definição do âmbito da participação de cada uma das entidades no desenvolvimento de uma solução para a nova Estação de Leiria, respectiva integração urbana e esquema de articulação com a linha do Oeste. A assinatura deste Protocolo ocorrerá no 1º trimestre de 2009.

ESTAÇÃO DE COIMBRA

Tomada a decisão de levar a Alta Velocidade até à cidade de Coimbra,

surge a necessidade de edificar uma nova estação, um pouco a Norte da actual Coimbra B.

A concepção desta nova Estação Central de Coimbra seguirá uma estratégia de integração de vários modos de transporte (ferroviário de longo curso e regional, rodoviário e metro ligeiro), valorizando o projecto de Alta Velocidade em desenvolvimento. Com a centralização destes serviços numa única e nova estação, surge a necessidade de articulação com um novo interface rodoviário de transportes e de reconverter funcionalmente toda a zona envolvente, integrando-a na malha urbana contígua.

Neste contexto, foram estabelecidos os termos de um Protocolo a celebrar

entre a RAVE, a REFER e o Município de Coimbra para a definição do âmbito da participação de cada uma das entidades no desenvolvimento de uma solução para a Estação Central de Coimbra e respectiva integração urbana, estando em curso o Procedimento de Concurso para a prestação de serviços de elaboração de um Plano de Urbanização para a área da Estação e respectiva envolvente que se estende por cerca de 100 hectares.

ESTAÇÃO DE ÉVORA

Foi elaborado o Programa Preliminar para a nova Estação de Évora, integrada na PPP do troço Poceirão - Caia, promovendo-se a respectiva apreciação das propostas apresentadas.

LEIRIA STATION

The Municipal Assemblies of Leiria and Marinha Grande approved the terms of a Protocol between RAVE, REFER and the Leiria and Marinha Grande municipalities, which defines the participation of each entity in the development of a solution for the new Leiria Station with respect to its urban integration and integration with the West line. The Protocol will be signed in the 1st quarter of 2009.

COIMBRA STATION

Due to the decision to bring high-speed service to Coimbra, the need has arisen to build a new station, slightly to the North of the present Coimbra B.

The design of this new Coimbra Central Station will follow an integration strategy for several modes of transport (long-haul and regional rail, highway and metro), adding value to the high-speed project being developed. With the centralization of these services in a single new station, a new interface with highway transport must be articulated and the surrounding area must be functionally re-adapted, thereby integrating it into the contiguous urban fabric.

As such, the terms of a Protocol between REFER and the Coimbra Municipality were established for the participation by each of the entities involved in the development of a solution for the Coimbra Central Station and the respective urban integration. A tender request is

underway for the delivery of an Urbanization Plan for the Station area and the surroundings, which extend for roughly 100 hectares.

ÉVORA STATION

A Preliminary Program was created for the new Évora station, integrated into the Poceirão - Caia stretch PPP, with the respective appraisal of the presented proposals underway.

COMUNICAÇÃO E IMAGEM

O ano de 2008 representou um acréscimo das actividades associadas à comunicação e imagem, fruto da evolução do próprio Projecto RAV.

Os marcos mais relevantes de comunicação foram o lançamento do primeiro concurso público internacional para a PPP do troço Poceirão-Caia e a cerimónia da assinatura do contrato com o arquitecto Santiago Calatrava para a adaptação da Estação do Oriente como Estação de Lisboa de Alta Velocidade.

Destaque, igualmente, para a Exposição ‘Ponte para o Futuro’ – dedicada à Terceira Travessia do Tejo (TTT), à Estação do Oriente e à Alta Velocidade ferroviária –, que esteve patente durante três meses naquela Estação, sendo depois apresentada um mês no Barreiro, e que coincidiu com a fase de consulta pública do processo de AIA do troço Lisboa - Moita (incluindo a TTT). Com o avanço dos procedimentos de

AIA nos eixos Lisboa - Porto e Lisboa - Madrid, a RAVE participou em diversas sessões públicas de esclarecimento durante os períodos de Consulta Pública, promovidas pela Agência Portuguesa do Ambiente, e assegurou as visitas de campo às zonas dos traçados em análise, conforme estabelecido pela legislação em vigor.

Em articulação com as áreas técnicas, foram prestados esclarecimentos a centenas de pedidos de informação de cidadãos e de diferentes entidades, em especial autarquias das áreas abrangidas pelos traçados, e promovidas reuniões na sede da empresa.

A disponibilização da informação foi suportada no website da RAVE, permanentemente actualizado com os Resumos Não Técnicos dos Estudos de AIA, nas apresentações efectuadas em sessões públicas de esclarecimento e nas respostas

às perguntas mais frequentes. Enquanto instrumento de comunicação por excelência com o exterior da evolução do empreendimento, o site da RAVE (www.rave.pt) constituiu-se como um meio de comunicação dinâmico, de fácil navegabilidade e que permitiu uma maior interacção com os utilizadores.

A RAVE assegurou ainda o relacionamento com os órgãos de informação – aumentou, significativamente, o número de pedidos de informação e de entrevistas por parte da comunicação social, nacional e regional –, 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 RAV, divulgadas internamente a todos os colaboradores numa revista de imprensa. Ainda ao nível da comunicação interna, a partilha de

IMAGE AND COMMUNICATIONS

2008 represented an increase in the activities associated with communications and image, fruit of the evolution of the HSN Project itself.

The most important communication events were the launch of the first international tender request for the Poceirão-Caia stretch and the contract signing ceremony with architect Santiago Calatrava for the adaptation of the Oriente Station into the Lisbon high-speed station.

The “Bridge to the Future” Exhibition – dedicated to the Third Tagus Crossing (TTC), the Oriente Station and high-speed rail – should also be highlighted. It was open for three months in the station itself and subsequently presented for one more month in Barreiro. This coincided with the public consultation phase of the EIA process for the Lisbon - Moita (including the TTC) stretch.

As the EIA procedures continued with respect to the Lisbon - Porto and Lisbon - Madrid axes, RAVE participated in various public information sessions throughout the Public Consultation, promoted by the Portuguese Environmental Protection Agency (APA). RAVE also handled field visits to the route areas under analysis, in accordance with the legislation in effect.

Working together with the technical areas, clarifications were given in response to hundreds of information requests from the public and organizations, especially municipalities whose areas were included in the routes, and meetings were held at the company headquarters.

Information was also made available on the RAVE website, continually updated with the EIA Non-Technical Study Summaries, the public information session presentations and the FAQ responses.

Functioning as the main instrument of communication regarding the undertaking's evolution, the RAVE site (www.rave.pt) was a dynamic means of communication with the outside world and allowed increased interaction with users.

RAVE also maintained relations with information outlets (the number of information and interview requests increased significantly due to social, regional and national communication), connected the press with public and private organizations for questions directly related to the undertaking, and monitored the news regarding the HSN Project on a daily basis. This news would then be printed up and internally published to all staff. Also on an internal level, the information flow was guaranteed through the RAVE Portal, which served as a base for all of the project information.

informação foi garantida através do portal da RAVE, base para consulta de toda a informação do projecto. Ao longo de todo o ano realizaram-se apresentações públicas do Projecto RAV, por membros do Conselho de Administração e quadros superiores da empresa, em seminários, fóruns e conferências, no país e no estrangeiro, designadamente:

→ Sessão 'O Futuro do Porto de Lisboa e as Travessias do Tejo' – Lisboa, 21 de Novembro;

→ Seminário 'Financiamento de Infra-estruturas – Parcerias-Público-Privadas/Project Finance' – 17 de Novembro;

→ Sessão 'Parcerias Público Privado' – Lisboa, 18 e 19 de Novembro;

→ Seminário 'Liderança, Gestão e Inovação – Desafios do Sector Ferroviário' – Lisboa, 28 de Outubro;

→ 'Grande Fórum de Infra-estruturas e Transportes', do Diário Económico – Lisboa, 20 de Novembro;

→ Conferência TransFin – Barcelona, 2 e 3 de Julho;

→ 'Workshop de Alta Velocidade' – Paris (RFF – Réseau Ferré de France) e Amsterdão (ProRail), 16 a 19 de Janeiro.

A RAVE reforçou o seu apoio ao desenvolvimento de novos estudos que contribuam para a pesquisa e difusão do conhecimento, assim como para uma melhoria constante do sector dos Transportes. Numa aposta permanente de parceria e proximidade com as universidades, centros de investigação e associações socioprofissionais, a empresa patrocinou diversas iniciativas, nomeadamente:

→ 2.º Seminário sobre Túneis e Obras Subterrâneas em Portugal – LNEC, 29 e 30 de Maio;

→ Ciclo de Formação Avançada na Ferrovia – FEUP, 7 e 8 de Julho;

→ CNA'I – 3.ª Conferência Nacional de Avaliação de Impactes – APAI, 22 a 24 de Outubro;

→ CLIMA 2008 – 1.º Congresso Nacional sobre Engenharia do Ambiente – APEA, Universidade de Aveiro, 29 e 30 de Setembro;

→ Workshop 'Noise and Vibration on High-Speed Railways' – FEUP, 2 e 3 de Outubro;

→ VII Seminário sobre Normalização e Certificação Ferroviária – APNCF, 27 de Outubro;

→ 'Risk Management in Civil Engineering Advanced Course' – LNEC, 17 a 22 de Novembro.

A inserção de anúncios institucionais em publicações especializadas do sector e autárquicas, em suplementos temáticos e em anuários promovidos por entidades da Administração Pública contribuíram para reforçar o conhecimento do Projecto RAV e a imagem da RAVE. Foi também assegurada a publicação dos anúncios obrigatórios, no âmbito dos concursos públicos internacionais.

Throughout the year, public presentations were made on the HSN Project by members of the Board of Directors and upper management of the company at seminars, forums and conferences, both domestically and abroad, more specifically:

→ "The Future of the Lisbon Port and the Tagus Crossings" Session – Lisbon, November 21st

→ "Infrastructure Financing – Public-Private Partnerships/Project Finance" Seminar – November 17th

→ "Public Private Partnerships" Session – Lisbon, November 18th and 19th

→ "Leadership, Management and Innovation – Challenges for the Rail Sector" – Lisbon, October 28th

→ "Infrastructure and Transport Grand Forum" hosted by Diário Económico – Lisbon, November 20th

→ TransFin Conference – Barcelona, July 2nd and 3rd

→ 'High-speed Workshop' – Paris (RFF – Réseau Ferré de France) and Amsterdam (ProRail), January 16th to 19th

RAVE reinforced its support for the development of new studies that contributed to research and the diffusion of understanding, as well continual improvement in the Transport sector. With a permanent commitment to partnership and proximity with universities, investigation centres and socio-professional associations, the company sponsored various initiatives, namely:

→ The 2nd Seminar on Tunnels and Subterranean Works in Portugal – LNEC, May 29th and 30th

→ Advanced Rail Training Cycle – FEUP, July 7th and 8th

→ CNA'I – 3rd National Impact Evaluation Conference – APAI, October 22nd to 24th

→ CLIMA 2008 – 1st National Congress on Environmental Engineering – APEA, Aveiro University, September 29th and 30th

→ 'Noise and Vibration on High-Speed Railways' Workshop – FEUP, October 2nd and 3rd

→ VII Seminar on Rail Regulation and Certification – APNCF, October 27th

→ 'Risk Management in Civil Engineering Advanced Course' – LNEC, November 17th to 22nd

The insertion of institutional announcements in specialized government and industry publications and Public Administration directories reinforced understanding of the HSN Project and RAVE's image. The publication of mandatory announcements for the international public tender requests was also assured.

ASPECTOS TÉCNICOS DO PROJECTO

THE PROJECT'S TECHNICAL ASPECTS

ENGENHARIA

A área de Engenharia da RAVE participou na preparação dos documentos de concurso, nomeadamente os Anexos Técnicos que integraram o Caderno de Encargos referente ao concurso da PPP do troço Poceirão - Caia. Na sequência do lançamento deste concurso, a engenharia civil participou no processo de avaliação técnica das propostas apresentadas, actividade que concluiu em 2008 com o Relatório Técnico de Engenharia da 1ª fase do concurso. No âmbito da PPP do troço Lisboa-Poceirão foi dado início à preparação dos documentos técnicos a incluir no processo do concurso.

A área de Engenharia participou no desenvolvimento dos estudos de engenharia de suporte à adaptação do Nó Ferroviário de Lisboa à inserção dos novos itinerários de

Alta Velocidade, designadamente na Estação do Oriente. Participou, igualmente, no desenvolvimento dos estudos de engenharia para o desenvolvimento dos eixos de Alta Velocidade Lisboa - Porto e Porto - Vigo.

ESTUDOS PRÉVIOS

Tendo sido concluído o Estudos Prévio do eixo Porto - Vigo Lote 1B-Braga-Valença, para tráfego misto, foi o mesmo analisado em todas as especialidades técnicas, pela Engenharia, visando a sua validação de forma a integrar o processo enviado para AIA. Relativamente ao eixo Lisboa - Porto, e nomeadamente quanto aos novos Estudos Prévios dos Lotes B e C1-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.

ESPECIALIDADE DE CATENÁRIA E ENERGIA DE TRACÇÃO

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

A RAVE e a REN definiram as soluções de alimentação em MAT da linha ferroviária de alta velocidade Lisboa - Madrid (troço no território Português).

ENGINEERING

RAVE Engineering participated in the preparation of the tender request documents, namely the Technical Appendices included in the Contract Provisions for the Poceirão - Caia PPP stretch. During the tender process, civil engineering participated in the technical evaluation of the presented proposals, which concluded in 2008 with the release of the Technical Engineering Report of the tender's 1st phase.

Within the scope of the PPP for the Lisbon-Poceirão stretch, preparation began on the technical documents to be included in the tender request.

The engineering department participated in the development of the supporting engineering studies for the adaptation of the Lisbon Railway intersection for the insertion of new high-speed itineraries,

namely in the Oriente Station. They also participated in engineering studies for the development of the Lisbon - Porto and Porto - Vigo high-speed axes.

PRELIMINARY STUDIES

Once the Preliminary Study of the Porto - Vigo axis Parcel 1B-Braga-Valença for mixed traffic was concluded, all of the technical aspects were analyzed by Engineering, in order to validate them for inclusion into the process sent for EIA.

Engineering also accompanied the progress of the Lisbon - Porto axis, specifically regarding the Preliminary Studies for Parcels B and C1-D, both in terms of rail route solutions and the remaining specific technical issues of the various aspects.

CATENARY AND TRACTION ENERGY

RAVE, in partnership with INESC-Porto, concluded negotiation with REN for the definitive establishment of the criteria for the Very High Voltage (VHV) lines/installations guaranteeing supply to the traction energy substations for the electrical loads drawn by the high-speed network.

RAVE and REN established VHV supply solutions for the Lisbon - Madrid high-speed rail line (for the stretch in Portuguese territory).

ESPECIALIDADE DE SINALIZAÇÃO E TELECOMUNICAÇÕES

Foram concluídos os primeiros estudos da RAVE relativos aos critérios básicos de projecto e demais especificações técnicas dos sistemas ERTMS/ETCS, de Sinalização e Sistemas de Comando e de Controlo de apoio à Exploração da Rede de Alta Velocidade.

Foi iniciado o processo de estruturação jurídica do procedimento contratual para o fornecimento dos sistemas de Sinalização e Telecomunicações e desencadeados os trabalhos de preparação da documentação de suporte a esse procedimento contratual, nas suas vertentes: técnica, financeira e jurídica.

Foi estabelecido, com a REFER TELECOM, o processo que visa o prestação de serviços de consultoria e de assessoria técnica, no âmbito das Telecomunicações, com vista à preparação dos Concursos subsequentes de PPPs relativos à Infra-estrutura, Sinalização e Telecomunicações.

ESPECIALIDADE DE “MATERIAL CIRCULANTE”

Nesta área, é de salientar o progressivo aperfeiçoamento do Processo do Concurso do Material Circulante. Neste âmbito, procedeu-se à contratação de apoio jurídico para proceder ao estudo dos vários modelos aplicáveis para

a aquisição do Material Circulante. As sucessivas versões da Especificação Funcional e Técnica basearam-se nas diversas Especificações Técnicas de Interoperabilidade do sistema transeuropeu de Alta Velocidade, publicadas em 2006, com especial atenção às prescrições da Especificação Técnica de Interoperabilidade relativa ao subsistema “Material Circulante”, e nas últimas versões das normas europeias, em vigor, aplicáveis ao Material Circulante de Alta Velocidade.

A RAVE submeteu à tutela uma avaliação dos vários modelos aplicáveis à contratação de material circulante em Dezembro de 2008.

QUALIDADE E SEGURANÇA

QUALIDADE

No âmbito do concurso para a PPP do troço Poceirão - Caia, foram desenvolvidos os temas relacionados com o Sistema de Gestão da

Qualidade a implementar pela futura Concessionária, nas suas várias vertentes, o que se consubstanciou na necessidade de elaboração dos requisitos relativos à qualidade a incluir no processo de concurso.

No que respeita aos requisitos especificados para os sistemas de gestão a implementar pelos futuros intervenientes no empreendimento, destaca-se a inclusão de matérias inovadoras a nível concursal, como

SIGNALLING AND TELECOMMUNICATIONS

RAVE's initial studies regarding the project's base criteria and the other technical specifications of the ERTMS/ETCS, of the Signalling and Command Systems, and of the Operational Control Support for the high-speed network, were concluded.

Legal structuring of the contractual proceedings was initiated for the supply of Signalling and Telecommunications systems. The supporting documentation prepared for this contractual procedure was separated according to area: technical, financial and legal. In conjunction with REFERTELECOM,

a process was established aimed at providing consulting and technical advice regarding Telecommunications in preparation for the tenders to follow the PPPs related to Infrastructure, Signalling and Telecommunications.

“ROLLING STOCK” ASPECT

The continual perfecting of the Rolling Stock Tender Process should be noted. The supporting legal contracts are being prepared in order to proceed with the study of various applicable models for the acquisition of rolling stock.

The successive versions of the Functional and Technical Specifications

were based on the different Technical Interoperability Specifications of the trans-European high-speed system, published in 2006, with special attention to their prescriptions with respect to the “Rolling Stock” subsystem, as well as the latest versions of the European norms that are in effect and applicable to high-speed rolling stock.

In December 2008, RAVE placed under guardianship an evaluation of the various models applicable to the contracting of rolling stock.

QUALITY AND SAFETY

QUALITY

Within the Poceirão - Caia stretch PPP tender, the areas were defined related to the Quality Management System

to be implemented by the future Concessionaire, in all of its varieties. This led to the need to create and include quality requirements for the tender.

Specific requirements for the management systems to be implemented by the future participants, included innovations at the tender level, such as the

seja a integração dos sistemas da qualidade preconizados pela família de normas ISO 9000, nas suas várias vertentes de concessão sistémica, com as metodologias de gestão de projectos, por se entender ser essa uma matéria fundamental para o sucesso do empreendimento.

Para além da elaboração dos requisitos mínimos, foi elaborado o documento relativo à definição da Estratégia para a Qualidade do Empreendimento. O documento constitui 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.

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 2008, a continuação da implementação dos respectivos Sistemas de Gestão da Qualidade contratualmente exigidos pela RAVE

integration of the quality systems conceived in the ISO 9000 series of regulations, with all of its systemic concession varieties and project management methods, due to the understanding that this is fundamental for the undertaking's success.

In addition to the creation of minimum requirements, a document regarding definition of an Overall Quality Plan was created. The document was an integral element, generating orienting action principles for the various participants in the Portuguese high-speed rail project, with respect to Quality and Quality Management Systems.

With respect to interface and the contractual requirements regarding Quality and the Quality Systems in relation to the current RAVE suppliers, there was, in 2008, a continuation of the implementation of the respective Quality Management Systems contractually required by RAVE for the development of studies.

In terms of the management of ongoing contracts, it was possible

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 concursos para as PPPs assumem especial relevância os temas relacionados com o Sistema de Gestão da Segurança a implementar, nas suas várias vertentes, consubstanciado, em 2008, 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 desenvolvido, dado que os objectivos a definir

to guarantee the project's sustained development, with respect to quality management and the guarantee of delivery of services, through the strict observance of the regulatory clauses and contractual requirements.

SAFETY

Within the scope of the tenders for PPPs, all matters relating to the Safety Management System take on special relevance, and led to the need, in 2008, of Minimum Safety Requirements being established and included in the tender request for the PPP relating to the Poceirão - Caia stretch.

Associated with Availability and modelled on the RAMS (Reliability, Availability, Maintainability, Safety) system, the safety (of Development/ Operations and of People and Goods) is one of the fundamental pillars of the business model developed, given that the objectives to be defined for Availability will have to be based on the safety criteria considered necessary for the functioning of the system.

para a Disponibilidade terão de ter por base os critérios de Segurança considerados fundamentais para o funcionamento do sistema. Neste contexto, prosseguiu o trabalho iniciado em 2007 com a empresa de consultoria internacional Booz&Co, a qual assessorou o Governo Holandês na implementação do Projecto de Alta Velocidade ferroviária, designadamente, para a Elaboração dos Requisitos Mínimos de Segurança a incluir no processo de concurso da PPP do troço Poceirão - Caia e ainda para a Definição da Estratégia Global de Segurança para o projecto de Alta Velocidade português.

Para o tratamento das especificidades da TTT e do Túnel do Barreiro, infra-estruturas a incluir na PPP do troço Lisboa - Poceirão, foram contratados os serviços de consultoria da empresa Booz&Co para a definição dos requisitos mínimos de segurança e ainda para a definição e desenvolvimento do conceito de "operação ferroviária em segurança", de aplicação ao complexo constituído pela ponte, pelo túnel e pelo troço de plena via que lhes é adjacente.

As such, the work initiated in 2007 with the consulting firm Booz&Co (which advised the Dutch Government on the implementation of their high-speed rail project) continued specifically for the Preparation of Minimum Safety Requirements to be included in the PPP tender process for the Poceirão - Caia stretch, as well as for the Definition of General Strategy the Portuguese high-speed project.

In order to deal with the specifics related to the TTC and the Barreiro Tunnel, and the infrastructure to be included in the Lisbon - Poceirão PPP stretch, the services of the consulting firm Booz&Co were contracted for the definition of the minimum safety requirements and the definition and development of the concept of "safe rail operation" to be applied to the complex consisting of the bridge, the tunnel and the adjacent stretch of track.

At the general level of the Portuguese high-speed rail undertaking, a Safety Work Group was developed and established with the fundamental

No âmbito mais geral de todo o empreendimento português de Alta Velocidade ferroviária, foi desenvolvido e criado o Grupo de Trabalho de Segurança, com o propósito fundamental de se constituir como um fórum de debate e de tomada de decisão sobre as matérias relacionadas com a segurança do

sistema ferroviário de Alta Velocidade português. O Grupo de Trabalho de Segurança é actualmente constituído pelas seguintes entidades: RAVE, REFER, Gabinete Coordenador de Segurança, Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) e CP. No decurso de

2008, o grupo de trabalho realizou a análise e forneceu contributos em relação aos requisitos de segurança para a PPP do troço Poceirão - Caia bem como em relação à definição e desenvolvimento da estratégia de segurança para o empreendimento.

ESTUDOS ECONÓMICOS, DE PROCURA E DE MERCADO

ACTUALIZAÇÃO DA AVALIAÇÃO SOCIOECONÓMICA DA LIGAÇÃO DE ALTA VELOCIDADE LISBOA - MADRID

A primeira avaliação económica da ligação ferroviária de Alta Velocidade Lisboa - Madrid foi realizada em 2004, no âmbito dos estudos conduzidos pelo AEIE-AVEP adjudicados à EPYPSA.

Entretanto, com o desenvolvimento dos estudos de engenharia na parte do traçado que se desenvolve em território nacional, conduzidos pela RAVE, foi possível encontrar soluções mais optimizadas em termos de custos.

Em face da revisão em baixa dos valores de investimento, entendeu-se que seria importante actualizar a avaliação económica do Projecto, tendo sido adjudicada à EPYPSA a correspondente actualização.

Foi determinado o fluxo livre resultante das diferenças entre custos e benefícios correspondentes ao Cenário sem Projecto e ao Cenário que comporta a concretização da referida linha de Alta Velocidade.

No âmbito dos fluxos de custos consideraram-se os custos de investimento em infra-estruturas e

material circulante e os custos de operação e manutenção da infra-estrutura e dos serviços ferroviários. No que se refere aos benefícios indirectos e externalidades ligadas à mobilidade foram avaliadas as poupanças de tempo, a diminuição dos custos operacionais dos modos que servem as relações de viagem neste corredor, a diminuição da sinistralidade e os benefícios ambientais bem como a geração de emprego nas fases de construção e de operação e manutenção dos serviços e da infra-estrutura.

purpose of becoming a forum for debate and decision-making regarding subjects relating to the safety of this system.

The Safety Work Group is presently made up of the following organizations: RAVE, REFER, the

Safety Coordination Cabinet of the Mobility and Land-based Transport Institute (IMTT), the National Civil Protection Authority (ANPC) and CP.

During 2008, the work group carried out an analysis and provided contributions to the safety requirements for the PPP

for the Poceirão - Caia stretch and to the definition and development of a safety strategy for the undertaking.

ECONOMIC STUDIES REGARDING DEMAND AND THE MARKET

UPDATE OF THE LISBON - MADRID HIGH-SPEED AXIS SOCIOECONOMIC EVALUATION

The first economic evaluation of the Lisbon - Madrid high-speed rail axis was carried out in 2004, among other studies conducted by AEIE-AVEP, adjudicated to EPYPSA.

However, with the development of the engineering studies relating to the Portuguese sections of the route, conducted by RAVE, it was possible to find more optimized solutions in terms of cost. In light of the review lowering

investment values, it became important to update the Project's economic evaluation, with the corresponding updating adjudicated to EPYPSA.

The flow-through resulting from the corresponding differences between the costs and benefits was determined for the scenario without the project and the scenario including the completion of the high-speed line. In terms of the cost flow, the costs of investment in infrastructure and rolling stock, as well as the costs of operation, infrastructure maintenance and rail services were considered. In terms of indirect benefits

and externalities linked to mobility, the following points were evaluated: savings in time, the decrease in operating costs in modes which serve this corridor, a decrease in accidents, environmental benefits, as well as the generation of employment from the construction and operation phases and the maintenance of the services and infrastructure.

As a result of the economic evaluation update, the evaluation indicators improved, with an increase in the Socioeconomic Internal Rate of Return from 2.66% to 3.49%. This is in line with other projects of a similar nature.

Em resultado da actualização da avaliação económica efectuada verificou-se uma melhoria dos indicadores relevantes de avaliação, verificando-se um aumento da Taxa Interna de Rentabilidade Socioeconómica de 2,66% para 3,49%, que se situam nos patamares de outros projectos de natureza similar.

ESTUDO DE LOCALIZAÇÃO, ACESSIBILIDADE E DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR DA ESTAÇÃO INTERNACIONAL DE ELVAS - BADAJOZ

Durante o ano de 2008, este estudo promovido pelo AEIE-AVEP, adjudicado ao Consórcio Coba - Euroestudios, centrou-se nas análises das várias componentes que integram o âmbito da instrução técnica do processo de tomada de decisão de localização da Estação Internacional de Elvas - Badajoz.

Após um trabalho inicial de recolha da informação relevante de caracterização da envolvente em que se integra esta estação e da

análise dos estudos anteriores nos domínios do traçado, da procura e da exploração, foram desenvolvidos os Cenários Funcionais e os Sistemas e Esquemas de Exploração que respondem às necessidades previstas.

De acordo com o conceito desenvolvido a Estação Internacional de Elvas - Badajoz, integra um núcleo multifuncional dedicado aos passageiros e um outro dirigido às mercadorias, sendo em ambos os casos servidos por uma via dupla, em bitola europeia, e por uma via única, em bitola ibérica.

No âmbito dos trabalhos realizados foram estudados os acessos rodoviários de ambos os lados da fronteira e foi desenvolvida a concepção preliminar da distribuição espacial das diversas instalações ferroviárias, do edifício da estação de passageiros, parques de estacionamento, praças de táxis, terminais e zonas de paragem de autocarros bem como das instalações de mercadorias.

Os estudos permitiram que o Grupo

de Contacto de Alto Nível formulasse uma proposta de localização da Estação Internacional aos Governos de ambos os países.

POTENCIAL DE MERCADO NA LINHA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA - MADRID RELATIVO ÀS RELAÇÕES DE VIAGEM DO ALENTEJO E ESTREMADURA E O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

No âmbito da articulação entre a rede ferroviária de Alta Velocidade e o Novo Aeroporto de Lisboa, que será localizado no CTA, entendeu-se importante dispor de uma avaliação do potencial de mercado, relativo ao NAL, passível de ser captado pela linha de Alta Velocidade Lisboa - Madrid no âmbito das relações de viagem entre o mesmo e Évora e a Estremadura espanhola.

Na fase inicial dos trabalhos, que foram realizados pela AVIATION SOLUTIONS, foi efectuada uma análise comparativa entre as alternativas que se colocam para servir as necessidades de deslocações aéreas antecipadas

STUDY OF THE LOCATION, ACCESSIBILITY AND PRELIMINARY DIMENSIONS OF THE ELVAS - BADAJOZ INTERNATIONAL STATION

During 2008, this study, carried out by AEIE-AVEP, with Coba - Eurostudios Consortium adjudication, centred on the analyses of the various components that make up the technical instructions in the decision-making process for the location of the Elvas - Badajoz International Station.

After an initial collection of the information relevant to characteristics of the surrounding area and the analysis of the previous studies regarding route, demand and operation, Functional Scenarios were developed, as were Operations Systems and Plans to meet expected needs.

According to plans, the Elvas - Badajoz International Station is composed of a multifunctional nucleus dedicated to passengers and another aimed at freight, with both served by

double European gauge tracks and a single Iberian gauge track.

With respect to the executed work, road accesses were studied on both sides of the border and a preliminary distribution concept was developed for the various rail installations, ranging from the passenger station building, parking lots, taxi stands, the bus terminals and stops, to freight installations.

The studies allowed the High Level Contact Group to formulate a location proposal for the International Station for both countries' governments.

MARKET POTENTIAL ON THE LISBOA - MADRID HIGH-SPEED LINE RELATIVE TO ITS TRAVEL RELATIONSHIPS WITH THE ALENTEJO, ESTREMADURA AND THE NEW LISBON AIRPORT

In terms of the integration between the high-speed rail network and the New Lisbon Airport, which will be located in the CTA, the importance of an

evaluation of market potential that could be drawn from the Airport to the Lisbon - Madrid high-speed line for trips between said Airport and Évora and Spain's Estremadura, was recognized.

In the initial phase of the work, which was carried out by AVIATION SOLUTIONS, a comparative analysis was conducted between the alternatives available to serve the needs of the anticipated air arrivals for the abovementioned regions.

The following were evaluated: times, frequencies and the costs of the various modes of transport, including the new services that will be offered on the high-speed line.

Based on assumptions established at a strategic level with respect to the factors that influence the market, namely the propensity to use the air mode when considering socioeconomic variables and tourist development, different scenarios with respect to market potential and connection to the

para as referidas regiões. Foram avaliados os tempos, frequências e custos de deslocação nos diversos modos de transporte, incluindo os novos serviços que irão ser oferecidos na linha de Alta Velocidade.

Com base em pressupostos estabelecidos a um nível estratégico relativos aos factores que influenciam o mercado, nomeadamente no que se refere à propensão para a utilização do modo aéreo tendo em conta as variáveis socioeconómicas e o desenvolvimento turístico, foram estabelecidos diferentes cenários de potencial de mercado e de ligação ao Novo Aeroporto de Lisboa. Os trabalhos incluíram a estimativa das poupanças de tempo de deslocação nas várias alternativas, as quais foram também avaliadas em termos monetários.

POTENCIAL DE MERCADO DA LAV PORTO - VIGO RELATIVO AO AEROPORTO SÁ CARNEIRO

No âmbito da articulação entre a rede ferroviária de Alta Velocidade e

o Aeroporto Sá Carneiro, entendeu-se importante dispor de uma avaliação do potencial de mercado, passível de ser captado, no seu percurso terrestre, pela linha de Alta Velocidade Porto - Vigo no âmbito das relações de viagem entre o mesmo e a Galiza. O estudo, que foi realizado pela Steer Davies Gleave, abrangeu várias vertentes, entre as quais se destaca:

→ A análise do mercado geral de viagens turísticas e respectivas tendências;

→ A procura de viagens nas regiões e segmentos de mercado abrangidos na área de influência mais directa;

→ A competição ao nível das tarifas praticadas no modo aéreo; e

→ A acessibilidade terrestre e os principais factores explicativos das preferências da procura.

A análise efectuada permitiu retirar conclusões sobre a importância relativa das viagens transatlânticas no mercado do país vizinho referente a viagens turísticas e de residentes

estrangeiros. Foi também caracterizada a envolvente competitiva, em que sobressaem os níveis de serviço proporcionados pelo Aeroporto de Madrid em termos de frequências e multiplicidade e variedade de conexões. As conclusões dos trabalhos efectuados permitiram situar a ordem de magnitude do potencial de mercado na Alta Velocidade na relação intermodal com o Aeroporto Sá Carneiro.

Foram identificadas as condições de base a assegurar para potenciar a atractividade de uma ligação ferroviária com estas características, as quais passam pela relação de proximidade com os segmentos alvo de mercado de utilizadores frequentes, aliadas à rapidez e economia do modo de transporte. Foram também identificados factores de risco associados às reacções competitivas que se podem antecipar.

New Lisbon Airport were established. The work included an estimate of the time savings offered by each of the various alternatives, which were also evaluated in monetary terms.

MARKET POTENTIAL OF THE PORTO - VIGO HSL RELATIVE TO SÁ CARNEIRO AIRPORT

The importance was recognized, in terms of integration between the high-speed rail network and Sá Carneiro Airport, of having an evaluation of the market potential that could be captured by the Porto - Vigo high-speed line along the route between the airport and Galicia.

The study, which was carried out by Steer Davies Gleave, covered a variety of options, among which the following are highlighted:

→ An analysis of the general tourist travel market and its respective tendencies

→ Travel demand in the regions and market segments covered by the direct area of influence

→ Competition in terms of airfares, and

→ Land accessibility and other main factors explaining preferences in demand

This analysis allowed conclusions to be reached on the relative importance of trans-Atlantic travel in the Spanish market in terms of tourist travel and foreign residents. An analysis was also undertaken in terms of the surrounding competition, where the levels of services offered by the Madrid Airport in terms of frequency, number and variety of connections are of note.

The conclusions of the work allow an order of magnitude to be established regarding the high-speed market potential in its intermodal relationship with Sá Carneiro Airport.

The base conditions to be met were identified in order to heighten the

attractiveness of a rail link with these characteristics, which include proximity to the target segments of the frequent user market, together with the transport mode's speed and economy.

Risk factors associated with possible anticipated competitive reactions were also identified.

PORTO - VIGO HIGH-SPEED LINE OPERATION STUDY

As a result of the International Tender request for the Study of the Operational Model for Passenger Services on the Porto - Vigo high-speed Line, AEIE-AVEP proceeded with the adjudication of said study to the Consortium composed of SENER and TIS.pt.

During 2008, the Operating Scenarios were developed, the options regarding rolling stock were analyzed, including running simulations, and different service combinations were outlined to assure compatibility

ESTUDO DE EXPLORAÇÃO DA LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - VIGO

Em resultado do Concurso Internacional relativo ao Estudo do Modelo de Exploração dos Serviços de Passageiros da linha de Alta Velocidade Porto - Vigo, o AEIE-AVEP procedeu à adjudicação do mencionado estudo ao Consórcio constituído pela SENER e TIS.pt.

No decurso do ano de 2008, desenvolveram-se os Cenários de Exploração, foram analisadas as opções relativas ao material circulante, incluindo simulações de marchas, e delineararam-se diferentes combinações de serviços assegurando a compatibilização entre a oferta e a procura ao longo do tempo.

Os Cenários foram estabelecidos em função dos diferentes horizontes temporais de concretização da linha de Alta Velocidade Porto - Vigo.

Numa primeira fase, será materializada a ligação Braga-Fronteira completando-se,

posteriormente, a linha de Alta Velocidade Porto - Vigo, com a construção da ligação Porto-Braga.

Em face dos novos horizontes temporais requeridos para este estudo, houve que proceder à actualização dos resultados do Estudo de Procura e Viabilidade, promovido pelo AEIE-AVEP, que foi concluído em 2004.

No âmbito do estudo foi realizada uma recolha e análise de elementos relativos ao material circulante procedendo-se à sua caracterização de acordo com diversos parâmetros relevantes para este exercício.

Com base na "performance" dos comboios e nas características geométricas em planta e perfil da infra-estrutura, realizaram-se as simulações de marcha que permitiram obter os tempos de percurso dos diferentes tipos de serviço estudados.

No final de 2008, a primeira fase dos estudos estava praticamente finalizada. Com base nos elementos obtidos serão desenvolvidas as restantes actividades as quais incluem

a construção das malhas horárias, o dimensionamento da frota, os estudos de capacidade, a definição do Esquema Geral da Infra-estrutura e o estudo pormenorizado da exploração da linha de Alta Velocidade Porto - Vigo.

CENÁRIO DE UTILIZAÇÃO COMBINADA DA LINHA DE ALTA VELOCIDADE E DA LINHA DO NORTE PARA SERVIR A CIDADE DE AVEIRO. IMPACTO NA PROCURA.

Os trabalhos de Modelação Integrada da Procura, realizados pela STEER DAVIES GLEAVE e concluídos em 2007, forneceram os elementos de suporte relativos a projecções de procura e receitas e impactos do Projecto em termos das externalidades ligadas à mobilidade, nomeadamente no que se refere à redução das emissões, dos consumos energéticos e da sinistralidade bem como os efeitos de rede associados à articulação entre as futuras linhas de Alta Velocidade.

Os trabalhos de estudo do traçado no eixo Lisboa - Porto depararam-se com fortes condicionantes decorrentes da

between supply and demand over time. The Scenarios were established according to the different finalization timelines for the Porto - Vigo high-speed line. In an initial phase, the Braga-Border link will be constructed, with later completion of the Porto-Vigo high-speed line coming with the construction of the Porto-Braga link.

Given the new timelines required for this study, it was necessary to update the Demand and Viability Study results, as conducted by AEIE-AVEP and completed in 2004.

An analysis of the elements relating to rolling stock was carried out as part of the study. They were then characterized in accordance with the various relevant parameters.

Based on the performance of the trains, the planned geometric characteristics and the profile of the infrastructure, running simulations permitted journey times to be obtained for the different types of services studied.

At the end of 2008, the first phase of the studies was practically complete.

The remaining activities will be developed based on the information already obtained and will include the creation of timetables, fleet size, capacity studies, definition of the General Infrastructure Plan and the detailed study of the Porto - Vigo high-speed line's operations.

COMBINED USE SCENARIO FOR THE HIGH-SPEED LINE AND THE NORTH LINE IN SERVING THE CITY OF AVEIRO. IMPACT ON DEMAND.

The Integrated Demand Modelling work carried out by STEER DAVIES GLEAVE and concluded in 2007 provides the supporting elements for the Project's demand, income and impact projections with respect to externalities linked to mobility, such as reductions in emissions, energy consumption and traffic accidents, as well as the network effects

associated with the integration of the future high-speed lines. Study work on the route for the Lisbon - Porto axis encountered evident conditioning factors associated with high urban density in the coastal zones, as well as other environmental and economic factors, which affected the viability of a direct link to the City of Aveiro. Faced with these constraints, the possibility of serving Aveiro with variable axis trains which would make use of a link between the high-speed and North Lines, with an interchange to be installed to the south of Aveiro, was studied.

As such, an analysis from STEER DAVIES GLEAVE was necessary to evaluate the market impacts that would result from such a scenario.

The work was carried out during the first half of 2008 and allowed for the conclusion that the scenario featuring combined use of the North Line and the high-speed line, serving the City of Aveiro, would offer an 8% increase in travel traffic.

elevada densidade urbanística nas zonas litorais e de natureza ambiental e económica, afectando a viabilidade de uma ligação directa à Cidade de Aveiro. Em face desses constrangimentos, foi estudada a possibilidade de servir Aveiro com comboios de eixos variáveis que, para o efeito, utilizariam uma ligação entre a linha de Alta Velocidade e a Linha do Norte, com intercambiador de eixos, a instalar a Sul de Aveiro.

Neste âmbito foi requerida à STEER DAVIES GLEAVE uma avaliação dos impactos no mercado que resultariam do referido Cenário. Os trabalhos desenvolveram-se na primeira metade do ano de 2008, e permitiram concluir que, no Cenário de utilização combinada da Linha do Norte e da linha de Alta Velocidade, servindo a Cidade de Aveiro, haveria um incremento da afluência de viagens da ordem dos 8%.

AVALIAÇÃO DE CUSTOS DE CICLO DE VIDA DA INFRA-ESTRUTURA

Foram concluídos 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”, a cargo da Universidade Politécnica da Catalunha (UPC). Estes estudos integram-se no âmbito de uma colaboração mais geral que tem sido desenvolvida no quadro de um Protocolo, celebrado em 4 de Agosto de 2006, com a referida instituição, em que a RAVE assegurou o apoio do prestigiado especialista na Alta Velocidade Ferroviária, Prof. Lopéz Pita.

No âmbito deste estudo foram avaliados os custos ao longo do ciclo de vida das linhas de Alta Velocidade Lisboa - Porto e Lisboa - Madrid, troço Poceirão - Caia, bem como a Linha Convencional de mercadorias entre Évora e Caia. Foi desenvolvido um complexo trabalho de modelação abrangendo, entre outros aspectos, a ponderação das principais variáveis, o estabelecimento de condições de fronteira e de análise de condicionantes logísticas e de políticas de manutenção e o cálculo da degradação dos diferentes componentes, que permitiu estimar a magnitude e a

evolução dos custos de manutenção, reparação e renovação, em face de diferentes cenários de tráfego. Durante a realização dos trabalhos foi assegurada a participação de técnicos da REFER nas diversas áreas especializadas da infra-estrutura ferroviária.

Os resultados deste estudo consistiram nas estimativas de custos e respectivos cronogramas previsionais relativos à manutenção corrente, reparações e renovações. Foram também determinados os valores residuais das infra-estruturas no final dos períodos analisados.

As conclusões retidas têm directa aplicabilidade em diversas áreas de actividade da RAVE, nomeadamente no que se refere ao refinamento das análises de viabilidade económica e financeira e, também, aos processos de contratação em curso. As análises de sensibilidade desenvolvidas no final do estudo demonstram a influência da variação do volume de tráfego nos custos de ciclo de vida com especial incidência nos custos e cronograma das renovações.

EVALUATION OF THE COSTS OF THE INFRASTRUCTURE LIFE CYCLE

Evaluation work was completed on the costs associated with rail infrastructure during the life cycle of the future rail links, entitled “Life Cycle Costs – LLC”, undertaken by the Catalunha Polytechnic University (UPA). These studies form part of a broader collaboration based on an August 4th, 2006 Protocol featuring said institution in which RAVE secured the support of the prestigious high-speed rail specialist Prof. Lopéz Pita.

As part of this study, costs were analyzed through the life cycle of the Lisbon - Porto and Lisbon - Madrid (Poceirão - Caia stretch) high-speed lines, as well as on the conventional line for freight between Évora and Caia.

Complex modelling work was developed that included, among other aspects: a consideration of the principal variables, the establishment of border conditions, the analysis of the logistical

conditions and maintenance policies, and a calculation of the degradation of different components, which allowed for an estimation of the magnitude and the evolution of the costs associated with maintenance, repair and replacement in terms of different traffic scenarios. REFER technicians participated in the different specialized areas of the rail infrastructure as the work was being carried out.

The result of this study consists of cost estimates and the respective forecast schedules for ongoing maintenance, repairs and renovations. The residual values of the infrastructure at the end of the period analyzed were also determined.

The conclusions reached can be directly applied to various RAVE areas of activity, namely the refining of economic and financial viability analyses and the contract processes now underway.

The sensitivity studies carried out at the end of the study demonstrate the

influence that variations in traffic volumes have on life cycle costs, especially with respect to renovation costs and the respective scheduling.

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 2008 deu-se continuidade ao acompanhamento da elaboração dos EIA e de procedimentos de AIA, nomeadamente:

→ No eixo Lisboa - Madrid, concluiu-se o processo de AIA em território Nacional, à excepção do troço Moita - Lisboa onde se insere a TTT, que se encontra em fase última do processo de avaliação.

→ No eixo Lisboa - Porto, iniciou-se, no segundo semestre, o procedimento de AIA dos troços entre Lisboa e Alenquer, encontrando-se ainda em fase de acompanhamento da elaboração dos EIAs, os troços entre Pombal e o Porto. (o troço remanescente entre Alenquer e Pombal foi objecto de licenciamento ambiental em 2007).

→ No eixo Porto - Vigo, procedeu-se ao acompanhamento do EIA da ligação entre Braga e Valença.

O acompanhamento do processo de AIA incluiu além do apoio necessário à autoridade de AIA inúmeras iniciativas de divulgação do projecto junto das autoridades locais e de outras iniciativas de cariz mais marcante da qual se salienta a exposição permanente sobre o projecto da TTT.

Em matéria de articulação nos troços transfronteiriços é de salientar o envolvimento da equipa de ambiente na análise e acompanhamento dos traçados em território nacional e espanhol, por forma a compatibilizar as opções e a minimizar os impactes territoriais em ambos os países. No âmbito do acompanhamento do processo de concurso público internacional que tem por objecto a concessão das infra-estruturas ferroviárias do troço Poceirão - Caia, nomeadamente no seu Caderno de Encargos, foram incluídas de forma inovadora disposições relativas à protecção do Ambiente, que implicam

não só a necessidade de cumprimento das obrigações decorrentes das DIAs e demais licenciamento ambientais e a implementação de um Sistema de Gestão Ambiental certificado, assim como a contratação de uma Entidade de Acompanhamento Ambiental independente e a implementação de um sistema que assegure o relacionamento com as populações e demais interessados. É, ainda, de referir outras iniciativas decorrentes de pedidos exteriores à RAVE, nomeadamente:

→ A análise de potenciais interferências ambientais de projectos diversos, em fase de EP ou no âmbito dos procedimentos de AIA, com o desenvolvimento dos traçados da Rede de Alta Velocidade; e

→ A colaboração na revisão de todos os Planos Regionais de Ordenamento interessados pelo projecto e em alguns Planos Directores Municipais, onde a RAVE têm tido assento nas Comissões Mistas de Coordenação e de Acompanhamento.

ENVIRONMENT

The implementation of the high-speed rail network offers many important challenges on an environmental level. As a result, since the middle of 2004, the environmental team has become very involved in the project, in accordance with the RAVE's commitment to its environmental policy. During 2008, tracking of the fulfilment of the EIAs and the EIA procedures was continued, in particular:

→ On the Lisbon - Madrid axis, the EIA process was completed in national territory, with the exception of the Moita - Lisbon stretch where the TTC is located, which is now in the final phase of evaluation.

→ On the Lisbon - Porto axis, the EIA procedure for the stretches between Lisbon and Alenquer was started in the second semester. The EIAs for the stretches between Pombal and Porto are still at the monitoring stage. (Environmental licensing was obtained for the remaining stretch between

Alenquer and Pombal in 2007).

→ On the Porto - Vigo axis, monitoring of the EIS for the link between Braga and Valença was continued.

The monitoring of the EIA process included the necessary support to the EIA, countless project disclosure initiatives with local authorities and other larger initiatives such as a permanent exhibition with regard to the TTC project.

With respect to the integration of cross-border stretches, the involvement of the environmental team in the analysis and monitoring of the domestic and Spanish routes, in order to ensure compatibility and minimize territorial impacts in both countries, should be highlighted.

As part of the monitoring of the international public tender request for the concession of rail infrastructures in the Poceirão - Caia stretch, namely in its Contract Provisions, innovative environmental protection clauses were included. These clauses cover the need

to comply with the obligations stemming from the EIAs and other environmental licenses, as well as the implementation of a certified Environmental Management System. They also cover the contracting of an independent Environmental Oversight Entity and the implementation of a system that assures liaison with local populations and other interested parties. Some other initiatives resulting from requests originating outside of RAVE were:

→ The analysis of potential environmental interference from various projects, at the PS phase or within the scope of EIA procedures, with the development of the high-speed network routes, and

→ Collaboration in the review of all of the Regional Land Use Plans concerning the project and in some of the Municipal Construction Plans, where RAVE had a seat on the Mixed Coordination and Monitoring Commissions.

04



CONTAS
ACCOUNTS

AS CONTAS ACCOUNTS

INVESTIMENTO NO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)

No final do ano de 2008, o valor acumulado do investimento no Projecto RAV situou-se nos 92,9 milhões de euros, dos quais 20,25% (ou cerca de 18,8 milhões de euros) foram

concretizados no ano em análise. O investimento por eixo efectuado até 31 de Dezembro de 2008 apresenta-se como segue. Complementarmente, a RAVE promoveu

ainda cerca de 1,6 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.

INVESTMENT IN THE PROJECT (STUDIES AND PROJECTS PHASE)

At the end of 2008, the accumulated investment value in the HSN Project was 92.9 million euros, of which 20.25% (or roughly 18.8 million euros) was

made during the year being analyzed. Investment per axis up to December 31, 2008 is as follows. In addition, RAVE also brought forward

approximately 1.6 million euros of investment in funding for studies and projects for the cross-border stretches being handled by AEIE-AVEP.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
Lisboa - Madrid <i>Lisbon - Madrid</i>	-	520	1,463	1,827	932	1,587	5,600	5,151	17,080
Lisboa - Porto <i>Lisbon - OPorto</i>	-	494	2,152	5,053	4,820	1,387	2,025	6,275	22,206
Porto - Vigo <i>Porto - Vigo</i>	-	82	283	497	1,313	152	243	381	2,951
Aveiro - Salamanca <i>Aveiro - Salamanca</i>	-	-	-	-	-	-	-	374	374
Rede Geral <i>General Network</i>	609	1,250	3,759	7,107	12,183	11,155	7,634	6,638	50,335
Total	609	2,346	7,657	14,484	19,248	14,281	15,502	18,819	92,946

Milhares de euros
Thousands of Euros

FINANCIAMENTO DO PROJECTO (FASE DE ESTUDOS E PROJECTOS)

O financiamento do Projecto RAV, na fase de Estudos e Projectos, assenta particularmente em duas fontes:

→ A contribuição do Orçamento de Estado por via do Capítulo 50 / PIDDAC; e

→ 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.

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 2008, os subsídios ao investimento transferidos para a RAVE totalizaram cerca de 14 milhões de euros, dos quais 11,5 milhões de euros provenientes do Orçamento de Estado e 2,5 milhões

de euros da União Europeia. Entre o período de 2001-2008, o Projecto RAV obteve cerca de 92,3 milhões de euros de subsídios ao investimento dos quais cerca de 28,5 milhões provenientes da União Europeia. As contribuições do Orçamento de Estado foram crescentes até 2005, tendo atingido um valor anual próximo dos 20 milhões de euros nesse ano. No entanto tem-se vindo a assistir a uma redução dos valores das contribuições, para o ano de 2008 o montante atribuído situou-se nos 11,5 milhões de euros.

PROJECT FINANCING (STUDIES AND PROJECTS PHASE)

HSN Project financing, at the Study and Design Phase comes mainly from two sources:

→ The State Budget by way of Chapter 50 / PIDDAC; and

→ Community financing for the priority projects of the Trans-European Transport Network (TEN-T) created by the European Commission and co-financed by DGTREN (Directorate-General of Transports and Energy) through the multi-annual program, of which RAVE has been a beneficiary since 2001. At the same time, considering the

precise needs with respect to the payment lag coming from the State Budget and the European Union, as well as Value Added Tax reimbursements, RAVE relies, when necessary, on short-term loans exclusively associated with occasional cash requirements.

In 2008, RAVE received roughly 14 million euros in subsidies, of which 11.5 million euros came from the State Budget and 2.5 million euros came from the European Union.

In the period between 2001-2008, the HSN Project obtained roughly 92.3 million euros in investment

subsidies of which roughly 28.5 million came from the European Union. State Budget contributions grew until 2005, having reached an annual value of almost 20 million euros that year. However, since then there has been a reduction in the contribution value, and in 2008, the amount was 11.5 million euros.

EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

O orçamento da RAVE para 2008 ascendeu a cerca de 23,5 milhões de euros, podendo decompor-se da seguinte forma:

→ Investimento directo (estudos e projectos) no Projecto RAV: 19,4 milhões de euros;

→ Investimento corrente e financeiro (imobilizado corpóreo e dotações AEIE-AVEP): 0,04 milhões de euros; e

→ Custos de estrutura / funcionamento da RAVE: 4,1 milhões de euros. O investimento directo realizado pela RAVE durante o ano de 2008 ao nível

do projecto (em estudos e projectos) ascendeu a cerca de 14,9 milhões de euros, o que se traduz numa taxa de realização de cerca de 77% face ao valor de aproximadamente 19,4 milhões de euros orçamentado para o período em análise, conforme demonstrado no quadro seguinte.

BUDGETARY EXECUTION

The RAVE budget for 2008 grew to nearly 23.5 million euros, broken down in the following manner:

→ Direct investment (studies and projects) in the HSN Project: 19.4 million euros

→ Ongoing and financial investment (tangible assets and AEIE-AVEP funding): 0.04 million euros, and

→ RAVE structure/operating costs: 4.1 million euros
The direct investment in the project (studies and projects) by RAVE in 2008

grew to nearly 14.9 million euros, which translates into roughly 77% of the roughly 19.4 million euros budgeted for the period in analysis, which can be seen in the following chart.

	REAL 2008 REAL 2008	ORÇAMENTO 2008 BUDGET 2008	DESVIO DIFFERENCE	% DESVIO REALIZAÇÃO % DIFFERENCE	Milhares de euros Thousands of Euros % DESVIO REALIZAÇÃO % DIFFERENCE
Lisboa - Madrid <i>Lisbon - Madrid</i>	5,151	2,448	2,703	110%	-60%
Lisboa - Porto <i>Lisbon - Oporto</i>	6,275	10,350	-4,075	-39%	90%
Porto - Vigo <i>Oporto - Vigo</i>	381	1,107	-726	-66%	16%
Aveiro-Salamanca <i>Aveiro-Salamanca</i>	374	96	278	290%	-6%
Faro- Huelva <i>Faro- Huelva</i>	-	216	-216	-100%	5%
Rede Geral <i>General Network</i>	2,714	5,197	-2,483	-48%	55%
	14,895	19,414	-4,519	-23%	100%

Este desvio resulta fundamentalmente (em cerca de 55%) de questões processuais no desenvolvimento do EP e do EIA do Lote D, troço Lisboa Alenquer, estudos Lote F, troço Areeiro - Braço de Prata, e do Estudo de articulação entre a linha de Alta Velocidade e a linha do Oeste, estudos que já estão concluídos e relativamente aos quais se aguarda a emissão de facturação.

O restante desvio deve-se a alguns trabalhos, cuja formalização da contratação ainda não foi finalizada, nomeadamente os estudos previstos para a Estação

de Coimbra e a assessoria prevista para a área de Engenharia.

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 2008 ascendeu a cerca de 117 mil euros face a um orçamento de aproximadamente 40 mil euros para o período em análise.

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 3,92 milhões de euros em 2008, o que se traduz numa taxa de realização de 96% face ao valor de 4,1 milhões de euros orçamentado para o ano em apreço.

This difference is mainly (roughly 55%) a result of processing issues relating to the development of the PS and EIS for Parcel D, in the Lisbon - Alenquer stretch, studies of Parcel F, in the Areeiro - Braço de Prata stretch, and the study of integration between the high-speed line and the West Line. These studies are completed and their invoicing is expected.

The remaining difference is due to work for which formalization of contracts still has not been completed, namely the studies anticipated for Coimbra Station and expected engineering consulting.

The budgetary category of ongoing and financial investment essentially includes investment by RAVE in AEIE-AVEP, as well as investment in tangible assets, such as company installations and equipment. The ongoing investment by RAVE in 2008 rose to roughly 117,000 euros with respect to a budget of roughly 40,000 euros for the period in analysis.

RAVE's structure (or operating) costs, in accordance with the valuation criteria adopted in recent years, corresponds to ongoing costs taken out of ongoing income, which translates, in practice, to accounting recognition of this difference in "Work for the company itself."

The structure costs rose to roughly 3.92 million euros in 2008, which translates into a utilization rate of 96% with respect to the 4.1 million euros budgeted for the same year.

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 RAV.

Nestas circunstâncias trata-se de uma sociedade sem vocação comercial, nestes termos e no tocante aos encargos de exploração, de forma consistente, a empresa segue a política contabilística de capitalização de custos incorridos no exercício. No final do exercício de 2008, a

concretização dos investimentos e dos meios necessários à sua execução traduziu-se na concretização de activos que totalizam cerca de 94,8 milhões de euros, montante que inclui investimentos em imobilizado corpóreo e a dotação de capital para o AEIE-AVEP.

PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS ANUAIS

No que respeita às contas relativas ao exercício de 2008, 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 17.826,17€ (dezassete mil, oitocentos e vinte e seis euros e dezassete cêntimos).

Face ao resultado líquido negativo apurado no exercício de 2008, no

valor de 17.826,17€ (dezassete mil, oitocentos e vinte e seis euros e dezassete 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.

ASSET EVOLUTION

As has been referred to annually, RAVE will not have short or medium-term vocation for participation in rail operations as its object is limited to contracting studies and projects that assist the Portuguese government in making decisions regarding the HSN Project.

Under these circumstances, it is a non-commercial entity. Under these terms and with respect to its operating costs, the company follows the accounting policy of capitalization of the costs incurred during the financial year. At the end of 2008, the realization

of investment and the means necessary for its use translated into activities totalling roughly 94.8 million euros, which included investment in tangible assets and capital provision for AEIE-AVEP.

PROPOSAL FOR THE APPLICATION OF ANNUAL RESULTS

With respect to accounts for 2008, the Board of Directors decided to maintain the same accounting criteria, namely the turning of work-in-progress into fixed assets. As a result of the adopted criteria, the negative operating result grew to 17,826.17€

(seventeen thousand, eight hundred twenty six euros and seventeen cents).

Given the negative net result obtained for the financial year of 2008, in the amount of 17,826.17€ (seventeen thousand, eight hundred twenty six euros and seventeen cents), it is

proposed that the same be transferred in full to the Results Forward account, thereby complying with that established by the legislation in effect.

Lisboa, 12 de Março de 2009
Lisbon, March 12th, 2009

O Conselho de Administração
The Board of Directors

(Dr. Alfredo Vicente Pereira
– Vogal | *Director*)

(Eng.º Carlos Alberto João
Fernandes – Vogal | *Director*)

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

(Dr. Romeu Costa Reis – Vogal | *Director*)

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

MAPA DOS PRINCIPAIS CONTRATOS E PROTOCOLOS MAP OF THE MAIN CONTRACTS AND PROTOCOLS

OBJECTO ITEM	ADJUDICATÁRIO ADJUDICATED TO	TOTAL ADJUDICAÇÕES 2008 TOTAL ADJUDICATIONS 2008	TOTAL ADJUDICAÇÕES 2001-2008 TOTAL ADJUDICATIONS 2001-2008	VALOR FACTURADO ATÉ 2008 AMOUNT INVOICED UP TO 2008
Lote 4 - Estudo Viabilidade Técnica da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre o Porto e Vigo (Valença do Minho) <i>Parcel 4 - Technical Viability Study on the High-Speed Rail axis between Oporto and Vigo (Valença do Minho)</i>	IDOM / CISED	0	415,529	415,529
Cobertura aerofotográfica destinada à posterior prod.de cartografia do troço Porto-Vigo <i>Ariel Photography for cartography of the Oporto-Vigo Stretch</i>	MUNICÍPIA	0	14,000	14,000
Lote 1A - Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução do troço Aeroporto Francisco Sá Carneiro - Braga - Barcelos <i>Parcel 1A - Preliminary Study and Execution Project for the Francisco Sá Carneiro Airport - Braga - Barcelos stretch</i>	INTECSA-INARSA/GEG	409,663	2,308,403	839,048
Lote 1B - Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução do troço Braga - Barcelos-Valença <i>Parcel 1B - Preliminary Study and Execution Project for the Braga - Barcelos-Valença stretch</i>	INTECSA-INARSA/GEG	-202,947	3,393,141	1,130,876
Estudos de Optimização de Traçados e Custos Associados no eixo Porto-Vigo. <i>Studies for the Optimization of Routes and Associated Costs of the Oporto-Vigo Axis</i>	QUANTM LIMITED	0	455,000	300,000
Avaliação AV/LN entre Aveiro e Porto <i>Assessment HS/NL between Aveiro and Oporto</i>	Steer Davies	0	47,010	47,010
Fornecimento de Cobertura Ortofotocartográfica para o eixo Porto-Vigo <i>Orthophoto-cartographic Coverage for the Oporto-Vigo Axis</i>	SLG	300	10,050	9,750
Assessoria Jurídica na Organização, Lançamento e Condução da PPP5 - eixo Porto-Vigo e da PPP6 - Sinalização e Telecomunicações dos eixos Lisboa-Madrid <i>Legal Consultancy in the Organization, Launch and Conducting of PPP5 - Oporto-Vigo Axis and PPP6 - Signalling and Telecommunications from Lisbon Axes</i>	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	175,000	175,000	0
Cobertura aerofotográfica dos corredores do eixo Porto - Vigo <i>Ariel Photography for the Oporto-Vigo Axis Corridors</i>	MUNICÍPIA	12,980	12,980	12,980
Vários Imprensa e Anúncios <i>Miscellaneous Press and Advertisements</i>	Vários		4,761	4,761
Eixo Porto-Vigo <i>Oporto-Vigo Axis</i>		394,996	6,835,874	2,773,955
Elaboração de estudos de viabilidade técnica de uma estação de AV na zona da actual estação do Oriente <i>Technical Viability Studies for a HS Station in the area of the present Oriente Station</i>	CONSULGAL / TYPESA	0	123,600	123,600
Lote 3 - Estudo de Localização da nova estação de Lisboa <i>Parcel 3 - Location Study for the new Lisbon Station</i>	CONSULGAL / TYPESA	0	714,633	714,633
Lote 2 - Estudo de Viabilidade Técnica da Linha Lisboa-Porto <i>Parcel 2 - Technical Viability Study of the Lisbon-Oporto Axis</i>	JACOBS GIBB / PROINTEC	0	1,896,546	1,896,546
Estudo de Exploração e Capacidade da Infraestrutura Ferroviária da Ligação Lisboa-Porto <i>Operation and Rail Infrastructure Capacity Study on Lisbon-Oporto Connection</i>	SMA et Associés	0	76,000	73,390
Elaboração de outputs gráficos a partir do SIG <i>Graphical outputs from SIG</i>	JACOBS GIBB / PROINTEC	0	7,919	7,919
Análises Complementares ao Estudo de Mercado <i>Complementary Analyses to Market Study</i>	VTM / Terraforma	0	35,000	35,000
Estudos de pormenorização das transferências modais e correspondente avaliação de externalidades na ligação Lisboa-Porto <i>Detailed studies on modal transfers and corresponding assessment of external factors on Lisbon-Oporto axis</i>	VTM / Terraforma	0	24,500	24,500
Lisboa-Soure: Coberturas aerofotográficas <i>Lisbon-Soure: Ariel Photography</i>	ERFOTO	0	12,400	12,400
Hierarquização das alternativas de localização do serviço de alta velocidade na Área Metropolitana do Porto <i>Hierarchic Study of Alternatives for the Location of the High-Speed Service in the Metropolitan Area of Oporto</i>	SOCINOVA	0	74,820	74,820
Estudos de Mercado relativos à Futura Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto <i>Market Studies on the Future High-Speed Rail Axis between Lisbon and Oporto</i>	VTM / Terraforma	0	310,000	310,000
Lote B - troço Soure - Mealhada - Elaboração do Estudo Prévio e Anteprojecto <i>Parcel B - Mixed Traffic Soure - Mealhada - Preliminary Study and Pre-project</i>	JACOBS GIBB / PROINTEC	170,768	4,788,405	3,311,387
Lote D - troço Lisboa - Alenquer (Ota) - Elaboração do Estudo Prévio, Anteprojecto e subsequente Revisão de Projecto <i>Parcel D - Mixed Traffic Lisbon - Alenquer (Ota) - Preliminary Study, Pre-project and subsequent Project Review</i>	CONSULGAL / TYPESA	7,640	2,662,193	761,456
Lote C1 - troço Alenquer (Ota) - Pombal(por Oeste) - Elab.Estudo Prévio, Anteprojecto e subsequente Revisão de Projecto <i>Parcel C1 - Mixed Traffic Alenquer (Ota) - Pombal(Western Approach) - Prelim. Study, Pre-proj. & subsequent Project Review</i>	Viaponte/Cenor	511,085	6,924,307	4,370,570

Lote A - troço Aveiro - V. Nova de Gaia - Elaboração do Estudo Prévio e Anteprojecto <i>Parcel A - Mixed Traffic Aveiro - V. Nova de Gaia - Preliminary Study and Execution Project</i>	COBA	0	5,355,999	3,901,394
Potenciação dos Serviços de AV com outros Meios Transporte <i>Possible Integration of HS Services with other Forms of Transport</i>	CESUR	0	97,560	97,560
Análise dos novos cenários de desenvolvimento do Projecto - Lisboa e Porto <i>Analysis of New Development Scenarios for the Project - Lisbon and Oporto</i>	VTM / Terraforma	0	31,210	31,210
Lote E - troço V.N.Gaia - A.S.Carneiro- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução <i>Parcel E - Mixed Traffic V.N.Gaia - S.Carneiro Airp.- Preliminary Study and Execution Project</i>	COBA/EUROESTUDIOS	0	2,752,206	1,090,802
Estudo da Linha do Norte em articulação com a AV <i>Study on Northern Line in Articulation with HS</i>	REFER	0	36,526	36,526
Estudo de Mercado AV Lisboa-Porto - Transferências Modais Avaliação de Impactes <i>High-speed Market Study Lisbon-Oporto - Modal Transfers Assessment of Impact</i>	VTM / Terraforma	0	7,490	7,490
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao eixo Lisboa-Porto <i>Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon-Oporto Axis</i>	PARSONS BRINCKERHOFF LTD	0	31,000	31,000
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao eixo Lisboa-Porto <i>Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon-Oporto Axis</i>	EGIS RAIL	0	39,000	39,000
Apresentação de Metodologias de Value Engineering ao eixo Lisboa-Porto <i>Presentation of Value Engineering Methodologies for Lisbon-Oporto Axis</i>	QUANTM LIMITED	0	5,000	5,000
Estudo de Viabilidade de Implantação, em Campanhã, da Estação de Alta Velocidade do Porto e da utilização Ponte S. João <i>Viability Study for the Inclusion of the Oporto High-Speed Station in Campanhã and the use of the S. João Bridge</i>	FERBRITAS	0	253,260	253,260
Realização de estimativa dos encargos com as expropriações para a Implementação da AV na Zona de Lisboa <i>Execution of Estimate on Costs for Expropriation of Land to Implement HS in Lisbon Area</i>	FERBRITAS	0	85,400	85,400
Estudo de reordenamento da Gare do Oriente <i>Study for the Reordering of Oriente Station</i>	ESTAC	0	18,500	18,500
Estudo Viabilidade das Alterações Estruturais necessárias à Ampliação da Gare do Oriente. <i>Viability Study for the Required Structural Alterations to Expand Oriente Station</i>	GRID	1	15,293	15,292
Análise Conformidade e Avaliação Ambiental <i>Conformity Analysis and Environmental Assessment</i>	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	0	19,000	19,000
Análise Estudo IA- Lote C1 <i>Analysis IA-Parcel C1</i>	LNCC - LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL	0	20,750	20,750
Levantamento Topográfico entre a Estação do Areiro e a Estação da Bobadela <i>Topography between Areiro Station and Bobadela Station</i>	FERBRITAS	0	99,180	99,180
Análise aos descritores SOLO e USO DO SOLO no âmbito do EIA do Lote C1 <i>Analysis of the LAND and USE OF LAND within the scope of the E.I.S. for Parcel C1</i>	Universidade de Évora	0	5,000	5,000
Avaliação das Condições de Passagem da Linha de Alta Velocidade sobre o Açude-Ponte de Coimbra <i>Evaluation of the use of the High-Speed Line on the Coimbra Dam-Bridge</i>	LNCC - LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL	0	6,000	6,000
Cobertura Fotográfica e Vídeo de Apoio ao Trabalho de Simulação Representação e Animação Virtual 3D Travessia Mondego Plataforma Multimodal Coimbra B <i>Photo. & Video Cov. Support to the Simulation & Virtual 3D Anim. for the Mondego Crossing Multimodal Platform Coimbra B</i>	João Ferrand Fotografia	0	4,200	4,200
Estudo de Simulação com a representação e animação virtual 3D da travessia do Mondego e da plataforma multimodal a edificar nas imediações de Coimbra B <i>Simulation Study with virtual 3D Animation of the Mondego Crossing and Multimodal Platform to be Built close to Coimbra B</i>	Barbosa&Guimarães Associados	0	25,000	25,000
Apoio Jurídico - Contratação Projectista <i>Legal Support - Projector hiring</i>	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	22,500	22,500	22,500
Apoio Jurídico Lote D - Pré-Contentioso <i>Legal Support Parcel D - Pre-contentious</i>	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	3,375	3,375	0
Prestação de Serviços de Arquitectura Engenharia respeitantes Ampliação Estação do Oriente e adaptação à AV <i>Engineering Architectural Services regarding the Expansion of the Oriente Station and adaptation to HS</i>	SANTIAGO CALATRAVA GmbH	9,840,000	9,840,000	4,401,760
Acompanhamento Trabalhos referentes Estudos Urbanísticos Desenvolver pela BAU e Apoio Técnico Elaboração Plano Urbanização <i>Support work for Urban Studies conducted by BAU and technical support in the elaboration of the Urbanization Plan</i>	Parque EXPO'98, SA	140,000	140,000	21,000
Plano Urbanístico e Projecto Urbano Geral Envolvente Futura Estação Central de AV, Estação Oriente <i>Urban Plan and General Urban Project for future HS Central Station, Oriente Station</i>	BAU B. Arquitectura i Urbanisme, SL	255,000	255,000	153,000
Concepção e Produção Criativa do Espaço Estação Oriente - Apresentação Publica - 17 Abril <i>Design of the Oriente Station - Public Presentation - 17 April</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	85,300	85,300	85,300
Locução Apresentação Publica Estação Oriente - 17 Abril <i>Public Presentation of Oriente Station - 17 April</i>	PANAVIDEO	500	500	500

Aluguer Equipamento Audiovisual Apresentação Publica Estação Oriente - 17 Abril <i>Rent of Audiovisual Equipment Public Presentation Oriente Station - 17 April</i>	TECNIAUDIO	24,952	24,952	24,952
Trabalhos de Cobertura Aerofotografica dos Corredores do eixo Lisboa-Porto 1:1.000 <i>Ariel Photography coverage from the Lisbon-Oporto Axis corridors 1:1.000</i>	Município, SA - Emp. de Cartografia	86,320	86,320	86,320
Aluguer de Espaço - Apresentação Publica Estação Oriente - 17 Abril <i>Rent area - Public Presentation from Oriente Station - 17 April</i>	GIL - Gare Intermodal de Lisboa SA	3,377	3,377	3,377
Estudo Prévio do Projecto da Rede Ferroviaria Alta Velocidade, entre Estação Braço Prata e Moscavide <i>Preliminary Study of High-Speed Rail between Braço Prata Station and Moscavide</i>	FERBRITAS-Empreend. Ind.Comércio SA	56,145	56,145	56,145
Assistência Técnica e Desenvolvimento de Modelos Tridimensionais/Conceptuais_ Gare do Oriente <i>Technical Support and Development of Three-dimensional/Conceptual Models - Oriente Platform</i>	Capinha Lopes & Ass, Soc Arq, Lda	37,500	37,500	37,500
Execução de Sondagens para Aferição das Alturas de Balastro sob Vias Férreas - Estação Oriente <i>Probe work to check ballast heights under the Rails - Oriente Stations</i>	Ferrovias e Construções, S.A.	11,191	11,191	11,191
Relatório de Análise e Revisão Estudo Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária AV Lisboa-Porto, Lote B, troço Soure-Mealhada <i>Analysis Report and Review Study Environment Impact of Lisbon-Oporto HS Rail Connection, Parcel B, Mixed traffic Soure-Mealhada</i>	A.C.B. - Architect. Paisagista, Lda	28,280	28,280	25,780
Análise Custo-Benefício Lisboa-Porto <i>Analysis Cost-benefit Lisbon-Oporto</i>	VTM, Cons. de Engenharia, Lda.	129,240	129,240	32,310
Produção de Ortofotomapas Corredores eixo Lisboa-Porto, Lotes TTT, D, C1, A e B <i>Orthophotomaps of the Lisbon-Oporto Axis Corridors, Parcels TTC, D, C1, A and B</i>	FERBRITAS-Empreend. Ind.Comércio SA	230,467	230,467	23,047
Produção Cartografia à escala 1:1000 - eixo Lisboa-Porto Lote C1_Alenquer - Pombal <i>Cartography output to scale 1:1000 - Lisbon-Oporto axis, Parcel C1_Alenquer - Pombal</i>	FERBRITAS-Empreend. Ind.Comércio SA	257,103	257,103	0
Prestação de Serviços Apresentação Powerpoint CM Porto Estação Campanhã como estação Central Porto com valência AV <i>Provision of Services PowerPoint presentation Oporto City Council Campanhã Station as Oporto Central Station with HS</i>	Castro Calapez Arquitectos, Lda.	900	900	900
Análise e Verificação Projecto Estruturas e Fundações da Ampliação Estação do Oriente e Adaptação à AV <i>Analysis and Project Verification Structures and Foundations of Oriente Station and adaptation to HS</i>	GRID-Cons Estud Proj Engenharia,Lda	223,500	223,500	78,225
Estudo de Acessibilidade e Mobilidade para a Estação do Oriente <i>Accessibility and Mobility Study for Oriente Station</i>	TIS.PT, Consultores em Transportes,	115,800	115,800	0
Base Maquetas Estação Oriente - Projecto, Arte Final e Produção <i>Base model Oriente Station - Project, Final Art and Production</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	1,900	1,900	1,900
Realização de Campanha de Prospecção Geotécnica e Ensaios "in situ" na Zona da Estação do Oriente <i>Geotechnical work and rehearsals "in situ" in the Oriente Station area</i>	Geocontrolo -Gab Geotecnia Topograf	55,621	55,621	0
avaliação da Conformidade do EIA da TTT, Lote A e Lote B <i>Conformity evaluation of the EIA for TTC, Parcel A and B</i>	AGRI-PRÓ Ambiente - Consultores SA	37,200	37,200	37,000
Análise da Interação entre Infraestruturas da RAVE e da REN-Gasodutos, eixo Lisboa-Porto e eixo Porto-Vigo <i>Analysis of the Interaction between Infrastructures from RAVE and the REN-gas pipeline, Lisbon-Oporto Axis and Oporto-Vigo Axis</i>	Certitecna, SA	13,500	13,500	0
Anuncio - Concurso Público Elaboração de Análise Custo-Beneficio para o eixo Lisboa-Porto <i>Announcement - Preparation of Analysis Public Tender Cost-Benefit for the Lisbon-Porto Axis</i>	Presselivre-Imprensa Livre SA	464	464	464
Anuncio - Concurso Público Elaboração de Análise Custo-Beneficio para o eixo Lisboa-Porto <i>Announcement - Preparation of Analysis Public Tender Cost-Benefit for the Lisbon-Oporto Axis</i>	Global Noticias Publicações, SA	517	517	517
Publicação de Anuncio Esclarecimento sobre Traçado eixo II - Espinho <i>Publication of Announcement Clarifying Route Axis II - Espinho</i>	Nascente-Coop. Acção Cultural,SCARL	450	450	450
Publicação de Anuncio Esclarecimento sobre Traçado eixo II - Espinho <i>Publication of Announcement Clarifying Route Axis II - Espinho</i>	Empresa Publicidade de Espinho, Lda	625	625	625
Imprensa e Anúncios <i>Press and Advertisements</i>	Vários <i>Several</i>	0	25,610	25,610
Imprensa e Anúncios <i>Imprensa e Anúncios</i>	Vários <i>Several</i>	2,057	27,667	27,667
Eixo Lisboa-Porto <i>Lisbon-Oporto Axis</i>		12,351,221	38,245,234	22,638,159
Lote 3B - troço Montemor-o-Novo - Évora - Elaboração do EP e EIA <i>Parcel 3B - Mixed Traffic Montemor-o-Novo - Évora - PS. and E.I.S.</i>	CONSULGAL/TYPSA	0	2,905,534	1,620,329
Lote 3C - troço Évora - Caia- Elaboração do Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental <i>Parcel 3C - Mixed Traffic Évora - Caia - Preliminary Study and Environment Impact Study</i>	IDOM SA/IDOM Ida	267,157	3,004,428	1,839,346
Lote 1 - Estudo de Viabilidade Técnica dos Corredores Transv. da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa - Porto e Madrid <i>Parcel 1 - Technical Viability Study for the High-Speed Rail Axis Transv. Corridors between Lisbon - Oporto and Madrid</i>	COBA/EUROESTUDIOS	0	1,841,498	1,841,498
Análise da instalação da via a três carris entre Pinhal Novo e Oriente <i>Analysis for the Installation of Three Track Line between Pinhal Novo and Oriente</i>	FERBRITAS	0	29,468	29,468

Instalação da via a 3 carris na Pte 25 Abril e Acessos <i>Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge and access roads</i>	António José Luis dos Reis	0	9,500	9,500
Instalação de via a 3 carris na ponte 25 de Abril <i>Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge</i>	GRID	0	3,500	3,500
Cobertura Aerofotográfica 1:15.000 da LAV Lisboa-Madrid <i>Aerial Photography Coverage 1:15.000 of HSL Lisbon-Madrid</i>	Município	0	29,000	29,000
Instalação da via a 3 carris na Pte 25 Abril e Acessos - 2ª fase <i>Installation of 3 Track Line on 25 April Bridge and Access Roads - 2nd stage</i>	FERBRITAS	0	50,873	50,873
Lote 3A1 - troço Ota - Montemor-o-Novo- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução <i>Parcel 3A1 - Ota - Montemor-o-Novo Stretch - Preliminary Study and Execution Project</i>	Gibb Portugal/Prointec	316,041	3,165,596	1,155,131
Lote 3A2 - troço Lisboa - Montemor-o-Novo via TTT- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução <i>Parcel 3A2 - Lisbon - Montemor-o-Novo Stretch via TTC - Preliminary Study and Execution Project</i>	SENER/GLOBALVIA/CÂNCIO MARTINS	95,205	2,758,648	1,034,655
Patrocínio Seminário Infra-estruturas Lineares <i>Sponsorship Seminar on Line Infrastructures</i>	Naturlink	0	5,000	5,000
Análise da introdução de Tráfego Misto na LAV - LISBOA- Madrid <i>Analysis of the Introduction of Mixed Traffic on the LISBON-Madrid HSL</i>	FERBRITAS/DHVFBO	0	140,000	140,000
Utilização do Sistema QUANTM <i>Use of QUANTM System</i>	QUANTM LIMITED	0	870,000	859,367
Estudo Viab. Articulação LAV/LC <i>Viab. Study for Articulation of HSL/CL</i>	Coba	0	78,187	78,187
Relatório de Sustentabilidade Sul da Serra de Ossa <i>Sustainability Report South Ossa Mountain Range</i>	COBA/EUROESTUDIOS	0	23,000	23,000
Cobertura Aerofotográfica dos Corredores do eixo Lisboa-Madrid <i>Aerial photography coverage of the Lisbon-Madrid Axis Corridors</i>	Município	0	44,500	44,500
Actualização da Avaliação Socio-Económica da Ligação Lisboa-Madrid <i>Updating of Socio-Economic Evaluation of the Lisbon-Madrid Axis</i>	EPYPSA	0	2,000	2,000
Estimativa dos Encargos com as Expropriações da Ligação Ferroviária de AV Lisboa-Caia (Exceptuando troço Lisboa-Poçoirão) <i>Estimate of Expropriation Costs for the Lisbon-Caia H.S. Rail Link (Except Lisbon-Poçoirão Stretch)</i>	FERBRITAS	0	382,060	382,060
Produção de Ortofotomapas dos Corredores do eixo Lisboa-Madrid, entre Lisboa e Elvas - Caia <i>Orthophotomaps for the Lisbon-Madrid Axis Corridors, between Lisbon and Elvas - Caia</i>	SLG - Sociedade	138,420	138,420	138,420
Contrato 4910000396 - Aquisição de Ortofotomapas e Cartografia 1:25.000 dos Concelhos de Montijo e Alcochete <i>Contract 4910000396 - Acquisition of Orthophotomaps and Cartography 1:25.000 from Montijo and Alcochete districts</i>	Geoglobal - Sistemas de Informação	6,160	6,160	6,160
Avaliação Potencial Mercado entre NAL, Évora e Estremadura Espanhola Passível de Captação pela LAV Lisboa-Madrid <i>Evaluation of potential Market between NAL, Évora and Spanish Estremadura which could be captured by Lisbon-Madrid HSL</i>	Aviation Solutions Europe, Ltd.	9,500	9,500	8,949
Estudo Avifauna na Zona da Torre da Bolsa <i>Avifauna Study in the Torre da Bolsa area</i>	Universidade de Évora	1,900	1,900	1,900
Estudo de Ordenamento Urbano Áreas Adjacentes Estação de Évora <i>Urban distribution Study in the adjoining areas of the Évora Station</i>	INVESEFER - Prom.Com.Terr.Edifícios SA	128,900	128,900	114,325
Análise dos Aspectos Ecológicos da Zona da Torre da Bolsa <i>Analysis of the Ecological Aspects for the Torre da Bolsa area</i>	Mãe d'Água - Consult. Técnica, Lda.	2,500	2,500	2,500
Produção de Cartografia à Esc. 1:1.000 dos Corredores do eixo Lx-Madrid - Lisboa-Elvas - Caia <i>Cartography at scale 1:1.000 for Lisbon-Madrid - Lisbon-Elvas - Caia Axis Corridors</i>	FERBRITAS-Empreend. Ind.Comércio SA	388,765	388,765	388,765
Tradução Documento PPP Poçoirão-Caia <i>Translation of document PPP Poçoirão-Caia</i>	GT Traduções, Ens. & Serv Lda	1,565	1,565	1,565
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Alteração Filme, Suportes Finais & Locução <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Movie alteration, final supports & talk</i>	PANAVIDEO	7,381	7,381	7,381
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Espaço & Catering <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Space & Catering</i>	EvoraHotel - Invest. Imobiliários	1,751	1,751	1,751
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Audiovisuais <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Audiovisuals</i>	Tecnovisão, Prod. Audiovisuais, Lda	14,500	14,500	14,500
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Decoração, Coordenação, Convites, Artes Finais e Reportagem Fotográfica <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Decoration, Coordination, Invitations, final art and photographic report</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	24,011	24,011	24,011
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Hospedeiras de Imagem <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Image Hosts</i>	Springevents	555	555	555
Sessão Apresentação PPP Poçoirão-Caia - 2 de Junho - Tradução Texto Site <i>PPP Presentation meeting Poçoirão-Caia - 2nd July - Translation of texts from Website</i>	Fernave - Form Tec P.A.E Portos SA	45	45	45
Assessoria Jurídica relativa ao Processo da Providência Cautelar-DIA troço Moita-Montemor-o-novo e Processo Acção Administrativa Especial <i>Legal consultancy regarding the Injunction Process - EID Moita-Montemor-o-Novo and Special Administrative Action Process</i>	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	1,142	1,142	8,517

EIA para as subestações Évora, Vendas Novas e Estremoz (L3A2, L3B e L3C) do eixo Lisboa-Madrid <i>EIS for the substations Évora, Vendas Novas and Estremoz (L3A2, L3B and L3C) from Lisbon-Madrid Axis</i>	AGRI-PRO Ambiente - Consultores SA	50,000	50,000	0
Roll Up Poceirão-Caia <i>Roll Up Poceirão-Caia</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	389	389	389
Monitorização da IBA da Torre da Bolsa <i>Control of Torre da Bolsa IBA</i>	Mãe d'Água - Consult. Técnica, Lda.	15,000	15,000	0
Concepção de Imagem Anuncio PPP1 - Poceirão-Caia <i>Image Design for Announcement PPP1 - Poceirão-Caia</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	750	750	750
Anuncio Indicando Disponibilidade da Documentação para a PPP2 <i>Announcement on Availability of Documentation for PPP2</i>	Sojornal-Soc.Jornal. e Editorial SA	1,480	1,480	1,480
Anuncio Indicando Disponibilidade da Documentação para a PPP2 <i>Announcement on Availability of Documentation for PPP2</i>	Global Notícias Publicações, SA	298	298	298
Anuncio Indicando Disponibilidade da Documentação para a PPP2 <i>Announcement on Availability of Documentation for PPP2</i>	S.T. & S.F - Soc. Publicações, Lda.	895	895	895
Anuncio Indicando Disponibilidade da Documentação para a PPP2 <i>Announcement on Availability of Documentation for PPP2</i>	Edisport - Sociedade de	468	468	468
Anuncio Indicando Disponibilidade da Documentação para a PPP2 - Arte Final <i>Announcement on Availability of Documentation for PPP2 - Arte Final</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	500	500	500
Anuncio Lançamento Da PPP1 - Poceirão-Caia <i>Announcement Launch of PPP1 - Poceirão-Caia</i>	Edisport - Sociedade de	1,462	1,462	1,462
Anuncio Lançamento Da PPP1 - Poceirão-Caia <i>Anuncio Lançamento Da PPP1 - Poceirão-Caia</i>	S.T. & S.F - Soc. Publicações, Lda.	1,838	1,838	1,838
Tradução Anuncio Parceria Publico Privada - troço Poceirão-Caia <i>Translation Announcement Public-Private Partnership - Poceirão-Caia Stretch</i>	GT Traduções, Ens. & Serv Lda	123	123	123
Anuncio Parceria Publico Privada - troço Poceirão-Caia <i>Announcement Public-Private Partnership - Poceirão-Caia Stretch</i>	Edisport - Sociedade de	1,462	1,462	1,462
Anuncio Parceria Publico Privada troço Poceirão-Caia <i>Anuncio Parceria Publico Privada troço Poceirão-Caia</i>	S.T. & S.F - Soc. Publicações, Lda.	1,697	1,697	1,697
Anuncio Parceria Publico Privada troço Poceirão-Caia <i>Anuncio Parceria Publico Privada troço Poceirão-Caia</i>	Sojornal-Soc.Jornal. e Editorial SA	5,289	5,289	5,565
Imprensa e Anúncios <i>Press and Advertisements</i>	Vários <i>Several</i>	16,261	16,261	0
Eixo Lisboa-Madrid <i>Lisbon-Madrid Axis</i>		1,487,146	16,151,535	9,883,681
Estudo Prévio e de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo <i>Environmental Impact Study for TTC</i>	SENER/GLOBALVIA/CÂNCIO MARTINS	84,418	946,796	757,450
Estudos de Procura e Mobilidade e Assessoria Técnica para a Terceira Travessia do Tejo <i>Studies on Demand and Mobility and Technical Consultancy for TTC</i>	VTM/STEER DAVIES	109,000	350,825	320,825
Assessoria Jurídica Organização Preparação Lançamento Condução Procedimentos Eventual PPP da TTT <i>Legal Consultancy Organization Preparation Launching Orientation Procedures Possible PPP on TTC</i>	Flamínio Rosa	0	184,734	25,605
Trabalhos Campo Suporte ao Estudo de Procura e Mobilidade no Âmbito da TTT - Transporte Colectivo <i>Support Field Work for Demand and Mobility Study for TTC - Collective Transport</i>	VSA Inovação	0	205,013	199,243
Trabalhos Campo Suporte ao Estudo de Procura e Mobilidade no Âmbito da TTT - Transporte Individual <i>Support Field Work for Demand and Mobility Study for TTC - Individual Transport</i>	VSA Inovação	0	110,847	110,848
Realização Parecer Técnico às Soluções Estruturais e Elaboração Plano de Prospeção - TTT <i>Technical Opinion on Structural Solutions and Usage Plan - TTC</i>	GRID	0	60,000	60,000
Parecer sobre Componente Rodoviária na TTT em matéria de Ruído, Paisagem e Qualidade do Ar <i>Specialist Opinion on Road Component on TTC with regard to Noise, Landscaping and Air Quality</i>	AMB&VERITAS	0	17,500	17,500
Parecer Componente Rodoviária na TTT, relacionado com Sistema de Transportes da Área Metropolitana Lisboa <i>Specialist Opinion on Road Component for TTC with regard to Lisbon Metropolitan Area Transport System</i>	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	0	18,480	18,480
Parecer sobre Ordenamento do território e a Sócio-economia, âmbito da Componente Rodoviária TTT <i>Specialist Opinion on Land Use Planning and Socio-Economics, within the Scope of the TTC Road Component</i>	INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO	0	7,635	7,635
Trabalho de Auscultação, Análise e Monitorização da Receptividade Opinião Pública ao Projecto TTT <i>Work on Surveying Perception, Analysis and Monitoring of Public Opinion on the TTC Project</i>	AXIMAGE	0	77,600	77,600
Estudo Procura e Mobilidade - Transporte Colectivo e Transporte Individual <i>Demand and Mobility Study - Collective and Individual Transport</i>	VSA Inovação	0	75,378	75,373
Estudo Procura e Mobilidade para TTT - Exercício de Preferências Declaradas <i>Demand and Mobility Study for TTC - Implementation of Declared Preferences</i>	Intercampus	0	35,650	35,650
Estudos de Fixação da Solução para a Travessia do rio <i>Fixing Studies for the River Crossing Solution</i>	GRID	0	397,800	397,800
Realização Trabalhos Reconhecimento Geotécnico para a Fase Prévia da Terceira Travessia do Tejo <i>Geotechnical Reconnaissance Work for the Preliminary Stage of the TTC</i>	GEOCONTROLO	0	399,750	326,102
Apoio aos trabalhos de Campo <i>Support for Field Work</i>	GNR	0	6,407	6,407
Apoio aos trabalhos de Campo <i>Support for Field Work</i>	GNR	0	5,898	5,898
Estudos Geotécnicos e Hidráulicos <i>Geotechnical and Hydraulic Studies</i>	CONSULGEO	0	100,500	100,500

Estudo Prévio da Componente Rodoviária da Terceira Travessia do Tejo <i>Preliminary Study on the Road Component for the TTC</i>	GLOBALVIA	0	318,180	184,544
Estudo Prévio da Componente Ferroviária Convencional da Terceira Travessia do Tejo <i>Preliminary Study on the Conventional Rail Component for the TTC</i>	SENER	0	222,879	129,270
Produção Executiva da Exposição sobre a TTT, Estação do Oriente e a AV <i>Executive output of the Exhibition and lighting of the contents of the TTC Exhibition, Oriente Station and HS</i>	Atelier 004	117,805	117,805	117,805
Coordenar Projecto e Design Expositivo e Iluminação dos Conteúdos da Exposição TTT, Estação oriente e AV <i>Coordination of project and descriptive Design and Lighting of the contents of the TTC Exhibition, Oriente Station and HS</i>	Henrique Cayatte Design, Lda.	15,750	15,750	15,750
Concepção e Produção de Audiovisuais para a Exposição da TTT, Estação Oriente e AV <i>Design and output of audiovisuals for the TTC Exhibition, Oriente Station and HS</i>	PANAVIDEO	323,318	323,318	274,160
Design e Comunicação para Exposição da TTT, Estação Oriente e AV <i>Design and Communication for the TTC Exhibition Oriente Station and HS</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	16,560	16,560	16,560
Estudo de Avaliação da Qualidade paisagística e dos Potenciais Impactes Cénicos associados à TTT <i>Evaluation Study for the Environment Quality and Probable Landscape Impacts associated with TTC</i>	Biodesign-Arquitect Paisagística,	25,000	25,000	18,750
Estudo de Caracterização Físico-química dos Sedimentos em Profundidade no troço entre o Canal da CUF e o Barreiro <i>Physical and Chemical Study of deep sediment in stretch between the CUF channel and Barreiro</i>	Inst. Nac. de Recursos Biológicos	32,500	32,500	32,500
Colaboração na Realização Documento Estratégico Comunicação e Envolvimento Processo Divulgação TTT <i>Assistance in the execution of the Strategic Document for the Communication and Involvement Process for TTC</i>	Paulo Vasconcelos Dias Correia	25,200	25,200	11,340
Estudos Análise Componente "Aspectos Ecológicos" Versão Prel. EP IA TTT e Reformulação Componente "Aspectos Ecológicos" do "Meio Aquático" EP IA TTT <i>Analysis of "Ecological Aspects" Component, Preliminary Version EP IA TTC and reformulation "Ecological aspects" component for "Aquatic Environment" EP IA TTC</i>	Fundação Fac. Ciênc. Univ. Lisboa	30,000	30,000	30,000
Colaboração na Realização Documento Estratégico Comunicação e Envolvimento Processo Divulgação TTT <i>Assistance in the execution of the Strategic Document for the Communication and Involvement Process of TTC</i>	José Manuel Palma Oliveira	25,200	25,200	4,920
Cedência de Espaço, Serviços de Vigilância, Limpeza e Subscrição de Seguro Multi-riscos <i>Provision of space, surveillance services, cleaning and subscription of multi-risk insurance</i>	GIL - Gare Intermodal de Lisboa SA	54,952	54,952	54,952
Elaboração Brochura Digital do RNT da TTT <i>Preparation of Digital Brochure for TTC RNT</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	3,870	3,870	3,870
Aluguer Espaço e Equipamento para Acto de Abertura das Propostas ao Concurso Publico Internacional da PPP1 <i>Space and equipment rental for the opening of bids for the International Public Tender PPP1</i>	Parque EXPO'98, SA	768	768	768
Elaboração das Condições Técnicas Especiais para Execução dos Projectos das Pontes da TTT e Assessoria Técnica <i>Preparation of special technical conditions for the execution of projects for TTC bridges and technical consultancy</i>	GRID-Cons Estud Proj Engenharia, Lda	225,000	225,000	45,000
Filme TTT <i>TTC Film</i>	PANAVIDEO	675	675	675
Cubo Publicidade Exposição TTT - Espaço Publico Gare do Oriente <i>Cubo Publicity TTC Exhibition - Public Space Oriente Station</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	4,537	4,537	4,537
Ocupação de Espaço Público - Publicidade Cubo Luminoso - Exposição TTT <i>Use of public space - Publicity Cubo Luminoso - TTC Exhibition</i>	Parque Expo - G. Urbana Pq Nações	1,414	1,414	1,414
Serviços de Consultoria Jurídica referente aos "Condicionalismos impostos pelas Indústrias Químicas do Barreiro, no âmbito da TTT" <i>Legal consultancy services for the "Conditions imposed by Barreiro chemical industries as part of TTC"</i>	Garrigues Portugal	12,000	12,000	12,000
Estudo de Caracterização da Qualidade do Ar na Área de Influência da TTT <i>Air quality study on the TTC and surrounding area</i>	IDAD - Instituto do Ambiente e	25,500	25,500	0
Divulgação Exposição Ponte para o Futuro - Tela Sinalética <i>Publicity for exhibition Bridge of the Future - Canvas Sign</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	350	350	350
Encarte nos Jornais Destak e Global - Exposição TTT + Distribuição RAVE <i>Advertisements in the newspapers Destak and Global - TTC Exhibition + RAVE distribution</i>	BrandConnection, Actividades	12,740	12,740	12,740
Produção Executiva da Exposição sobre a TTT e Transferência Barreiro <i>Executive production for TTC exhibition and Barreiro Transfer</i>	Atelier 004	115,085	115,085	34,526
Realização de Análise Custo-Benefício TTT <i>Analysis of TTC cost-benefit</i>	VTM, Cons. de Engenharia, Lda.	84,450	84,450	53,000
Simulações Visuais - TTT Imagens 3D Antevendo Inserção TTT na Paisagem e Estudo Prévio Arquitectura Resultante das Acessibilidades da TTT <i>Visual simulations - TTC 3D images showing the introduction of TTC into the landscape and preliminary study on TTC accessibilities</i>	Barbosa e Guimarães arquitectos	72,500	72,500	40,500
Relatório de Análise Perspectiva Técnica, Ambiental e Funcional Estudos Correspondentes sobre Alternativa TTT <i>Analysis of technical, environmental and functional perspective of studies on TTC alternative</i>	LNEC-Laborat. Nac. Engenharia Civil	337,953	337,953	337,953

Realização Estimativa Detalhada Encargos Expropriações Ligações Ferroviárias de AV e Convencional e Traçado Rodoviário Lisboa TTT-Poceirão <i>Detailed estimate on expropriations for HS and conventional rail axes and road plan TTC Lisbon-Poceirão</i>	FERBRITAS-Empreend. Ind.Comércio SA	372,401	372,401	372,401
Maquetes Representativas da Inserção da TTT nas Margens Norte e Sul <i>Models for introduction of TTC on north and south banks</i>	Portugal dos Pequeninos	45,800	45,800	45,800
Adaptação do Modelo Disponibilidade da PP1 à PPP2 <i>Model adaptation availability of PP1 to PPP2</i>	BoozAllen Hamilton Ltd	95,000	95,000	95,000
Análise da Viabilidade de Aplicação de Via Não Balastrada na Terceira Travessia do Tejo-TTT <i>Viability analysis for laying tracks without ballast on Third Tagus Crossing – TTC</i>	BoozAllen Hamilton Ltd	135,000	135,000	135,000
Elaboração Mapa 3D com Projecção de Informação no Âmbito da TTT <i>3D map preparation with projection of information as part of TTC</i>	Carlos Coucelo, Cons Geomática, Lda	142,100	142,100	113,680
Elaboração Imagens, Filmes, Animação 3D/Realidade Virtual Ilustrar Integração TTT no Estuário do Tejo e Paisagem <i>Images, films, 3D animation/virtual reality productions illustrating integration of TTC in the Tagus estuary</i>	Barbosa e Guimarães arquitectos	94,200	94,200	72,900
Estudos de Apoio à elaboração do Caderno de Encargos para o Concurso de Concepção, Construção e Manutenção das pontes da TTT <i>Support studies for the tender request for the technical specifications for the design, construction and maintenance of TTC bridges</i>	LNEC-Laborat. Nac. Engenharia Civil	58,000	58,000	0
Consultoria Técnica no âmbito dos condicionalismos impostos pelas indústrias químicas do Barreiro no âmbito da TTT <i>Technical consultancy as part of the conditions imposed by Barreiro chemical industries on TTC</i>	AGRI-PRO Ambiente - Consultores SA	59,200	59,200	0
Consultoria relativa aos requisitos de segurança para a PPP2 - Lisboa-Poceirão <i>Consultancy on security for the PPP2 - Lisbon-Poceirão</i>	BoozAllen Hamilton Ltd	100,000	100,000	0
Assessoria técnica na área da operacionalidade e segurança da navegação portuária <i>Technical advice on operation and security of port navigation</i>	LNEC-Laborat. Nac. Engenharia Civil	40,000	40,000	0
Estudos de hidrodinâmica para apoio ao projecto da Terceira Travessia do Tejo <i>Hydrodynamic studies as support for the Third Tagus Crossing</i>	LNEC-Laborat. Nac. Engenharia Civil	32,000	32,000	0
Campanha de simulações de manobras para as condições resultantes da presença da Terceira Travessia do Tejo e do alinhamento de cais <i>Campaign for the simulation of maneuvers resulting from the presence of Third Tagus Crossing and the alignment of quay</i>	ENIDH – Escola Superior Náutica Infante D.Henrique	8,350	8,350	0
Análise da Comissão Independente Rodoviária sobre a Terceira travessia do Tejo <i>Analysis of Independent Road Commission on Third Tagus Crossing</i>	Vários	0	55,000	55,000
Simulações Visuais do Projecto <i>Visual simulations of project</i>	Vários	0	4,179	4,179
Terceira Travessia do Tejo <i>Third Tagus Crossing</i>		2,938,595	6,346,228	4,874,759
Contrato SAP 4910000434 - Estudos de Optimização de Traçados e Custos Associados no eixo Aveiro-Salamanca <i>Contract SAP 4910000434 – Optimization Studies of the Alignment and Associated Costs for the Aveiro-Salamanca Axis</i>	QUANTM LIMITED	815,000	815,000	362,388
Contrato 4910000515 Fornecimento de Cartografia 1:25.000 do eixo Aveiro-Salamanca <i>Contract 4910000515 – 1:25.000 cartography of the Aveiro-Salamanca Axis</i>	Geoglobal - Sistemas de Informação	11,360	11,360	11,360
Cobertura aerofotográfica dos corredores Aveiro-Salamanca <i>Ariel Photographic coverage of the Aveiro-Salamanca corridors</i>	ERFOTO	24,920	24,920	0
Eixo Aveiro-Salamanca <i>Aveiro-Salamanca Axis</i>		851,280	851,280	373,748
Prestação de serviços de Gestão Integrada - Fase I <i>Provision of Integrated Management Services - Stage 1</i>	TYCO/Holland RailConsult	-172,476	14,319,613	14,167,870
Assessoria na Elaboração de Processos para Concursos e na Gestão dos respectivos Contratos <i>Consultancy in the Preparation of Processes for Tenders and in the Management of the respective Contracts</i>	GRIMA	0	64,507	64,507
Consultoria na Implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade <i>Consultancy in the Implementation of a Quality Management System</i>	ISQ	0	60,276	60,276
Assessoria e Consultoria Jurídica ao Empreendimento <i>Legal Consultancy for Project</i>	BARROCAS SARMENTO ROCHA	0	274,477	274,477
Cedência de Trabalhadores REFER em regime de prestação de serviços (2002-2007) <i>Provision of Services by REFER staff (2002-2007)</i>	REFER	1,339,574	7,260,410	7,260,410
Prestação de serviços de comunicação <i>Provision of Communication Services</i>	EGOCORP	0	54,000	42,750
Elaboração e Implementação de um Estudo Estratégico de Marketing e Comunicação <i>Preparation and Implementation of a Strategic Study on Marketing and Communication</i>	SERIES	0	235,000	235,000
Consultoria e Assessoria Técnica no âmbito do Projecto SIG <i>Technical and Consultancy Services within the scope of the SIG Project</i>	TEI - Tecnologia Electrónica e Info	1	118,154	112,460

Análise do Mercado de empresas de projectos de engenharia <i>Market Analysis on engineering project companies</i>	STRATEG	0	51,175	45,890
Implementação do SAP - Módulo de Gestão Contratual e Projectos, Compras, Logística e Financeiro <i>Implementation of SAP - Contract and Project, Purchasing, Logistics and Financial Management Module</i>	Novabase	0	461,370	457,370
Consultoria no âmbito da Gestão de Seguros <i>Consultancy within the scope of Insurance Management</i>	José António M. N. Alves	0	35,000	35,000
Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração <i>Consultancy in the specialized areas of railway network design, simulation, capability and operation</i>	SMA et associés	0	60,000	59,010
Plano Estratégico do Empreendimento <i>Strategic plan for project</i>	A.T.KEARNEY	0	1,415,153	1,415,153
Estudo sobre Estratégias Logísticas para carga Ferroviária em Alta Velocidade <i>Study on Logistics Strategies for High-Speed Rail Cargo</i>	IN OUT GLOBAL	0	124,700	124,700
Potencial de Participação da Indústria Nacional no Projecto Alta Velocidade <i>Potential participation of national industry in high-speed project</i>	IN OUT GLOBAL	0	299,280	299,280
Estudo Análise Socio-Económica dos Corredores Ferroviários e a Rede de Alta Velocidade em Portugal <i>Socio-economic analysis of rail corridors and the high-speed network in Portugal</i>	SOCINOVA	0	57,500	57,500
Impacto Socio-Economico do Projecto de Criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade <i>Socio-economic impact study for high-speed railway network project</i>	Universidade Católica Portuguesa	0	30,000	30,000
Protocolo RAVE/REFER/FERBRITAS para investigação e desenvolvimento de estudo técnico sobre Sistema de Catenária de Alta Velocidade <i>Protocol RAVE/REFER/FERBRITAS for research and development of technical study on high-speed catenary system</i>	FERBRITAS	0	100,404	91,774
Prestação de serviços de consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração <i>Provision of Consultancy Services in the Specialist Areas of Rail Network Design, Simulation, Capacity and Operation</i>	SMA et associés	0	70,000	63,544
Definição dos Elementos Prioritários do Modelo de Negócio para a rede ferroviária de Alta Velocidade <i>Definition of priority elements for business model for high-speed railway network</i>	A.T.KEARNEY	0	385,250	382,214
Elaboração do Esquema das Instalações Ferroviárias - EIF <i>Preparation of Plan for Railway Line Installations - EIF</i>	SEMALY PORTUGAL	0	121,201	121,201
Avaliação Estratégica da Implementação da Alta Velocidade <i>Strategic Assessment of High-Speed Implementation</i>	Lourenço & Duarte Lda	0	1,197	1,197
Avaliação preliminar do transporte ferroviário a grande velocidade numa optica de comparação de emissões <i>Preliminary Assessment of High-Speed Rail Transport from a Perspective of Emission Comparison</i>	QUERCUS	0	5,000	5,000
Assessoria Jurídica <i>Legal Consultancy</i>	M.L. Ferreira Lda	0	3,875	3,875
Assessoria Jurídica <i>Legal Consultancy</i>	Ferreira de Almeida	0	6,450	6,450
Publicação de Anúncios <i>Publication of Advertisements</i>	XMP - Gestão de Meios de Comunicação	0	32,827	32,827
Avaliação Ambiental Estratégica <i>Strategic Environmental Assessment</i>	IDAD / Universidade de Aveiro	0	257,000	257,000
Estudo Técnico de suporte à escolha de solução SIG Trabalhos Complementares <i>Technical study as support to selection of SIG solution complementary work</i>	Geoglobal	0	9,352	9,352
Projecto Sistema Informação Geográfica - Modelo Geral de SIG <i>Geographic Information System Project - SIG General model</i>	STTEI	0	33,000	33,000
Ajustamento do Cronograma de Actividades de Estudos e Projectos <i>Adjustment of Chronogram for Studies and Projects</i>	VERPLANOS	0	10,290	10,290
Estudo de opinião para logotipo RAVE <i>Opinion Study on RAVE Logotype</i>	METRIS LDA	0	26,450	13,225
Assinatura do Contrato do Gestor - Produção de peças <i>Signing of Contract for Management - Production of parts</i>	SERIES	0	2,501	2,501
Acompanhamento tecnico de cobertura Aerofotogrametrica <i>Technical Support for Aerophotogrametric Coverage</i>	FERBRITAS	0	3,991	3,991
Análise das propostas admitidas no Concurso "Gestão Integrada do Projecto da AVF em Portugal" <i>Analysis of Proposals for Tender "Integrated Management of HS Project in Portugal"</i>	CISED	0	81,634	70,627
Serviços de Assessoria Mediática <i>Media Consultancy Services</i>	XMP - Gestão de Meios de Comunicação	0	38,400	38,400
Estudo de mercado de procura primária nos corredores a analisar no âmbito do plano estratégico <i>Market study on primary demand in the corridors under analysis within the scope of the strategic plan</i>	A.T.KEARNEY	0	395,000	395,000
Estudos Complementares de Procura para a rede ferroviária de Alta Velocidade <i>Complementary Demand Studies for the High-speed Railway Network</i>	TISPT	0	16,700	16,700
Implementação do Sistema Documental SAP-DMS <i>Implementation of the SAP DMS Document System</i>	Novabase	0	396,000	396,000
Serviços de Consultoria Financeira <i>Financial Consultancy Services</i>	Banco Finantia, Goldman Sachs Intern., Depfa Bank	0	300,000	300,000

Serviços de Consultoria e Assessoria Técnica <i>Technical Advisory and Consultancy Services</i>	REFERTELECOM	0	118,512	118,511
Modelo Integrado de Tráfego de Passageiros <i>Integrated Passenger Traffic Model</i>	Steer Davies	0	445,380	424,516
Serviços de Consultoria e Assessoria Técnica <i>Technical Advisory and Consultancy Services</i>	REFER	0	105,122	0
Prestação de serviços de Consultoria nas áreas de estruturas, pontes e túneis <i>Provision of Consultancy Services in the areas of structures, bridges and tunnels</i>	Instituto da Construção	0	387,250	377,251
Encontro Técnico Ruído, vibrações, compatibilidades <i>Technical Meeting on Noise, Vibration, Compatibilities</i>	TYCO/Holland RailConsult	0	15,547	15,547
Assessoria na Definição do Modelo de Negócios <i>Consultancy in the Defining of the Business Model</i>	KPMG II	-17,433	295,566	295,563
Estudo Impacto Socio-Económico do Projecto de Criação da Rede Ferrov. de Alta Velocidade <i>Socio-Economic Impact Study of High-Speed Rail Network Project</i>	Universidade Católica Portuguesa	0	30,000	30,000
Assessoria Comunicação <i>Communication Consultancy</i>	SERIES	0	15,870	15,870
Assessoria Comunicação <i>Communication Consultancy</i>	DENASOL	0	1,200	1,200
Avaliação Técnica dos Estudos de Impacte Ambiental <i>Technical Assessment of Environmental Impact Studies</i>	IDAD / Universidade de Aveiro	0	36,000	36,000
Assessoria Comunicação <i>Communication Consultancy</i>	PANAVIDEO - Produção Audiovisuais	0	6,070	6,070
Prestação de Serviços ao MOPTC <i>Provision of Services to MOPTC</i>	Banco Finantia, Goldman Sachs Intern., Depfa Bank	0	130,000	130,000
Estudo de simulação da interação dinâmica catenária-pantógrafo <i>Simulation Study on the catenary-pantograph dynamic interaction</i>	INTECSA	0	58,015	58,015
Patrocínio do Curso sobre Dinâmica em Pontes Ferroviárias de Alta Velocidade, promovido pela FEUP <i>Sponsorship of the Course on Dynamics of High-Speed Rail Bridges promoted by Engineering Faculty Oporto University</i>	FACULDADE ENGENHARIA - FEUP	0	10,000	10,000
Patrocínio 7º Congresso Nacional Ferroviário <i>Sponsorship of the 7th National Rail Congress</i>	ADFER	0	40,000	40,000
Software EMME/2 <i>Software EMME/2</i>	INRO Consultants Inc	0	25,300	25,300
Assessoria técnica de apoio à concepção de soluções de traçado e análise/verificação de projecto <i>Technical support consultancy for the design of route solutions and analysis/verification of project</i>	AUSCULT	0	146,625	146,625
Estudo sobre os Custos de Manutenção da Infra-estrutura Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto <i>Study on the Maintenance Costs of the Lisbon-Madrid and Lisbon-Oporto Infrastructures</i>	Universidade da Catalunha	0	57,040	57,040
Análise Custo Benefício eixo Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid <i>Cost Benefit Analysis of Lisbon-Oporto and Lisbon-Madrid Axes</i>	TIS.PT, Consultores em Transportes,	0	21,850	21,850
Protocolo RAVE-LNEC <i>RAVE-LNEC Protocol</i>	LNEC - LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL	0	20,000	20,000
Acompanhamento e Revisão de Projectos de Instalações Fixas de Tração Eléctrica <i>Monitoring and Review of Electrical Traction Fixed Installation Projects</i>	FERBRITAS	1,529	371,409	367,769
Acompanhamento e Revisão de Projecto de Via e Infraestruturas <i>Monitoring and Review of Road and Infrastructure Project</i>	FERBRITAS	62,000	397,580	345,802
Relatório Sustentabilidade <i>Sustainability Report</i>	PROCESL	0	26,700	26,700
Invesfer (Remunerações) <i>Invesfer (Remunerations)</i>	Invesfer	0	18,645	18,645
Preparação das Candidaturas RAVE ao Projecto RAV ao Abrigo Sistemas e Programas Incentivos Redes Transeuropeias Transportes <i>Preparation of RAVE Applications to the HSN Project - Incentive Systems and Programmes for Transeuropean Transport Networks</i>	DELOITTE	802	422,802	90,552
Expertise et Assistance au Maître d'Ouvrage <i>Expertise et Assistance au Maître d'Ouvrage</i>	SMA et associés	0	74,000	71,974
Acompanhamento e revisão de Proj. de Traçado e Explor Ferrov <i>Monitoring and Review of Proj. on Route and Rail Operation</i>	FERBRITAS	0	343,968	358,335
Medidas Preventivas - Assessoria Jurídica <i>Preventive Measures - Legal Consultancy</i>	Tavares e Sousa, Duarte de Almeida	96	6,971	6,971
Assessoria Jurídica - eixo Lisboa-Madrid - Lote 3B <i>Legal Consultancy - Lisbon-Madrid Axis - Parcel 3B</i>	Jardim, Sampaio, Caldas e Ass.	-3,375	1,938	5,313
Patrocínio Workshop Instituto da Construção <i>Sponsorship of Workshop Construction Institute</i>	IC - Instituto da Construção	0	10,000	10,000
Análise e Reavaliação Estudos Prévios na parte referente às Estimativas dos Valores de Expropriações AV para os eixos Lisboa - Porto e Lisboa - Caia <i>Analysis and Re-evaluation Prelim. Studies referring to Estimate on HS Expropriations for Lisbon - Oporto & Lisbon - Caia Axes</i>	FERBRITAS	0	57,000	57,000
Estudo Económico do Custo por metro dos Túneis <i>Economic Study on Cost per metre of Tunnels</i>	Paulo Ferreira	0	7,680	7,680
Avaliação Custos Totais por Ciclo Vida Futuras Linhas Alta Velocidade eixos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid <i>Assessment of Total Costs per Life Cycle Future High-Speed Lines Lisbon-Oporto and Lisbon-Madrid Axes</i>	Universidade da Catalunha	0	109,480	109,480
Patrocínio 7º Congresso de Sismologia e Engenharia Sísmica <i>Sponsorship of 7th Congress on Seismology and Seismic Engineering</i>	IC - Instituto da Construção	0	2,500	2,500

Estudo para a Instalação de Vía a Três Carris na TTT e Respectivos Acessos <i>Study on the Installation of Three Track Line on TTC and Respective Access</i>	FERBRITAS	0	153,900	153,900
Tradução Relatório de Sustentabilidade - Português-Inglês <i>Translation of Sustainability Report - Portuguese-English</i>	GT Traduções, Ens. & Serv Lda	0	2,725	2,725
Apresentação do Modelo de Negócio da Alta Velocidade <i>Presentation of High-Speed Business Model</i>	SERIES	0	19,062	19,062
Sessão Pública RAVE "Modelo de Negócio da Alta Velocidade" <i>Public Session RAVE "High-Speed Business Model"</i>	AIP	0	12,819	12,819
Assessoria Mediática para a Apresentação do Modelo de Negócio <i>Media Consultancy for the Presentation of Business Model</i>	LPM	0	5,000	5,000
Cobertura Fotográfica <i>Photographic Coverage</i>	LUMEN	0	250	250
Assessoria Técnica - Estudo das Alimentações de Energia <i>Technical Consultancy - Study on Energy Supply</i>	INESC Porto	0	60,000	30,200
Gastos Relatório Sustentabilidade <i>Sustainability report expenses</i>	SERIES	0	19,821	19,821
Projecto de Investigação sobre os Efeitos Fiscais do Investimento na rede ferroviária de Alta Velocidade <i>Research Project on the Tax Effects of Investment in the High-Speed Rail Network</i>	DELOITTE	0	30,000	30,000
Assessoria Jurídica Lançamento PPP1 - troço Poceirão - Caia, eixo Lisboa-Madrid <i>Legal Consultancy Launch of PPP1 - Poceirão - Caia Stretch, Lisbon-Madrid Axis</i>	Jardim, Sampaio, Caldas e Ass.	0	200,000	73,090
Consultoria Financeira ao Projecto da Implementação da Alta Velocidade - 6 PPP's <i>Financial Consultancy on Project for Implementation of High Speed - 6 PPP's</i>	KPMG II	373,489	1,864,950	766,875
Assessoria de Comunicação <i>Communication Consultancy</i>	FIRST FIVE	60,000	120,000	75,000
Desenvolvimento preliminar de um Modelo de Disponibilidade para o projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal <i>Preliminary Development of an Availability Model for the High-Speed Rail Project in Portugal</i>	BoozAllen Hamilton Ltd	0	125,765	103,371
Site Institucional <i>Company Site</i>	Innovagency	0	86,420	81,380
Controlo de Risco relativamente às soluções de referência das obras em túnel a patentear a concurso do eixo Lisboa-Porto <i>Risk Control for Reference Solutions for Tunnelling Work to be Patented under Tender on Lisbon-Oporto Axis</i>	LNEC - LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL	0	145,000	43,500
Safety Case <i>Safety Case</i>	BoozAllen Hamilton Ltd	0	421,975	390,532
Ampliação da Estação do Oriente - Parecer Jurídico sobre Direitos de Autor <i>Expansion of Oriente Station - Legal Opinion on Copyright</i>	Maria Rocha Vitória	0	12,500	12,500
Assessoria Jurídica na Organização, Lançamento e Condução da PPP5 - eixo Porto-Vigo e da PPP6 - Sinalização e Telecomunicações dos eixos Lisboa-Madrid <i>Legal Consultancy Organization, Launching and Orientation of PPP5 - Oporto-Vigo Axis and PPP6 - Signalling and telecommunications of Lisbon Axes</i>	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	75,000	75,000	2,790
Realização de todas as acções tendentes à implementação do sistema SAP R/3 no actual ambiente de trabalho da Refer neste sistema <i>Execution of all actions relating to the implementation of SAP R/3 system within the current Refer working environment with this system</i>	Accenture, Consultores de Gestão,	233,750	233,750	65,450
Meios de Interação População sobre Problemática das Incomodidades Associadas às Vibrações <i>Means of interaction with public regarding the problems associated with vibration</i>	IST - Instituto Superior Técnico	8,000	8,000	4,000
Estudos Técnicos Vertente Exploração, Dimensionamento Infra-estrutura, Gestão Interfaces e Faseamento Construção Rede AV <i>Technical studies referring to the operation, measurement of infrastructure, interface management and staging of construction of HS Network</i>	SMA e associados S. A.	285,420	285,420	246,412
Poder Local 2008 - Quem é Quem? Diário de Noticias <i>Local Power 2008 - Who's Who? Diário de Noticias</i>	Global Noticias Publicações, SA	600	600	600
Filme Institucional RAVE - 2008 <i>RAVE Institutional Film - 2008</i>	PANAVIDEO	9,620	9,620	9,620
Parecer relativo ao Enquadramento Jurídico da RAVE, entrada em vigor do CCP - Código dos Contratos Públicos <i>Opinion on RAVE legal framework, coming into effect of the CPC - Code of Public Contracts</i>	Morais Leitão, Galvão Teles, Soares	4,000	4,000	4,000
Assessoria Jurídica Lançamento Concurso Publico Internacional Aquisição do Material Circulante <i>Legal consultancy on the launching of international tender request for purchase of rolling stock</i>	Miranda Correia Amendoeira & Asso-	136,640	136,640	7,840
Tradução Novo Website RAVE - 1ª Fase <i>Translation of new RAVE website - Stage 1</i>	GT Traduções, Ens. & Serv Lda	340	340	340
Filme Institucional RAVE - Correção - Locução, Som e Suporte Final <i>RAVE Institutional Film - Correction - Voice Over, Sound and Finishing</i>	PANAVIDEO	513	513	513
Contribuição Especial Área de Influência das Estações Ferroviárias de Alta Velocidade <i>Special contribution of high-speed rail station influence area</i>	Rui António Gomes Barreira	5,000	5,000	0
Prestação de Serviços Técnicos Especializados Área Sistemas Informação Técnica Projectos CAD/AEC <i>Provision of specialised technical services in the area of technical information systems CAD/AEC</i>	José da Conceição Silva	24,000	24,000	13,000

Acompanhamento dos Processos de AIA dos Projectos em Curso e a iniciar no Futuro <i>Monitoring the processes of EIA projects already in progress and those to be initiated</i>	IST - Instituto Superior Técnico	75,000	75,000	5,200
Desenvolvimento Conceptual, Produção do Stand MOPTC na Feira Portugal Tecnológico <i>Development and production of the MOPTC Stand for the Technological Portugal Fair</i>	Brandia Central	41,999	41,999	41,999
Stand MOPTC na Feira Portugal Tecnológico <i>MOPTC Stand at the Technological Portugal Fair</i>	AIP-Associação Indust. Portuguesa	5,814	5,814	5,814
Stand MOPTC na Feira Portugal Tecnológico - Hospedeira <i>MOPTC Stand at the Technological Portugal Fair - Host</i>	VFM, Lda	382	382	382
Arte Final - Apresentação Power Point eixo Coruna-Lisboa-Madrid-barcelona <i>Final Art - Power Point Presentation of the Coruna-Lisbon-Madrid-Barcelona Axis</i>	Series - Serviços Gráficos, Lda	300	300	300
Assessoria Técnica para a elaboração do Perfis Transversais <i>Technical consultancy for the transversal profiles</i>	GESTE Engineering, SA	56,000	56,000	0
Fornecimento, implementação, disponibilização e manutenção de uma Plataforma Electrónica de Contratação Pública <i>Supply, implementation, availability and maintenance of an electronic platform for public contracting</i>	Saphety	34,800	34,800	0
Vários Imprensa e Anúncios <i>Miscellaneous Press and Advertisements</i>	Vários	0	90,140	84,490
Contratos transversais <i>Transversal contracts</i>		2,641,385	35,400,659	32,701,162
Total <i>Total</i>		20,664,623	103,830,810	73,245,464



Simulação da Terceira Travessia do Tejo (Chelas-Barreiro)
3D Simulation of the Third Tagus Crossing (Chelas-Barreiro)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2008 – BALANÇO
31/12/2008 FINANCIAL STATEMENTS – BALANCE

	12/31/08		12/31/07	
ACTIVO ASSETS	ACTIVO BRUTO GROSS ASSETS	AMORTIZAÇÕES E AJUSTAMENTOS AMORTIZATIONS AND ADJUSTMENTS	ACTIVO LÍQUIDO NET ASSETS	ACTIVO LÍQUIDO NET ASSETS
IMOBILIZADO <i>FIXED ASSETS</i>				
Imobilizações Incorpóreas <i>Intangible Assets</i>				
Despesas de Instalação <i>Start-up costs</i>	14,882.76	14,882.76	0.00	0.00
Propriedade Industrial e Outros Direitos <i>Industrial Property and other Entitlements</i>	218.41	218.40	0.01	0.01
Imobilizações em Curso <i>Assets Underway</i>	91,884,534.54	0.00	91,884,534.54	72,258,274.26
Adiantamentos p/ Conta de Imob. Incorpóreas <i>Advances to Intangible Assets A/C</i>	1,045,144.24	0.00	1,045,144.24	1,853,767.41
	92,944,779.95	15,101.16	92,929,678.79	74,112,041.68
Imobilizações Corpóreas <i>Tangible Assets</i>				
Equipamento Básico <i>Plant and Machinery</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Equipamento de Transporte <i>Transport Equipment</i>	151,901.66	151,901.23	0.43	60.43
Ferramentas e Utensílios <i>Tools and Utensils</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Equipamento Administrativo <i>Fixtures and Fittings</i>	808,374.61	550,812.16	257,562.45	316,131.16
	960,276.27	702,713.39	257,562.88	316,191.59
Investimentos Financeiros <i>Financial Investments</i>				
Partes de Capital em Empresas Associadas <i>Capital Holdings in Associate Companies</i>	1,613,500.00	0.00	1,613,500.00	1,512,500.00
	1,613,500.00	0.00	1,613,500.00	1,512,500.00
TOTAL ACTIVO IMOBILIZADO <i>TOTAL FIXED ASSETS</i>	95,518,556.22	717,814.55	94,800,741.67	75,940,733.27
CIRCULANTE <i>FLOATING</i>				
Existências <i>Stocks</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Dívidas de Terceiros - M/L Prazo <i>Third party debts – M/L Term</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Dívidas de Terceiros - Curto Prazo <i>Third party debts – Short Term</i>				
Clientes - Conta Corrente <i>Clients – Current Account</i>	0.00	0.00	0.00	40,551.71
Empresas Participadas e Participantes <i>Subsidiaries and Controlling Companies</i>	0.00	0.00	0.00	6,650,000.00
Adiantamentos a Fornecedores <i>Advances from Suppliers</i>	1,622.62	0.00	1,622.62	12,027.46
Estado e Outros Entes Públicos <i>State and Other Public Entities</i>	941,957.02	0.00	941,957.02	1,558,106.16
Outros Devedores <i>Other Debtors</i>	5,214.17	0.00	5,214.17	11,637.57
	948,793.81	0.00	948,793.81	8,272,322.90
Títulos Negociáveis <i>Negotiable Bonds</i>				
Depósitos Bancários e Caixa <i>Bank Deposits and Cash</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Depósitos Bancários <i>Bank deposits</i>	4,732,249.97	0.00	4,732,249.97	1,754,238.21
Caixa <i>Cash</i>	2,500.00	0.00	2,500.00	2,500.00
	4,734,749.97	0.00	4,734,749.97	1,756,738.21
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE <i>TOTAL FLOATING ASSETS</i>	5,683,543.78	0.00	5,683,543.78	10,029,061.11
ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS <i>ACCRUALS AND DEFERRALS</i>				
Acréscimos de Proveitos <i>Accrued Income</i>	7,425.83	0.00	7,425.83	21,647.83
Custos Diferidos <i>Deferred Costs</i>	53,137.01	0.00	53,137.01	53,629.85
TOTAL ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS <i>TOTAL ACCRUALS AND DEFERRALS</i>	60,562.84	0.00	60,562.84	75,277.68
TOTAL DE AMORTIZAÇÕES <i>TOTAL AMORTIZATIONS</i>				
		717,814.55		
TOTAL DE AJUSTAMENTOS <i>TOTAL ADJUSTMENTS</i>				
TOTAL DO ACTIVO <i>TOTAL ASSETS</i>	101,262,662.84		100,544,848.29	86,045,072.06

O Técnico Oficial de Contas
The Statutory Auditor

O Conselho de Administração
The Board of Directors

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO <i>SHAREHOLDER EQUITY & LIABILITIES</i>	31-12-2008	31-12-2007
CAPITAL PRÓPRIO <i>SHAREHOLDER EQUITY</i>		
Capital Social <i>Equity Capital</i>	2,500,000.00	2,500,000.00
Prestações Suplementares <i>Supplements</i>	0.00	0.00
Reservas <i>Reserves</i>		
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>	(287,794.36)	(265,771.68)
Sub-total <i>Subtotal</i>	(287,794.36)	(265,771.68)
Resultado Líquido do Exercício <i>Net Profit Financial Year</i>	(17,826.17)	(22,022.68)
Dividendos Antecipados <i>Expected Dividends</i>	0.00	0.00
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO <i>TOTAL SHAREHOLDER EQUITY</i>	2,194,379.47	2,212,205.64
PASSIVO <i>LIABILITIES</i>		
Provisões <i>Provisions</i>		
Provisões p/ Processos Judiciais em Curso <i>Provisions for Legal Procedures underway</i>	26,940.70	26,940.70
	26,940.70	26,940.70
Dívidas a Terceiros - M/L Prazo <i>Debts to Third Parties - M/L Term</i>	0.00	0.00
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo <i>Debts to Third Parties - Short Term</i>		
Dívidas a Instituições de Crédito <i>Debts to Credit Institutions</i>	0.00	0.00
Fornecedores - Conta Corrente <i>Suppliers - Current Account</i>	4,994,670.71	5,262,549.15
Fornecedores - Facturas em Recepção e Conf. <i>Suppliers-Invoices at Reception & being Conferred</i>	0.00	13,157.70
Estado e Outros Entes Públicos <i>The State & Other Public Entities</i>	83,685.89	81,514.68
Outros Credores <i>Other Creditors</i>	205,341.71	4,626.51
	5,283,698.31	5,361,848.04
Acréscimos e Diferimentos <i>Accruals and Deferrals</i>		
Acréscimo de Custos <i>Accrued Costs</i>	736,059.70	202,807.57
Proveitos Diferidos <i>Deferred Income</i>	92,303,770.11	78,241,270.11
	93,039,829.81	78,444,077.68
TOTAL DO PASSIVO <i>TOTAL LIABILITIES</i>	98,350,468.82	83,832,866.42
TOTAL CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO <i>TOTAL SHAREHOLDER EQUITY & LIABILITIES</i>	100,544,848.29	86,045,072.06

O Técnico Oficial de Contas
The Statutory Auditor

O Conselho de Administração
The Board of Directors

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2008 – DEM. RESULTADOS

31/12/2008 FINANCIAL STATEMENTS – EARNINGS

			Euros	
CUSTOS E PERDAS / PROVEITOS E GANHOS	12/31/08		12/31/08	
<i>COSTS & LOSSES/REVENUE & INCOME</i>				
CUSTOS E PERDAS COSTS & LOSSES				
Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas <i>Costs of Goods Sold and Materials Used</i>				
Fornecimentos e Serviços Externos <i>Supplies and Outside Services</i>		1,807,062.68		1,868,426.52
Custos com o Pessoal <i>Staff Costs</i>				
Remunerações <i>Remunerations</i>	1,437,879.51		1,333,366.51	
Encargos Sociais <i>Social Insurance Charges</i>				
Pensões <i>Pensions</i>				
Outros <i>Other</i>	355,100.51	1,792,980.02	362,928.06	1,696,294.57
Amortizações Imobilizado Corpóreo e Incorpóreo <i>Amortization of Tangible and Intangible Fixed Assets</i>	74,917.78		105,310.04	
Ajustamentos <i>Adjustments</i>				
Provisões <i>Provisions</i>		74,917.78		105,310.04
Impostos <i>Taxes</i>	497,557.27		44,148.91	
Outros Custos e Perdas Operacionais <i>Other Operating Costs & Losses</i>	3,516.74	501,074.01	3,746.47	47,895.38
(A)		4,176,034.49		3,717,926.51
Perdas em Empresas do Grupo e Associadas Losses in Group & Associate Companies				
Amortizações e Provisões sobre Aplicações e Investimentos Financeiros <i>Amortization & Provisions for Financial Investments</i>				
Interest and Similar Costs				
Relating to Group Companies <i>Relating to Group Companies</i>				
Other <i>Other</i>	36,622.33	36,622.33	18,856.32	18,856.32
(C)		4,212,656.82		3,736,782.83
Custos e Perdas Extraordinários <i>Extraordinary Costs & Losses</i>		7,098.66		18,780.00
(E)		4,219,755.48		3,755,562.83
Imposto sobre o Rendimento do Exercício <i>Tax on Income Earned</i>		19,006.55		8,165.13
(G)		4,238,762.03		3,763,727.96
Resultado Líquido do Exercício <i>Net Profits for Financial Year</i>		(17,826.17)		(22,022.68)
(H)		4,220,935.86		3,741,705.28
PROVEITOS E GANHOS REVENUE & INCOME				
Vendas <i>Sales</i>				
Prestações de Serviços <i>Provision of Services</i>	213,500.00	213,500.00	25,000.00	25,000.00
Variação da Produção <i>Variation in Production</i>				
Trabalhos para a Própria Empresa <i>Work for the Company itself</i>		3,924,061.91		3,450,490.46
Proveitos Suplementares <i>Miscellaneous Income</i>				20,419.51
Subsídios à Exploração <i>Revenue Grants</i>				
Outros Proveitos e Ganhos Operacionais <i>Other Operating Revenue & Income</i>				
Reversões de Amortizações e Ajustamentos <i>Reversions for Amortizations and Adjustments</i>				
(B)		4,137,561.91		3,495,909.97
Ganhos em Empresas do Grupo e Associadas Profits at Group and Associate Companies				
Rendimentos de Participações de Capital <i>Income on Capital Holdings</i>				
Rendimentos Títulos Negociáveis e Outras Aplicações Financeiras <i>Income on Negotiable Bonds & Other Financial Investments</i>				
Relativos a Empresas do Grupo <i>Relating to Group Companies</i>				
Outros <i>Other</i>			63,950.63	63,950.63
Outros Juros e Proveitos Similares <i>Other Interest Earned & Similar Income</i>				
Relativos a Empresas do Grupo <i>Relating to Group Companies</i>				
Outros <i>Other</i>	75,094.91	75,094.91	176,922.23	176,922.23
(D)		4,212,656.82		3,736,782.83
Proveitos e Ganhos Extraordinários <i>Extraordinary Revenue & Income</i>		8,279.04		4,922.45
(F)		4,220,935.86		3,741,705.28
Resultados Operacionais <i>Operating Profits:</i>	(B)-(A) =	(38,472.58)		(222,016.54)
Resultados Financeiros <i>Financial Profits:</i>	(D-B)-(C-A) =	38,472.58		222,016.54
Resultados Correntes <i>Current Profits:</i>	(D)-(C) =	0.00		0.00
Resultados Antes de Impostos <i>Pre-tax Profits:</i>	(F)-(E) =	1,180.38		(13,857.55)
Resultado Líquido do Exercício <i>Net Profit for Financial Year:</i>	(F)-(G) =	(17,826.17)		(22,022.68)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2008 – FLUXOS DE CAIXA

31/12/2008 FINANCIAL STATEMENTS – CASH FLOWS

DESCRIÇÃO CATEGORY	12/31/08		12/31/07	
ATIVIDADES OPERACIONAIS OPERATING ACTIVITIES				
Recebimentos de Clientes <i>Receipts from Clients</i>	0.00		0.00	
Pagamentos a Fornecedores <i>Payments to Suppliers</i>	0.00		0.00	
Pagamentos ao Pessoal <i>Payments to Staff</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Pagamento / Recebimento do Imposto sobre o Rendimento <i>Payment / Receipt of Tax on Income</i>	0.00		0.00	
Outros Pagamento / Recebimentos Relativos à Actividade Operacional <i>Other Payments / Receipt Relating to Operations</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Recebimentos Relacionados com Rubricas Extraordinárias <i>Receipts Relating to Extraordinary Categories</i>	0.00		0.00	
Pagamentos Relacionados com Rubricas Extraordinárias <i>Payments Relating to Extraordinary Categories</i>	0.00	0.00	0.00	0.00
Fluxos das Actividades Operacionais <i>Flows of Operating Activities (1)</i>		0.00		0.00
ATIVIDADES DE INVESTIMENTO INVESTMENT ACTIVITIES				
Recebimentos Provenientes de <i>Receipts from:</i>				
Investimentos Financeiros <i>Financial Investments</i>	0.00		0.00	
Imobilizações Corpóreas <i>Tangible Fixed Assets</i>	0.00		0.00	
Imobilizações Incorpóreas <i>Intangible Fixed Assets</i>	0.00		0.00	
Subsídios de Investimento <i>Revenue Grants</i>	14,062,500.00		15,927,408.59	
Juros e Proveitos Similares <i>Similar Interest & Revenue</i>	0.00		0.00	
Dividendos <i>Dividends</i>	0.00		0.00	
Outros <i>Other</i>	0.00	14,062,500.00	0.00	15,927,408.59
Pagamentos Respeitantes a <i>Payments Relating to:</i>				
Investimentos Financeiros <i>Financial Investments</i>	0.00		0.00	
Imobilizações Corpóreas <i>Tangible Fixed Assets</i>	0.00		0.00	
Imobilizações Incorpóreas <i>Intangible Fixed Assets</i>	(19,828,541.72)		(19,345,318.37)	
Outros <i>Other</i>	0.00	(19,828,541.72)	0.00	(19,345,318.37)
Fluxos das Actividades de Investimento <i>Investment Activity Flows (2)</i>		(5,766,041.72)		(3,417,909.78)
ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO INVESTMENT ACTIVITIES				
Recebimentos Provenientes de <i>Receipts from:</i>				
Empréstimos Obtidos <i>Loans obtained</i>	0.00		0.00	
Aumento de Capital / Prestações Suplementares <i>Capital Increase/Additional Payments</i>	0.00		0.00	
Subsídios e Doações <i>Grants and Donations</i>	0.00		0.00	
Cobertura de Prejuízos <i>Losses cover</i>	0.00		0.00	
Outros <i>Other</i>	8,744,053.48	8,744,053.48	2,308,409.58	2,308,409.58
Pagamentos Respeitantes a <i>Payments relating to:</i>				
Empréstimos Obtidos <i>Loans obtained</i>	0.00		(1,000,000.00)	
Reduções de Capital / Prestações Suplementares <i>Capital Decrease/Additional 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>	0.00	0.00	(6,650,000.00)	(7,650,000.00)
Fluxos das Actividades de Financiamento <i>Financing Activities Flows (3)</i>		8,744,053.48		(5,341,590.42)
Variação de Caixa e seus Equivalentes <i>Cash Variation and Equivalents (4) = (1) + (2) + (3)</i>		2,978,011.76		(8,759,500.20)
Caixa e seus Equivalentes no Início do Período <i>Cash and Equivalents at Start of Financial Year</i>		1,756,738.21		10,516,238.41
Caixa e seus Equivalentes no Fim do Período <i>Cash and Equivalents at End of Financial Year</i>		4,734,749.97		1,756,738.21

O Técnico Oficial de Contas
The Statutory Auditor

O Conselho de Administração
The Board of Directors

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31/12/2008

INTRODUÇÃO

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

NOTA 1 - APLICAÇÃO DO POC NA ELABORAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

As notas às contas respeitam a ordem estabelecida pelo Plano Oficial de Contabilidade (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 2008 foram preparadas em conformidade com as disposições do 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 2008 é comparável em todos os aspectos significativos com o do exercício anterior.

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

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS ON 31/12/2008

INTRODUCTION

RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.), is a limited liability company, based in Lisbon and formed in 2001, with the main objective of “the development and coordination of the work and studies needed for the decisions relating to planning, construction, financing, supply and operations of a high-speed rail network to be installed in mainland Portugal and its connection with the Spanish network of the same purpose”.

NOTE 1 – APPLICATION OF THE ACCOUNTING PLAN IN FINANCIAL STATEMENTS

The NOTES to accounts follow the order set by the Accounting Plan. Non-identified numbers are not referred to because they do not exist, are irrelevant or are

awaiting further information. The financial statements of December 31st, 2008 were prepared in conformity with the Accounting Plan’s clauses approved by Decree-Law nº 410/89 of November 21st, with amendments introduced up to the present date.

NOTE 2 – COMPARISON OF ACCOUNT CONTENTS

The 2008 accounts can be compared in all significant aspects with those of the previous year.

NOTE 3 – PRINCIPAL ACCOUNTING PRINCIPLES AND VALUATION CRITERIA

*a) Sales and services
The establishing of sales and services respects the principal*

of specialization and they are net of discounts and returns.

b) Intangible assets

Intangible assets, which include the company start-up costs and the alterations of its statutes, are registered at acquisition cost and are amortized using the method of constant rates, on a monthly basis, over a period of three years.

The company capitalized all ongoing costs and income of current intangible assets, considering them integrally related to the viability studies and ongoing projects regarding the high-speed rail network.

c) Tangible assets

Tangible assets are recorded at acquisition cost and are amortized using the method of constant rates, on a monthly basis, with

incorpóreas em curso, considerando integralmente relacionados com os estudos de viabilidade e projectos de execução em curso, referentes à rede ferroviária de Alta Velocidade.

c) Imobilizações corpóreas

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

d) Locação financeira

Os activos imobilizados adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são contabilizados pelo método financeiro. De acordo com este método o custo do activo é registado no imobilizado corpóreo, a correspondente

responsabilidade é registada no passivo e os juros incluídos no valor das rendas e a amortização do activo são registados como custos na demonstração de resultados do exercício a que respeitam.

e) Investimentos financeiros

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

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.

the maximum established rates established for fiscal purposes.

d) Financial leasing

The fixed assets acquired through financial leasing contracts and the corresponding responsibilities are accounted for using the financial method. In accordance with this method, the asset's cost is registered in tangible assets. The corresponding responsibility is registered as a liability and the interest included in the payments and the amortization of the asset are registered as costs in the financial statements for the year.

e) Financial Investments

Financial investments are valued at acquisition cost, with the income recognized when effectively attributed. Permanent loss in value identified in these investments is subject to a special provision.

f) Investment subsidies

The investment subsidies attributed as non-refundable are, when received, accounted for as deferred income and are later credited as extraordinary profits during the life cycle of the goods in compensation for the respective amortization.

g) Negotiable securities – Other cash investments

Securities are valued at market prices, based on bank deposit statements. The potential implicit gains or losses are recognized as “interest from other cash investments” in the financial income or outflow, in accordance with the financial year specialization principal.

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 32.

NOTA 8 - DESPESAS DE INSTALAÇÃO

Em 31 de Dezembro de 2008 esta rubrica era composta por:

→ Despesas de constituição da Sociedade	4.620
→ Despesas com alteração dos estatutos	10.263
	<hr/>
	14.883

NOTE 6 - TAXES

Current income taxes (IRC) are calculated in accordance with the applicable legislation and rates. Tax deferrals are not recognized in the accounting. Payment of IRC is carried out based on declarations of self-payment that are subject to inspection and possible adjustment by tax authorities, over a period of five years after

the financial year they refer to. The fiscal losses of a specific financial year, also subject to inspection and adjustment, can be subtracted from the fiscal gains of the following six years.

NOTE 7 – NUMBER OF STAFF

The average number of people employed by the company was 32.

NOTE 8 – START UP COSTS

On December 31st, 2008, this category consists of:

→ Company start-up costs	4.620
→ Statute alteration costs	10.263
	<hr/>
	14.883

NOTA 10 - ACTIVO IMOBILIZADO E RESPECTIVAS AMORTIZAÇÕES

NOTE 10 – FIXED ASSETS AND RESPECTIVE AMORTIZATIONS

Activo Bruto
Gross Assets

RUBRICAS CATEGORIES	SALDO INICIAL OPENING BALANCE	AUMENTOS INCREASES	ALIENAÇÕES DISPOSALS	TRANSFER. / REGULARIZ. TRANSFER. / ADJUSTMENT	ABATES WRITE OFFS	SALDO FINAL BALANCE FINAL
Imobilizações incorpóreas <i>Intangible fixed assets</i>						
Despesas de instalação <i>Start-up costs</i>	14.883	-	-	-	-	14.883
Propriedade Industrial e Out. Dir. <i>Industrial Propriety and Other Entitlements</i>	218					218
Imobilizações em curso <i>Fixed assets in progress</i>	74.112.042	18.817.637	-	-	-	92.929.679
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	74.127.143	18.817.637	-	-	-	92.944.780
Imobilizações corpóreas <i>Tangible fixed assets</i>						
Equipamento de transporte <i>Transport Equipment</i>	151.902			-	-	151.902
Equipamento administrativo <i>Fixtures & Fittings</i>	792.085	16.289	-	-	-	808.374
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	943.987	16.289	-	-	-	960.276
Investimentos financeiros <i>Financial Investments</i>						
Titulos outr aplic. financeiras <i>Bonds & other Financial Investments</i>	1.512.500	101.000	-	-	-	1.613.500
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1.512.500	101.000	-	-	-	1.613.500
Amortizações <u>Amortizations</u>						

RUBRICAS CATEGORIES	SALDO INICIAL OPENING BALANCE	AUMENTOS INCREASES	ALIENAÇÕES DISPOSALS	TRANSFER. / REGULARIZ. TRANSFER. / ADJUSTMENT	ABATES WRITE OFFS	SALDO FINAL BALANCE FINAL
Imobilizações incorpóreas <i>Intangible Fixed Assets</i>						
Despesas de instalação <i>Start-up costs</i>	14.883		-	-	-	14.883
Propriedade Industrial e Out. Dir. <i>Industrial Propriety & Other Entitlements</i>	218	-				218
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	15.101	-	-	-	-	15.101
Imobilizações corpóreas <i>Tangible Fixed Assets</i>						
Equipamento de transporte <i>Transport Equipment</i>	151.841	60		-	-	151.901
Equipamento administrativo <i>Fixtures & Fittings</i>	475.955	74.857		-	-	550.812
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	627.796	74.917	-	-	-	702.713

NOTA 11 - CUSTOS FINANCEIROS CAPITALIZADOS

No decurso do exercício, a Sociedade capitalizou na rubrica de imobilizações incorpóreas em curso o montante de 36.622 euros de encargos financeiros incorridos, deduzidos do montante de 75.095 euros de proveitos financeiros.

NOTA 16 – EMPRESAS ASSOCIADAS

O montante de 1.613.500 euros, 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 2008 devidos para pagamento em 2009, no montante de 212.281 euros, encontram-se apresentados em Balanço na rubrica de Acréscimos de Custos.

NOTA 32 - RESPONSABILIDADES DA EMPRESA POR GARANTIAS PRESTADAS

A Sociedade prestou, a título de caução, uma Garantia Bancária “Upon First Demand” no valor de 191.044,80 euros a favor da Dois, Zero,

Um – Sociedade de Investimentos Imobiliários, Lda., de acordo com o contrato de arrendamento.

NOTA 36 - DECOMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O capital é constituído por 25.000 acções nominativas no valor de 100 euros cada. A Sociedade tem, para além das acções ordinárias, acções de categoria A com direitos especiais, detidas exclusivamente pelo Estado.

NOTA 37 - PARTICIPAÇÕES NO CAPITAL SUBSCRITO SUPERIORES A 20%

ENTIDADES	%	MONTANTE
Estado	60,0	1.500.000
Refer, E.P.	40,0	1.000.000
	100,0	2.500.000

NOTE 11 – CAPITALIZED FINANCIAL COSTS

During the financial year, the company capitalized the ongoing intangible assets category with 36,662 euros of incurred financial charges, taken from 75.095 euros of financial gains.

NOTE 16 – ASSOCIATED COMPANIES

The amount of 1,613,500 euros, shown in the Asset category “Fixed Financial Assets – Holdings in Associated Companies”, refers to the quantities provided by RAVE to AVEP (Spain and Portugal High-speed rail)-A.E.I.E., an entity jointly controlled by RAVE and a Spanish organization.

Until now, no adjustments have been made to the invested amounts, specifically with regard to the results registered by AVEP, given that if this group adopts the same criteria

used by RAVE of setting structural charges as fixed assets, their results would not be significant.

NOTE 25 – ACTIVE AND LIABLE DEBTS RELATING TO COMPANY PERSONNEL

Debts to personnel in respect of holidays and holiday subsidies in 2008, due for payment in 2009, stood at 212,281 euros, and are presented in the Balance under the category of Cost Accruals.

NOTE 32 – COMPANY RESPONSIBILITIES FOR ISSUED GUARANTEES

The company issued, as a bond, an “Upon First Demand” Bank Guarantee for the amount of 191,044.80 euros to Dois, Zero, Um - Sociedade de Investimentos Imobiliários, Lda. (Real Estate Investment Company, Ltd.), in accordance with the lease contract.

NOTE 36 – BREAKDOWN OF SHARE CAPITAL

The capital is made up of 25,000 nominative shares valued at 100 euros each. In addition to the ordinary shares, the company has Category A shares with special rights, retained exclusively by the State.

NOTE 37 – HOLDINGS IN SUBSCRIBED CAPITAL GREATER THAN 20%

ENTITIES	%	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
NOTE 40 – CHANGES TAKING PLACE IN EQUITY CAPITAL CATEGORIES

RUBRICAS CATEGORIES	SALDO INICIAL OPENING BALANCE	AUMENTOS INCREASES	REDUÇÕES REDUCTIONS	SALDO FINAL CLOSING BALANCE
Capital Social <i>Shareholder Equity</i>	2.500.000	-	-	2.500.000
Resultados Transitados <i>Results Forward</i>	(265.772)	-	(22.022)	(287.794)
Resultados Líquidos <i>Net Results</i>				
Exercício de 2006 <i>Financial Year of 2006</i>	(22.022)	22.022	-	-
Exercício de 2007 <i>Financial Year of 2007</i>		-	(17.826)	(17.826)
	2.212.206	22.022	(39.848)	2.194.380

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.

In accordance with the law, the legal reserve is annually reinforced with at least 5% of the net profits until it reaches 20% of corporate capital.

NOTA 43 - REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS
NOTE 43 – REMUNERATION OF MEMBERS OF COMPANY BODIES

ÓRGÃOS SOCIAIS COMPANY BODIES	MONTANTE AMOUNT
Assembleia Geral <i>General Assembly</i>	749
Conselho de Administração <i>Board of Directors</i>	-
	749

NOTA 45 - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS
NOTE 45 – FINANCIAL RESULTS STATEMENT

CUSTOS E PERDAS COSTS AND LOSSES	2008	2007	PROVEITOS E GANHOS EARNINGS & INCOME	2008	2007
Juros suportados <i>Interest paid</i>	28.723	8.186	Juros obtidos <i>Interest obtained</i>	72.730	239.179
Outros custos perdas financeiras <i>Other financial costs & losses</i>	7.899	10.670	Descontos p/pagamento obtidos <i>Discounts for obtained payments</i>	1.511	1.694
Resultados financeiros <i>Financial Profits</i>	38.473	222.017	Outros Prov.Ganhos Financeiros <i>Other Financial Earnings & Income</i>	854	-
	75.095	240.873		75.095	240.873

NOTA 46 - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS
NOTE 46 – BREAKDOWN OF EXTRAORDINARY PROFITS

CUSTOS E PERDAS COSTS & LOSSES	2008	2007	PROVEITOS E GANHOS EARNINGS & INCOME	2008	2007
Donativos <i>Donations</i>	300	-	Ganhos em imobilizações <i>Earnings on fixed assets</i>	-	-
Multas e penalidades <i>Fines and penalties</i>	639	70	Benefícios penalidades contratuais <i>Benefits from contract penalties</i>	-	-
Perdas em imobilizações corpóreas <i>Losses on tangible fixed assets</i>		11.823	Correcções de exercícios anteriores <i>Corrections relating to previous financial years</i>	8.279	4.922
Outr. custos perdas extraordinários <i>Other extraordinary costs & losses</i>	1.334	2	Outr. proveit. ganhos extraordinários <i>Other extraordinary earnings and income</i>	-	-
Correcções de exercícios anteriores <i>Corrections relating to previous financial years</i>	4.826	6.885		-	-
Resultados extraordinários <i>Extraordinary profits</i>	1.180	(13.858)		-	-
	8.279	4.922		8.279	4.922

NOTA 47 - INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

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

NOTE 47 – INFORMATION REQUIRED FOR LEGAL DOCUMENTS

In accordance with point n° 1 of article 21 of Decree-Law n° 411/91, dated October 17th, we confirm that the company does not have any outstanding payments to Social Security.

NOTA 48 - OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
NOTE 48 – OTHER RELEVANT INFORMATION ON THE FINANCIAL STATEMENTS

(i) Estado e outros entes públicos

(i) The State and other public entities

RUBRICAS CATEGORIES	SALDOS DEVEDORES DEBIT BALANCE	SALDOS CREDORES CREDIT BALANCE
Pagamentos por conta IRC <i>Corporation Tax Payments on Account</i>	6.382	
Retenção na Fonte de IRC <i>Corporation Tax Deduction at Source</i>	10.832	
IRC estimado <i>Estimated Corporation Tax</i>		19.007
Retenções de IRS - Trabalho dependente <i>Income Tax Deductions Withheld - Employees</i>		25.629
Retenções de IRS - Trabalho independente <i>Income Tax Deductions Withheld - Self-Employed</i>		712
Retenções de IRC - Rendimentos prediais <i>Corporation Tax Deductions on Rents</i>		5.478
IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado <i>VAT - Value Added Tax</i>	924.743	
Contribuições para a Segurança Social <i>Social Security Payments</i>		31.617
Contribuições CGA <i>Civil Service Pension Fund Payments</i>		1.243
	941.957	83.686

(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 proveitos <i>Accrued Income</i>				
Juros <i>Interest</i>	2.848	7.426	(2.848)	7.426
Outros Encargos <i>Other Costs</i>	18.800	-	(18.800)	-
	21.648	7.426	(21.648)	7.426
Custos diferidos <i>Deferred Costs</i>				
Especialização de encargos com seguros <i>Specialization of costs with insurance</i>	2.435	2.690	(2.435)	2.690
Outros custos diferidos <i>Other deferred costs</i>	51.195	50.447	(51.195)	50.447
	53.630	53.137	(53.630)	53.137
Acréscimos de custos <i>Accrued costs</i>				
Férias e subsídio de férias a pagar em 2009 <i>Holiday pay and holiday bonuses payable in 2009</i>	196.213	212.281	(196.213)	212.281
Juros a liquidar <i>Interest payable</i>	-	29.336	-	29.336
Outros Acréscimos de custos <i>Other accrued costs</i>	6.594	494.442	(6.594)	494.442
	202.807	736.059	(202.807)	736.059
Proveitos diferidos <i>Deferred Income</i>				
Subsídios ao investimento em imobilizado <i>Grants to fixed assets investment</i>	78.241.270	14.062.500	-	92.303.770
	78.241.270	14.062.500	-	92.303.770

O Técnico Oficial de Contas
The Statutory Auditor

O Conselho de Administração
The Board of Directors

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

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 2008, (que evidencia um total de 100.544.848 euros e um total de capital próprio de 2.194.379 euros, incluindo um resultado líquido negativo de (17.826 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 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.

LEGAL CERTIFICATION OF ACCOUNTS

INTRODUCTION

1. We have examined the RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. Financial Statements which include the Balance Sheet at 31st December 2008, (which shows a total of 100,544,848 Euros, total shareholder equity of 2,194,379 Euros, including a net negative result of 17,826 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 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

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 2008 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:

8.1 Conforme referido na alínea b) da nota 3 do Anexo ao balanço e à demonstração dos resultados,

a rubrica do activo “Imobilizações incorpóreas”, inclui 92.929.679 euros de imobilizações em curso, o que representa 92% 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, 10 de Março de 2009

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

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 31st December 2008, 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:

8.1 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 92,929,679 Euros for assets underway, which represents 92% 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 Axis), which have not as yet been subject to any adjustment due to the reasons referred to in the note in question.

Lisbon, 10th March 2009

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

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

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 2008.

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.

3. Em cumprimento do disposto no nº 2 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 323-H/2000 de 19 de Dezembro, diploma que criou a sociedade RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, o Fiscal Único acompanhou ainda a execução orçamental ao longo do ano

tendo emitido os correspondentes relatórios, 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.

4. Com base no trabalho desenvolvido, o Fiscal Único considera que o Relatório do Conselho de Administração e as Contas (Balanço em 31 de Dezembro de 2008, 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.

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 2008;
- b) A proposta de aplicação de resultados formulada pelo Conselho de Administração no seu relatório.

Lisboa, 10 de Março de 2009

O FISCAL ÚNICO

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

STATUTORY AUDIT COMMITTEE REPORT AND OPINION

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 2008.

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. 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, the auditor also accompanied the

execution of the budget throughout the year, issuing the corresponding 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. Based on the work carried out, the statutory auditor considers that the Board of Directors' Report and Accounts (Balance at 31st December 2008, 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. 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 2008;
b) The proposal for the distribution of profits formulated by the Board of Directors and in their report.

Lisbon, 10th March 2009

THE STATUTORY AUDITORS

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



Parque das Nações
Av. D. João II
lote 1.07.2.1, Piso 1
1990-096 Lisboa

T(+351) 21 106 40 00
(+351) 21 106 40 99
rave@rave.pt

www.rave.pt