

Relatório & Contas 2010

Índice

A EMPRESA	3
MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	3
CONSTITUIÇÃO E ESTATUTOS	4
GOVERNO DA SOCIEDADE	5
Missão	5
Políticas da Empresa	5
Regulamentos Internos e Externos a que a Empresa está sujeita	7
Informação sobre Transacções Relevantes com Entidades	
Relacionadas	8
Órgãos Sociais	8
Elementos Curriculares Membros dos Órgãos Sociais	9
Áreas de Responsabilidade dos Membros dos Órgãos Sociais	12
Membros dos Órgãos Sociais em Empresas do Grupo REFER e	
Participadas	13
Remuneração dos Membros dos Órgãos Sociais.....	13
Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico,	
Social e Ambiental.....	14
Cumprimento dos Princípios de Bom Governo	15
Reuniões de Conselho de Administração	16
Código de Ética	17
Divulgação de Informação	17
EQUIPA E ORGANIZAÇÃO.....	19
Recursos Internos	19
Recursos Externos.....	21
O PROJECTO	26
O PROJECTO DE ALTA VELOCIDADE EM PORTUGAL.....	26
Enquadramento Estratégico	26
Principais Datas	37
Principais Impactos	42

Caracterização Sumária dos Eixos Prioritários	46
Modelo de Negócio e de Contratação	47
Investimento e Sustentabilidade Financeira	51
PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2010	52
Implementação do Projecto	52
Eixo Lisboa/Madrid	53
Eixo Lisboa/Porto	57
Eixo Porto/Vigo	58
Eixo Aveiro/Salamanca	61
Eixo Évora/Faro/Huelva.....	62
Estações AV.....	63
Comunicação e Imagem.....	74
Participação Internacional	78
Estudos Económicos, de Procura e de Mercado.....	81
Ambiente	86
AS CONTAS	89
Investimento no Projecto (Fase de Estudos e Projectos)	89
Financiamento do Projecto (Fase de Estudos e Projectos)	90
Execução Orçamental	91
Evolução Patrimonial	92
Proposta de Aplicação dos Resultados Anuais.....	93
Mapa dos Principais Contratos e Protocolos.....	94
Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração da Posição Financeira	95
Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração do Rendimento Integral.....	96
Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração das Alterações no Capital Próprio	97
Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Fluxos de Caixa..	98
Notas às Demonstrações Financeiras para o Exercício Findo em 31/12/2010	99
Certificação Legal de Contas	108

A EMPRESA

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2010 foi marcado pela assinatura do contrato de Concessão da infraestrutura ferroviária de Alta Velocidade do troço Poceirão-Caia, no início do mês de Maio.

Esse contrato representou o compromisso de investimento, durante a fase de construção, de €1,4 mil milhões por parte do vencedor do respectivo Concurso Público Internacional, a sociedade ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. A concessão inclui o projecto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização do troço Poceirão-Caia e a construção e exploração da Estação de Évora, por um período de 40 anos.

Ainda durante este ano, foi decidida pelo Governo português a suspensão do Concurso Público Internacional para a Concessão do restante troço do Eixo Lisboa-Madrid, a ligação Lisboa-Poceirão (PPP2), onde se inclui a Terceira Travessia do Tejo. As dificuldades, por todos conhecidas, de angariação de financiamento nos mercados bancários nacional e internacional, bem como a crise económica internacional, obrigaram a uma revisão da estrutura financeira dessa mesma PPP, a qual se encontra em curso junto do Governo.

Facto relevante no final de 2010, foi também o anúncio da integração da RAVE na Rede Ferroviária Nacional - REFER, EPE, no âmbito das medidas anunciadas pelo Governo para o reforço do Programa de Estabilidade e Crescimento, e que veio (já em 2011) a ser incluída na Lei de Orçamento de Estado.

O Conselho de Administração agradece aos colaboradores da empresa a dedicação e capacidades demonstradas, as quais têm sido fundamentais para o desenvolvimento do projecto de Alta Velocidade Ferroviária em Portugal.

Uma palavra final de agradecimento a todas as pessoas e entidades, nacionais e internacionais, que conosco colaboraram durante este ano, bem como aos restantes Órgãos Sociais da RAVE.

O Conselho de Administração

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”.

GOVERNO DA SOCIEDADE

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, 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;
- 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 competição;

- 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;
- 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;
- 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 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;
- 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 infra-estrutura e da operação para que se criem as necessárias condições de total interoperabilidade, mas também ao nível ambiental e da segurança;

- 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;
- 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 na Península Ibérica a interoperabilidade com os restantes países europeus.

No Capítulo “PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2010” são apresentados os objectivos e o cumprimentos dos mesmos, de forma detalhada.

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 contratados, as quais são realizadas em condições de mercado e de acordo com o Código da Contratação Pública.

Órgãos Sociais

O Conselho de Administração da RAVE, foi formado em 2010 pelos seguintes elementos:

Presidente – Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Vogal – Dr. Alfredo Vicente Pereira *(1) Renúncia a 01 Julho de 2010*

Vogal – Dr. Romeu Costa Reis

Vogal – Eng.º Carlos Alberto João Fernandes

Vogal – Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

(1) Renúncia ao cargo de administrador como consequência da nomeação para Conselho de Administração da CP – Comboios de Portugal, E.P.E, pela Resolução do Conselho de Ministros nº23/2010, publicada no DR, 2ª série, de 1 de Julho.

Para além do Conselho de Administração, os corpos sociais da empresa são os seguintes:

Mesa da Assembleia Geral

Presidente – Dr. Francisco Luís Murteira Nabo

Secretária – Dra. Maria de Lurdes Mendes Centeno

Fiscal Único

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

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

Comissão de Fixação de Remunerações

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

Elementos Curriculares Membros dos Órgãos Sociais

Presidente – Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

Licenciado em Engenharia Civil em 1971, pelo Instituto Superior Técnico, iniciou a sua carreira no Ministério das Obras Públicas e das Comunicações, nesse ano, como Técnico do Gabinete de Planeamento. Em 1973 ingressa na BRISA – Auto-Estradas de Portugal, S.A., onde desempenha funções na Direcções Técnica (1973-76) e na direcção de Exploração (1976-82). Entre 1985 e 1986 dirige a execução do Plano de Reestruturação do Sistema de Transportes Colectivos de Macau, prestando depois, durante cerca de um ano, Assessoria aos Serviços das Obras Públicas e Transportes de Macau.

Em 1987 é convidado a integrar os quadros da Ferbritas assumindo a coordenação Geral do Projecto Integrado da Modernização da Linha da Beira Alta e

posteriormente a condução de Actividades de Gestão de Empreendimentos Ferroviários.

Em Novembro/1990 é nomeado Vogal do Conselho de Administração da Ferbritas, S.A., qualidade em que exerceu funções durante cerca de doze anos (1990-2002), das quais, em quase metade (1997-2002), acumulando com o Cargo de Presidente da Comissão Executiva.

Vogal – Dr. Romeu Costa Reis

Licenciado em Economia em 1975, pelo Instituto Superior de Economia, assume funções como técnico no Departamento Central de Planeamento. Em 1987 passa a Director de Serviços da Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional e em 1989 foi nomeado Subdirector-Geral do Desenvolvimento Regional, até 1995.

Foi membro da Comissão de Gestão e da Comissão de Acompanhamento do Quadro Comunitário de Apoio e Presidente da Unidade de Gestão dos Programas Comunitários INTERREG I – Portugal / Espanha e REGIS I.

Entre 1991 e 2003 representou Portugal em diversos Comitês e Grupos de Trabalho na União Europeia (tendo exercido a presidência do Comité de Desenvolvimento Espacial no primeiro semestre de 2000) e no Grupo de Alto Nível das Redes Transeuropeias de Transportes, em 2003. Representou também Portugal em Grupos de Trabalho e Comitês na OCDE entre 1984 e 2002.

Foi membro da Delegação de Portugal que negociou com Espanha a Convenção Luso-Espanhola sobre Cooperação Transfronteiriça entre Instâncias e Entidades Territoriais (2001-2002) e foi representante do Ministério do Planeamento no Conselho Consultivo da RAVE / Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (2001-2002).

Integrou delegações de Portugal em diversas Cimeiras Governamentais, e em reuniões ministeriais, de nível bilateral e multilateral, em particular no contexto da União Europeia, nas áreas das políticas estruturais, do ordenamento do território, dos transportes e das telecomunicações.

Desde 1997 assumiu funções como Director do GAERE / Gabinete de Assuntos Europeus e Relações Externas no Ministério do Planeamento e no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Vogal – Eng.º Carlos Alberto João Fernandes

Licenciado em Engenharia Civil pelo Instituto Superior Técnico (IST) em 1991 e Mestre em Transportes pelo IST em 1995.

É docente do IST desde 1993, tendo leccionado, entre outras, as cadeiras de Transportes, Vias de Comunicação e Gestão de Tráfego Rodoviário.

Integrou o consórcio que prestou assessoria financeira à NAER para a adjudicação do novo Aeroporto de Lisboa e privatização da ANA, entre 2000 e 2002 e foi Assessor da Estrutura de Missão Parcerias.Saúde entre 2001 a 2002.

De 2000 a 2005 foi Director Geral da empresa Mobilidade, a qual presta serviços de consultadoria nas áreas das Parcerias Público-Privadas aplicadas às Infra-estruturas de Transportes, Energia e Ambiente.

Foi adjunto/assessor da Secretaria de Estado das Obras Públicas entre 1997 e 2002 onde desempenhou funções relacionadas com a estruturação e montagem de projectos em regime de "project finance" no sector das infra-estruturas rodoviárias.

Vogal – Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

Licenciado em Engenharia Civil pelo Instituto Superior Técnico, Pós-graduação em Logística e Distribuição pelo ISTP e Pós-graduação em Gestão da Qualidade Total nos Serviços pela Universidade Politécnica da Catalunha.

Iniciou a sua carreira como projectista. Após curta passagem pela área do projecto e execução de estações de tratamento de água e efluentes, ingressa, em 1990, nos quadros da Direcção Comercial de Mercadorias da C.P.- Caminhos de Ferro Portugueses como técnico comercial na Área dos Tráfegos Agrícolas e Florestais.

Após estágio na S.N.C.F, é, em 1991, nomeado Responsável pela Área de Negócio de Tráfegos Multimodais.

Em 1998 passa a desempenhar o cargo de Director da "Área de Marketing e Desenvolvimento" da Unidade de Transporte de Mercadorias e Logística da C.P, em acumulação com a Direcção do "Núcleo de Manutenção de Infra-estruturas".

A partir de 2001 passa a integrar a RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. como Director Técnico, vindo a assumir, em Novembro de 2002, o cargo de Vogal do Conselho de Administração na mesma empresa. Foi igualmente Director Geral Adjunto do AVEP-Agrupamento de Interesse Económico Europeu para a Alta Velocidade Espanha-Portugal.

Em Setembro de 2004 assume a Direcção da Equipa de Missão para a Alta Velocidade da CP-Comboios de Portugal, EP, sendo nomeado posteriormente, em Janeiro de 2005, Vice-Presidente da Unidade de Negócio CP - Alta Velocidade.

Foi ainda membro da Comissão Técnica de Normalização -CT 84 e da Direcção da ADFER-Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário, Presidente do Conselho Técnico da ASTI - Associação para o Desenvolvimento do Transporte Combinado, representante da C.P. na APLOG-Associação Portuguesa de Logística e Presidente da Comissão Instaladora da Fundação Museu Nacional Ferroviário.

Áreas de Responsabilidade dos Membros dos Órgãos Sociais

O Conselho de Administração da RAVE não definiu uma afectação de áreas de responsabilidade da Empresa.

Membros dos Órgãos Sociais em Empresas do Grupo REFER e Participadas

Presidente da RAVE – Eng.º Luís Filipe Melo e Sousa Pardal

- Presidente Rede Ferroviária Nacional - REFER,EPE
- Presidente da REFERTELECOM – Serviço de Telecomunicações, S.A.

Vogal – Dr. Romeu Costa Reis

- Vogal da Rede Ferroviária Nacional - REFER,EPE
- Presidente da Presidente da FERBRITAS - Empreendimentos Industriais e Comerciais, S.A

Vogal – Eng.º Carlos Alberto João Fernandes

- Vogal da Rede Ferroviária Nacional - REFER,EPE
- Vogal da CP COM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.

Vogal – Eng.º Alberto José Engenheiro Castanho Ribeiro

- Vogal da Rede Ferroviária Nacional - REFER,EPE
- Presidente da CP COM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.

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 auferir qualquer remuneração, regalias ou benefícios suportados pela RAVE, ou pela sua participação no Agrupamento Europeu de Interesse Económico – Alta Velocidade Espanha Portugal (AEIE-AVEP);
- O Conselho de Administração da RAVE não tem membros não executivos;
- Considerando a fase actual do projecto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade não se promoveu a constituição do Conselho Consultivo previsto nos estatutos;
- O Presidente e a Secretária da Mesa da Assembleia Geral são remunerados pela sua presença nas Assembleias Gerais, no valor de 500,00 euros e 249,40 euros respectivamente; e
- O Fiscal Único tem uma remuneração anual total de 16.633,96 euros.

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 2010 com 51 colaboradores para o cumprimento dos seus objectivos.

Cumprimento dos Princípios de Bom Governo

A RAVE cumpre genericamente os Princípios de Bom Governo que lhe são aplicáveis, no que respeita, entre outras, às matérias relacionadas com: i) a contratação; ii) as estruturas e mecanismos de governo em vigor na empresa; e iii) as obrigações de informação a que a empresa está sujeita.

Na última auditoria técnica concluída do IGOPTC, de verificação do cumprimento pela RAVE dos princípios do Bom Governo, esta entidade concluiu que a RAVE "...respeita o essencial dos preceitos relacionados com o cumprimento dos princípios de bom governo, as obrigações decorrentes do regime jurídico do Sector Empresarial do Estado e as normas do Estatuto do Gestor Público...", tendo as

principais não conformidades relativas aos Princípios de Bom Governo, no que respeita à informação a prestar ao público, sido supridas no Relatório e Contas de 2009.

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.

A RAVE dispõe de um “Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas”, o qual é aplicado na empresa. Este Plano procura prevenir também potenciais situações de conflitos de interesses.

Reuniões de Conselho de Administração

Durante o ano de 2010, foram realizadas 45 reuniões do Conselho de Administração da RAVE, cujas decisões mais relevantes incidiram sobre os seguintes assuntos:

- Aprovação dos procedimentos de contratação, e respectivos contratos, para a realização de estudos para a implementação da rede ferroviária de alta velocidade, e que constam da relação dos principais contratos e protocolos junta;
- Aprovação dos Estudos Estratégicos e Minutas de instrumentos jurídicos e documentos técnicos relativos à Concessão RAV Lisboa/Coimbra (PPP3) e ao lançamento do novo concurso da Concessão RAV Lisboa/Poçoirão (PPP2), necessários para o lançamento dos respectivos processos de concurso público internacional pelo Estado Português.

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”.

O Código de Conduta encontra-se disponível no sítio electrónico da RAVE, em www.rave.pt, no separador “Centro de Documentação”.

Divulgação de Informação

No sítio electrónico da RAVE, em <http://www.rave.pt/tabid/155/Default.aspx>, é divulgada toda a informação relevante, bem como os Relatórios e Contas aprovados.

A RAVE cumpre os deveres especiais de informação, designadamente por via de reporte à DGTF e à IGF.

A empresa não apresenta qualquer Passivo Financeiro, pelo que não se verifica a necessidade de gestão do risco financeiro associado a esse eventual Passivo, nem houve qualquer financiamento em 2010.

O Prazo Médio de Pagamento a Fornecedores¹ foi de 109,5 dias em 2010, o que compara com 101,9 dias em 2009. Estes valores estão empolados por uma facturação de um fornecedor estrangeiro, que ascende a €1,079 milhões e sobre a qual se verifica a existência de trabalho por realizar, pelo que a mesma não foi ainda liquidada.

Sem essa facturação, o Prazo Médio de Pagamento a Fornecedores seria de 70,6 dias e de 77,7 dias, em 2010 e 2009, respectivamente.

Não existiram actualizações dos salários nominais em 2010 e os Membros do Conselho de Administração não auferem qualquer remuneração ou regalia. De igual forma, não foram atribuídos quaisquer prémios aos mesmos ou reduzida a sua remuneração, dado que a mesma não existe.

A RAVE encontra-se a estudar a adesão ao Sistema Nacional de Compras Públicas, sendo que já realiza algumas das suas aquisições de bens e serviços através do sistema de compras do Grupo REFER.

¹ O indicador apresentado resulta de um cálculo elaborado pela RAVE, tendo por base os valores anuais de 2009 e 2010, e as normas contabilísticas internacionais IAS/IFRS, de forma a garantir a sua comparabilidade.

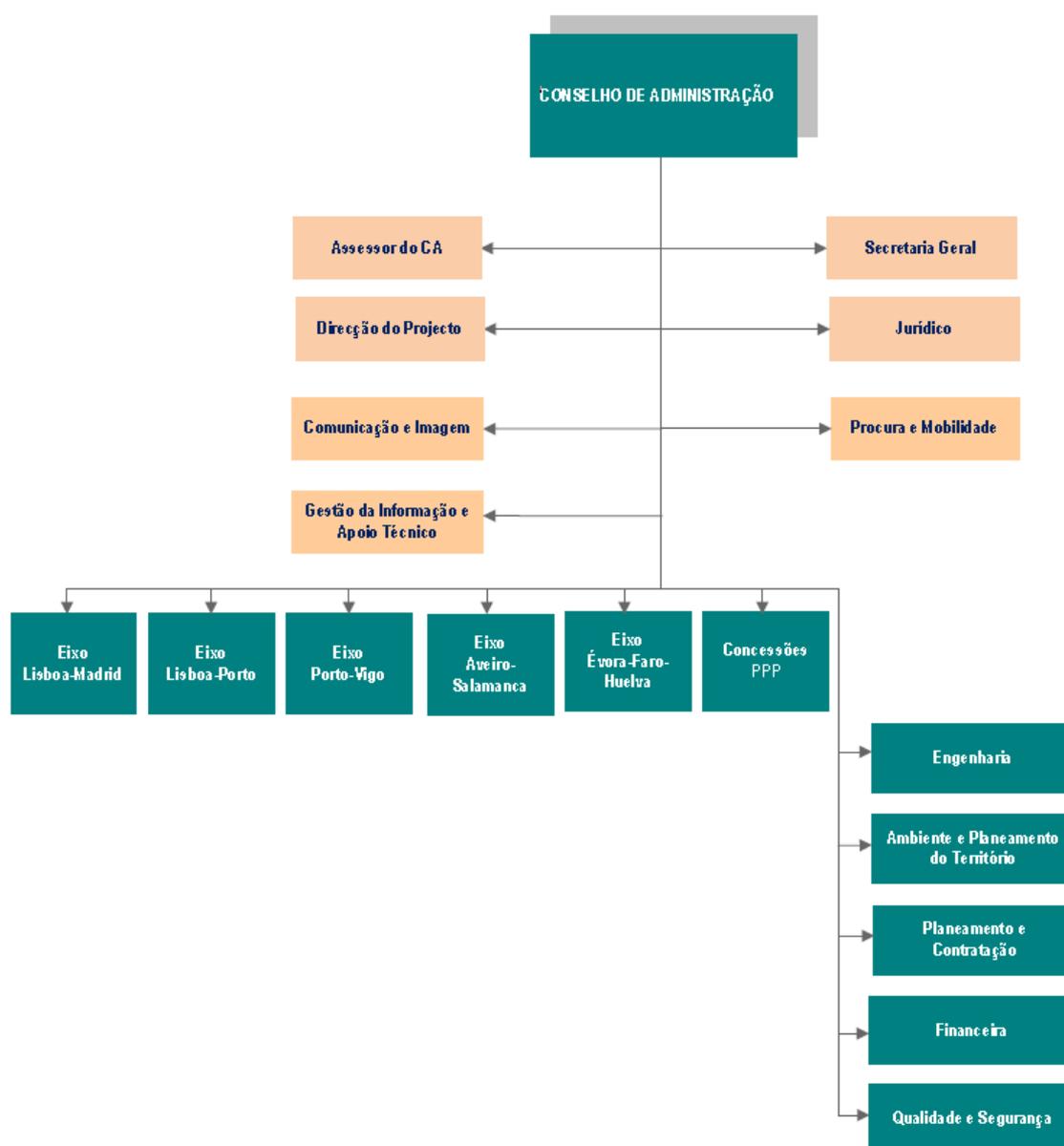
Os valores que resultam do cálculo deste indicador para o 4º Trimestre são de 70 dias e 109 dias, respectivamente para 2009 e 2010, conforme divulgado oficialmente no sítio da DGTF para as empresas do Sector Empresarial do Estado. Em função da adopção pela RAVE de novas normas contabilísticas estes valores não são directamente comparáveis entre si.

EQUIPA E ORGANIZAÇÃO

Recursos Internos

Organograma Geral

A estrutura organizativa da RAVE é a apresentada na figura seguinte:



Recursos Humanos

No final do ano de 2010, a RAVE contava com a colaboração em permanência do seguinte quadro de pessoal, incluindo os colaboradores cedidos pela REFER:

Colaboradores da RAVE	32
Colaboradores da REFER	19
Equipa Total	51

Em termos de Habilitações Literárias, cerca de 88% dos colaboradores acima indicados possuem habilitações literárias ao nível do Ensino Superior (Bacharelatos, Licenciaturas e outros graus posteriores) e os restantes 12%, níveis diversos do Ensino Secundário.

Número	2008	2009	2010
Colaboradores RAVE	32	30	32
Colaboradores REFER	16	22	19
Outros Colaboradores	0	0	0
TOTAL	48	52	51
Sexo Masculino	26	26	25
Sexo Feminino	22	26	26
TOTAL	48	52	51
Média etária	42	43	43
Menos 35	13	10	10
Menos de 45	18	20	14
Menos de 55	11	15	21
Menos de 64	5	6	6
Mais de 64	1	1	0

De salientar a paridade em termos de géneros, evidenciada no quadro de colaboradores da RAVE, bem como a relativa juventude do quadro, mas com uma grande experiência profissional.

SISTEMA DE CONTROLO

A RAVE é uma empresa de reduzida dimensão e com investimento somente ao nível dos activos incorpóreos (materializados nos estudos produzidos), não tendo outros activos e investimentos a proteger de forma específica e carecida de um sistema de controlo dedicado.

O controlo da qualidade dos mesmos estudos é realizado nas fases de contratação e de avaliação da adequação dos mesmos aos objectivos contratados.

Recursos Externos

Durante o ano de 2010 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 2010, tal como nos anos anteriores, 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 também com a política de aproveitamento de sinergias com o Grupo REFER, nomeadamente com a colaboração da REFERTELECOM e da FERBRITAS.

Assessoria Técnica

No decorrer do ano de 2010, a RAVE recorreu a diversas assessorias de natureza técnica, elencando-se de seguida as principais:

- No último trimestre de 2010, a KPMG iniciou o trabalho com vista ao desenvolvimento de um Manual de Gestão de Contratos de Concessão, no âmbito deste trabalho foram organizados workshops para a discussão, com as competências técnicas mais directamente envolvidas, das várias necessidades de resposta, por parte da RAVE/REFER, às necessidades contratuais, com vista à obtenção de detalhe necessário à elaboração dos

processos. A conclusão do Manual de Gestão de Contratos de Concessão está prevista para o primeiro trimestre de 2011; e

- A empresa Globalvia, Consultores de Engenharia, S.A. prestou serviços de consultadoria à RAVE para o desenvolvimento de uma Nota Técnica de Traçados para a Terceira Travessia do Tejo, visando a optimização dos traçados rodoviário, ferroviário convencional e de alta velocidade, nas margens do Tejo, no sentido de responder às recomendações da DIA de incorporação das aspirações dos Municípios de Lisboa e do Barreiro no Projecto.

Assessoria Financeira

No final de 2007 a RAVE, no âmbito de um concurso público internacional, 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.

Desde essa data, este consultor tem desenvolvido os modelos financeiros que têm permitido avaliar a componente financeira do Projecto RAV, em particular no que respeita à comparticipação pública (Estado e União Europeia) que o mesmo irá exigir, bem como revisto e modificado estes modelos de acordo com as actualizações dos orçamentos e dos pressupostos financeiros.

No Concurso Público Internacional da PPP do troço Poceirão/Caia, parte integrante do Eixo Lisboa/Madrid, a KPMG assessorou a RAVE na fase de financial close, na prestação de esclarecimentos ao Tribunal de Contas e, posteriormente, na reformulação do procedimento concursal.

No que se refere ao Concurso Público Internacional da PPP do troço Lisboa/Poceirão, que inclui a TTT, o consultor assessorou a RAVE na avaliação financeira das propostas apresentadas e, posteriormente, na resposta às alegações produzidas por 2 dos 3 concorrentes em sede de audiência prévia e elaboração do consequente relatório final de análise das propostas.

O consultor apoiou ainda a RAVE na preparação da documentação necessária ao lançamento do concurso referente aos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações.

Assessoria Jurídica

As actividades de apoio jurídico à contratualização dos estudos e projectos que integram o objecto social da RAVE, são desenvolvidos através de uma equipa interna composta por quatro juristas. Não obstante, há um conjunto de contratos ou outras actividades que, pela sua natureza, dimensão e complexidade, requerem apoio jurídico especializado, entendendo-se assim, através da adopção de procedimentos de consulta a várias entidades, recorrer a esse apoio. São as seguintes as situações a que se refere:

- Organização, lançamento e condução da Parceria Público Privada respeitante ao troço Lisboa-Poceirão do Eixo Lisboa/Madrid:

No âmbito desta assessoria jurídica, contratada em Janeiro de 2007 à sociedade de advogados Flamínio Roza, Pinto Duarte, Côrte Real & Associados – Sociedade de Advogados, RL, foi prestado apoio jurídico relativamente a todas as actividades inerentes ao concurso, com especial enfoque para o apoio jurídico ao Júri do concurso, na avaliação das propostas e, posteriormente, na resposta às alegações produzidas por 2 dos 3 concorrentes em sede de audiência prévia e elaboração do consequente relatório final de análise das propostas. Com a decisão de não adjudicação desse concurso, tem sido prestado apoio jurídico no trabalho de reformulação das peças do concurso com vista ao lançamento de um novo concurso público.

- Organização, lançamento e condução da Parceria Público Privada respeitante ao troço Poceirão-Caia do Eixo Lisboa/Madrid:

No âmbito desta assessoria jurídica, contratada já em Outubro de 2007 à sociedade de advogados Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva e Associados, foi prestado apoio jurídico relativamente às actividades que decorrem nesta última fase do processo de concurso em causa, com especial enfoque para

o financial close, assinatura de contrato e, posteriormente, na reformulação do procedimento de concurso.

- Organização, lançamento e condução da Concessão para fornecimento dos sistemas de Sinalização e Telecomunicações para a rede ferroviária de alta velocidade:

Esta assessoria jurídica contratada em Outubro de 2008 (a qual inclui também o apoio jurídico na futura PPP do Eixo Porto-Vigo) à sociedade de advogados Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva e Associados- Sociedade de Advogados, RL, abarca a conceptualização e preparação dos elementos de concurso público internacional relativo aos sistemas de sinalização e telecomunicações para a rede ferroviária de alta velocidade, ao acompanhamento deste procedimento e à negociação e fecho do Contrato de Concessão e respectivos anexos. No decurso de 2010, foram prestados todos os esclarecimentos necessários à Comissão de Acompanhamento nomeada para a avaliação desta parceria e foi realizada a reformulação dos documentos de concurso cingindo o mesmo, na presente fase, ao Eixo Lisboa - Madrid da Rede Ferroviária de Alta Velocidade.

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

No âmbito do contrato de assessoria jurídica com a sociedade de advogados Miranda, Correia, Amendoeira e Associados, Sociedade de Advogados, RL, deu-se continuidade à preparação das peças concordais para o lançamento do concurso público internacional para a aquisição do material circulante. A primeira fase do trabalho foi concluída em Maio de 2010 e, até à presente data, não se deu início à fase seguinte do trabalho.

- Medidas preventivas para a rede ferroviária de alta velocidade

Foi dada continuidade à assessoria jurídica já contratada em anos anteriores com a sociedade de advogados Tavares e Sousa, Duarte de Almeida, Campos e Carvalhinho, sociedade de advogados, para apoio à RAVE na preparação de projectos de diplomas para a adopção de medidas

preventivas de protecção dos corredores para o futuro desenvolvimento da linha ferroviária de alta velocidade, a apresentar ao Governo.

Em conformidade com as propostas apresentadas pela RAVE, foram adoptadas as seguintes Resoluções de Conselho de Ministros:

- RCM n.º 7/2010 de 2 de Fevereiro que prorroga, por uma ano, a vigência das medidas preventivas estabelecidas pelo Decreto nº 25/2007, de 22 de Outubro;
- RCM n.º 31/2010 de 15 de Abril que prorroga, por um ano, a vigência das medidas preventivas do decreto n.º 7/2008, de 27 de Março, e altera os traçados preliminares previstos para os troços Lisboa-Vila Franca de Xira e Oliveira do Bairro-Porto;
- RCM n.º 32/2010 de 27 de Abril que altera os traçados preliminares previstos na RCM n.º 12/2009 para os troços Vila Franca de Xira-Alenquer e Pombal-Oliveira do Bairro;

O PROJECTO

O PROJECTO DE ALTA VELOCIDADE EM 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: 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 2005, e a título de exemplo, o sector dos transportes foi responsável por 27% (1,25 milhões de ton) do total de emissões de CO₂ na Europa (EU-27), sendo 72% deste valor atribuído ao transporte rodoviário. Enquanto a variação sectorial das emissões poluentes (EU-15), entre 1990 e 2010, tem uma diminuição nos demais sectores, no sector dos transportes a tendência é de agravamento em cerca de 25%. Efectivamente, entre 1990 e 2004, o número de veículos privados na EU-25 aumentou em 38%.

O aprofundamento do processo de integração europeia, no sentido em que se caminha para a constituição de um espaço sem fronteiras internas, obriga a assegurar a operacionalidade de infra-estruturas de transporte, modernas e eficientes, que permitam uma mobilidade adequada por todo o espaço europeu, ligando o conjunto dos Estados-Membros da União Europeia.

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:

- 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.

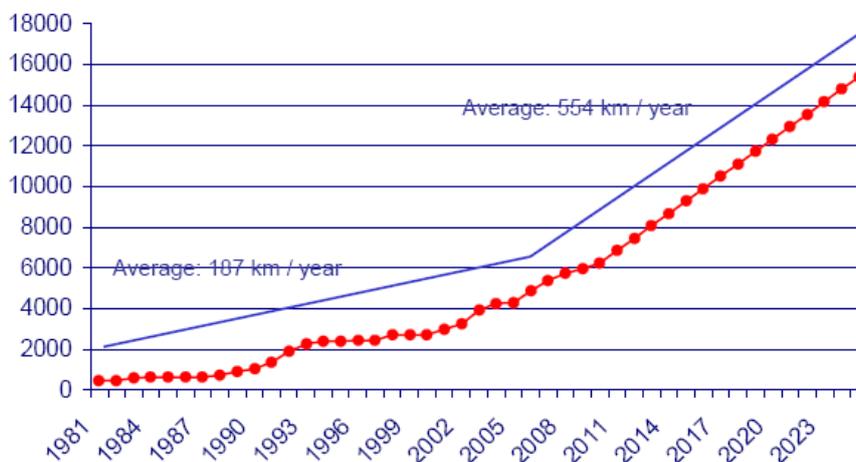
Em Abril de 2004, a União Europeia procedeu a uma actualização da RTE-T, reflectindo quer os resultados da sua implementação, quer a realidade criada com a entrada dos novos Estados-Membros. Esta actualização alargou o prazo de implementação da rede para 2020 e reorientou e concretizou os objectivos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



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 2007, em que o rácio de construção médio anual foi de aproximadamente 187 km, estima-se que no período 2007-2020 tal rácio ascenda a cerca de 554 km, mais do que duplicando o ritmo de construção verificado nos 25 anos anteriores.

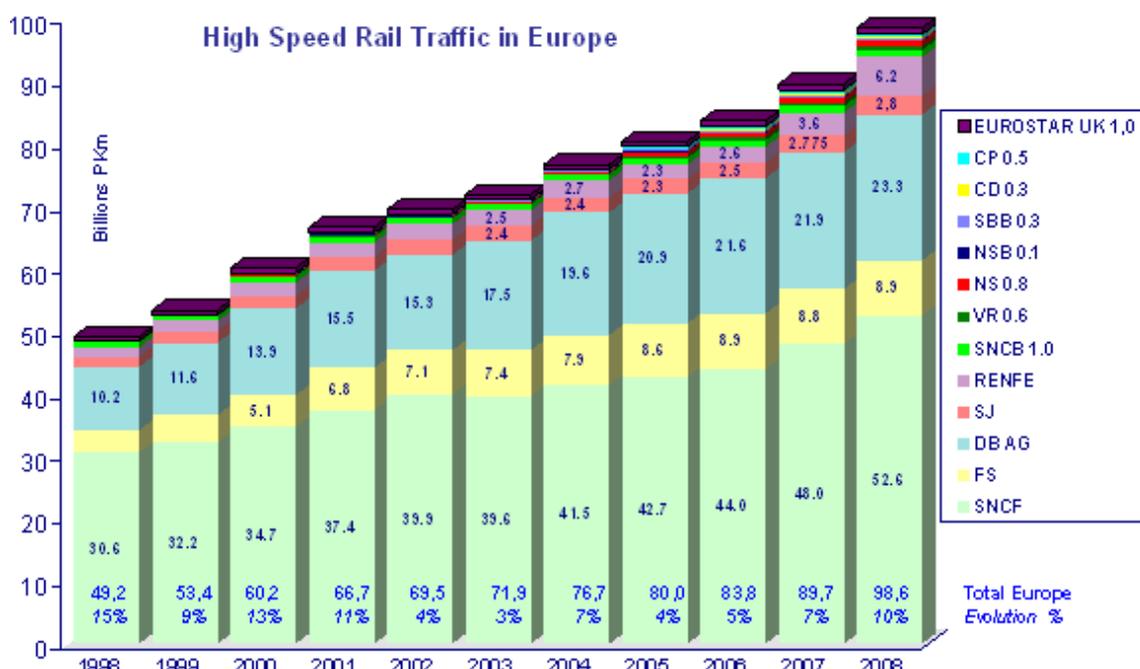
Extensão e rácio de construção da Rede Europeia de Alta Velocidade existente e programada

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.

De facto, o serviço ferroviário de AV tem tido um crescimento bastante acentuado nos últimos anos, quer pelo aumento da oferta, quer, sobretudo, pelo aumento da procura. Nos últimos dez anos a oferta em termos de Ckm cresceu cerca de 70%, enquanto a procura cresceu, no mesmo período, cerca de 100%. Em 2008, o total de Pkm transportados nos serviços ferroviários de AV europeus foi superior a 98 mil milhões, e cresceu 10% relativamente ao ano anterior. O gráfico seguinte ilustra esta evolução:



Fonte: UIC

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. Em Maio de 2009 este apoio foi reforçado tendo sido disponibilizado um montante adicional de 950 milhões de euros a conceder no âmbito das RTE-T.

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 1.372 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) e os restantes 417 milhões de euros foram atribuídos directamente pela Comissão Europeia no âmbito do apoio ao desenvolvimento da RTE-T.

Importa, a este respeito, dar nota do enorme sucesso que significou para o projecto a obtenção, em 2007, 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. Esse montante foi distribuído da seguinte forma:

- 191 Milhões de euros para o troço transfronteiriço Évora/Mérida;
- 140 Milhões de euros para o troço transfronteiriço Ponte de Lima/Vigo; e

- 51 Milhões de euros para a Terceira Travessia do Tejo.

Em 2009, o Projecto RAV voltou a ter enorme sucesso, tendo obtido um financiamento adicional de 34 Milhões de euros, que se distribuiu da seguinte forma:

- 7,8 Milhões de euros para os Projectos de Execução relativos aos sub-troços Moita-Poceirão e Poceirão-Évora (10% do Programa Anual 2009);
- 15,5 Milhões de euros (7% do montante total disponível para o Programa Multi-Anual) para a Implementação dos Sistemas de Sinalização e Telecomunicações (ERTMS) no troço entre Lisboa e Caia; e
- 5,4 Milhões de euros para as Empreitadas preparatórias da Estação do Oriente (Plano de Recuperação Económica).

Ainda a este propósito, acresce referir que a RAVE tem vindo a ser objecto, nos últimos anos, de um apoio inequívoco por parte da União Europeia, tendo o mesmo beneficiado, desde 2000 até 2010, de financiamento comunitário num montante aproximado de cerca de 39,1 milhões de euros, integralmente associado ao desenvolvimento de estudos e projectos de natureza diversa e relevantes para a concepção e implementação do Projecto RAV. Aquele montante inclui, para o financiamento destes estudos, a obtenção (no Programa Anual das RTE-T de 2010) de fundos a receber no montante de 974 Mil de euros.

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.

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.

Rede Ferroviária em Espanha

A actual rede ferroviária em Espanha é constituída por cerca de 15.000 km, electrificada em cerca de 50% da sua extensão e com predomínio da Bitola Ibérica. Contudo, existem neste momento 2.665 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.

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

Esquema da Rede Espanhola e Portuguesa de AV



Contexto Nacional

A rede ferroviária nacional actualmente existente tem uma extensão total de cerca de 2.800 km. A rede em bitola Ibérica representa mais de 90% da extensão total da rede, sendo os restantes 10% em via estreita. O mapa seguinte apresenta as linhas e ramais da rede ferroviária convencional em exploração no final do ano de 2010:

Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário



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, Sines e 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 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 dessa lista de 30 Projectos Prioritários europeus definida pela Comissão Europeia e aprovada pelo Parlamento Europeu em 2004.

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.

-  Dez/2000
 - Constituição da RAVE
-  Jan/2001
 - Constituição do AEIE-AVEP
-  2003
 - Lançamento de diversos Concursos Públicos Internacionais para a execução de Estudos de Viabilidade Técnica (EVTs) de corredores de Alta Velocidade ferroviária
-  Nov/2003
 - Cimeira Luso-Espanhola da Figueira da Foz, onde foram acordados:
 - Ligações transfronteiriças (Lisboa/Madrid, Porto/Vigo, Aveiro/Salamanca e Faro/Huelva)
 - Objectivos de tempos de percurso (2:45 horas entre Lisboa/Porto e Madrid)
-  2004
 - Adjudicação do primeiro Concurso Público Internacional para elaboração dos Estudos Prévios (EPs) e respectivos Estudos de Impacte Ambiental (EIAs) dos lotes que constituem os eixos Lisboa/Madrid (até Caia), Lisboa/Porto e Porto/Vigo (até Valença)
-  Abr/2004
 - 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

-  Jun/2004
 - 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)

-  Out/2004
 - Cimeira Luso-Espanhola de Santiago de Compostela, onde foi confirmada a programação e o calendário para os eixos Lisboa/Madrid e Porto/Vigo

-  Nov/2005
 - Cimeira Luso-Espanhola de Évora, onde foram acordados, para o eixo de AV Lisboa/Madrid:
 - Tipo de tráfego misto (passageiros e mercadorias)
 - Prazo de conclusão (2013)

-  Dez/2005
 - Sessão de apresentação pública do Projecto RAV, onde foram anunciados:
 - Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid como eixos prioritários do Projecto RAV
 - Opções técnicas em aberto / análise

-  Set/2006
 - 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)

-  Out/2006
 - Anúncio da decisão sobre a localização da estação de Alta Velocidade do Porto (Campanhã)
 - Apresentação das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário

-  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

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

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

Ago/2007

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

Set/2007

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

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

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

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

- 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
- 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
- Jan/2009** →

 - XXIV Cimeira Luso-espanhola, onde foi acordada pelos Governos de Portugal e de Espanha a localização da Estação Internacional de Elvas/Badajoz junto à fronteira do Caia
- Fev/2009** →

 - Obtenção da DIA para o troço compreendido entre Lisboa e Moita, incluindo a TTT, ficando concluído o processo de avaliação de impacte ambiental de toda a ligação ferroviária de AV entre Lisboa e Madrid em Portugal
 - Obtenção da DIA para o troço compreendido entre Lisboa e Alenquer (30 km), parte integrante do eixo Lisboa/Porto
 - Aprovação pelo Governo Português das medidas preventivas para o eixo de AV Porto/Vigo
- Mar/2009** →

 - Lançamento do Concurso Público Internacional para a Construção, sob a forma de Concessão, do troço Lisboa-Poceirão (incluindo a TTT), parte integrante do eixo de Alta Velocidade Lisboa/Madrid
 - Obtenção da DIA para o troço compreendido entre o Lote D e o Lote C1 (Vila Franca de Xira - Azambuja)
- Jul/2009** →

 - O Comité Financeiro da RTE-T aprovou um novo apoio financeiro destinado às Empreitadas preparatórias para a implementação da ligação entre a TTT e a Estação do Oriente no montante de 5,4 milhões de euros

-  Set/2009
 - Obtenção da DIA para a articulação da Alta Velocidade com a Linha do Oeste na Estação de Leiria
-  Dez/2009
 - Cinco novas candidaturas foram aprovadas a 7 de Dezembro, pelo Comité Financeiro da RTE-T conduzindo a um reforço do financiamento comunitário de 33 milhões de euros
-  Dez/2009
 - Adjudicação da Concessão do Troço Poceirão-Caia, integrado na ligação ferroviária de Alta Velocidade (AV) entre Lisboa e Madrid, ao agrupamento ELOS – Ligações de Alta Velocidade
-  Jan/2010
 - Obtenção da DIA para o troço Aveiro – Vila Nova de Gaia (70km), da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto
 - Lançamento do concurso para a empreitada preparatória na zona da Estação do Oriente designada por Empreitada Autónoma nº 1
-  Mar/2010
 - Obtenção da DIA para o Parque de Materiais e Oficinas Barreiro/Moita
-  Abr/2010
 - Lançamento do concurso para a empreitada preparatória na zona da Estação do Oriente designada por Empreitada Autónoma nº 2
-  Mai/2010
 - Assinatura do Contrato de Concessão, do troço Poceirão-Caia (PPP1)
 - Anúncio da decisão de anulação do concurso relativo à PPP2 e da intenção de lançamento de um novo concurso posteriormente
-  Jun/2010
 - Foi assinado um memorando entre Portugal, Espanha e França para a conclusão do Eixo de Alta Velocidade do Sudoeste Europeu (Projecto Prioritário 3 das Redes Transeuropeias de Transportes), reafirmando igualmente a prioridade da ligação Lisboa-Madrid

Dez/2010

- Foi lançado concurso para a elaboração dos projectos da Estação Internacional de Elvas/Badajoz da ligação Lisboa-Madrid
- Obtenção da DIA para o troço Braga – Valença (70km), da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Vigo

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.

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 das mercadorias;
- 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 fachada atlântica entre Setúbal e Valença contribuindo para a consolidação de um sistema urbano policêntrico constituído não só pelos

principais centros urbanos de Lisboa e Porto mas também por cidades intermédias, como Leiria, Coimbra, Aveiro ou Braga, interligadas por uma infra-estrutura ferroviária que alterará profundamente os padrões de mobilidade pela redução significativa de tempos de percurso;

- Melhoria significativa dos índices conexos com a mobilidade de pessoas e mercadorias, fornecendo novas oportunidades para a atracção de investimentos;
- Melhoria da sustentabilidade do sistema de transportes, oferecendo uma rede ferroviária de qualidade, competitiva, com reduzidos impactos ambientais;
- Redução substancial do consumo de combustíveis nos modos rodoviário e aéreo, conduzindo a uma diminuição do défice externo;
- Contribuição para níveis elevados de segurança e conforto nas deslocações, nomeadamente através da redução do congestionamento de tráfego e redução dos índices de sinistralidade rodoviária.

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 mil novos postos de trabalho permanentes (1,1% do emprego em 2006);
- Aumento do investimento privado em 125 mil milhões de euros (cerca de 80% do PIB de 2006);
- Aumento do PIB em cerca de 120 mil milhões de euros (78% do PIB em 2006); e
- Aumento da receita fiscal do Estado Português em 63 mil milhões de euros (41,0% do PIB de 2006).

Foi realizado para a RAVE, um outro estudo, pelo Professor João Ferreira do Amaral que apurou o impacto do Eixo Lisboa-Madrid nas finanças públicas e na balança de pagamentos, concluindo que, na fase de construção, gera efeitos globalmente positivos em todas as variáveis macroeconómicas:

- Aumento do PIB em 3.000 milhões de euros;
- Aumento de 1.144 milhões de euros de receita fiscal do Estado;
- Poupança de 309 milhões de euros em subsídios de desemprego;

No que se refere aos efeitos orçamentais totais acumulados, ao longo de todo o período do projecto, ou seja, na fase de desenvolvimento e disponibilidade apresentam um VAL de 545 milhões de euros (cerca de 0,3% do PIB e de 0,4% da dívida pública) e o efeito total acumulado sobre a Balança de Pagamentos será positivo, correspondendo em valor actual a 703 milhões euros.

O Projecto RAV irá, ainda, potenciar uma elevada participação da indústria nacional, quer no que se refere às fases de projecto e construção, quer na fase de exploração e manutenção dos serviços ferroviários e da própria infra-estrutura.

O IN OUT GLOBAL, Centro associado do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), realizou um estudo para avaliar o potencial de Incorporação Nacional que o Projecto irá gerar, no qual conclui que o potencial de participação nacional poderá situar-se entre 80% a 85% do volume de investimento.

A aplicação dos resultados deste estudo ao objecto da Concessão do troço Poceirão-Caia, resulta num potencial de incorporação nacional de 91% do total do investimento, ou seja, cerca de 1.215 milhões de euros.

No gráfico seguinte, apresenta-se a evolução do potencial de incorporação nacional ao longo do período de construção.



Com o objectivo de analisar os reflexos do transporte ferroviário de Alta Velocidade no panorama turístico nacional foi realizado pela Deloitte um Estudo sobre o impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal. Este estudo concluiu que, em 2015, o Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) resultante da entrada em funcionamento do transporte de Alta Velocidade ferroviária, ascenderá a cerca de 57 milhões de euros, aumentando para 553 milhões de euros em 2030. No que diz respeito ao emprego turístico gerado pelo Projecto de Alta Velocidade, é expectável que, em 2015 e 2030, esse valor ascenda a 3.700 e 36.000 postos de trabalho, respectivamente.

Caracterização Sumária dos Eixos Prioritários

	Lisboa/Madrid	Lisboa/Porto	Porto/Vigo (1ª Fase)
Ligação	Lisboa-Madrid: 2h45min	Lisboa-Porto: 1h15min	Porto-Vigo: 1h
Tráfego	Passageiros e mercadorias	Passageiros	Passageiros e mercadorias
Extensão	206 km (em Portugal)	314 km	55 km (em Portugal)
Estações:	Lisboa, Évora e Caia	Aeroporto Sá Carneiro, Porto, Gaia, Aveiro, Coimbra, Leiria, Oeste e Lisboa	Braga e Valença
Investimento (preços de 2010)	2.300 M€	4.650 M€	1.300 M€
Procura	9.4 Mviag⁽¹⁾	12.2 Mviag⁽¹⁾	3.7 Mviag⁽¹⁾

Mviag - Milhões de viagens em 2030

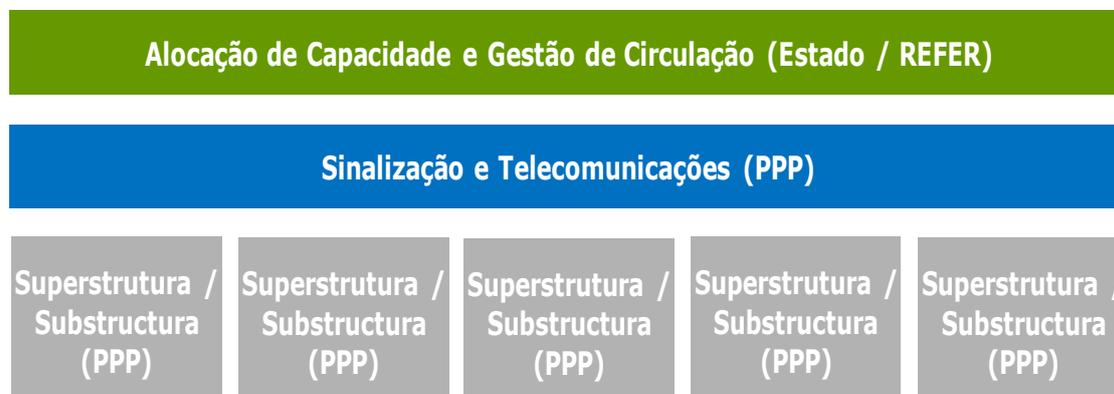
Modelo de Negócio e de Contratação

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:



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 Concessão da concepção, fornecimento, instalação, financiamento e manutenção dos sistemas de sinalização e telecomunicações por um período de 20 anos e com um mecanismo de pagamento assente exclusivamente na disponibilidade. Importa referir que, em consequência da reprogramação dos investimentos previstos para o Projecto da rede ferroviária de alta velocidade nos termos constantes do Pacto de Estabilidade e Crescimento (PEC), que decorreu da gravíssima e conhecida crise financeira mundial, foi ajustado o âmbito da Concessão de S&T, ficando cingido ao Eixo Lisboa/Madrid. Os sistemas de S&T para os eixos Lisboa/Porto e Porto/Vigo serão contratados posteriormente, em virtude da postecipação do lançamento dos concursos para a contratação da restante infra-estrutura ferroviária destes eixos.
- Estação de Lisboa a desenvolver directamente pela REFER, em função da especial complexidade das intervenções e a Estação Internacional do Caia a desenvolver conjuntamente por Portugal e Espanha, as restantes a integrar

nas PPPs dos eixos respectivos. 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). O transporte de passageiros tal como o transporte de mercadorias, já se encontram liberalizados a nível europeu.

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 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:



- 1) Incluindo investimento na linha ferroviária convencional de mercadorias entre Évora e Caia (avaliada em cerca de 210 M €)
- 2) Incluindo investimentos nas componentes de ferrovia convencional e rodovia na TTT (avaliadas em cerca de 400 M € e 650 M €, respectivamente)
- 3) Inclui investimento nos sistemas de S&T para todo o Projecto RAV - a 1ª fase restringe-se ao Eixo Lisboa/Madrid (avaliada em cerca de 220 M€)

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 8,25 mil milhões de euros, a preços constantes de 2010, repartidos da seguinte forma:

- 2,3 Mil milhões de euros para o eixo Lisboa/Madrid;
- 4,65 Mil milhões de euros, para o eixo Lisboa/Porto; e
- 1,3 Mil 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.

PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS EM 2010

Implementação do Projecto

Em 2010 deu-se continuidade à implementação do Projecto RAV, com o desenvolvimento do Concurso Público, lançado em 2008, após a adjudicação desse concurso ao agrupamento ELOS – Ligações de Alta Velocidade, ocorrida a 12 de Dezembro de 2009, a RAVE assegurou a coordenação do processo de fecho do Contrato de Concessão e contratos conexos. Todo este processo culminou com a assinatura do Contrato de Concessão a 8 de Maio de 2010.

Durante o processo de obtenção de visto prévio do Tribunal de Contas ao referido Contrato de Concessão e na sequência de pedidos de esclarecimento formulados oportunamente pelo Tribunal de Contas, foi solicitada pela REFER-RAVE a retirada do pedido de visto prévio, de modo a proceder à reformulação dos documentos entregues e assim melhor responder a todas as questões colocadas.

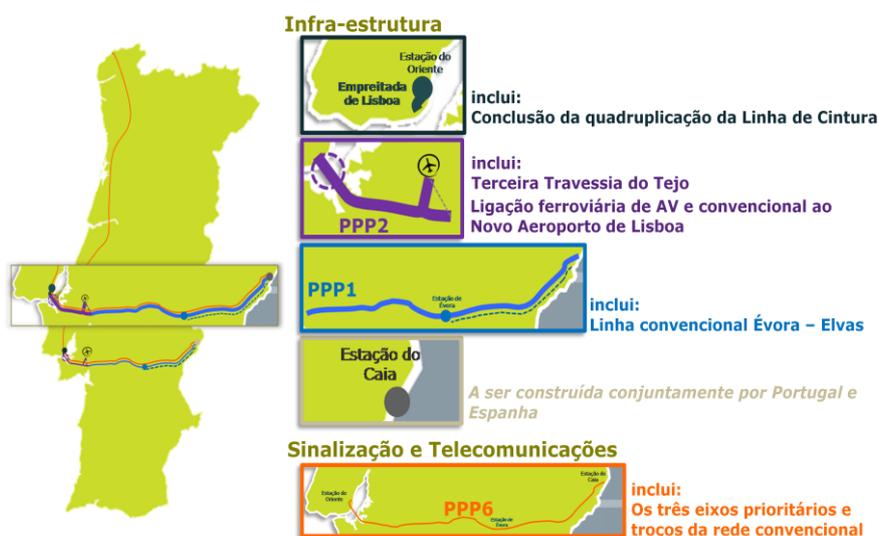
Nesse sentido, durante o último trimestre de 2010, foram desenvolvidos pela RAVE os trabalhos necessários à reformulação do procedimento concursal. Este processo deverá ficar concluído, com a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, ao longo do primeiro semestre de 2011.

No que respeita à concessão para o troço Lisboa-Poceirão (PPP2) que inclui a Terceira Travessia do Tejo em Lisboa, foi continuado o trabalho de apoio técnico-administrativo ao Júri do concurso na avaliação das propostas da primeira fase. Este trabalho foi interrompido pela decisão de não adjudicação desse concurso, por despacho conjunto dos Srs. Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 10 de Setembro de 2010, devido à crise financeira e à reprogramação da Rede de Alta Velocidade e conseqüente realocação de fundos comunitários (QREN)

Desde então, a RAVE tem vindo a desenvolver o trabalho de reformulação da documentação necessária ao lançamento de um novo concurso público.

Eixo Lisboa/Madrid

Em 2010, a RAVE deu continuidade aos esforços na concretização do eixo Lisboa-Madrid, tendo sido dados passos decisivos nos cinco blocos que compõem o eixo, com especial relevo para as Empreitadas de Lisboa (descritas no capítulo “Estações”) e PPP1:



O primeiro concurso público internacional para a concessão do projecto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização da linha ferroviária de Alta Velocidade, relativa ao Troço entre Poceirão e Caia foi lançado em Junho de 2008.

Na sequência da decisão de adjudicação desse concurso ao agrupamento ELOS – Ligações de Alta Velocidade, ocorrida a 12 de Dezembro de 2009, a RAVE assegurou a coordenação do processo de fecho do Contrato de Concessão e contratos conexos. Todo este processo culminou com a assinatura do Contrato de Concessão a 8 de Maio de 2010.

A RAVE colaborou com a REFER na preparação e acompanhamento do processo de obtenção de visto prévio do Tribunal de Contas ao referido Contrato de Concessão. Em face de pedidos de esclarecimento formulados oportunamente pelo Tribunal de Contas, em relação a aspectos particulares do contrato, foi solicitada pela REFER-RAVE a retirada do pedido de visto prévio, de modo a proceder à reformulação dos documentos entregues e assim melhor responder a todas as questões colocadas.

Nesse sentido, foi retomada a fase de negociações do antecedente processo de concurso, com condução pelo respectivo Júri, ao que se lhe seguiu a entrega de novas propostas finais (Best and Final Offers ou BAFO) e restante processo administrativo. Este processo deverá ficar concluído, com a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, ao longo do primeiro semestre de 2011. Como sempre, a RAVE assegurou todo o apoio técnico e administrativo ao Júri do concurso.

Paralelamente e desde a assinatura do Contrato de Concessão, a RAVE tem prestado apoio técnico, jurídico e financeiro à REFER no âmbito da gestão do Contrato de Concessão. Destaca-se neste âmbito a colaboração na elaboração do Manual de Gestão de Contratos, a participação na apreciação do anteprojecto apresentado pela concessionária bem como das suas propostas de Código de Exploração e de Plano de Gestão de Interfaces e a assessoria técnica à unidade de Gestão de Contratos de Concessão da REFER.

No âmbito do concurso público internacional para a concessão do troço entre Lisboa e o Poceirão, que inclui a Terceira Travessia do Tejo em Lisboa, lançado a 30 de Março de 2009, foi continuado o trabalho de apoio técnico-administrativo ao Júri do concurso na avaliação das propostas da primeira fase e, posteriormente, na resposta às alegações produzidas por 2 dos 3 concorrentes em sede de audiência prévia e elaboração do conseqüente relatório final de análise das propostas.

Contudo, por força da crise financeira, com o conseqüente aumento das dificuldades e do custo de financiamento, e da reprogramação da Rede de Alta Velocidade e conseqüente realocação de fundos comunitários (QREN), foi decidida a não adjudicação desse concurso por despacho conjunto dos Srs. Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 10 de Setembro de 2010.

Desde então, a RAVE tem vindo a desenvolver o trabalho de reformulação da documentação necessária ao lançamento de um novo concurso público, que envolve não só a reformulação das peças do concurso como a reestruturação financeira e o desenvolvimento/aprofundamento de estudos técnicos.

No âmbito desse trabalho de reformulação e tendo em vista uma definição mais detalhada de algumas particularidades técnicas do objecto a concessionar, foi promovido o aprofundamento da compatibilização entre o projecto da Terceira Travessia do Tejo em Lisboa e o Plano de Urbanização da Quimiparque, nos termos de um protocolo celebrado com a Refer, Município do Barreiro e Parque Expo 98 a 14 de Junho de 2010. Com o mesmo objectivo, foi estabelecida articulação com a autarquia de Lisboa a respeito das interferências na rede viária municipal e respectivo restabelecimento.

A reformulação do concurso passa também por desenvolver novos esforços na procura de optimizações adicionais às soluções técnicas, que permitam a redução do seu custo. Com esse propósito, foi promovida e tem vindo a ser coordenada a revisão dos estudos de traçado relativos ao troço entre Lisboa e o Poceirão.

Tendo também em vista a preparação de um novo concurso para a concessão do troço entre Lisboa e o Poceirão, foi continuado o processo de cooperação com a Administração do Porto de Lisboa. Neste âmbito merece destaque o acompanhamento do estudo prévio e estudo de impacte ambiental de um novo terminal de acostagem para o terminal de graneis líquidos do Barreiro (concessionado à Tanquipor), promovido por aquela entidade.

A decisão de não adjudicação do concurso para a concessão do troço entre Lisboa e o Poceirão obrigou também ao estudo de soluções técnicas que viabilizem a exploração autónoma do troço entre Poceirão e Caia e à análise comparativa dos cenários alternativos identificados.

No plano da coordenação técnica do Eixo Lisboa-Madrid, há também a assinalar a obtenção da Declaração de Impacte Ambiental relativa ao Parque de Material e Oficinas (PMO) do Barreiro-Moita a 10 de Março de 2010.

No mesmo plano, foi continuado o acompanhamento e emissão de pareceres técnicos no âmbito das medidas preventivas que abrangem o Eixo Lisboa-Madrid. Acautelando a caducidade das anteriores medidas preventivas e tendo em vista a manutenção da salvaguarda da viabilidade e custo do projecto, foram preparados projectos de diplomas relativos à protecção das áreas abrangidas pelos traçados das infra-estruturas previstas.

A Estação do Oriente, integrada na Empreitada de Lisboa-Oriente, e a Estação do Caia (ou Estação Internacional de Elvas/Badajoz) são descritas no capítulo “Estações AV”.

Ao longo de 2010, no seguimento do que já vinha sendo feito nos anos transactos, foi realizada extensa actividade relativa à construção, revisão e avaliação dos Modelos de Disponibilidade que suportam as concessões para a rede ferroviária de Alta Velocidade. Esta actividade traduziu-se na revisão do Modelo de Disponibilidade para a concessão dos sistemas de sinalização e telecomunicações, em face das alterações introduzidas ao seu objecto, no apoio à avaliação de propostas do concurso para a concessão do troço entre Lisboa e o Poceirão e na revisão do modelo para esta última concessão, tendo em vista a preparação de novo concurso.

Complementarmente às actividades atrás descritas, merecem destaque outros trabalhos que se sintetizam de seguida:

- Estudo de avaliação e optimização funcional do futuro Nó do Hospital e Av. do Bocage no Barreiro, iniciado em 2010 e com fim previsto para 2011, a propósito dos acessos à Terceira Travessia do Tejo e da sua influência no tráfego rodoviário local da cidade do Barreiro;
- Avaliação do modelo de gestão e comercialização da futura Estação do Lavradio, no Barreiro, integrada na Terceira Travessia do Tejo;
- Acompanhamento do Projecto Internacional NEPTUNE – Lisboa 2010, organizado pelo ISEL e cujo tema versou sobre a Terceira Travessia do Tejo e o Vale de Chelas em Lisboa;
- Análise e preparação da transferência dominial de terrenos públicos (Estado ou autarquias) necessários à construção da Terceira Travessia do Tejo, processo despoletado em 2010 e que será intensificado em 2011.

No seguimento da obtenção da Declaração de Impacte Ambiental Favorável Condicionada à Solução 1, da Ligação Ferroviária ao Novo Aeroporto de Lisboa a localizar nos actuais terrenos do Campo de Tiro de Alcochete, foi concluída a preparação do processo legislativo com vista à publicação de medidas preventivas, relativas ao corredor seleccionado, que visam evitar a alteração das circunstâncias e condições existentes nas zonas identificadas, que coloquem em risco a execução

do projecto ou a tornem mais difícil ou onerosa (Resolução do Conselho de Ministros nº 22/2010, de 29 de Março).

Eixo Lisboa/Porto

Com base nos estudos de viabilidade anteriormente efectuados, em 2010 continuaram-se a implementar as Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, emanadas pelo Governo Português em Outubro de 2006, dando continuidade à elaboração dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental da totalidade do eixo Lisboa-Porto, para as gamas de velocidades e tipo de tráfego previstos, com a análise de diversos traçados alternativos.

Assim, deu-se continuidade à Reformulação do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental do Lote E, entre o fim do Lote A (V. N. Gaia), a sul da Ponte de S. João, e o Aeroporto Sá Carneiro, complementado com o Parque de Material e Oficinas na zona do Porto, de forma a reunir as condições para a conclusão dos estudos do Eixo Lisboa-Porto.

Durante a reformulação do Estudo Prévio referido, para além dos cenários previstos de construção de uma nova ponte sobre o Douro, a montante ou a jusante da Ponte de S. João, foi também analisado um cenário de travessia do rio Douro considerando o alargamento da Ponte de S. João.

A RAVE, face ao carácter muito marcante da Ponte de S. João na paisagem do Douro, considerou importante assegurar o acompanhamento do referido estudo por uma empresa desta especialidade de forma a avaliar a integração arquitectónica e paisagística e o impacto de cada uma das soluções para o atravessamento ferroviário do rio Douro.

Com o objectivo de quantificar a redução do valor do investimento resultante da opção por diversas pendentes máximas e de forma a orientar a quantificação do preço base a incluir nos concursos para as concessões entre Lisboa e Porto, foi desenvolvido um estudo de reavaliação e optimização do perfil longitudinal dos traçados do projecto da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, com o apoio do sistema QUANTM. Em simultâneo procedeu-se ao cálculo do tempo de percurso

que permitiu confirmar o cumprimento do tempo objectivo de 1h15 para os comboios sem paragem entre Lisboa e Porto-Campanhã, quer para a solução base constante dos Estudos Prévios, quer para uma solução otimizada resultante do estudo QUANTM.

Foi produzida a cartografia à escala 1/1.000 dos troços Lisboa-Alenquer e Pombal-Coimbra que faltava para completar o troço da PPP3, entre Lisboa e Coimbra, a disponibilizar no respectivo concurso.

No seguimento da obtenção das Declarações de Impacte Ambiental favoráveis, foram submetidas ao Governo Português propostas de redução de áreas sujeitas a medidas preventivas excluindo as áreas que não foram seleccionadas, nos troços Lisboa – Vila Franca de Xira, Oliveira do Bairro - Porto (Resolução do Conselho de Ministros nº 31-2010, de 15 de Abril) e Vila Franca de Xira – Alenquer (Resolução do Conselho de Ministros nº 32-2010, de 27 de Abril).

Foi ainda preparado o processo legislativo com vista à prorrogação, por um ano, das medidas preventivas para os troços Lisboa – Vila Franca de Xira, Alenquer - Pombal e Oliveira do Bairro – Porto (Resolução do Conselho de Ministros nº 31-2010, de 15 de Abril).

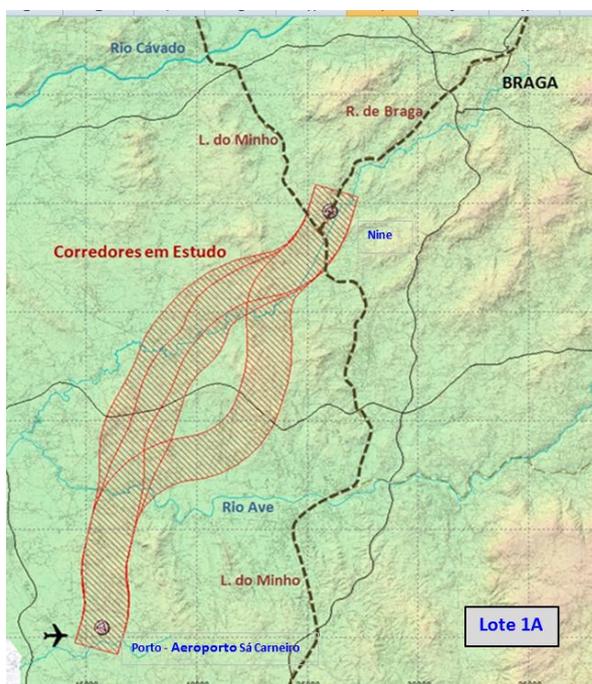
Na sequência da publicação das disposições legislativas estabelecendo medidas preventivas para o Eixo Lisboa-Porto têm sido analisadas numerosas solicitações e pedidos de parecer, de iniciativa de particulares e de Câmaras Municipais, e emitidas as devidas respostas, com vista a assegurar a viabilidade de execução desta ligação ferroviária.

Eixo Porto/Vigo

No decorrer do ano 2010, tendo em vista o cumprimento dos prazos estabelecidos para a implementação do Eixo Porto-Vigo, foi dada sequência aos estudos iniciados em anos anteriores e ainda não concluídos assim como foram iniciados outros no sentido do continuado desenvolvimento, actualização e optimização das soluções técnicas. De facto, para além do desenvolvimento dos habituais estudos, como são exemplos os Estudos de Viabilidade, Estudos Prévios e de Impacte Ambiental, foi

também aferida, em alguns campos, a necessidade de se procederem a algumas alterações e adaptações, decorrentes do estabelecimento de novos pressupostos ou, simplesmente, fruto do conhecimento mais aprofundado que actualmente existe das diversas e complexas especificidades que caracterizam o eixo ferroviário em causa.

Relativamente aos estudos do Troço Braga-Valença do Eixo Porto-Vigo salienta-se a conclusão do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, iniciado em Maio de 2009, com a emissão de parecer favorável condicionado a uma das soluções propostas no correspondente Estudo Prévio. A emissão da Declaração de Impacte Ambiental surge assim como o culminar de um vasto conjunto de actividades desenvolvidas entre a RAVE e a Agência Portuguesa de Ambiente nos últimos anos tais como a preparação de visitas de campo, elaboração de documentos adicionais assim como a organização e participação nas apresentações públicas do Estudo Prévio na sede de diversas autarquias abrangidas pelo eixo ferroviário.



No âmbito dos estudos do Troço Porto-Braga, compreendido entre o Aeroporto F. Sá Carneiro e a cidade de Braga, desenvolveu-se em 2010 uma análise técnica de corredores tendo em vista a elaboração do correspondente Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental. A análise técnica levada a cabo pretendeu desde logo tirar partido de diversos desenvolvimentos entretanto ocorridos, como são exemplos os estudos que prevêem a fixação de um Posto de Manutenção e Operação de

comboios a Norte do Aeroporto Francisco S. Carneiro, no âmbito do Eixo Lisboa-Porto, assim como da viabilização da possibilidade do uso de parte do Ramal de Braga pelos comboios de alta velocidade, nomeadamente nos movimentos entre as cidades do Porto e Vigo, equacionando-se articulações desniveladas com recurso à introdução de um terceiro Carril na respectiva extensão da rede convencional. Na elaboração da referida análise técnica recorreu-se ao uso da ferramenta informática

QUANTM para a produção e optimização de alinhamentos de traçado assim como a outras ferramentas informáticas de simulação, desde logo usadas em articulação com a “produção” de soluções geométricas. Estas actividades foram complementadas com minuciosos trabalhos de campo onde foram observadas e registadas as principais condicionantes do território atravessado, sejam elas de cariz preponderantemente orográfico ou sócio-económico.

Atendendo ao intervalo de tempo já decorrido face aos primeiros estudos de carácter económico-financeiro elaborados para o Eixo Porto-Vigo em 2004 no âmbito do AVEP considerou-se pertinente proceder-se a uma reavaliação neste domínio, tendo presente os elementos agora disponíveis em relação aos investimentos previstos, nomeadamente do lado espanhol (extensão entre a fronteira e Vigo), assim como da actualização do estudo de exploração entretanto levado a cabo para o eixo ferroviário em causa. Efectuou-se assim um exercício de reanálise dos impactos dos novos valores de investimento nos principais indicadores económicos e financeiros assim como foram desenvolvidas as correspondentes análise de sensibilidade e de risco. Na sequência desta análise foi verificada a razoabilidade de se proceder, ao nível do AVEP, a uma actualização do Estudo de Custo-Benefício do Eixo Porto-Vigo.

Seja nos estudos do Troço Braga-Valença, actualmente mais detalhados, seja na análise técnica de corredores elaborada para o Troço Porto-Braga, foram feitas diversas simulações ao nível dos tempos de percurso previstos assim como do consumo de energia. Estas simulações pretenderam não só observar e garantir o cumprimento dos objectivos estratégicos definidos para o Eixo Porto-Vigo mas também estabelecer uma metodologia de trabalho que assentou numa estreita ligação entre as opções técnicas de carácter geométrico e a performance da linha em função do tipo de material circulante. Foi assim possível simular diversas opções geométricas identificando as zonas mais sensíveis em termos, por exemplo, de ganhos e perdas de velocidade ou de consumo de energia. Deste modo, foram introduzidas optimizações muito significativas ao nível dos traçados, nomeadamente nos troços de orografia mais agressiva e de maior ocupação urbana, como é o caso do Troço Braga-Valença e também do Troço Porto-Braga. Como optimizações mais expressivas no Troço Braga-Valença, com consequências directas em termos do investimento previsto, refira-se a capacidade de

redimensionar infra-estruturas como os túneis, nomeadamente ao nível da sua extensão ou secção.

A introdução da referida metodologia de trabalho, com recurso a modelos de simulação nos estudos dos traçados do Eixo Porto-Vigo, somente se tornou possível com a elaboração de uma ferramenta de cálculo específica. Esta ferramenta informática de cálculo, desenvolvida pela RAVE no decorrer do presente ano, permitiu a aferição dos tempos de percurso assim como tornou possível avaliar, desde logo, o consumo energético em função do tipo de material circulante que se pretende implementar (seja ele de mercadorias ou de passageiros). Refira-se ainda que esta ferramenta de trabalho se afigurou igualmente útil em outros estudos de outros eixos ferroviários assim como se perspectiva o seu uso em outras áreas técnicas como é exemplo a ambiental, com a identificação e consequente optimização de potenciais zonas problemáticas ao nível do ruído em função da velocidade do material circulante.

Com o desenvolvimento dos estudos, nomeadamente após a fixação dos corredores nos quais se desenvolverão os traçados subsequentes, mais detalhados, tornou-se essencial assegurar a viabilidade de execução da ligação ferroviária de alta velocidade entre Braga e Valença, tendo-se, para esse efeito, em Janeiro de 2009, estabelecido Medidas Preventivas através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2009. Neste domínio, continuou a desenvolver a RAVE, também no decorrer do presente ano, um exaustivo trabalho de análise caso a caso tendo em vista assegurar os interesses técnicos da ligação ferroviária e, simultaneamente, comprometer o menos possível as pretensões dos requerentes ao nível das diversas operações urbanísticas.

Eixo Aveiro/Salamanca

No seguimento do lançamento do concurso público internacional para a elaboração do Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental, para o troço entre Aveiro e Celorico da Beira, no terceiro trimestre de 2009, e analisadas as respectivas propostas, foi celebrado o contrato com o Consórcio vencedor em Abril de 2010.

No final do terceiro trimestre de 2010 e após utilização do sistema QUANTM em conjunto com o Consultor para a obtenção de corredores viáveis para o

desenvolvimento do Estudo, foi entregue a Nota Técnica de Selecção de Corredores, que estudou diversos cenários, nomeadamente no que concerne ao tipo de tráfego, diferentes velocidades e características de traçado.

A mencionada Nota Técnica de Selecção de Corredores, incorpora também diversas ligações à Linha Convencional, visando avaliar a exequibilidade do faseamento construtivo da ligação ferroviária de alta velocidade. Este faseamento prevê uma nova ligação de Alta Velocidade entre Aveiro, Viseu e Mangualde, aproveitando a Linha da Beira Alta para ligar por ferrovia estas cidades à cidade da Guarda e a Espanha, e, numa segunda fase, a execução de uma nova ligação de Alta Velocidade entre Mangualde e a fronteira.

Após avaliação por parte da RAVE deste documento, foi entregue, no final de 2010, uma versão final, incorporando aspectos fundamentais para o desenvolvimento dos Estudos Prévio e de Impacte Ambiental propriamente ditos.

No âmbito do AVEP, o contrato do troço entre Celorico da Beira e a fronteira, foi analisado na Assembleia Geral, realizada em Julho de 2010. Desta assembleia resultou que seria abandonada a ligação por Almeida, apenas ficando contemplada a passagem por Vilar Formoso, e seriam estudados novos cenários de tráfego e de velocidade apenas à escala de 1:25.000.

Da mesma forma que o troço entre Aveiro e Celorico da Beira, foram estudados e demonstrados os diversos cenários mencionados, até ao final de 2010. Posteriormente este documento, poderá vir a servir de base para o lançamento de um novo concurso para Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental.

Eixo Évora/Faro/Huelva

Em 2010, no que respeita ao eixo Évora-Faro-Huelva, foi dada continuidade ao trabalho de análise e caracterização do território, concretizando-se efectivamente o desenvolvimento de um estudo preliminar de viabilidade de corredores de traçado entre Évora e Faro à escala 1:25000, com o apoio do sistema QUANTM, no qual se procurou avaliar os factores financeiros, ambientais e funcionais das várias alternativas. Os corredores estudados entre Évora e Faro, contemplam estações em Beja e Faro.

Para a Estação de Faro, foi contratado um estudo preliminar de viabilidade de alternativas de localização da estação. Para a Estação de Beja iniciou-se um levantamento de possíveis localizações, com base em critérios funcionais.

Durante o primeiro semestre de 2010 lançou-se o concurso para o estudo de mercado e viabilidade técnica, ambiental e socioeconómica e financeira da ligação ferroviária de alta velocidade entre Huelva e Faro, no âmbito do AEIE-AVEP, e analisaram-se as propostas entregues. O contrato foi assinado em Agosto de 2010 e até ao final do ano foram desenvolvidos pelo Consórcio várias análises de viabilidade de corredores para a ligação ferroviária.



Merece ainda referência o acompanhamento, em articulação com a Procura e Mobilidade, do Estudo de Procura e Assessoria Técnica no Âmbito das Ligações Ferroviárias ao Alentejo e Algarve.

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.

Neste contexto, foram celebrados em Abril de 2008 e em Agosto de 2009, com Santiago Calatrava, GmbH, dois contratos de prestação de serviços visando a ampliação e adaptação da Estação do Oriente (EO) ao serviço de alta velocidade e a ampliação do Viaduto Ferroviário de Transição (VFT).

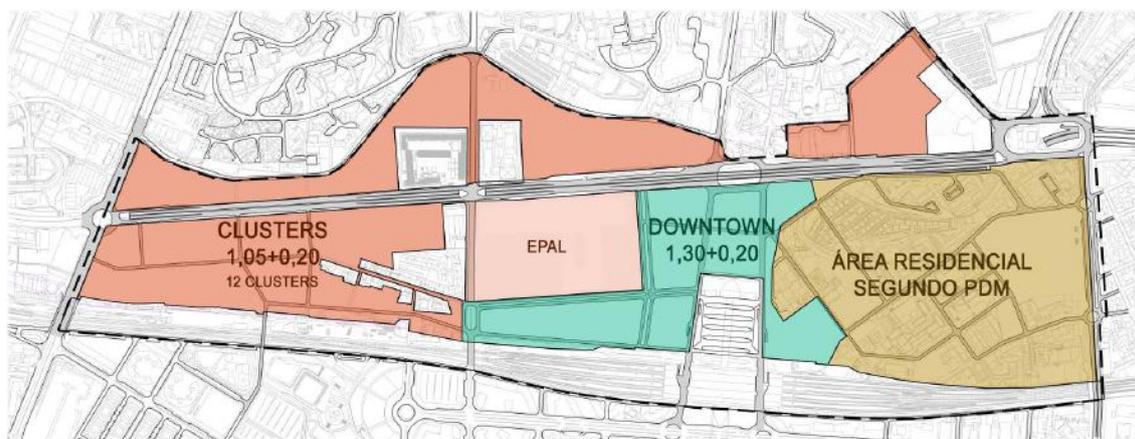
Durante o ano de 2010 foram desenvolvidos os projectos de execução da ampliação da EO e do VFT.

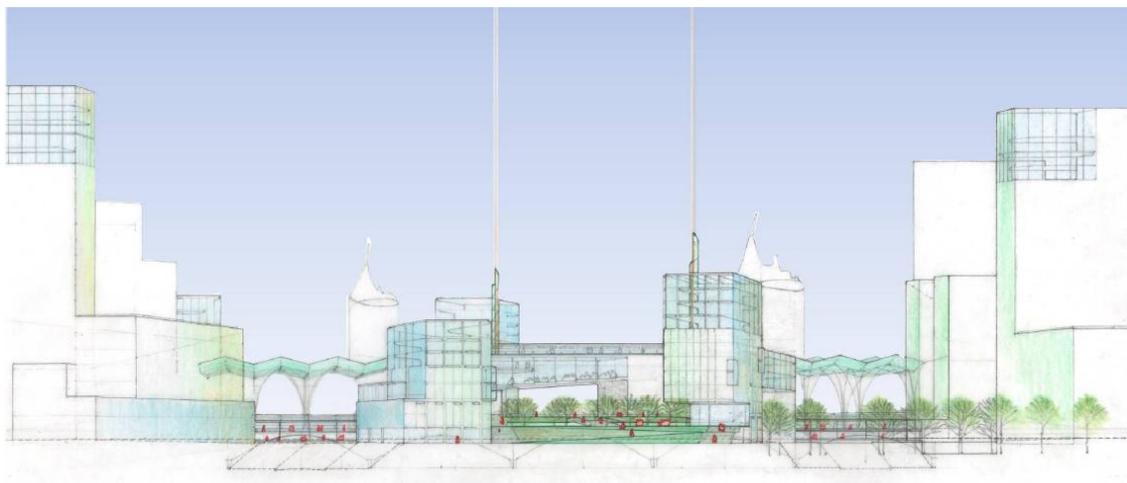


Prosseguiu o desenvolvimento dos estudos de elaboração do Plano de Urbanização da área envolvente à Estação do Oriente (PUAEEO), adjudicado à BAU, B. Arquitectura i Urbanisme, SL, tendo sido concluída a Proposta do Plano, em Julho de 2010.

Decorreu ainda a análise pelo Município de Lisboa da referida Proposta ao que se seguirá, após aprovação pelo Município, as fases de Concertação e Discussão Pública. Este Plano visa dar um novo ordenamento urbano do território em causa procurando dar resposta de forma adequada ao novo centro intermodal, compatível com o nível desejado que o serviço ferroviário de Alta Velocidade vem proporcionar e potenciar.

Noutra frente de trabalho, mas também concorrendo para o ordenamento do território e melhoria do tráfego na envolvente imediata da EO, foram concluídas as Fase II e III do estudo de acessibilidades e mobilidade para a Estação do Oriente e zona envolvente, iniciada no final do ano de 2008. Estas duas fases dizem respeito à elaboração do Observatório de Mobilidade e correspondente formação aos técnicos do Município que irão operar com o mesmo. Foi iniciada a fase IV do estudo referente ao acompanhamento do referido Observatório. Estes estudos visam avaliar o impacto que o novo equipamento vai gerar na rede de acessibilidades e mobilidade metropolitanas e ainda ao nível local da própria Estação, concorrendo para fundamentar as soluções preconizadas no PUAEEO, em elaboração.





Lote F – Areeiro-Sacavém

No âmbito da concretização do projecto de implementação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal, ficou definido o objectivo de adaptação do sistema ferroviário da Área Metropolitana de Lisboa, de forma a permitir responder aos expectáveis aumentos de procura e à introdução de novos elementos estruturantes, nomeadamente as novas Ligações “Lisboa – Madrid”, na qual se inclui a Terceira Travessia do Tejo e a “quadruplicação da Linha de Cintura”. A referida adaptação determina a necessidade de realizar um conjunto de intervenções na actual infraestrutura ferroviária das linhas do Norte e de Cintura.

Esta intervenção abrange os trabalhos de construção civil, via férrea e catenária a efectuar entre as estações do Areeiro e do Oriente. Está contemplada a implantação de um parque de materiais e oficinas para apoio ao serviço de alta velocidade, na zona de Braço de Prata estendendo-se até à Avenida de Pádua.

As intervenções serão objecto de processos autónomos, cabendo à RAVE a coordenação do desenvolvimento dos referidos projectos, em articulação com os restantes estudos sob a sua responsabilidade, e à REFER o lançamento dos respectivos concursos de empreitada e a gestão da sua execução.

A contratação das entidades executantes das Empreitadas de índole preparatórias relativas à supressão de passagens de nível, ampliação de obras de arte e desvio de serviços afectados foi feita em Setembro de 2010, decorrendo a sua execução.

Estação Internacional de Elvas/Badajoz

Em 21 de Janeiro de 2009, na Cimeira Luso-Hispânica de Zamora, Portugal e Espanha chegaram a acordo sobre a localização da Estação Internacional de Elvas/Badajoz tendo decidido que a mesma se situará na zona de fronteira do rio Caia.

As instalações para o tráfego de passageiros, incluindo o respectivo edifício, o estacionamento, as plataformas e o feixe de linhas localizar-se-ão em território espanhol. Por sua vez, as instalações para o tráfego de mercadorias, incluindo o feixe de linhas e o estacionamento para os veículos pesados, localizar-se-ão em território português. Ambas as instalações localizar-se-ão na vizinhança da fronteira comum.

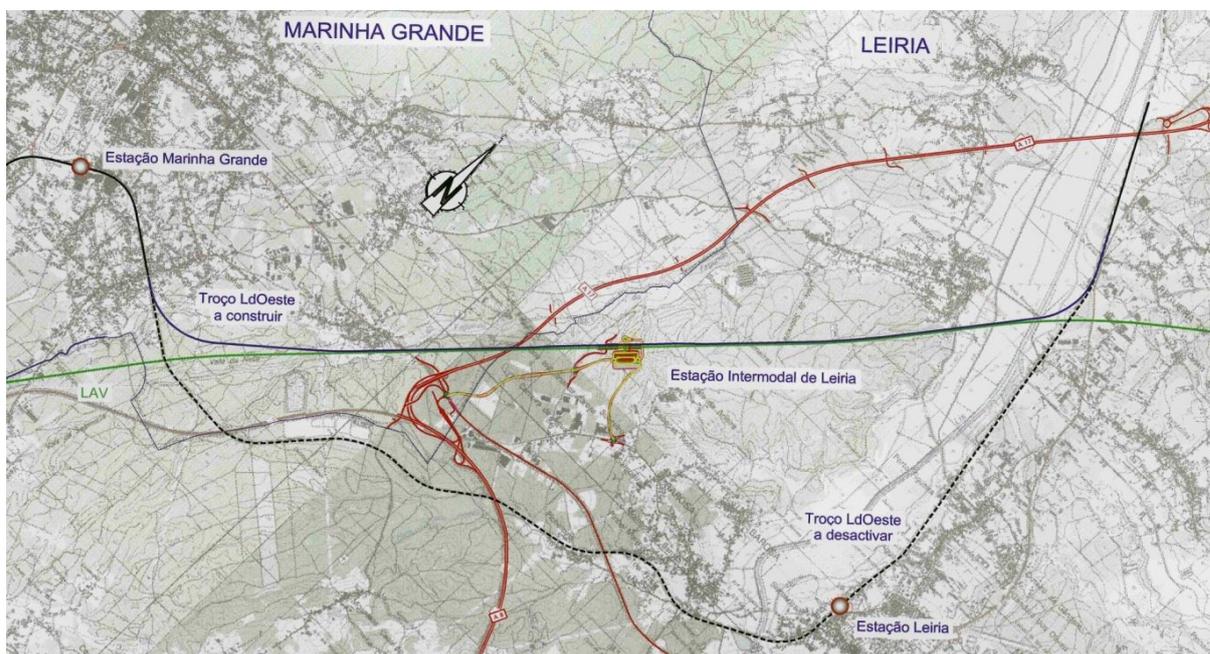
Foi também decidido que o terminal de passageiros e o estacionamento disporão de um acesso rodoviário directo a partir de Portugal e outro a partir de Espanha. No que se refere a custos, o acordo estabelece que cada país assumirá 50% do custo do conjunto das acções necessárias para a construção da Estação Internacional, que inclui as instalações de passageiros e de mercadorias, bem como para a construção dos viadutos de ligação sobre o rio Caia.

Em Outubro de 2010 foi concluído o estudo de localização, acessibilidade e dimensionamento preliminar da estação internacional Elvas/Badajoz (Rio Caia), elaborado pelo consórcio Euroestudios, Ingenieros de Consulta, SL e COBA, Consultores para Obras, Barragens e Planeamento, SA.

Em Dezembro de 2010 foi lançado pelo AVEP, sob direito espanhol, o concurso para a elaboração do projecto de execução da estação internacional Elvas/Badajoz, com prazo de entrega previsto para o 1º trimestre de 2011.

Estação de Leiria

No âmbito do projecto de Alta Velocidade e integrada no eixo Lisboa-Porto será construída a nova estação intermodal de Leira, servindo igualmente Leiria e Marinha Grande, a qual integrará os serviços das redes de alta velocidade e convencional, conforme se esquematiza na planta seguinte:



O projecto contempla a requalificação da Linha do Oeste, na zona de Leiria, desactivando a sua actual estação ferroviária, e potenciando o desempenho de um eventual terminal de mercadorias na Marinha Grande.

O novo interface disporá ainda de parque de estacionamento e terminal rodoviário, beneficiando para o efeito de excelentes ligações à rede rodoviária municipal e nacional, neste caso através de acessos directos às A1, A8 e A17.

Procurando assegurar a necessária colaboração e articulação entre todas as entidades envolvidas (REFER, RAVE e Municípios de Leiria e Marinha Grande), será celebrado um protocolo cuja minuta foi já aprovada por ambos os municípios.

Foi desenvolvido pelo Instituto Politécnico de Leiria (IPL) e pela NERLEI – Associação Empresarial da Região de Leiria, com o apoio da Deloitte, o estudo sobre a influência que a Alta Velocidade poderá ter na região de Leiria, tendo por objectivo principal apresentar o projecto à região de Leiria e promover a reflexão interna com as entidades públicas e o meio empresarial da região, sobre a influência que o Projecto terá nesta região e sobre que medidas deverão ser tomadas para tirar o melhor partido do projecto, potenciando as oportunidades e minimizando os riscos.

Estação de Coimbra

No âmbito do projecto de Alta Velocidade e integrada no eixo Lisboa-Porto, está prevista a construção da nova Estação Central de Coimbra, a qual congregará os serviços das redes de alta velocidade, convencional e metro ligeiro de superfície, sendo este, um projecto de relevante interesse nacional, com impacto na esfera de responsabilidades de diversas entidades de entre as quais, se destacam a RAVE, a REFER e o Município de Coimbra.

Além dos requisitos específicos para a nova estação, o programa preliminar contemplará a intermodalidade e interoperabilidade da estação sob o aspecto ferroviário e ainda com o Sistema de Mobilidade do Mondego, cujo projecto está em desenvolvimento e parte dele já em construção.

Este novo complexo intermodal de transportes prevê ainda um terminal rodoviário e um parque de estacionamento devendo permitir uma fácil e cómoda tomada e largada de passageiros, bem como uma adequada localização para o Kiss & Ride e o Park & Ride.

Reconhecido por todos que a execução deste projecto exige a partilha de informação e a conjugação de esforços das entidades intervenientes e que tal requer o estabelecimento de formas de colaboração que permitam atingir os objectivos estabelecidos, foi decidido protocolar os termos da colaboração entre as entidades referidas, em tudo o que se relacione com o projecto de construção da Estação Central de Coimbra e a sua integração no tecido urbano da sua envolvente.

O protocolo contempla ainda a requalificação urbanística do Ramal de Coimbra, desactivando as actuais estações ferroviárias, Coimbra Cidade e Coimbra B.

A localização da nova Estação de Alta Velocidade, na proximidade da actual estação de Coimbra B, surge como uma oportunidade para integrar as Linhas Convencionais e de Alta Velocidade, assim como os Transportes Rodoviários e o Sistema de Mobilidade do Mondego, valorizando o Projecto Ferroviário em curso.

A localização prevista para a nova Estação Central, potencia a reconversão urbanística de toda essa zona, desenvolvendo um novo espaço de cidade,

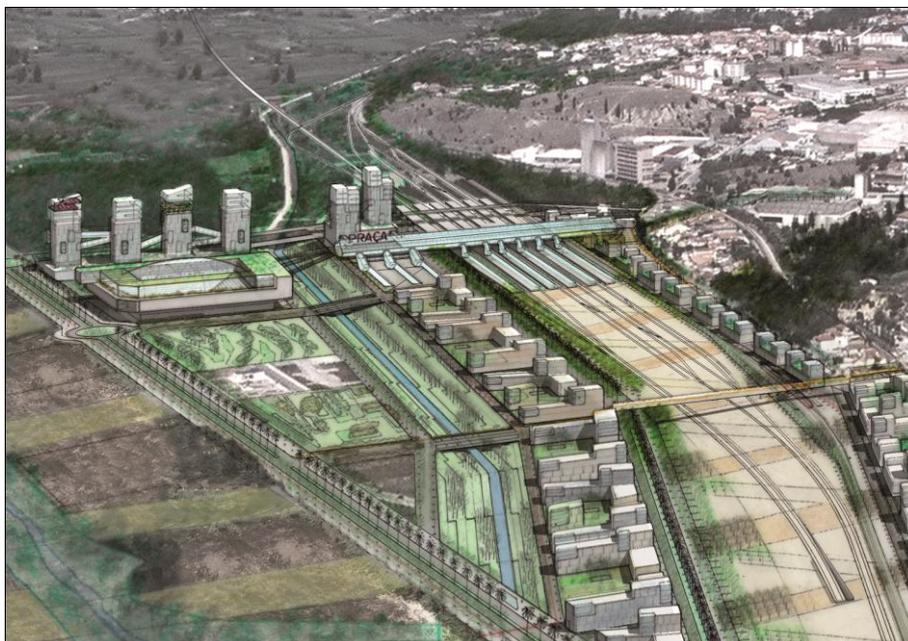
integrando-o na malha urbana contígua e maximizando o impacto positivo desta nova infra-estrutura na economia.

Nessa medida, foi decidido promover a elaboração de um Plano de Urbanização para a área da Estação e respectiva envolvente, cujos Termos de Referência foram publicados em 6 de Maio de 2009. O estudo abrange uma área de 107 ha, sendo desenvolvido em três fases, a saber:

- Fase 1: Estudo de soluções urbanísticas;
- Fase 2: Formalização da proposta de Plano de Urbanização;
- Fase 3: Desenvolvimento do Sector da Estação.

A primeira fase dos estudos do Plano de Urbanização da Entrada Poente e da Nova Estação Central de Coimbra foi aprovada pela CMC em Agosto de 2010, encontrando-se em desenvolvimento a segunda fase.

Prevê-se a conclusão do referido Plano em 2011, ao que se seguirá a conferência de serviços e a discussão pública.



PLANO DE URBANIZAÇÃO DA NOVA ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

A localização da nova estação de Coimbra permitirá ainda um novo enquadramento da sua acessibilidade local e regional, estando prevista a continuidade do Anel da Pedrulha, ligando o novo IC2 à EN111 – Coimbra/Figueira da Foz.

Em Abril de 2010 foi concluída uma maquete abrangendo a zona do plano e uma parte contígua da cidade, procurando o ensaio de soluções e a visualização das alternativas ao PU.



MAQUETA DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA NOVA ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

A Nova Estação Central de Coimbra poderá ser desenvolvida directamente pela REFER, em parceria com a CM de Coimbra e outras entidades, ou integrada na Concessão Lisboa-Coimbra.

Estação de Évora

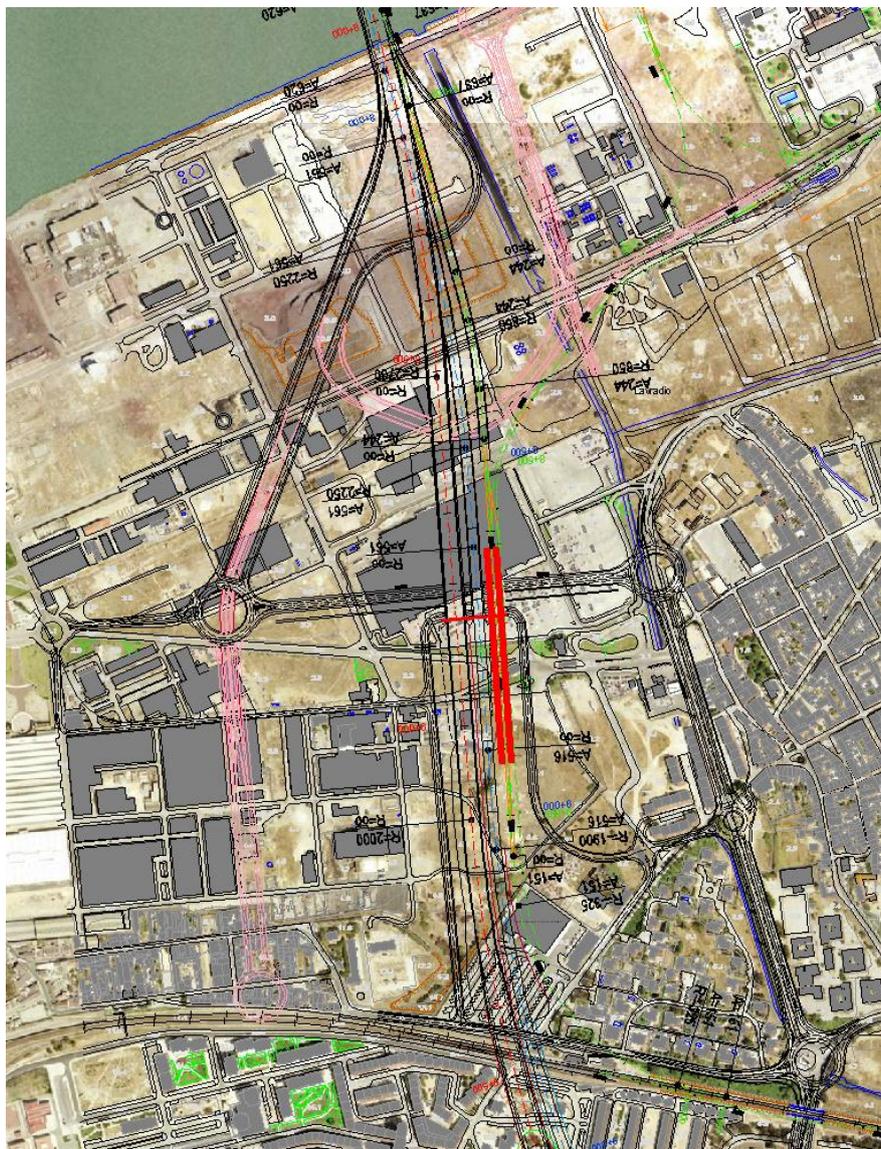
No âmbito da PPP1 e da reforma do processo que ocorreu no último trimestre de 2010, a Estação de Évora veio a sofrer um redimensionamento com redução da sua área, resultando desta forma uma maior fluidez dos movimentos dos utentes e uma maior racionalidade do espaço. Assim, foi acompanhado o processo e feita nova avaliação com o correspondente relatório de análise.



Gare do Sul (Lavradio)

Na sequência do Despacho conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, N.º 14505/2010, de 10 de Setembro, foram desenvolvidos, no último trimestre de 2010, estudos complementares com vista a melhor integrar a Estação do Lavradio, designada Gare do Sul, no território em causa. Para tal foram desenvolvidos estudos de análise, ainda em curso, do modelo de desenvolvimento do território e de um programa para a estação em sintonia com os propósitos e objectivos que se pretendem alcançar.

A Estação do Lavradio irá, sem dúvida, constituir um interface fundamental, não só da rede ferroviária como também ao nível da interligação modal com as acessibilidades rodoviárias e do Metro Sul do Tejo, assumindo-se como um projecto estruturante, com grande significado no processo de urbanização e requalificação do território através do Plano de Urbanização da Quimiparque e área envolvente, em curso.



Sucedendo assim, a necessidade de enquadrar os aspectos indicados num modelo de desenvolvimento sustentável, capaz de induzir dinâmicas positivas na região onde se insere. Para este efeito foi celebrado em 14 de Junho de 2010 um Protocolo de colaboração entre a RAVE, REFER, Parque EXPO 98 e o Município do Barreiro com vista ao cumprimento dos objectivos enunciados, assumindo cada uma das partes obrigações específicas com o mesmo propósito.

Estação de Vila Nova de Gaia (Porto Sul)

Foram desenvolvidos estudos com vista a avaliação de uma eventual estação para o serviço de Alta Velocidade em Gaia, na zona de Santo Ovídio, interligando-se com

a rede do Metro do Porto e com os transportes colectivos rodoviários e fazendo parte de um novo complexo intermodal de transportes para a cidade, com adequadas áreas de estacionamento público.

Está prevista a celebração de um Protocolo entre RAVE, REFER, Metro do Porto e Município de Vila Nova de Gaia para definição do âmbito da participação de cada uma destas entidades no desenvolvimento da solução da nova estação.

Estação de Campanhã

Foram desenvolvidos estudos que permitiram concluir pela viabilidade de uma solução à superfície para as linhas de Alta Velocidade com a reafecção de 4 das 11 linhas actualmente utilizadas pelo serviço convencional garantindo-se a sua continuação para o Aeroporto Sá Carneiro.

Encontra-se ainda em apreciação pela Câmara Municipal do Porto uma proposta de protocolo a celebrar entre esta, a REFER e a RAVE, com vista à melhor articulação destas entidades no desenvolvimento da solução de estação para a Campanhã, bem como para a área envolvente.

Está previsto o desenvolvimento, em parceria com a C.M. do Porto, de um Estudo de Ordenamento Urbano na área Adjacente à Estação de Campanhã..

Comunicação e Imagem

Em 2010, o marco mais relevante da comunicação do empreendimento foi a assinatura em Maio do primeiro contrato para a concessão das infra-estruturas ferroviárias do troço Poceirão-Caia, do eixo Lisboa-Madrid.

Destacam-se ainda várias sessões públicas que assinalaram a conclusão de estudos sobre o impacte da Alta Velocidade em diversas regiões e/ou sectores de actividade e a formalização de protocolos com entidades terceiras:

- Em Janeiro, no âmbito da Bolsa de Turismo de Lisboa-BTL, foi apresentado o "Estudo sobre o impacte do projecto de alta velocidade no sector do turismo em Portugal", realizado pela Deloitte, com o acompanhamento da

Confederação do Turismo de Portugal (CTP), que identificou oportunidades e recomendações estratégicas para o desenvolvimento do sector;

- Ainda em Janeiro, a RAVE e a Comissão Europeia promoveram, em Lisboa, um workshop sobre Parcerias Público-Privadas (ver Divulgação internacional);
- Em Março, foi apresentado o estudo realizado pelo Instituto Politécnico de Leiria (IPL) e a NERLEI - Associação Empresarial da Região de Leiria, em parceria com a RAVE, com apoio da Deloitte, sobre a influência da Alta Velocidade na região, com o objectivo de preparar agentes e empresas e potenciar os benefícios da nova infra-estrutura;
- Em Maio, foram apresentados os Estudos Urbanísticos para a Entrada Poente e Nova Estação Central de Coimbra (Interface intermodal), aberta ao público uma exposição sobre o Plano de Urbanização da envolvente à estação (coordenado pelo Prof. Joan Busquets) e assinado um Protocolo para o projecto de construção da estação entre a RAVE, a REFER e a Câmara Municipal de Coimbra;
- Também em Maio, no âmbito do II Congresso Nacional Sobre Alterações Climáticas (Clima 2010), foi apresentada a "Análise geoestratégica do comboio de Alta Velocidade no contexto dos mercados do petróleo e do carbono". Este estudo, realizado pelo CEEETA - Centro de Estudos em Economia da Energia dos Transportes e do Ambiente, aborda o papel da Alta Velocidade no relevante sector energético;
- Em Junho, foi celebrado o Protocolo de Integração Urbanística da Gare do Sul (Estação do Lavradio) entre a RAVE, a REFER, a Câmara Municipal do Barreiro e a Parque Expo.

Em articulação com as áreas técnicas, foram prestados esclarecimentos aos pedidos de informação de cidadãos e de diferentes entidades, em especial autarquias das áreas abrangidas pelos traçados, e promovidas reuniões em articulação com o concessionário.

A newsletter digital Alta Velocidade é mais um canal de divulgação do projecto em Portugal e no Mundo para os contactos da RAVE, que pode ser subscrita no website da empresa.

No âmbito do protocolo para o desenvolvimento do Portal do Conhecimento do sector ferroviário, com o objectivo de partilhar conhecimentos e experiências, realizou-se em Novembro o 3.º evento anual "Crescer em Rede Mais Competências, Mais Valor". O tema da apresentação da RAVE e REFER foi o "Envolvimento privado nas infra-estruturas ferroviárias: Um novo paradigma de contratação e gestão de contratos".

A RAVE patrocinou e estabeleceu parcerias em 2010 com associações ambientalistas e profissionais, universidades e centros de investigação para as seguintes iniciativas:

- Curso sobre "Parcerias Público-Privadas em Projectos de Engenharia" - Maio
- 1ª Conferência da Rede de Língua Portuguesa de Avaliação de Impactos - Junho
- XXII JOBSHOP IST- Abril
- 12º Congresso Nacional de Geotecnia, subordinado ao tema Geotecnia e Desenvolvimento Sustentável - na Universidade do Minho - Abril
- CLIMA 2010- II Congresso Nacional sobre Alterações Climáticas, Exponor, Matosinhos - Maio
- Conferência XVI Congresso Pan-Americano de Engenharia de Tráfego e Transportes e Logística - Julho
- XII Conferência Mundial de Investigação em Transportes (WCTR) - Julho
- EURO XXIV - Conferência de Investigação Operacional - Lisboa - Julho
- Conferência "Conservação de Vertebrados Terrestres Ameaçados em Portugal" - Évora - Setembro
- Seminário de Transporte Ferroviário - Porto - Setembro
- IX Seminário sobre Normalização, Certificação, Inovação e Desenvolvimento Tecnológico no domínio ferroviário - Novembro
- 4.ª Conferência Nacional de Avaliação de Impactes CNAI 2010 - APAI - Outubro
- Programa NEPTUNE 2010 - Terceira Travessia do Tejo - ISEL- Lisboa - Novembro

- Encontro Nacional sobre o Espaço Subterrâneo e a sua Utilização – Lisboa – Novembro
- Ciclo de Formação na Ferrovia 2010 – Lisboa - Junho a Outubro.

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

De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros nº47/2010, de 25 de Junho, e da Portaria nº1297/2010 de 21 de Dezembro, apresenta-se no quadro seguinte os elementos relativos à actividade de inserção de publicidade institucional no ano 2010:

Orgão de Comunicação Social (OCS)	Montante afecto a cada OCS
Revista Bastão Piloto	300,00 €
Anuário'10 - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (MAOTDR)	1.300,00 €
Diário de Notícias (Suplemento Transporte Público)	1.450,00 €
Diário de Notícias (Suplemento Transporte Público)	1.450,00 €
Jornal de Negócios (Suplemento Sustentabilidade e Ambiente)	3.100,00 €
Revista Diálogo (Portugal - Rússia)	1.500,00 €
Jornal Expresso (Distribuição de encarte)	10.000,00 €
Montante Global Anual	19.100,00 €

Participação Internacional

Em 2010 destacou-se o workshop organizado pela RAVE com o apoio da Comissão Europeia e da DG Tren sobre Parcerias Público-Privadas, que reuniu em Lisboa peritos e decisores de diversos países, para estudar as vantagens económicas do modelo de negócio português, considerado pela Comissão como uma referência para o desenvolvimento de projectos de infra-estruturas ferroviárias.

O Workshop on PPP and High Speed Rail - The Portuguese Experience constituiu uma oportunidade para apresentação, discussão e troca de experiências entre empresas, instituições de financiamento e agentes de decisão. Entre os participantes figuraram representantes da Comissão Europeia, dos Ministérios dos Transportes, de gestores da infra-estrutura, do Banco Europeu do Investimento e de agências estatais de vários países, como o Brasil, Suécia, Itália, Rússia, Espanha, França e Holanda, entre outros.

Na sequência deste workshop, realizou-se uma reunião com os responsáveis do caminho-de-ferro da Rússia, para análise da possibilidade de adoptar o modelo português no primeiro projecto de alta velocidade daquele país e, em Março, foi assinado em Lisboa um Memorando de Entendimento entre a REFER e a RZD (companhia estatal de caminhos-de-ferro da Federação Russa) para cooperação técnica e desenvolvimento das competências no sector ferroviário das duas empresas, nas áreas de formação, Alta Velocidade e tecnologia.

Em Abril, o projecto português foi apresentado à RZD, no âmbito da Conferência Application of Life-Cycle Contracts in High-Speed Rail Projects, o que contribuiu para aprofundar o conhecimento do modelo e o reforço da cooperação entre os dois países.

Destaca-se também a cooperação e troca de experiências com os Estados Unidos, através da participação de formadores da RAVE no curso Practicum on High Speed systems USA, no âmbito de uma parceria da UIC (União Internacional do Caminho de Ferro) e a APTA (American Public Transportation Association), realizado em Chicago, Washington e Los Angeles, em Fevereiro.

No mesmo mês o projecto português foi ainda apresentado na Conferência Financing High Speed Rail Summit, em Chicago.

Ao longo de todo o ano foram recebidas várias delegações internacionais para apresentação do projecto e do modelo de negócio português e realizadas intervenções públicas no estrangeiro em seminários, workshops e conferências, por membros do Conselho de Administração e quadros da empresa, designadamente:

Janeiro

- *Portuguese High Speed Rail Project - General Overview and Status of the Project; Portuguese High Speed Rail Project Business Model; Design and Implementation of PPP - Workshop on PPP and High Speed Rail - The Portuguese Experience, Lisboa*

Fevereiro

- Reunião com a Comissão de Singapura, RAVE, Lisboa
- *La Grande Vitesse au Portugal - Rencontres Acheteurs, Embaixada Francesa, Lisboa*
- *The High Speed Project in Portugal - Iberian rail development 2010, Madrid*
- *The High Speed Rail Project - Euromoney - Project & Infrastructure Financing in Portugal, Lisboa*
- Practicum on High Speed systems USA February 2010, Chicago, Washington, e LA
- *The Portuguese HSR - Financing High Speed Rail Summit, Chicago*

Março

- Encontro com o Presidente da RZD (caminhos-de-ferro da Rússia), RAVE, Lisboa
- *Portugal`s High-Speed Future: Developing a National and Internacional Network - The Future of High Speed Rail, Madrid*
- *Developing High Speed Rail Projects: The Portuguese Business Model - Euro Rail 2010, Berlim*

Abril

- *Life-Cycle Contracts as a mechanism for implementation of High Speed Rail "Lisbon-Madrid" - Application of Life-Cycle Contracts in High Speed Rail Projects, Moscovo*

Mai

- Reunião com a Comissão Jerhusen da Suécia, RAVE, Lisboa

- *Portuguese High Speed Rail Project - Overview and Business Model - TEN-T Funding & Financing, Bruxelas*

Junho

- Encontro com o Secretário de Estado do Ministério do Desenvolvimento Regional da Polónia, RAVE, Lisboa
- *Portuguese High Speed Rail Project: High Speed Projects and Public Private Partnerships, Seminar on TEN-T Project Finance & PPPs, Bruxelas*
- *Portuguese High Speed Rail Project, High Speed Projects and Public Private Partnerships - TEN-T Days 2010: Trans-European Transport Networks – Drawing up the Core Network, Zaragoza*
- *The Portuguese High Speed Rail Project - Meeting to the association Europakorridoren, Norrköping, Suécia*
- *The high speed project in Portugal and the business model - Technical cooperation between RAVE and RFF, Paris*
- *Developing High Speed Rail Projects, Designing and Specifying in a PPP Context, The Portuguese Experience – Lisbon/Madrid Axis; Lisbon-Madrid High Speed Line - Developing cross-border integration and interoperability - High Speed Rail Design, Build and Operations, Global Transport Forum, Barcelona*

Julho

- *The Portuguese High Speed Rail Project – Seventh Training Session on High Speed Systems, UIC, Paris*

Setembro

- Reunião com a Comissão Probow da Holanda, RAVE, Lisboa
- *The Portuguese High Speed Rail Project - Rail Summit 2010, Londres*
- *Attracting Financing through Public-Private Partnerships (PPP), Portuguese Experience and Legal Framework, The Portuguese High Speed Project Case – 2nd Meeting of the EuroMed Transport Forum Working Group 'Infrastructure & Regulatory Issues', Bruxelas*
- *Portugal on the path towards becoming part of a trans-European network - The Future of High-Speed Rail, Bruxelas*

Outubro

- Encontro com a Administração da empresa PKP TLK S.A. (Gestor das infra-estruturas ferroviárias na Polónia), RAVE, Lisboa
- *The Portuguese High Speed Rail Project - Business Model and Financial Issues - The Future of High Speed Rail, Amesterdão*

Novembro

- *The Portuguese High Speed Rail Project* – Encontro do Ministro dos Transportes de Marrocos com o seu homólogo português no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Novembro
- *Innovations in procurement, Contracting and Incentivizing Rail Maintenance under a PPP regime* - Infrastructure Maintenance, Renewals and Upgrades, Londres
- *The Portuguese Business Model and Financial Issues* - High Speed Rail Europe 2010, Madrid

Dezembro

- *The Portuguese High Speed Rail Project* - World Infrastructure Summit 2010, Barcelona

EU Structural Funds with PPP in practice - The Portuguese High Speed Rail Project - workshop Using Structural Funds effectively in PPP – Challenges and Opportunities, EIPA (European Institute for Public Administration), Maastricht

ASPECTOS TÉCNICOS DO PROJECTO

Estudos Económicos, de Procura e de Mercado

Estudo de Procura e Assessoria Técnica no Âmbito das Ligações Ferroviárias ao Alentejo e Algarve

As ligações ferroviárias ao Alentejo e Algarve têm beneficiado de intervenções de melhoria das condições da infra-estrutura ferroviária actual, nomeadamente com a realização de obras de modernização e da construção da variante de Alcácer. Com a futura Terceira Travessia do Tejo em Lisboa haverá uma substancial redução de tempos de percurso em relação ao Alentejo e Algarve. Tendo em atenção estes desenvolvimentos bem como o lançamento recente do estudo de viabilidade da ligação Faro-Huelva, pelo Agrupamento Europeu de Interesse Económico AEIE – AVEP Alta Velocidade Espanha Portugal, a RAVE promoveu a realização de um estudo de mercado para análise do potencial de tráfego no âmbito do território nacional considerando as

ligações ao Algarve no Sistema Ferroviário, ou seja, Rede Convencional e Alta Velocidade. Estes estudos foram adjudicados à EXACTO, Sociedade de Estudos e Planeamento, Lda.

As actividades desenvolvidas no decurso de 2010 compreenderam a preparação e execução das campanhas de trabalhos de campo, envolvendo a realização de inquéritos, contagens, medições de tempos de percurso e recolha de dados complementares sobre a procura das deslocações abrangidas na área de influência do estudo. Em face das elevadas variações sazonais no mercado das deslocações ao Algarve, foram realizadas 2 campanhas de trabalhos de campo, em que uma destas se fez incidir no período de Verão. Foi efectuada uma cobertura robusta do mercado tendo-se atingido um total de 22 706 inquéritos de preferência revelada. Complementarmente realizaram-se cerca de 1 000 inquéritos de preferência declarada. Para a concretização destes trabalhos foi possível contar com a colaboração de múltiplas Entidades Gestoras das Infra-estruturas e dos diversos Operadores dos serviços de médio e longo curso nos modos rodoviário, ferroviário e aéreo.

Com base nos primeiros resultados dos trabalhos de campo e da recolha e análise de dados complementares de natureza demográfica e socioeconómica foram realizados os trabalhos de caracterização da procura e de modelação preliminar da situação actual.

No final de 2010 encontrava-se em curso de modelação final com a incorporação dos dados da campanha de Verão e de calibração e validação do modelo obtendo-se as estimativas da procura actual.

Avaliação do Modelo Tarifário a aplicar para as taxas de uso da infra-estrutura nas futuras Linhas de Alta Velocidade

No âmbito da cooperação que a RAVE vem desenvolvendo com as Universidades e Centros de Investigação foi celebrado com o Instituto Superior Técnico – IST, um contrato de prestação de serviços de elaboração de um estudo sobre a avaliação do modelo tarifário a aplicar para as taxas de uso da infra-estrutura ferroviária nas futuras linhas de Alta Velocidade. Para a realização deste trabalho o IST assegurou também a colaboração da Universidade Politécnica da Catalunha.

A prestação de serviços compreende, entre outras actividades, a análise das práticas actuais de tarifação da infra-estrutura noutros países em especial no que se refere à interacção com o modelo espanhol, a conceptualização de cenários de

possível recuperação de custos e o desenvolvimento de um modelo de tarifação que optimize a performance do sistema.

No final de 2010 foram desenvolvidos os estudos preliminares sobre os níveis de recuperação de custos resultantes da aplicação de diferentes modelos tarifários europeus, tendo sido avaliadas as potencialidades e fragilidades dos cenários de recuperação de custos bem como das tendências internacionais que se desenham no que se refere aos níveis e estruturas tarifárias associadas à actividade dos Gestores de Infra-estruturas.

Estudo de Localização, Acessibilidade e Dimensionamento Preliminar da Estação Internacional de Elvas/Badajoz

Foram finalizados os estudos respeitantes à primeira fase de desenvolvimento da Estação Internacional Elvas/Badajoz cujo resultado consistiu na viabilização técnica da solução que foi objecto de acordo entre Portugal e Espanha, na XXIV^a Cimeira Luso-Hispânica realizada em Zamora, em 2009.

Estes estudos estiveram a cargo do Consórcio constituído pela COBA e EUROESTUDIOS.

A Estação Internacional situar-se-á na zona da fronteira delimitada pelo Rio Caia. As instalações de passageiros constituídas pelo edifício da Estação, vias, plataformas e interface com outros modos de transporte e estacionamento automóvel, serão localizadas em território espanhol e irão dispor de acesso rodoviário directo a partir de Portugal. Por sua vez, as instalações de mercadorias, constituídas pelo feixe de linhas e instalações de apoio, irão dispor de estacionamento para veículos pesados rodoviários e das facilidades necessárias à logística intermodal rodo-ferroviária, ficarão localizadas em Portugal.

Concluído o Estudo de Viabilidade Técnica foi preparado o processo de contratação da prestação de serviços para a elaboração dos projectos da Estação Internacional, cujo Concurso Público Internacional foi lançado pela AEIE / AVEP, no final de 2010.

Actualização da Análise Custo Benefício e de Comparação entre Alternativas de Tipologias de Tráfego Passageiros e Misto, em relação à LAV Porto-Vigo

Na sequência de acordo estabelecido no âmbito do Grupo de Contacto de Alto Nível Espanha Portugal no início de 2010 foi encomendado o Estudo de Rentabilidade

Económico Financeira da LAV Porto-Vigo visando a comparação entre as soluções de tráfego exclusivo de passageiros e tráfego misto.

Estes trabalhos, que foram adjudicados à SENER, consistiram na actualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Económica e Ambiental da Conexão de Alta Velocidade Porto-Vigo, finalizado em 2004. No âmbito das actividades realizadas destaca-se a actualização dos dados sobre o Sistema de Transportes, no que diz respeito às infra-estruturas e à sua utilização incluindo serviços de transporte existentes, a recolha e análise de dados socioeconómicos, a avaliação da evolução registada na mobilidade nas relações de viagem nacionais e internacionais abrangidas na área de influência do Estudo e a actualização das estimativas de procura de passageiros para o Ano de 2010. Foram ainda realizados os trabalhos de modeladas das redes futuras e comparando os Cenários com e sem a incorporação da LAV Porto-Vigo, tendo-se obtido as correspondentes projecções de mercado para os tráfegos de passageiros e de mercadorias.

No final de 2010 foram concluídas as Análises Custo Benefício que forneceram os valores dos indicadores de rentabilidade que permitem comparar as opções relativas às tipologias funcionais da LAV Porto-Vigo.

Actualização do Estudo de Mercado e da Análise Custo Benefício da Conexão de Alta Velocidade Lisboa-Madrid

No âmbito do AVEP foi decidido promover a actualização dos Estudos de Mercado e da Análise Custo Benefício relativo à LAV Lisboa-Madrid.

Estes estudos foram adjudicados à EPYPSA que conta para a sua realização com a colaboração da EXACTO. Tendo-se constatado uma importante evolução do tráfego no modo aéreo entre Lisboa e Madrid foi decidido realizar novas campanhas de contagens e inquéritos aos utilizadores dessas ligações. Foram realizadas 2 campanhas uma das quais incidindo no período de Verão. Concluiu-se que, a par de um forte crescimento da procura, há também a registar importantes alterações no que se refere à alteração da repartição por motivos de viagem, com importante ganho para o motivo de lazer, bem como à redução do peso dos passageiros em trânsito.

Até ao final de 2010 foram concluídos os trabalhos de actualização da informação relativa à mobilidade e à evolução das correspondentes variáveis explicativas. Foram também desenvolvidos os trabalhos de actualização da modelação de

procura e elaboraram-se os Cenários relativos à oferta e ao desenvolvimento socioeconómico.

Estudo de Mercado e de Viabilidade Técnica, Ambiental, Socioeconómica e Financeira da Conexão de Alta Velocidade Faro-Huelva

Na sequência da alteração dos estatutos do AVEP no sentido do alargamento do seu âmbito geográfico à ligação Faro-Huelva, em resultado de decisão da XXIIIª Cimeira Luso-Hispânica ocorrida em Braga em 2008, foi lançado em Abril de 2010 o Concurso Público Internacional para a realização do Estudo de Mercado e de Viabilidade da referida conexão. O vencedor do concurso foi o Consórcio constituído pela SENER e TIS.PT a quem foi adjudicada a prestação de serviços em Agosto de 2010.

Até ao final de 2010 foram desenvolvidas as actividades no âmbito da delimitação da área de influência, da caracterização socioeconómica e das infra-estruturas de transportes e do levantamento dos condicionantes ambientais e territoriais. Com base na referida informação foram delineadas as primeiras hipóteses de inserção de corredores. Em paralelo, iniciou-se a preparação da primeira campanha de trabalhos de campo de inquéritos, contagens e obtenção de informação complementar para recolha directa de dados sobre a mobilidade na área de influência da mencionada ligação ferroviária.

A Avaliação do Impacto Sobre As Finanças Públicas do Projecto RAV

Com o objectivo de avaliar o impacte nas finanças públicas da realização do projecto de alta velocidade foi solicitado ao Professor João Ferreira do Amaral o desenvolvimento de um estudo para os três eixos prioritários, Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto-Vigo, incluindo os investimentos associados nas várias componentes da ferrovia convencional.

No estudo são avaliados, não só os impactos sobre as finanças públicas, mas também o impacto sobre a balança de pagamentos.

Numa primeira fase foi realizada a avaliação do eixo Lisboa-Madrid, sendo a conclusão da avaliação para todos eixos prevista para o início de 2011.

Os resultados para o eixo Lisboa-Madrid mostram que o impacto, quer nas finanças públicas, quer na balança de pagamentos, é bastante positivo:

- Aumento do PIB em 3.000 milhões de euros;
- Aumento de 1.144 milhões de euros de receita fiscal do Estado;
- Poupança de 309 milhões de euros em subsídios de desemprego;

No que se refere aos efeitos orçamentais totais acumulados, ao longo de todo o período do projecto, ou seja, na fase de desenvolvimento e disponibilidade apresentam um VAL de 545 milhões de euros (cerca de 0,3% do PIB e de 0,4% da dívida pública) e o efeito total acumulado sobre a Balança de Pagamentos será positivo, correspondendo em valor actual a 703 milhões euros.

Ambiente

Durante o ano de 2010 deu-se continuidade ao acompanhamento da elaboração dos Estudos de Impacte Ambiental (EIA) e Relatórios de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução (RECAPes), no âmbito dos respectivos procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), bem como dos processos de concursos públicos internacionais para a concessão das infra-estruturas ferroviárias.

Neste âmbito, a APT concluiu os procedimentos de AIA dos Lotes A e B do eixo Lisboa Porto, tendo obtido DIAs favoráveis para ambos os Lotes, tendo-se concluído, assim, o eixo Lisboa Porto, desde a saída da Estação do Oriente em Lisboa até à entrada da Ponte S. João em Vila Nova de Gaia.

Ainda no âmbito do Eixo Lisboa-Porto foi preparado e lançado o concurso para as Subestações de Tracção (SST) entre Lisboa e Coimbra (SST5- Rio Maior e SST6 – Leiria) e pedido o enquadramento legal sobre a SST de Sacavém (SST4).

No âmbito do Eixo Aveiro - Salamanca, foi dado apoio ao lançamento do concurso e avaliação das propostas para a elaboração do Estudo Prévio e respectivo Estudo de Impacte Ambiental.

No âmbito do Eixo Porto Vigo e, designadamente do Lote 1B (Braga-Valença), foi dada continuidade ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) tendo-se obtido a DIA favorável.

No âmbito do "Empreendimento Areeiro-Sacavém/inserção dos novos itinerários de AV" foram desenvolvidas as seguintes acções:

- Acompanhamento da elaboração dos Relatórios de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução (RECAPE), de acordo com a com a DIA do Lote 3A2-Lisboa-Moita/TTT, no que se refere aos projectos "Ampliação da Estação do Oriente e sua Adaptação à AV" e ao "Parque de Material e Oficinas (PMO) de Lisboa", de forma a possibilitar o lançamento dos concursos, respectivamente, no início de 2011, e em 2010.
- Obtenção da aprovação do RECAPE do Parque de Material e Oficinas (PMO) de Lisboa, no mês de Agosto de 2010.
- Contribuição e acompanhamento, do ponto de vista dos requisitos ambientais, dos processos de concurso e adjudicação das denominadas Empreitadas Autónomas 1 e 2.

Especial atenção tem sido dada ao acompanhamento do desenvolvimento do Anteprojecto e do Projecto de Execução do traçado ferroviário, no atravessamento da Zona de Protecção Especial da Torre da Bolsa, no eixo Lisboa-Madrid, objecto de medidas de minimização, programas de monitorização das aves estepárias e de medidas compensatórias.

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, de forma a compatibilizar as opções e a minimizar os impactes territoriais em ambos os países. Durante 2010 verificou-se esta intervenção no Eixo Aveiro - Salamanca com o desenvolvimento da Nota Técnica de Selecção de Corredores entre Celorico da Beira e Vilar Formoso, na fronteira do Caia, com a preparação e apoio ao lançamento dos Concursos para a Estação Internacional do Caia do Eixo Lisboa - Madrid e, do Estudo de Mercado e Viabilidade Técnica, Ambiental e Socioeconómica e Financeira da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Huelva-Faro.

Na área do Ordenamento do Território foram desenvolvidas acções ao nível do desenvolvimento de vários Instrumentos de Gestão Territorial, tais como Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), Planos Directores Municipais (PDM) ou Planos de Pormenor (PP).

No âmbito do Projecto de "Relocalização do Terminal LBC-Tanquijor no Barreiro" a APT tem colaborado com a Administração do Porto de Lisboa (APL) acompanhando os trabalhos que estão a ser desenvolvidos, e avaliando, igualmente, as implicações desta relocalização sobre a implementação do "Plano de Urbanização da Quimiparque e Área Envolvente" (PUQAE) mediante a emissão de parecer¹.

É, ainda, de referir outras iniciativas decorrentes de pedidos exteriores à RAVE, nomeadamente:

- Na área do Ruído a APT (assim como a direcção de Ambiente da REFER) encontra-se representada no Grupo de Trabalho "Repensar a Legislação de Ruído" (GTRLR) cuja entidade promotora é a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-estradas ou Pontes com Portagens (APCAP). Este grupo foi criado com o objectivo de promover a reformulação do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, que aprova o Regulamento Geral do Ruído (RGR) e que a mesma seja materializada numa proposta a apresentar ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) sensibilizando-o para as exigências que estão subjacentes ao cumprimento do referido Decreto. Em última instância dessa sensibilização resultaria a interacção com o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOT) que poderia conduzir a alterações à actual Legislação sobre o Ruído.
- a análise de potenciais interferências ambientais de projectos diversos, em fase de Estudo Prévio ou no âmbito dos procedimentos de AIA, com o desenvolvimento dos traçados da Rede de Alta Velocidade.

¹ No âmbito acompanhamento previsto no artigo 75º-C do Decreto-Lei 46/2009, de 20 de Fevereiro

AS CONTAS

Investimento no Projecto (Fase de Estudos e Projectos)

No final do ano de 2010, o valor acumulado do investimento no Projecto RAV situou-se nos 116,1 milhões de euros, dos quais 8,7 milhões de euros foram concretizados no ano em análise (cerca de 7,5%).

O investimento por eixo efectuado até 31 de Dezembro de 2010 apresenta-se como segue:

	Total até 2009	2010	TOTAL
Lisboa-Madrid	17.524	430	17.954
Lisboa-Porto	28.402	1.639	30.042
Porto-Vigo	2.842	580	3.422
Aveiro-Salamanca	518	216	734
Faro-Huelva	23	473	496
Rede Geral	58.093	5.327	63.420
TOTAL	107.402	8.665	116.068

(Valores em mil 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:

- 1º A contribuição do Orçamento de Estado por via do Capítulo 50 / PIDDAC; e
- 2º 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 2010, os subsídios ao investimento transferidos para a RAVE totalizaram cerca de 10,4 milhões de euros, dos quais 7,3 milhões de euros provenientes do Orçamento de Estado e 3,1 milhões de euros da União Europeia.

Entre o período de 2001-2010, o Projecto RAV obteve cerca de 115,9 milhões de euros de subsídios ao investimento dos quais cerca de 36 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. Desde essa data que se tem assistido a uma redução dos valores das contribuições, nomeadamente como resultado do esforço de racionalização de recursos empreendido pela RAVE, tendo-se em 2010 atingido o valor mínimo dessas contribuições.

Execução Orçamental

O orçamento da RAVE para 2010 ascendeu a cerca de 11,8 milhões de euros, podendo decompor-se da seguinte forma:

- i) Investimento directo (estudos e projectos) no Projecto RAV: 7,8 milhões de euros;
- ii) Custos de estrutura / funcionamento da RAVE: 4 milhões de euros.

O investimento directo realizado pela RAVE durante o ano, ao nível do Projecto RAV (em estudos e projectos), ascendeu a cerca de 5,3 milhões de euros, o que se traduz numa taxa de realização de cerca de 68% face ao valor orçamentado para o período em análise.

Este desvio resulta fundamentalmente de:

- não desenvolvimento do EP+EIA do Lote 4A Aveiro-Celorico da Beira;
- redução no valor estimado para ajustamento de honorários finais relativos aos contratos dos EP+EIA dos Lote B e 1B;

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, fazendo-se o reconhecimento contabilístico desta diferença em "Trabalhos para a própria empresa".

Os custos de estrutura ascenderam a cerca de 3,4 milhões de euros em 2010, o que se traduz numa taxa de realização de 85% face ao valor de 4,0 milhões de euros orçamentado para o ano em apreço.

O quadro seguinte apresenta um resumo da execução orçamental e correspondentes desvios.

	Orçamento	Realização 2010	Desvio	% Desvio Absoluto
Lisboa-Madrid	760	430	-330	-43%
Lisboa-Porto	2.464	1.639	-825	-33%
Porto-Vigo	767	580	-187	-24%
Aveiro-Salamanca	713	216	-497	-70%
Faro-Huelva	567	473	-94	-17%
Rede Geral	2.491	1.925	-566	-23%
SUB-TOTAL REDE	7.762	5.263	-2.498	-32%
Custos estrutura	4.013	3.402	-611	-15%
TOTAL	11.775	8.665	-3.109	-26%

Evolução Patrimonial

Como anualmente vem sendo referido, a RAVE não terá no 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, tratando-se de uma sociedade sem vocação comercial. Assim, no tocante aos encargos de exploração, de forma consistente, a empresa segue a política contabilística de capitalização de custos incorridos no exercício, em Imobilizado Incorpóreo.

No final do exercício de 2010, a concretização dos investimentos e dos meios necessários à sua execução traduziu-se na concretização de activos que totalizam cerca de 124,1 milhões de euros, montante que inclui também 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 2010, o Conselho de Administração da RAVE decidiu adoptar as normas contabilísticas internacionais IAS/IFRS, em consonância com a política determinada para as restantes empresas participadas ou detidas pela REFER, pelo que as contas deste exercício são já apresentadas neste referencial.

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 17.058,05 € (dezassete mil cinquenta e oito euros e cinco cêntimos).

Face ao resultado líquido negativo apurado, propõe-se que o mesmo seja transferido para a conta de Resultados Transitados, pela sua totalidade, dando cumprimento ao estabelecido na legislação em vigor.

Lisboa, 11 de Março de 2011

O Conselho de Administração

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

(Dr. Romeu Costa Reis – Vogal)

(Eng.º Carlos Alberto João Fernandes – Vogal)

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

Mapa dos Principais Contratos e Protocolos

Objecto	Adjudicatário	Total Adjudicações 2010
Produção de Ortofotomapas e Cartografia à escala 1:1.000 - Eixo Porto-Vigo, Troço Braga-Valença	Estereofoto GeoEngenharia SA	66.000 €
Eixo Porto-Vigo		66.000,01 €
Lote A - Troço Aveiro/ V. Nova de Gaia - Elaboração do Estudo Prévio e Anteprojecto	COBA	-66.149 €
Lote E - Troço V.N.Gaia/AS.Carneiro- Elaboração do Estudo Prévio e Projecto de Execução	COBA/EUROESTUDIOS	442.832 €
Elaboração de maqueta, escala 1:1500, abrangendo área Plano de Urbanização da Entrada Poente e Nova Estação Central Coimbra	BAU B. Arquitectura i Urbanisme, SL	17.500 €
Aluguer de Sistema de Audiovisuais na sessão de Apresentação da Estação Central Coimbra	Pormenor-Produções de Imagem Lda	2.235 €
Concepção, Produção e Arte Final de Elementos para Exposição Estação Central Coimbra	Series - Serviços Gráficos, Lda	220 €
Elaboração de Nota Técnica vise Implementação e Optimização de "lay-out" Ferroviário Futura Estação Intermodal Coimbra	FERBRITAS - Empreend. Industriais	24.960 €
Estruturas Expositivas - Transporte e Montagem - Exposição na CM Coimbra	Series - Serviços Gráficos, Lda	1.710 €
Concepção e Arte Final para Painéis Expositivos na CM Coimbra	Series - Serviços Gráficos, Lda	3.420 €
Análise/Elaboração Documentação Condicionais Obras, Faseamento Construtivo, Planeamento, etc Integração Processo de Concurso Ampliação Oriente	Fase Estudos e Projectos, Sa	55.000 €
Elaboração de Trabalho de Integração Arquitectónica e Paisagística da Travessia Ferroviária do Rio Douro para AV	Barbosa e Guimarães arquitectos	19.800 €
Elaboração do EIA das Subestações de Tracção (SST) da Linha de AV - Eixo Lisboa-Porto, localizadas entre Lisboa e Coimbra	AGRI-PRO Ambiente - Consultores, SA	66.000 €
Coordenação e Elaboração de Estudos Complementares no âmbito do Procedimento de Concurso da PPP3 - Lisboa-Coimbra	Parque EXPO'98, SA	76.500 €
Produção Cartografia à Escala 1:1.000 para o Eixo Lisboa-Porto - Troços Lisboa/Alenquer e Pombal-Coimbra	SLG - Sociedade	36.020 €
Concepção e Arte Final Documentação Técnica para a PPP3	Series - Serviços Gráficos, Lda	350 €
Estudo Inflicência da Rede Ferroviária de AV na Região de Leiria	IPL - Instituto Politécnico Leiria	145.000 €
Fornecimento de 5 Licenças de Software de Modelação Transportes, Manutenção e Suporte, período de um ano	PTV Planung Transport Verkehr AG	37.495 €
Assessoria Jurídica relativamente aos conflitos emergentes da execução do Contrato nº 040032 Consultal/Typsa	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	125 €
Assessoria Jurídica na Organização, Lançamento e Condução da PPP3 - Eixo Lisboa-Porto, Troço Lisboa-Pombal	Pinto Duarte, Côte-Real, Casado	125.000 €
Eixo Lisboa-Porto		988.017,56 €
Assessoria Técnica Eixo da Rede de AV Lisboa-Madrid - Tempos Percurso e Consumos Energéticos	FERBRITAS - Empreend. Industriais	54.825 €
Swap Rate no Financeiro Close da Concessão RAV Poceirão-Caia - PPP1	JCRH - J.C. Rathbone Holdings Ltd	15.750 €
Apoio Desenvolvimento Instrumentos Gestão Prioritários: Manual Gestão de Contratos e Sistema Gestão do Risco para Concedente	KPMG Advisory - Consult. Gestão, SA	100.000 €
Concepção, Produção, Montagem e desmontagem dos materiais - Evento MOPTC-Assinatura Contrato PPP1	Series - Serviços Gráficos, Lda	1.050 €
Assessoria Jurídica para Acompanhamento do Contrato de Concessão da "Concessão RAV Poceirão-Caia" (PPP1)	Jardim, Sampaio, Magalhães e Silva	30.000 €
Eixo Lisboa-Madrid		201.625,00 €
Avaliação Comparativa de 5Voluções Estruturais da Terceira Travessia do Tejo - Descritores de Hidrodinâmica/Sedimentologia e Qualidade dos Sedimentos	UNEC-Laborat. Nac. Engenharia Civil	10.000 €
Apoio Processo Concurso da denominada Concessão RAV Lisboa-Poceirão, nos aspectos relacionados com a Integração Urbana Estação do Lavradio	Parque EXPO'98, SA	40.000 €
Consultadoria Desenvolvimento de Nota Técnica de Traçados da TTT	Globalvia-Consultores de Engenharia	39.999 €
Apoio Processo Conc.Pi Lisboa-Poceirão - Aspectos Integração Urbana Estação Lavradio e PU Quimiparque, Avaliação Propostas, Negociação Concorrentes	Parque EXPO'98, SA	50.000 €
Avaliação e Optimização Funcional do Futuro nó do Hospital e Av. do Bocage no Barreiro	TIS.PT, Consultores em Transportes,	21.300 €
Elaboração Parecer Jurídico em apoio ao Concurso da PPP2 (RAV Lisboa-Poceirão)	Paulo Manuel Cunha da Costa Otero	25.000 €
Terceira Travessia do Tejo		186.299,00 €
Elaboração EP + EIA e Trabalhos de Geologia/Geotecnia- Troço entre Aveiro e Celorico da Beira - Eixo Aveiro-Salamanca	Globalvia-Consultores de Engenharia	1.300.000 €
Eixo Aveiro-Salamanca		1.300.000,00 €
Utilização do Sistema Quantm nos Estudos de Desenvolvimento e Optimização de Traçados no Eixo Évora-Faro-Huelva	Trimble Planning Solutions Ltd	280.000 €
Estudo Preliminar de Viabilidade Alternativas Estação AV Região Algarve no âmbito da LAV Évora-Faro-Huelva	FERBRITAS - Empreend. Industriais	80.000 €
Prestação de Serviço de Fornecimento de Cartografia Oficial Escala 1:25.000 - Eixo V	Instituto Geográfico do Exército	24.775 €
Arte Final Anuncio Eixo Faro-Huelva	Series - Serviços Gráficos, Lda	125 €
Realização Trabalhos Campo Período Verão relativos às relações Viagem área Influência Actuais-Futuras Ligações Ferroviárias ao Alentejo - Algarve	Exacto - Estudos e Planeamento, Lda	73.500 €
Eixo Évora-Faro-Huelva		458.400,00 €
Cedência de Trabalhadores REFER em regime de prestação de serviços (2002-2007)	REFER	1.181.921 €
Prestação de Serviços Técnicos Especializados Área Sistemas Informação Técnica Projectos CAD/AEC	José da Conceição Silva	12.000 €
Impressão Brochura Mitos AV, no âmbito da BTL 2010	LOCAPE ARTES GRAFICAS, LDA	3.770 €
Desenvolvimento Criativo Brochuras Informativas/Divulgação Projecto AV no Sector do Turismo - BTL 2010	Series - Serviços Gráficos, Lda	1.800 €
Produção Material para Stand - BTL 2010	Series - Serviços Gráficos, Lda	3.645 €
Impressão Brochuras Informativas Divulgação Projecto AV no Sector do Turismo - BTL 2010	Jorge Fernandes, Lda	2.900 €
Contratação Espaço no Suplemento "Sustentabilidade e Ambiente" como parte integrante do Jornal de Negócios	Edisport - Sociedade de	3.100 €
Seleção e Disponibilização Contactos e Produção 2 Newsletters digitais Divulgação Projecto AV no Sector do Turismo - BTL 2010	Imago, Imagem e Comunicação	3.800 €
Adaptação dos filmes "A experiência da Alta Velocidade" e "Projecto de Alta Velocidade" a 1 só filme	PANAVIDEO	4.940 €
Desenvolvimento de Conceito Criativo Gráfico e Criação do Sistema de Identidade Projecto AV Ferroviária	Mola Alivism - Design Comunic, SA	45.000 €
Workshop PPP e a Alta Velocidade em Portugal - Pavilhão Atlântico	Atlântico Pavilhão Mult. Lisboa SA	15.000 €
Produção Peças para Workshop PPP	Series - Serviços Gráficos, Lda	1.175 €
Elaboração de Estudo - Avaliação Modelo Tarifário a aplicar para Taxas de Uso Infra-estrutura Ferroviária das Linhas AV	IST - Instituto Superior Técnico	52.267 €
Avaliação do Impacte Orçamental do Projecto RAV ("Estudo")	João Martins Ferreira do Amaral	30.000 €
Prestação de Serviços de Actualização, Desenvolvimento e Manutenção do Website da RAVE	Meticube-Sist.de Infor, Comunicação	24.360 €
Serviços de Datacenter 2010	Refer Telecom Serv Telecomunic SA	265.200,00 €
Fornecimento de RH de SI	Refer Telecom Serv Telecomunic SA	248.400 €
Fornecimento de Serviços e SI	Refer Telecom Serv Telecomunic SA	256.950 €
Serviços Comunicações, Dados e Internet.	Refer Telecom Serv Telecomunic SA	97.020 €
Contratos transversais		2.253.247,70 €
Total		5.453.589,27 €

Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração da Posição Financeira

Euros

RUBRICAS	NOTAS	DATAS			
		31-Dez-10		31-Dez-09	
ACTIVOS					
Não Correntes					
Activos Fixos Tangíveis	3.1	171.046,07		211.891,93	
Activos Intangíveis	3.2	116.103.149,89		107.419.799,33	
Participações Financeiras - Outros Métodos	3.3	2.286.619,50		1.613.500,00	
			118.560.815,46		109.245.191,26
Correntes					
Adiantamentos a Fornecedores	3.4	6.338,91		5.548,91	
Pessoal e Outras Contas a Receber	3.4	8.284,60		8.203,45	
Estado e Outros Entes Públicos	3.5	335.045,91		576.467,65	
Gastos a Reconhecer	3.6	42.893,13		46.287,21	
Caixa e Depósitos Bancários	3.7	5.863.374,95		4.335.583,95	
			6.255.937,50		4.972.091,17
TOTAL DO ACTIVO			124.816.752,96		114.217.282,43
CAPITAL PROPRIO					
Capital		2.500.000,00		2.500.000,00	
Resultados Transitados		-322.773,48		-305.620,53	
Ajustamentos Transição		691.308,51		0,00	
			2.868.535,03		2.194.379,47
Resultado do Exercício		-17.058,05	-17.058,05	-17.152,95	-17.152,95
TOTAL DO CAPITAL PROPRIO			2.851.476,98		2.177.226,52
PASSIVOS					
Não Correntes					
Provisões	3.8	26.940,70		26.940,70	
			26.940,70		26.940,70
Correntes					
Fornecedores	3.9	2.997.073,76		4.511.901,32	
Estado e Outros Entes Públicos	3.11	83.683,11		77.148,81	
Outras Contas a Pagar	3.10	2.990.110,74		1.963.881,09	
Rendimentos a reconhecer	3.12	115.867.467,67		105.460.183,99	
			121.938.335,28		112.013.115,21
TOTAL DO PASSIVO			121.965.275,98		112.040.055,91
TOTAL DO CAP. PROPRIO E PASSIVO			124.816.752,96		114.217.282,43

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração do Rendimento Integral

Euros

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31-Dez-10	31-Dez-09
Prestações de Serviços		0,00	231.500,00
Ganhos/Perdas Imputados de Subs.,Associadas	3.3	18.189,01	0,00
Trabalhos para a Propria Entidade	3.13	3.420.021,42	3.958.617,46
Fornecimentos e Serviços Externos	3.14	1.357.901,06	1.686.699,84
Gastos com o Pessoal	3.15	1.958.345,46	1.957.360,57
Outros Rendimentos e Ganhos	3.16	109.796,21	31.964,18
Outros Gastos e Perdas	3.17	127.915,13	482.395,47
Resultado Antes Depreciações, Gastos F.		67.466,97	95.625,76
Gastos /Reversões de Depreciação e Am.	3.1	41.651,62	47.566,98
Resultado Operacional (Antes Gastos F.I)		25.815,35	48.058,78
Juros e Rendimentos Similares Obtidos		0,00	0,00
Juros e Gastos Similares Suportados	3.18	25.815,35	48.058,78
Resultado Antes Impostos		0,00	0,00
Imposto do Exercício	3.19	17.058,05	17.152,95
Resultado Líquido do Exercício		-17.058,05	-17.152,95

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Demonstração das Alterações no Capital Próprio

Euros

	Capital Social	Resultados Acumulados	Ajustam.Activos Financeiros	Total do Cap.Próprio
Saldos em 01 de Janeiro de 2009	2.500.000,00	-305.620,53		2.194.379,47
Primeira Adopção de Novo Referencial Contabilístico		17.439,91		17.439,01
Resultado a 31 de Dezembro de 2009		-17.152,95		-17.152,95
Saldos a 31 de Dezembro de 2009	2.500.000,00	-322.773,48		2.177.226,52
Resultado a 31 de Dezembro de 2010		-17.058,05	691.308,51	674.250,46
Saldos a 31 de Dezembro de 2010	2.500.000,00	-339.831,53		2.851.476,98

Demonstrações Financeiras em 31/12/2010 – Fluxos de Caixa

Euros

DESCRIÇÃO	NOTAS	31-12-2010		31-12-2009	
ACTIVIDADES OPERACIONAIS					
Recebimentos de Clientes		0,00		0,00	
Pagamentos a Fornecedores		0,00		0,00	
Pagamentos ao Pessoal		0,00	0,00	0,00	0,00
Pagamento / Recebimento do Imposto sobre o Rendimento		0,00		0,00	
Outros Pagamentos / Recebimentos		0,00	0,00	0,00	0,00
Fluxos das Actividades Operacionais (1)		0,00		0,00	
ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO					
<u>Pagamentos Provenientes a:</u>					
Activos Fixos Tangíveis		0,00		0,00	
Activos Intangíveis	(9.776.877,33)			(15.003.942,14)	
Investimentos Financeiros		0,00		0,00	
Outros Activos		0,00	(9.776.877,33)	0,00	(15.003.942,14)
<u>Recebimentos Provenientes de</u>					
Activos Fixos Tangíveis		0,00		0,00	
Activos Intangíveis		0,00		0,00	
Investimentos Financeiros		0,00		0,00	
Outros Activos		0,00		0,00	
Subsídios ao Investimento	10.407.283,68			13.156.413,88	
Juros e Rendimentos Similares		0,00		0,00	
Dividendos		0,00		0,00	
Fluxos das Actividades de Investimento (2)		630.406,35		(1.847.528,26)	
ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO					
<u>Recebimentos Provenientes de:</u>					
Financiamentos Obtidos		0,00		0,00	
Realizações de Capital e Outros Instrumentos de Capital Proprio		0,00		0,00	
Cobertura de Prejuízos		0,00		0,00	
Doações		0,00		0,00	
Outras Operações de Financiamento		897.384,65	897.384,65	1.448.362,24	1.448.362,24
<u>Pagamentos Respeitantes a:</u>					
Financiamentos Obtidos		0,00		0,00	
Juros e Custos Similares		0,00		0,00	
Dividendos		0,00		0,00	
Reduções de Capital / Prestações Suplementares		0,00		0,00	
Outras Operações de Financiamento		0,00	0,00	0,00	0,00
Fluxos das Actividades de Financiamento (3)		897.384,65		1.448.362,24	
Variação de Caixa e seus Equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)		1.527.791,00		(399.166,02)	
Caixa e seus Equivalentes no Início do Período		4.335.583,95		4.734.749,97	
Caixa e seus Equivalentes no Fim do Período		5.863.374,95		4.335.583,95	

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

Notas às Demonstrações Financeiras para o Exercício Findo em 31/12/2010

1. Actividade Económica da RAVE

A “RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.”, é uma sociedade anónima, com sede em Lisboa, constituída em 2001, com o capital social de 2.500.000€, exclusivamente público, sendo detida em 60% pelo Estado Português e em 40% pela Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.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.

2. Bases de Apresentação e Políticas Contabilísticas

2.1 Bases de apresentação

As demonstrações financeiras apresentadas reflectem os resultados das operações da RAVE e a sua posição financeira para os exercícios de 2009 e 2010.

Na apresentação dos comparativos relativos a 2009, foram efectuados ajustamentos de transição directamente nas Demonstrações Financeiras (DF's), ajustamentos esses que embora não tenham sido efectuados contabilisticamente no período de transição, se entendeu serem efectuados para permitir uma correcta apresentação das DF's (Ex: reconhecimento em Activos Intangíveis dos montantes relativos a gastos e perdas “extraordinárias” (POC) e a reclassificação de todo um conjunto de montantes indevidamente apresentados em balancete de 2009, mas que estão correctamente evidenciados nas DF's).

Todos os valores estão expressos em euros (€).

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) à data de 31 de Dezembro de 2010.

As demonstrações financeiras apresentadas foram elaboradas de acordo com o princípio do custo histórico.

2.2 Políticas Contabilísticas

As políticas contabilísticas utilizadas na preparação destas demonstrações financeiras encontram-se enumeradas nos parágrafos seguintes e foram aplicadas de forma consistente para os exercícios apresentados.

a. Activos Fixos Tangíveis

Os activos fixos tangíveis registados na demonstração da posição financeira, referem-se a equipamentos utilizados pela RAVE, no âmbito da sua actividade. O seu reconhecimento inicial é pelo custo. A RAVE adoptou o modelo do custo permitido pela IAS 16, pelo que, após o reconhecimento inicial, os activos fixos tangíveis encontram-se escriturados pelo seu custo, deduzido das depreciações acumuladas e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

Depreciações

As depreciações são calculadas sobre os valores de aquisição, pelo método das quotas constantes.

Locações

Os contratos existentes são classificados como locações operacionais, em conformidade com a IAS 17, não sendo por isso registados na rubrica de activos fixos tangíveis. As rendas são registadas em custo nos respectivos períodos, durante o prazo de locação.

b. Activos Intangíveis

Os activos intangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição e referem-se ao total dos custos deduzidos dos proveitos que a sociedade capitalizou, considerando-os integralmente relacionados com os estudos de viabilidade e projectos de execução em curso, referentes à Rede Ferroviária de Alta Velocidade.

c. Participações financeiras em empresas associadas

De acordo com a IAS 28 – Investimentos em associadas, as participações são mensuradas pelo método da equivalência patrimonial. Assim, as demonstrações financeiras incluem o interesse da empresa no total de ganhos e perdas reconhecidos da associada. (ver nota 3.3)

d. Contas a receber

São provenientes do decurso normal da actividade operacional, no fornecimento de serviços e sobre os quais não existe a intenção de negociar e são reconhecidos ao seu justo valor.

e. Caixa e depósitos bancários

A caixa e depósitos bancários incluem caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo.

Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, a caixa e seus equivalentes englobam os valores registados na demonstração da posição financeira onde se incluem a caixa e as disponibilidades em outras instituições de crédito.

f. Contas a pagar a fornecedores e outros credores

Os saldos de fornecedores e outros credores referem-se aos saldos a pagar a fornecedores da actividade operacional da empresa.

g. Provisões

A RAVE regista uma provisão relativa a um processo judicial em curso, para o qual existe uma probabilidade de que venham a ocorrer exfluxos económicos da empresa. Este valor corresponde ao valor estimado da responsabilidade.

h. Impostos sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento é calculado de acordo com os critérios fiscais vigentes à data do relato financeiro.

A Rave não tem registado nas suas demonstrações financeiras impostos diferidos activos ou passivos.

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.

i. Subsídios

Os subsídios ao investimento atribuídos à RAVE são reconhecidos pelo recebimento e posteriormente serão amortizados na proporção da depreciação dos activos subsidiados, de acordo com o estabelecido na IAS 20.

2.3 Principais estimativas e julgamentos utilizados nas demonstrações financeiras

O Conselho de Administração considera que as estimativas efectuadas são apropriadas e que as demonstrações financeiras apresentam de forma adequada a posição financeira da empresa e o resultado das suas operações em todos os aspectos materialmente relevantes.

Reconhecimento dos rendimentos / gastos

Os gastos e os rendimentos são registados no exercício a que respeitam, independentemente do momento do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos exercícios. No final do ano são efectuadas estimativas para os montantes

não reconhecidos, que repõem na demonstração do rendimento integral os valores respeitantes às responsabilidades/recebimentos que dizem respeito ao exercício em causa.

3. Gestão da Estrutura

3.1 Activos Fixos Tangíveis

Apresentamos de seguida os movimentos ocorridos no exercício nas rubricas dos Activos Fixos Tangíveis e respectivas rubricas de depreciações.

Rubricas	Saldo Inicial	Aumentos	Alienações	Transfer. / Regulariz.	Abates	Saldo Final
VALOR BRUTO						
Activos Fixos Tangíveis						
Equipamento de transporte	68.664					68.664
Equipamento administrativo	810.270	806				811.076
Total Activo Fixo Tang. Bruto	878.934	806				879.740
DEPRECIACÕES						
Activos Fixos Tangíveis						
Equipamento de transporte	68.664					68.664
Equipamento administrativo	598.378	41.652				640.030
Total das Depreciações	667.042	41.652				708.694
Total Activo Fixo Tang. Liquido	211.892	-40.846				171.046

3.2 Activos Intangíveis

Esta rubrica considera os gastos capitalizados até à data, pois considerou-se que reúnem as condições de activo, atendendo a que dos mesmos se prevê a obtenção de um benefício económico futuro.

Os movimentos ocorridos nos Activos Intangíveis durante o exercício foram os seguintes:

Rubricas	Saldo Inicial	Aumentos	Alienações	Transfer. / Regulariz.	Abates	Saldo Final
VALOR BRUTO						
Activos Intangíveis						
Imobilizações em curso	107.419.800	8.879.457		196.107		116.103.150
Total Activo Intangível Liquido	107.419.800	8.879.457		-196.107		116.103.150

3.3 Participações Financeiras – MEP

Neste exercício foi adoptado pela primeira vez o MEP, pelo que, o movimento na rubrica de investimentos financeiros foi o seguinte:

Saldo Inicial	1.613.500,00
Adopção MEP	691.308,51
Ganhos/Perdas Exercício	-18.189,01
Saldo Final	2.286.619,50

Detalhe das Partes de Capital em Empresas Associadas

Empresa	Participação %	Capitais Próprios	Resultado Exercício	Total de Activos	Total de Passivos	Rendimentos Obtidos Período	Valor de Balanço
Participações Financeiras							2.286.620
AVEP	50	4.573.239	-36.378	4.775.335	202.096	6.103	2.286.620

Estas informações foram retiradas das respectivas demonstrações financeiras previsionais referentes ao exercício de 2010, sendo no entanto nossa convicção que não deverão existir alterações significativas.

3.4 Adiantamentos a Fornecedores e Outras Contas a Receber

Os saldos das **contas a receber** constituem saldos correntes, pelo que se aproximam do justo valor.

3.5 Estado e Outros Entes Públicos

Quanto à rubrica **Estado e Outros Entes Públicos no Activo** é composta sobretudo por pagamentos especiais por conta, retenções de rendimentos de capitais e de reporte de IVA relativo ao período de Setembro a Dezembro, como se segue:

Rubricas	Saldo
Pagamentos Especiais por conta	6.240
Retenções de IRC Rend. Capitais	22.669
Reembolsos Pedidos IVA	306.137
Impostos a receber	335.046

3.6 Gastos a Reconhecer

No que diz respeito à rubrica de **gastos a reconhecer** o valor diz respeito a diversos pagamentos efectuados em 2010, que apenas serão reconhecidos em 2011, sobretudo seguros no valor de 1.961,52€ e rendas das instalações e outros, no valor de 40.931,61€.

3.7 Caixa e Depósitos Bancários

Os montantes de caixa e seus equivalentes evidenciados no demonstração dos fluxos de caixa deste exercício, encontram-se reconciliados com o montante expresso na rubrica da demonstração da posição financeira.

Rubricas	31/12/2010	31/12/2009
Fundo Fixo de Caixa	2.500,00	2.500,00
Depósitos à Ordem	5.660.874,95	4.133.083,95
Depósitos a Prazo	200.000,00	200.000,00
Caixa e Depósitos Bancários	5.863.374,95	4.335.583,95

3.8 Provisões

Durante o exercício não houve registo de nenhum processo judicial em que a RAVE espere que seja provável ocorrer exfluxos económicos da empresa, pelo que se mantém o valor estimado em anos anteriores e que se refere a relações laborais.

3.9 Fornecedores

Esta rubrica engloba os seguintes montantes:

Rubricas	Saldo
Passivos Correntes	
Fornecedores	
Fornecedores c/c	2.996.557
Fornecedores – Facts recep. e conferencia	517
	2.997.074

3.10 Outras Contas a Pagar

Esta rubrica engloba os seguintes montantes:

Rubricas	Saldo
Passivos Correntes	
Outras Contas a Pagar	
Outros Credores	16.964
Acréscimos de gastos	2.973.146
	2.990.110

A rubrica **acréscimos de gastos** inclui alguns valores referentes a trabalhos já executados, nomeadamente nos Lotes B, 1B e Estações, assim como gastos diversos de 2010, cujos montantes ainda não tinham sido facturados pelas respectivas entidades.

Inclui ainda o valor de 247.962€ relativo à responsabilidade com férias e subsídios de férias de 2010 a liquidar em 2011.

3.11 Estado e Outros Entes Públicos

A rubrica de impostos a pagar tem o seguinte desdobramento:

Rubricas	Saldo
IRC estimado	17.058
Retenções de IRS Trab. dependente	27.505
Retenções de IRS Trab. Independente	645
Retenções de IRC Rend. prediais	4.921
Contribuições para a Seg. Social	32.903
Contribuições CGA	651
	83.683

Os saldos relativos a retenções de IRS , assim como a Segurança Social e CGA, coincidem com os montantes do processamento de Dezembro /10 que foram liquidados ao Estado em Janeiro de 2011.

3.12 Rendimentos a Reconhecer

Os **rendimentos a reconhecer** dizem respeito ao valor dos subsídios recebidos.

3.13 Trabalhos para a Própria Entidade

A Sociedade capitalizou todos os gastos e rendimentos correntes do exercício em Activos Intangíveis em curso, considerando-os integralmente relacionados com os estudos de viabilidade e projectos de execução em curso, referentes à Rede Ferroviária de Alta Velocidade.

3.14 Fornecimentos e Serviços Externos

A rubrica de maior peso é a das **Rendas e Aluguers**, pois diz respeito não só ao arrendamento das instalações (465.862€), como também às locações operacionais das viaturas.

3.15 Gastos com Pessoal

Nos **outros gastos com pessoal** estão incluídos essencialmente, seguros de acidentes de trabalho, formação e benefícios na utilização de transportes.

O número médio de colaboradores ao serviço da empresa ao longo do ano foi de 32.

3.16 Outros Rendimentos e Ganhos

O montante desta rubrica diz respeito a juros obtidos nos depósitos à ordem e a prazo.

3.17 Outros Gastos e Perdas

Nesta rubrica estão incluídos os impostos indirectos, sobretudo Imposto de Selo e Taxas, assim como os Donativos e quotizações.

3.18 Juros e Gastos Similares Suportados

Os **Juros e Gastos Suportados** são sobretudo provenientes dos contratos de locação assim como das despesas com serviços bancários.

3.19 Imposto sobre o Rendimento do Exercício

O imposto sobre o rendimento do exercício reconhecido na demonstração de rendimento integral, refere-se à tributação autónoma apurada de acordo com as regras fiscais em vigor.

4. Garantias e Avals

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.

5. Remuneração dos Membros dos Órgãos Sociais

<u>Órgãos sociais</u>	<u>Montante</u>
Assembleia Geral	749,00
Conselho de Administração	-
Fiscal Único	<u>16.633,96</u>
	17.382,96

O Técnico Oficial de Contas

O Conselho de Administração

Certificação Legal de Contas

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 2010.
2. O Fiscal Único acompanhou a gestão e a actividade desenvolvida pela empresa, designadamente mediante contactos com o Conselho de Administração e leitura das actas das suas reuniões, tendo efectuado as análises e verificações apropriadas conducentes à emissão da competente Certificação Legal das Contas, datada de 29 de Março de 2011. 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. O Fiscal Único exerceu as suas competências em conformidade com o estabelecido nas disposições legais aplicáveis, tendo, designadamente, apreciado as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos utilizados na elaboração da informação financeira e fiscalizado a eficácia do sistema de gestão de riscos e do sistema de controlo interno.
5. O Relatório de Gestão e Contas de 2010 integra um capítulo individualizado relativo aos Princípios de Bom Governo, com a estrutura prevista na Circular da DGTF sobre a matéria, dando assim cumprimento aos princípios de bom governo constantes da RCM nº 49/2007, de 28 de Março.



6. Não foi celebrado qualquer contrato de gestão entre a Tutela e o Conselho de Administração da RAVE relativamente ao exercício de 2010. Na reunião do dia 1 de Julho de 2010 do Conselho de Administração, foi aprovada a proposta de Orçamento e Plano de Actividades para o ano de 2010, conforme previsto na alínea c) do nº 1 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 323-H/2000, de 19 de Dezembro (diploma que criou a RAVE), a qual foi remetida às Tutelas mas, até ao momento, não houve da parte destas qualquer informação quanto à aprovação de tais documentos. Relativamente ao investimento directo realizado pela RAVE durante o ano de 2010, ao nível do Projecto RAV (em estudos e projectos), ascendeu a cerca de 5.3 milhões de euros, o que se traduz numa taxa de realização de cerca de 68% face ao valor orçamentado (7,8 milhões de euros para o período em análise. Quanto aos custos de estrutura ascenderam a cerca de 3,4 milhões de euros em 2010, o que se traduz numa taxa de realização de 85% face ao valor de 4,0 milhões de euros orçamentado para o ano em apreço. O Conselho de Administração apresenta, no Relatório de Gestão e Contas de 2010, as justificações para os principais desvios ocorridos. Atento o referido na parte inicial deste ponto não existem indicadores aprovados que permitam ao Fiscal Único pronunciar-se com rigor sobre o desempenho da Gestão conforme previsto no ponto 17 da RCM nº 49/2007, de 28 de Março. Tal não invalida que, em termos gerais e face ao acompanhamento efectuado, se considerar que o Órgão de Gestão actuou em conformidade com as disposições legais e estatutárias e na defesa dos interesses da empresa.
7. Com base no trabalho desenvolvido, o Fiscal Único considera que o Relatório do Conselho de Administração e as Contas referentes ao exercício de 2010 (Demonstração da posição financeira, a Demonstração do rendimento integral, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa e o Anexo às demonstrações financeiras), são adequados à compreensão da situação patrimonial da empresa no final do exercício e à forma como se desenrolou a actividade, a qual continua ainda em fase de estudos e projectos.
8. 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 2010;
- b) A proposta de aplicação de resultados formulada pelo Conselho de Administração no seu relatório

Lisboa, 29 de Março de 2011

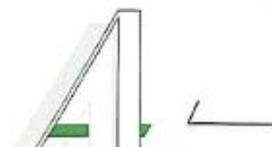
O FISCAL UNICO



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

Relatório e Parecer do Fiscal Único

ALNES DA CUNHA, A. DIAS & ASSOCIADOS
SOCIEDADE DE REVISORES OFICIAIS DE CONTAS



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

Introdução

1. Examinámos as demonstrações financeiras da **RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.**, preparadas pela primeira vez de acordo com as normas internacionais de Contabilidade (IAS/IFRS) tal como adoptadas na UE, as quais compreendem a Demonstração da posição financeira em 31 de Dezembro de 2010, (que evidencia um total de 124.108.005 euros e um total de capital próprio de 2.142.729 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 17.058 euros), a Demonstração do rendimento integral, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e o Anexo às demonstrações financeiras.

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.

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 2010, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade (IAS/IFRS) tal como adoptadas na União Europeia.

Relato sobre outros requisitos legais

8. E também nossa opinião que a informação constante do Relatório de gestão é concorde com as demonstrações financeiras do exercício.

Ênfases

9. Sem afectar a opinião expressa nos parágrafos 7 e 8, chamamos a atenção para as seguintes situações:



- 9.1 Conforme referido na alínea b) da nota 2.2 e na nota 3.2 do Anexo, no balanço em “Activos não correntes - Activos intangíveis”, está registado o montante de 116.103.150 euros de investimentos em curso, que representam 93% do total do activo e que corresponde não só aos custos dos projectos até agora realizados, como também aos gastos correntes de funcionamento da empresa. A recuperabilidade dos referidos valores depende da continuidade e da viabilidade do projecto que está na origem da constituição da RAVE:
- 9.2 Conforme referido na nota 3.3 do Anexo, a rubrica do activo, “Participações financeiras”, respeita às quantias entregues pela RAVE ao AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, (Agrupamento Europeu de Interesse Económico Alta Velocidade Espanha-Portugal). No exercício de 2010, a referida participação financeira, foi pela primeira vez mensurada de acordo com o método da equivalência patrimonial.
- 9.3 Conforme referido no Relatório de gestão, em finais do ano de 2010, foi feito o anúncio, pelo Estado Português, da integração da RAVE na Rede Ferroviária Nacional - REFER. EPE, no âmbito das medidas anunciadas pelo Governo para o reforço do Programa de Estabilidade e Crescimento, e que veio (já em 2011) a ser incluída na Lei do Orçamento de Estado abrindo-se, assim, a possibilidade do projecto vir a ser continuado pela REFER.

Lisboa, 29 de Março de 2011



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