



Tribunal de Contas

Auditoria ao
“Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade”,
da Medida
“Integração dos Corredores Estruturantes do
Território na Rede Transeuropeia de Transportes”,
do Programa “Transportes” do PIDDAC



Outubro de 2007



PROCESSO N.º 12/07 - AUDIT



RELATÓRIO DE AUDITORIA
N.º 35/2007-2.ª Secção

*ao “Projecto Rede Ferroviária de Alta
Velocidade”, da Medida “Integração dos
Corredores Estruturantes do Território na Rede
Transeuropeia de Transportes”, do Programa
“Transportes” do PIDDAC”*



ÍNDICE

ÍNDICE DE QUADROS	5
ÍNDICE DE GRÁFICOS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	5
SIGLAS / GLOSSÁRIO	6
FICHA TÉCNICA DE AUDITORIA	8
1 – SUMÁRIO	9
1.1 – CONCLUSÕES DA AUDITORIA	9
1.1.1 – <i>Objectivos</i>	9
1.1.2 – <i>Caracterização da rede</i>	9
1.1.3 – <i>Planeamento</i>	9
1.1.4 – <i>Enquadramento legal</i>	10
1.1.5 – <i>Estudos iniciais</i>	10
1.1.6 – <i>Gestão do Projecto e processo de decisão</i>	11
1.1.7 – <i>Execução física</i>	12
1.1.8 – <i>Execução financeira</i>	12
1.1.9 – <i>Acompanhamento e controlo</i>	13
1.1.10 – <i>Contratação</i>	13
1.2 – RECOMENDAÇÕES	15
2 – PARTE INTRODUTÓRIA	17
2.1 – FUNDAMENTO E ÂMBITO DA AUDITORIA	17
2.2 – ENTIDADE JUNTO DA QUAL SE DESENVOLVEU A AUDITORIA	17
2.3 – OBJECTIVOS E METODOLOGIA DA AUDITORIA	17
2.3.1 – <i>Objectivo Estratégico e Objectivos Operacionais</i>	17
2.3.2 – <i>Metodologia e Técnicas de Controlo</i>	18
2.4 – SELECÇÃO DA AMOSTRA	19
2.5 – CONDICIONANTES À AUDITORIA	20
2.6 – ENQUADRAMENTO NORMATIVO	21
2.7 – AUDIÇÃO DAS ENTIDADES AUDITADAS EM CUMPRIMENTO DO PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO	21
3 – PARTE EXPOSITIVA	23
3.1 – PROCESSO DE DECISÃO E DESENVOLVIMENTO DO PROJECTO	23
3.1.1 – <i>Objectivos do Projecto “Rede Ferroviária de Alta Velocidade”</i>	23
3.1.2 – <i>O Projecto “Rede Ferroviária de Alta Velocidade” nas GOP</i>	24
3.1.3 – <i>O Projecto PIDDAC “Rede Ferroviária de Alta Velocidade”</i>	24
3.1.4 – <i>Constituição da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e calendarização prevista para a conclusão</i>	25
3.1.5 – <i>A Rede Ferroviária de Alta Velocidade como parte das grandes redes europeias de infra-estruturas de transporte</i>	25
3.1.6 – <i>Desenvolvimento do Projecto e processo de decisão</i>	28
3.1.6.1 – <i>Os estudos iniciais para a ligação Lisboa – Porto – Madrid em Alta Velocidade</i>	28
3.1.6.2 – <i>A criação da RAVE como entidade executora da Rede Ferroviária de Alta Velocidade</i>	29
3.1.6.3 – <i>As ligações transfronteiriças da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e a XIXª Cimeira Luso-Espanhola</i>	29
3.1.6.4 – <i>O desenvolvimento sequente à Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004</i>	30
3.1.6.5 – <i>As ligações consolidadas no Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (Espanha)</i>	31
3.1.6.6 – <i>A opção pelo “Cenário 5” para a ligação Lisboa – Porto</i>	31
3.1.6.7 – <i>As recomendações da Comissão constituída pelo Despacho do MOPTC, de 30 de Março de 2005</i>	32
3.1.6.8 – <i>A confirmação das 4 ligações previstas e a XXIª Cimeira Ibérica</i>	32
3.1.6.9 – <i>As novas orientações para a Rede de Alta Velocidade</i>	33

3.1.6.10 – Apresentação pública efectuada pelo MOPTC, em 28 de Outubro de 2006, com o título “Sector Ferroviário – Orientações Estratégicas”	35
3.1.7 – Estudos realizados.....	36
3.1.7.1 – A elaboração do Plano Estratégico do Empreendimento.....	36
3.1.7.2 – Avaliação dos efeitos económicos da introdução da Rede de Alta Velocidade.....	38
3.1.7.3 – Avaliação Ambiental Estratégica da Rede Ferroviária de Alta Velocidade	39
3.1.7.4 – A análise da capacidade do corredor Lisboa – Porto.....	40
3.2 – GESTÃO TEMPORAL, CUSTEIO DO PROJECTO E CONTROLO DE CUSTOS.....	40
3.2.1 – Acompanhamento e controlo do Projecto	40
3.2.2 – Sistemas de Informação e controlo	41
3.3 – CONTRATAÇÃO DE AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS.....	42
3.3.1 – Análise da contratação.....	42
3.3.1.1 – Contrato n.º 4900000000 – Prestação de Serviços de Gestão Integrada.....	43
3.3.1.2 – Contrato n.º 4900000001 – Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora).....	44
3.3.1.3 – Contrato n.º 4900000002 – Lote 3C (Évora - Caia).....	45
3.3.1.4 – Contrato n.º 4900000123 – Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos).....	46
3.3.1.5 – Contrato n.º 4900000006 – Cedência de trabalhadores da REFER em regime de prestação de serviços.....	46
3.3.1.6 – Contrato n.º 4900000019 – Plano Estratégico do Empreendimento.....	48
3.3.1.7 – Outros contratos não precedidos de concurso e incluídos na amostra	49
3.3.2 – Custos com estudos e prestação de serviços	50
3.3.3 – Aplicação das Directivas da União Europeia relativas à contratação dos “sectores especiais”	50
3.4 – PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA	51
3.4.1 – Análise dos custos e do financiamento.....	51
3.4.1.1 – Financiamento do Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade.....	51
3.4.1.2 – Aplicação de fundos.....	52
3.4.2 – Circuitos Financeiros.....	52
3.4.3 – Programação.....	53
3.4.4 – Execução	54
3.4.5 – Desenvolvimento dos estudos e projectos.....	58
3.4.5.1 – Evolução física do Projecto.....	59
4 – VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO	61
5 – EMOLUMENTOS.....	61
6 – DETERMINAÇÕES FINAIS.....	61
ANEXO I – SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E CONTROLO.....	63
1 – ENTIDADES ENVOLVIDAS	63
2 – SISTEMAS INFORMÁTICOS	63
3 – PROCESSAMENTO DA INFORMAÇÃO E CONTROLO	64
4 – SISTEMAS DA RESPONSABILIDADE DA IOAT.....	65
5 – SISTEMAS DA RESPONSABILIDADE DA RAVE	66
ANEXO II – CIRCUITOS FINANCEIROS	67
ANEXO III – ORIGENS E APLICAÇÃO DE FUNDOS	69
ANEXO IV – QUADRO DE CUSTOS	73
ANEXO V – EXECUÇÃO FÍSICA.....	77
ANEXO VI.....	79
NOTA DE EMOLUMENTOS.....	79
ANEXO VII.....	81
RESPOSTAS DAS ENTIDADES AUDITADAS	81



ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1 – ÁREAS, ÂMBITO, OBJECTIVOS E PROCEDIMENTOS DE AUDITORIA.....	18
QUADRO 2 – AMOSTRA DE CONTRATOS PRECEDIDOS DE CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL.....	19
QUADRO 3 – AMOSTRA DE CONTRATOS NÃO PRECEDIDOS DE CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL	20
QUADRO 4 – INVESTIMENTO PREVISTO E VALORES DA PROCURA	37
QUADRO 5 – VALOR E NÚMERO DE CONTRATOS PARA EXECUÇÃO DE PROJECTOS POR PROCEDIMENTO PRÉ- CONTRATUAL.....	42
QUADRO 6 – GESTÃO INTEGRADA DO PROJECTO – HONORÁRIOS CONTRATUAIS ESTIMADOS	43
QUADRO 7 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DO CONTRATO DE GESTÃO INTEGRADA DO PROJECTO.....	44
QUADRO 8 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DO CONTRATO N.º 4900000001 – LOTE 3B (MONTEMOR-O-NOVO – ÉVORA)	45
QUADRO 9 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DO CONTRATO N.º 4900000002 – LOTE 3C (ÉVORA - CAIA).....	46
QUADRO 10 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DO CONTRATO N.º 4900000123 – LOTE 1A (AEROPORTO SÁ CARNEIRO – BRAGA/BARCELOS).....	46
QUADRO 11 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DO CONTRATO DE CEDÊNCIA OCASIONAL DE TRABALHADORES.....	47
QUADRO 12 – ELABORAÇÃO DO <i>PLANO ESTRATÉGICO DO EMPREENDIMENTO</i> – VALOR CONTRATADO E REALIZADO	49
QUADRO 13 – CUSTOS COM ESTUDOS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – REALIZADO EM 2006 E ACUMULADO.....	50
QUADRO 14 – PIDDAC – DOTAÇÃO INICIAL, DISPONÍVEL E EXECUTADA (2002-2006)	55
QUADRO 15 – EXECUÇÃO POR FONTE DE FINANCIAMENTO E DISCRIMINADA POR ANOS.....	56
QUADRO 16 – EXECUÇÃO NAS ÓPTICAS CONTABILÍSTICA E DE TESOURARIA.....	57
QUADRO 17 – PREVISÃO DE EXECUÇÃO E EXECUÇÃO EFECTIVA	57
QUADRO 18 – CUSTOS REALIZADOS COM ESTUDOS E PROJECTOS.....	58
QUADRO 19 – EXECUÇÃO FÍSICA DO PROJECTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2006.....	60

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – REPARTIÇÃO POTENCIAL DAS FONTES DE FINANCIAMENTO.....	38
GRÁFICO 2 – ORIGEM DOS FUNDOS.....	51
GRÁFICO 3 – APLICAÇÃO DE FUNDOS	52
GRÁFICO 4 – PIDDAC – DOTAÇÃO INICIAL, DISPONÍVEL E EXECUTADA (2002-2006).....	55
GRÁFICO 5 – EXECUÇÃO POR FONTE DE FINANCIAMENTO	56
GRÁFICO 6 – EXECUÇÃO GLOBAL DISCRIMINADA POR ANOS	56

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 – REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE	25
FIGURA 2 – CORREDORES EUROPEUS PRIORITÁRIOS	27
FIGURA 3 – <i>PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE</i> (ESPAÑA)	31
FIGURA 4 – LINHA DO NORTE – “CENÁRIO 5”	32
FIGURA 5 – REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE (DEZEMBRO DE 2005).....	34
FIGURA 6 – REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE – CALENDARIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES PRIORITÁRIAS	35

SIGLAS / GLOSSÁRIO

Sigla	Significado
ADIF	<i>Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias</i> (entidade responsável pela construção e gestão das infra-estruturas ferroviárias em Espanha, anteriormente parte da RENFE)
AIA	Avaliação de impacto ambiental
AR	Assembleia da República
AV	Alta velocidade
AVEP	AVEP – Alta Velocidade Espanha – Portugal A.E.I.E. (Agrupamento europeu de interesse económico constituído pela RAVE e pela ADIF, com o objectivo de realizarem os estudos necessários às ligações Madrid – Lisboa – Porto e Porto – Vigo)
BEI	Banco Europeu de Investimentos
BEM	Consórcio Brisa – Engenharia e Gestão S.A. / Movares Nederland B.V. (anteriormente consórcio THR)
Bitola	Distância entre carris (bitola europeia (bitola <i>standard</i>) – 1435 mm / bitola ibérica – 1668 mm [*])
Bi-bitola	Designação por que são referidas as travessas preparadas para receber carris em bitola ibérica e bitola europeia
CA	Conselho de Administração
Cap.	Capítulo
CE	Comissão Europeia
CGD	Caixa Geral de Depósitos
CP	CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.
DE	Dotação executada
DI	Dotação inicial
DIA	Declaração de impacto ambiental
DD	Dotação disponível
DGDR	Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional
DGO	Direcção-Geral do Orçamento
DGT	Direcção-Geral do Tesouro
DGTF	Direcção-Geral do Tesouro e Finanças
DGTREN	<i>Directorate General Energy and Transport</i> (anterior DGVII)
DGTT	Direcção-Geral dos Transportes Terrestres
DGTTF	Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais
DPP	Departamento de Prospectiva e Planeamento
DR	Diário da República
EIA	Estudo de impacto ambiental
ETI's	Especificações técnicas de interoperabilidade
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
GEP	Gabinete de Estudos e Planeamento (do MOPTC)
GIF	<i>Gestor de Infraestructuras Ferroviárias</i> (de Espanha, actualmente integrado na ADIF)
GOP	Grandes Opções do Plano
GPERRI	Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais
GTAV	Designação dada pelo Despacho n.º 20 309/99 do MEPAT ao Grupo de Trabalho constituído por elementos do INTF, CP, REFER e DGTT, criado pelo Despacho n.º 10 990/99 do MEPAT
IA	Instituto do Ambiente
IGOP	Inspecção-Geral das Obras Públicas
II	Instituto de Informática
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

* Na Espanha, em 1844, 30 anos após as invasões francesas, por razões defensivas, foi decidido construir uma rede ferroviária com linhas de bitola diferente da bitola francesa, para impedir que a circulação dos comboios facilitasse novas invasões. Com a fundação da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses, em 1860, Portugal adoptou a bitola espanhola, para permitir a circulação entre Portugal e Espanha.



Sigla	Significado
INTF	Instituto Nacional dos Transportes Ferroviários
IOAT	Intervenção Operacional de Acessibilidade e Transportes
INTOSAI	<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i>
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
LEO	Lei de Enquadramento Orçamental
LOE	Lei do Orçamento do Estado
JOCE	Jornal Oficial das Comunidades Europeias
MFAP	Ministério das Finanças e da Administração Pública
MEPAT	Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território
MIP	<i>Multi-Annual Indicative Programme</i>
MOPTC	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
OE	Orçamento do Estado
PIB	Produto interno bruto
PIIP	Programa de Investimentos em Infra-Estruturas Prioritárias
PEIT	<i>Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (do Ministerio de Fomento de Espanha)</i>
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PLC	Pedido de libertação de crédito
pkm	Passageiro x km
PRACE	Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado
QCA	Quadro Comunitário de Apoio
QREN	Quadro de Referência Estratégico Nacional
RAV	Rede (Ferroviária) de Alta Velocidade
RAVE	Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.
RECAPE	Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
REFER	REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.
RTE-T	Redes Transeuropeias de Transportes (o mesmo que <i>TransEuropean Networks for Transport – TEN-T</i>)
SET	Secretaria de Estado dos Transportes
SCC	Sistema Central de Contabilidade
SCT	Sistema de Compensação do Tesouro
SFA	Serviços e fundos autónomos
SGT	Sistema de Gestão de Contas do Tesouro
SIBS	SIBS – Sociedade Interbancária de Serviços, S.A.
SIC	Sistema de Informação de Contabilidade
SICPIDDAC	Sistema de Informação de Contabilidade para o PIDDAC
SIPIDDAC	Sistema de Informação do PIDDAC
SOE	Sistema do Orçamento do Estado
TEN-T	<i>TransEuropean Networks for Transport (o mesmo que RTE-T)</i>
THR	Consórcio Tyco Engenharia Unipessoal, Ld. ^a (actualmente Brisa – Engenharia e Gestão S.A.) / Holland Railconsult B. V. (actualmente Movares Nederland B.V.)
TIR	Taxa interna de rentabilidade
TTT	Terceira Travessia do Tejo
UE	União Europeia
VAB	Valor acrescentado bruto
VAL	Valor actual líquido

FICHA TÉCNICA DE AUDITORIA

EQUIPA TÉCNICA DE AUDITORIA – “Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade”, da Medida “Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes”, do Programa “Transportes” do PIDDAC”		
TÉCNICOS		QUALIFICAÇÃO
Auditor Coordenador	Abílio Matos	Lic. Economia
Auditor Chefe	António Marques do Rosário	Lic. Direito
Auditores	Daphnie Eurélia Gomes Góis	Lic. Direito
	José Rosário Silva	Lic. Engenharia Civil, Mestre em Construção
	Júlio de Matos	Lic. Informática de Gestão
Apoio Administrativo e Informático	Kátia Lorena Manuel Nobre	



1 – SUMÁRIO

Em cumprimento do Programa de Fiscalização aprovado pelo Tribunal de Contas para o ano de 2007, no âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), realizou-se a presente auditoria à gestão, acompanhamento e controlo da execução do “**Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**”, integrado na Medida “**Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes**” do Programa PIDDAC “**Transportes**”, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), cuja gestão e execução foi da responsabilidade da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A. (RAVE).

1.1 – Conclusões da auditoria

1.1.1 – Objectivos

1. O Projecto **Rede Ferroviária de Alta Velocidade** (RAV) foi criado com o objectivo de realizar uma infra-estrutura ferroviária nacional, integrada na Rede Transeuropeia de Alta Velocidade Ferroviária e, em termos mais imediatos, de proceder aos estudos e projectos necessários à sua construção, incluindo, designadamente, os estudos de mercado e de viabilidade e os projectos e estudos de impacto ambiental das ligações Lisboa – Porto, Lisboa – Madrid e Porto – Vigo, consideradas prioritárias (cf. **ponto 3.1.1**).

1.1.2 – Caracterização da rede

2. A rede portuguesa de alta velocidade (AV) integrará as ligações Lisboa – Porto (com conclusão prevista para 2015), Lisboa – Madrid (Madrid – Badajoz, com conclusão em 2010, e Lisboa – Caia, com conclusão em 2013), Porto – Vigo (Vigo – fronteira, em 2009, e Porto – Valença, no final de 2013), Aveiro – Salamanca (Salamanca – Fronteira, em 2015, e traçado em Portugal pendente das conclusões de estudos), e Évora – Faro – Huelva (Huelva – fronteira, em 2018, e traçado em Portugal pendente das conclusões de estudos) (cf. **ponto 3.1.4**).
3. A rede inclui 4 ligações a Espanha, pelo que o traçado e a calendarização das ligações à rede espanhola foram acordados, ao mais elevado nível político, entre os dois países (cf. **pontos 3.1.6, 3.1.6.2, 3.1.6.5 e 3.1.6.8**).

1.1.3 – Planeamento

4. As GOP de 2000 incluíam o lançamento dos estudos preparatórios para a tomada de decisão sobre a construção da RAV, bem como a criação de uma estrutura específica para a condução do Projecto, compreendendo, numa 1.ª fase, os estudos de mercado e de viabilidade técnica, económica e financeira (cf. **ponto 3.1.2**).
5. O Projecto foi inscrito no PIDDAC, em 2002, com uma dotação, para esse ano, de € 9.826.319, sem indicação de previsão de conclusão e com um investimento previsional total de € 498.797.897 (cf. **ponto 3.1.3**).
6. Posteriormente, as GOP 2003-2006 situaram a RAV no quadro da política comum de transportes e das RTE-T e as GOP 2005-2009, dentro da 3.ª Grande Opção, “*Mais Qualidade Ambiental, Melhor Ordenamento do Território, Maior Coesão e Melhores Cidades*”, destacaram a adopção de soluções de AV para as deslocações de passageiros internacionais e no eixo Lisboa – Porto, com ligações aos aeroportos destas cidades, definindo o calendário de realização, o traçado, as características

físicas e o modelo de gestão, promovendo as ligações transfronteiriças e assegurando a articulação ibérica e a interoperabilidade (cf. ponto 3.1.2).

7. Para 2006, o SIPIDDAC apresentava uma verba de € 47.900.000 para o Projecto, com um investimento total de € 114.658.654, identificado como “1.ª fase”, não estando prevista a continuação da execução em anos seguintes (cf. ponto 3.1.3).
8. No entanto, para 2007, o SIPIDDAC ainda prevê uma execução de € 37.200.000 para o Projecto, com um investimento total previsto de € 113.563.861 (cf. ponto 3.1.3).

1.1.4 – Enquadramento legal

9. A entidade que está a realizar o Projecto, a RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A., é uma entidade de natureza empresarial, criada pelo Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro, para desenvolver os estudos de ordem técnica, ambiental, financeira e jurídico-legal necessários ao projecto, construção e exploração da RAV (cf. pontos 2.6 e 3.1.6.2).
10. Os princípios de enquadramento da RAV e um primeiro calendário para execução dos vários eixos (Porto – Vigo em 2009, Lisboa – Porto, em 2013, Lisboa – Madrid, em 2010, Lisboa – Faro – Huelva, em 2018, e Aveiro – Salamanca, em 2015) foram formalmente aprovados pelo Governo, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 9 de Junho (cf. ponto 3.1.6.4).
11. As componentes de infra-estrutura de via, sinalização, telecomunicações e catenária das novas linhas e das novas estações deverão cumprir as especificações técnicas a que obriga o Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, que transpõe para o ordenamento jurídico nacional a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de AV (cf. ponto 3.1.4).

1.1.5 – Estudos iniciais

12. Os estudos iniciais, que previam o início da construção em 2006 e a conclusão da rede em 2022, estimavam os custos, para a totalidade da rede, no montante de € $11,1 \times 10^9$ (Porto – Vigo, € $1,3 \times 10^9$, Lisboa – Porto, € $3,6 \times 10^9$, Aveiro – Salamanca, € $2,1 \times 10^9$, Lisboa – Madrid (parte em território nacional), € $1,6 \times 10^9$, e Évora – Faro, € $2,5 \times 10^9$ (não incluindo a ligação Faro – Huelva, estimada em € $0,6 \times 10^9$)) e uma procura anual de $24,3 \times 10^6$ passageiros (Porto – Vigo, $2,1 \times 10^6$, Lisboa – Porto, $13,5 \times 10^6$, Aveiro – Salamanca, $1,8 \times 10^6$, Lisboa – Madrid, $5,3 \times 10^6$, e Évora – Faro, $1,6 \times 10^6$), captando cerca de 26% de quota de mercado e apresentando um VAL positivo, sem considerar infra-estruturas, de € $5,3 \times 10^9$ (cf. ponto 3.1.7.1).
13. O cenário proposto para o financiamento, nos estudos iniciais, considerava o recurso a parcerias público-privadas, apontando para a seguinte repartição do financiamento por fontes: Fundo de Coesão, 30-40%, FEDER, 15-20%, TEN-T, 5-10%, OE, 10-20%, PPP, 15-30%, BEI, 15-20%, e *leasing* de material circulante, 5% (cf. ponto 3.1.7.1).
14. Os estudos concluíam que a realização da RAV irá aumentar a competitividade e o desenvolvimento da economia até 2,8% do PIB, criando 91.500 postos de trabalho durante a construção e gerando um VAB de € $14,5 \times 10^9$, com € $8,1 \times 10^9$ de investimento, e estimavam para a realização uma incorporação nacional de 85-90% (cf. ponto 3.1.7.1).
15. O estudo de avaliação dos ganhos de eficiência gerados na economia portuguesa com a introdução da RAV e do previsível impacto da mesma sobre o PIB, estima em 0,44% o acréscimo do PIB resultante da entrada em funcionamento das ligações Lisboa – Porto, Porto – Vigo e Lisboa – Madrid (prevista, no estudo, para 2010), com um crescimento gradual, nos anos



seguintes, até atingir 1,03%, em 2022 (com entrada em funcionamento de Aveiro – Salamanca, prevista, então, para 2015, e Évora – Faro – Huelva, para 2018) (cf. ponto 3.1.7.2).

16. Para o mesmo calendário de realização, os maiores efeitos da construção da RAV na actividade económica concentrar-se-ão entre o quarto e o décimo ano, atingindo os valores máximos entre o sexto e o oitavo ano, com acréscimos anuais do PIB de quase € $2,1 \times 10^9$, correspondentes a cerca de 2,3% do mesmo, e com criação de empregos de aproximadamente 91 mil unidades de trabalho equivalente por ano, correspondentes a cerca de 1,9% do emprego global, valores que resultam mais distribuídos para realizações em calendário mais alargado (cf. ponto 3.1.7.2).
17. Os maiores efeitos previstos correspondem ao troço que implica o maior investimento — o troço Lisboa – Porto — com um impacto máximo, nos quarto e quinto anos de construção, de € 638×10^6 /ano no PIB (0,7% do PIB) e, no emprego, de 28 mil unidades (0,6% do emprego) (cf. ponto 3.1.7.2).
18. A avaliação preliminar dos custos/benefícios das externalidades associadas ao projecto (redução dos custos associados a acidentes rodoviários e efeitos sobre o ambiente), no caso dos transportes de passageiros, quantificou os benefícios externos em € 92×10^6 /ano, em 2010, para a alternativa em π , e em € 63×10^6 /ano, para a alternativa em T, os quais aumentarão, por efeito do alargamento da quota de mercado da AV, para € 245×10^6 /ano e € 168×10^6 /ano, respectivamente, em 2025 (cf. ponto 3.1.7.3).
19. Em Outubro de 2006, o investimento previsto era de € $4,7 \times 10^9$, para a ligação Lisboa – Porto, e de € $3,0 \times 10^9$, para a ligação Lisboa – Madrid, sendo € $2,4 \times 10^9$, para a linha de AV, e € $0,6 \times 10^9$, para a parte da Terceira Travessia do Tejo (TTT) imputável ao projecto, prevendo-se ainda que 38% do investimento seja coberto pela margem operacional de exploração, 22%, objecto de financiamento comunitário, e 40%, participação financeira do Estado (cf. ponto 3.1.6.10).
20. O estudo mais recente, de 2007, aponta para que o investimento na RAV resulte na criação, a prazo, de 36 mil novos postos de trabalho permanentes, num aumento do investimento privado, na ordem dos € 76×10^9 , num crescimento do PIB, de € 99×10^9 , e num acréscimo cumulativo, de € 21×10^9 , de receita fiscal do Estado (cf. ponto 3.1.7.2).

1.1.6 – Gestão do Projecto e processo de decisão

21. A gestão do Projecto foi, de início, da responsabilidade da RAVE e, depois, assegurada pelo consultor externo Tyco Engenharia / Holland Railconsult (contrato de “*Prestação de serviços de gestão integrada do Projecto de Implementação de Alta Velocidade em Portugal*”), entre Agosto de 2004 e Março de 2007, data em que voltou a ser de responsabilidade directa da RAVE (cf. ponto 3.2.1 e 3.3.1.1).
22. A RAVE celebrou, também, em 2002, um protocolo com a REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P., para cedência de trabalhadores, que prestaram e prestam serviços de consultoria e assessoria técnica no acompanhamento e revisão dos estudos, em apoio à gestão do Projecto (cf. ponto 3.3.1.5).
23. Em Janeiro de 2005, foi decidida a execução faseada da ligação Lisboa – Porto, com recurso à utilização de troços da Linha do Norte e material circulante com eixos ajustáveis (bitola *standard* / bitola ibérica), apesar de estudos anteriormente realizados concluírem que essa situação introduzia um factor de perturbação na oferta então existente nessa linha (cf. pontos 3.1.6.6 e 3.1.7.4).
24. Em Dezembro de 2005, foram definidas novas orientações políticas para a realização da RAV, que incluíam a calendarização das principais acções, a definição dos eixos Lisboa – Madrid (agora para tráfego misto, com serviços de AV e convencionais, incluindo mercadorias) e Lisboa

– Porto como prioritários (com início da construção em 2008), a aprovação de opções relativas aos traçados e localização das estações, a opção por um traçado para o eixo Porto – Vigo (que manterá a infra-estrutura, já existente, Porto – Nine – Braga, com construção de um troço novo em bitola ibérica entre Braga e Valença) e o condicionamento da calendarização da realização das restantes ligações aos resultados dos estudos de viabilidade a empreender (cf. ponto 3.1.6.9).

25. Estas orientações incumbiram, ainda, a RAVE de definir o modelo de negócio e de desenvolver o modelo de contratação e de financiamento e estabeleceram o enquadramento e os objectivos dos mesmos, que incluíam “o controlo dos custos e prazos, (...) a minimização do recurso a capitais públicos, (...) a maximização do “Value for Money” global da RAV, (...) a maximização da integração nacional, (...) a aplicação dos cash flows gerados na estrutura do financiamento da RAV, (...) a obtenção de financiamentos comunitários”, e “(...) a participação privada nas áreas mais adequadas” (cf. ponto 3.1.6.9).

1.1.7 – Execução física

26. A evolução física do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade** foi afectada por um conjunto de vicissitudes, decorrente, nomeadamente, de decisões da tutela com implicações em alterações de traçado e na reformulação dos estudos prévios e dos estudos de impacto ambiental (EIA). Em 31 de Dezembro de 2006, decorriam, ainda, relativamente aos estudos prévios dos eixos Lisboa – Porto, Lisboa – Madrid e Porto – Vigo, processos de alteração e revisão que visavam a articulação dos modos de AV e convencional e a optimização dos traçados, nomeadamente, com a diminuição da extensão de túneis, de modo a permitir uma redução dos custos de investimento de 11% no eixo Lisboa – Porto e de 17% no eixo Lisboa – Madrid (cf. ponto 3.4.5.1).
27. O desenvolvimento dos estudos e projectos tem sido condicionado pela avaliação de impacto ambiental e pelas opções da tutela relativas ao traçado e às características técnicas das ligações Porto – Vigo e Lisboa – Madrid (esta alterada para tráfego misto, como acordado na XXIª Cimeira Luso-Espanhola) e, também, em matéria de modelo de contratação, com a opção pelo desenvolvimento através de parcerias público-privadas (cf. pontos 3.1.6, 3.1.6.9, 3.4.5 e 3.4.5.1).

1.1.8 – Execução financeira

28. No período de 2002 a 2006, o Projecto obteve recursos no valor total de € 68,814×10⁶, com origem em fundos do *Cap. 50 – Receitas Gerais*, no montante de € 42,278×10⁶ (61,4%), em *financiamento comunitário*, no montante de € 20,036×10⁶ (29,1%) e *Outros*, no montante de € 6,500×10⁶ (9,4%) correspondente a empréstimos bancários (cf. ponto 3.4.1.1 e 3.4.4).
29. As candidaturas a financiamento comunitário aprovadas (Linha B5-700) ascendiam a um valor total de € 71,3×10⁶, a que correspondia um co-financiamento de 50% (€ 35,65×10⁶) (cf. ponto 3.4.1.1).
30. Em 31 de Dezembro de 2006, os montantes transferidos pela UE ascendiam a cerca de € 20,036×10⁶, em que € 17,706×10⁶ (88,4%) diziam respeito a adiantamentos e € 2,330×10⁶ (11,6%) a pagamentos finais (cf. ponto 3.4.2).
31. A aplicação de fundos foi efectuada pela RAVE em “*Investimentos*”, € 49,181×10⁶ (71,5%), “*Custos*”, € 12,375×10⁶ (18,0%), e “*Outros*”, € 7,259×10⁶ (10,5%), dos quais € 5,500×10⁶ correspondem a empréstimos bancários (cf. ponto 3.4.1.2).
32. A componente nacional, relativa ao Cap. 50, foi incluída no orçamento do GEP do MOPTC. Quanto ao financiamento comunitário, “Linha Orçamental das RTE-T”, a CE emite uma Decisão, normalmente no final do primeiro semestre de cada ano, onde é indicado o valor do co-financiamento (cf. ponto 3.4.2).



33. Nos pagamentos finais, relativos ao financiamento da Linha Orçamental B5-700 das RTE-T, a verba só é transferida para a RAVE após uma avaliação da IOAT e, posteriormente, da CE, decorrendo, normalmente, um período de tempo considerável entre a finalização da execução e a efectiva transferência do restante valor co-financiado (**cf. ponto 3.4.2**).
34. Para 2006, a RAVE apresentou uma proposta de investimento global de € 70,654×10⁶, tendo solicitado do Estado uma comparticipação de € 37,316×10⁶ e assumido que o restante seria financiado pela UE, tendo sido atribuída pelo MOPTC uma dotação de € 32,000×10⁶, depois reduzida para € 10,000×10⁶, ou seja, 68,8% inferior ao valor anteriormente comunicado (**cf. ponto 3.4.3**).
35. No entanto, em 2006, a execução financeira do Projecto foi de apenas € 15,950×10⁶, com uma taxa de execução de 33,8%, relativamente à dotação inicial, abaixo da taxa de execução global do Projecto, que, no final de 2006, era de 56,8% (**cf. ponto 3.4.4**).
36. O montante executado em 2006 (€ 15,95×10⁶) representa 7,4% do P024 e 4,3% do total do PIDDAC executado (**cf. ponto 3.4.4**).
37. Entre 2002 e 2006, a taxa de execução relativa à componente nacional (*Cap. 50 – Receitas Gerais*) foi sempre de 100%, excepto, em 2002, em que atingiu o valor de 99,6% (**cf. ponto 3.4.4**).

1.1.9 – Acompanhamento e controlo

38. A informação relativa à execução disponibilizada pela DGO reflecte apenas as transferências para a RAVE respeitantes ao *Financiamento Nacional – Receitas Gerais*.
39. Quanto à componente comunitária, a informação disponibilizada pelo DPP e pela RAVE não coincidem, devendo-se as divergências, fundamentalmente, à ausência de actualização da informação residente no SIPIDDAC e a entendimentos distintos sobre a mesma realidade, bem como à deficiente troca de informação entre a RAVE e o GEP (**cf. ponto 3.4.4**).
40. O indicador físico estabelecido no SIPIDDAC para a fase “*Desenvolvimento de estudos 1.ª fase Rede Ferroviária de Alta Velocidade*”, em 2006, era o “*n.º de estudos de viabilidade técnico-económica e ambientais lançados / adjudicados*”, com um objectivo quantificado em 90 estudos. Este número foi depois alterado para 45, com indicação final da realização de 4, aos quais, em termos do cumprimento dos objectivos, correspondia uma percentagem de concretização de 8,89% (**cf. ponto 3.4.4**).
41. Este indicador físico não espelha a efectiva eficácia no alcance dos objectivos pois, independentemente do número de estudos realizados/ou de concursos abertos, os objectivos efectivamente visados podem ou não ter sido alcançados (**cf. ponto 3.4.4**).

1.1.10 – Contratação

42. Para a realização da 1.ª fase do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, a RAVE contratou e desenvolveu vários tipos de estudos, nomeadamente estudos de mercado, de viabilidade técnica e económica, estudos ambientais e outros, a que sucedeu a contratação do desenvolvimento dos projectos de engenharia, tendo celebrado, até 31 de Dezembro de 2006, 103 contratos de aquisição de serviços e de cedência de mão de obra, no valor total de € 70.883.582,83, relativamente aos quais foi facturado, em 2006, um total de € 9.776.172,37 (**cf. pontos 3.3 e 3.4.5**).
43. A elaboração dos principais estudos de viabilidade técnica, dos estudos prévios, anteprojectos e estudos de avaliação e acompanhamento de impacto ambiental do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, foi adjudicada na sequência de concursos públicos internacionais, abertos nos anos de 2002 a 2005 (**cf. ponto 3.4.5**).

44. Em geral, verificou-se o regular cumprimento pela RAVE do disposto no Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, relativo à contratação dos “sectores especiais”, com realização dos procedimentos pré-contratuais devidos em função do valor e da natureza do contrato (cf. **pontos 3.3.1, 3.3.1.1 a 3.3.1.7 e 3.3.3**).
45. No entanto, a RAVE contratou, por ajuste directo precedido de consulta, uma prestação de serviços — contrato para elaboração do “Plano Estratégico do Empreendimento” —, pelo montante de € 753.314,00, valor superior ao limite de € 400.000 estabelecido na subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, sem que tenha sido invocado qualquer fundamento para a dispensa de procedimento, o que viola o disposto no n.º 1 do artigo 17.º, por falta de realização do procedimento pré-contratual adequado, e o n.º 2 do artigo 19.º do mesmo diploma (cf. **ponto 3.3.1.6**).
46. Foi celebrado um contrato de “Prestação de serviços de acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica”, pelo prazo de um ano e pelo valor de € 369.880,00, relativo ao valor dos honorários, calculados com base em taxas horárias e previsão de afectação de técnicos, e a que acrescem outras despesas contratualmente previstas. Prevendo este contrato a possibilidade de prorrogação e situando-se o seu valor próximo do limiar previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, a sua execução poderá vir a ultrapassar esse limite, com a consequente inelegibilidade da despesa para efeitos do financiamento comunitário (cf. **ponto 3.3.1.7**).
47. A RAVE procedeu ao pagamento de honorários, no valor de € 257.000,00, relativos ao “Estudo de avaliação ambiental estratégica”, elaborado em Outubro de 2003 pelo IDAD – Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, sem ter procedido à celebração de qualquer contrato de prestação de serviços, aliás, conforme estava estipulado nos n.ºs 4 e 5 do protocolo celebrado com a Universidade de Aveiro, ao abrigo do qual o estudo foi desenvolvido (cf. **ponto 3.3.1.7**).
48. A RAVE não procedeu, no início dos anos de 2003, 2004 e 2005, à publicação de anúncios periódicos indicativos relativos aos contratos de fornecimento, empreitada e prestação de serviços com valor estimado igual ou superior a € 750.000, cuja celebração se previa nos 12 meses subsequentes, nos termos do artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto (cf. **ponto 3.3.3**).



1.2 – Recomendações

No contexto da matéria exposta no presente relatório de auditoria e resumida nas conclusões que antecedem, recomenda-se às entidades a seguir indicadas que providenciem no sentido de:

1) Ao Governo, mais concretamente:

A. Aos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:

- a) Assegurar a existência de controlo físico e financeiro da execução dos projectos do PIDDAC;
- b) Garantir que os serviços e entidades coordenadoras procedam ao registo completo e atempado da informação, de forma a permitir a sua análise adequada e oportuna.

B. Ao Ministro de Estado e das Finanças:

Garantir a existência de um sistema de informação que, permitindo uma visão global do PIDDAC, inclua o planeamento, a execução, o acompanhamento e o controlo, bem como a avaliação da execução da programação aprovada, nas componentes física e financeira. Caso este sistema de informação envolva várias entidades e/ou diferentes sistemas informáticos, deve ser assegurada a eficiência da integração, actualidade e coerência destes sistemas.

2) À Direcção-Geral do Orçamento:

- a) Providenciar no sentido de poder aceder e analisar a totalidade da informação relativa a projectos do PIDDAC;
- b) Proceder ao acompanhamento e controlo da execução dos projectos.

3) À Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes:

Diligenciar por uma análise e avaliação mais céleres dos *dossiers* apresentado pela RAVE, justificativo de todas as despesas apresentadas a co-financiamento, de modo a minimizar o tempo entre a finalização da execução e a efectiva transferência do valor relativo aos pagamentos finais da UE.

4) Ao Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais e à RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A.:

- a) Garantir que o registo da informação relativa à componente física e financeira seja efectuado de forma regular, completa e actualizada;
- b) Contribuir para uma adequada comunicação e coordenação recíproca, no sentido de garantir que a troca de informação relativa ao planeamento, gestão, execução e controlo dos projectos PIDDAC se processe de forma a assegurar a coerência de informação e que o registo da mesma seja efectuado de modo adequado e oportuno.

5) À RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A.

- a) Cumprir as regras comunitárias relativas ao respeito pelo princípio da concorrência e à adjudicação de contratos públicos, em todos os processos de contratação, designadamente naqueles que envolvem financiamento comunitário, nos termos do disposto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2236/95, do Conselho, de 18 de Setembro;
- b) Proceder à contratação de empreitadas e de prestações de serviços de montante igual ou superior aos limiares estabelecidos na alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, através de um dos procedimentos previstos no artigo 17.º do mesmo diploma;
- c) Proceder à contratação sem realização de um dos procedimentos previstos no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, apenas quando se verifique qualquer dos casos referidos no n.º 1 do artigo 18.º do mesmo diploma, devendo a dispensa da realização de procedimento ser devidamente fundamentada *de facto* e *de jure*, com evidência das circunstâncias excepcionais que justificam a derrogação;
- d) Comunicar à Comissão Europeia, nos termos e prazo estabelecidos no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, os contratos celebrados com dispensa de procedimento pré-contratual, ao abrigo do disposto no artigo 18.º do mesmo diploma;
- e) Proceder, no início de cada ano económico, à publicação do anúncio periódico indicativo estabelecido no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto.



2 – PARTE INTRODUTÓRIA

2.1 – Fundamento e âmbito da auditoria

Em cumprimento do Programa de Fiscalização aprovado pelo Tribunal de Contas para 2007, através da Resolução n.º 12/06 – 2.ª Secção, de 14 de Dezembro, realizou-se a presente auditoria ao “**Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**”, integrado na Medida “**M 001 – Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes**”, do “**P 024 – Transportes**”, do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), no âmbito do Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP) / Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPERI)¹ do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), cuja entidade responsável pela execução é a Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE), que teve por finalidade o exame e a avaliação do sistema de planeamento, gestão, acompanhamento e controlo do Projecto.

O processo de decisão e execução financeira do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade** teve início em 2002 e o primeiro grande estudo contratado foi iniciado no final desse ano. A execução dos estudos e projectos deste empreendimento ainda se encontra em curso. Para “*cut-off*” da auditoria foi tomada a data de 31 de Dezembro de 2006.

2.2 – Entidade junto da qual se desenvolveu a auditoria

Verificando-se que o GEP, entidade que figurava no PIDDAC como executora do Projecto / Medida e a quem compete o seu acompanhamento, fiscalização, avaliação e controlo, não dispunha da informação mínima necessária à realização da auditoria, os trabalhos foram direccionados para a RAVE, sociedade anónima de capitais públicos sob cuja responsabilidade directa está, desde a sua criação, no final de 2000, a ser planeado e executado o **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, junto da qual se desenvolveu a auditoria.

2.3 – Objectivos e metodologia da auditoria

2.3.1 – Objectivo Estratégico e Objectivos Operacionais

A auditoria teve como objectivo global a avaliação da economia, eficiência, eficácia e regularidade do processo decisório relativo ao empreendimento. Dentro deste objectivo global foram, especificamente, consideradas quatro áreas, com o âmbito, os objectivos operacionais e os procedimentos de auditoria constantes do quadro 1:

¹ Criado pela Lei Orgânica do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro, com a missão e atribuições estabelecidas pelo Decreto Regulamentar n.º 59/2007, de 27 de Abril, e que sucedeu ao anterior Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP).

Quadro 1 – Áreas, âmbito, objectivos e procedimentos de auditoria

Áreas	Âmbito	Objectivos Operacionais	Procedimentos de Auditoria
I Processo de decisão do Projecto “Rede Ferroviária de Alta Velocidade”	Descrição, caracterização e localização das diferentes linhas de AV preconizadas e estabelecimento de prioridades na sua execução.	Caracterização técnica, física, temporal e financeira global do Projecto e dos objectivos fixados e suas implicações relativamente à 1.ª fase (estudos e projectos).	Levantamento e análise das decisões estratégicas subjacentes ao processo de decisão do “Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade”.
II Gestão temporal, custeio do projecto e controlo de custos	Gestão temporal e custeio do projecto e controlo de custos.	Análise e avaliação global da gestão, dos sistemas de informação e de controlo do Projecto.	Análise das componentes do Projecto nas vertentes temporal, qualitativa e quantitativa, relativamente à programação, orçamentação, execução, acompanhamento e controlo; Levantamento e avaliação dos sistemas de gestão, de informação e controlo do Projecto.
III Procedimentos de adjudicação dos contratos de aquisição de serviços	Regularidade e competitividade dos procedimentos de adjudicação dos contratos de aquisição de serviços.	Análise do cumprimento das disposições legais nacionais e comunitárias em matéria de contratação pública, no âmbito da aquisição de serviços; Análise da execução física e financeira dos respectivos contratos.	Conhecimento das modalidades de contratação e fundamentação da opção subjacente à escolha do tipo de procedimento; Análise do enquadramento legal aplicável e verificação do cumprimento do mesmo e da conformidade dos procedimentos concursais de contratação, em especial daqueles seleccionados na amostra; Análise dos desvios relativamente ao programado, designadamente, o cumprimento das condições contratuais e a existência de alterações aos contratos e/ou contratos adicionais.
IV Programação e execução	Programação e execução física e financeira do Projecto.	Análise e avaliação da execução e do cumprimento dos objectivos fixados.	Apuramento e verificação da programação e da execução financeira global do Projecto, por fontes de financiamento, entre 2002 e 2006, com especial incidência no ano de 2006; Análise dos desvios entre a programação e a execução física e financeira.

2.3.2 – Metodologia e Técnicas de Controlo

A auditoria foi desenvolvida segundo métodos e técnicas geralmente aceites e constantes do Manual de Auditoria e de Procedimentos do Tribunal de Contas e as normas da INTOSAI, nomeadamente:

- ◆ Análise e exame de estudos e documentos técnicos relativos ao processo de decisão de realização da **Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, bem como, à caracterização técnica, à execução, ao acompanhamento e ao controlo do respectivo Projecto do PIDDAC;
- ◆ Análise e verificação do cumprimento da legalidade e da conformidade dos procedimentos concursais para contratação das aquisições de bens e serviços, em especial, no âmbito do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto;
- ◆ Levantamento dos sistemas de planeamento, execução, acompanhamento, gestão e controlo;



- ◆ Entrevistas com os responsáveis pela execução, acompanhamento e controlo do projecto;
- ◆ Apuramento do grau de execução física e financeira do projecto.

2.4 – Selecção da Amostra

Relativamente aos procedimentos pré-contratuais utilizados, 17 contratos foram precedidos de concurso público internacional ($\Sigma = \text{€ } 54.452.097,61$), 6 contratos foram precedidos de consulta ou concurso limitado ($\Sigma = \text{€ } 1.769.355,76$), 9 contratos foram celebrados ao abrigo de protocolos ($\Sigma = \text{€ } 966.340,00$) e os restantes 71 foram celebrados por ajuste directo ($\Sigma = \text{€ } 13.695.789,46$).

Para a realização dos objectivos operacionais da área III – Procedimentos de adjudicação dos contratos de aquisição de serviços, foi seleccionada uma amostra dos contratos, com recurso ao *software* “IDEA”. O universo sobre o qual incidiu o processo de amostragem era constituído pelos 103 contratos efectuados pela RAVE, até 31 de Dezembro de 2006, com um valor total de € 70.883.582,83.

Para efeitos de amostragem, o universo foi decomposto em duas populações diferenciadas:

- Uma população constituída pelos 17 contratos precedidos de concurso público internacional, sobre o qual foi extraída, com recurso ao *software* “IDEA”, uma amostra aleatória de 4 contratos, a saber:

Quadro 2 – Amostra de contratos precedidos de concurso público internacional

(em euro)

Objecto	Adjudicatário	Valor do contrato	Valor utilizado	Execução em 2006	Início do procedimento (*)
Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos) – estudo prévio, projecto de execução, estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA – 1.ª fase estudo prévio	Intecsa – Inarsa / GEG	1 898 739,00	815 868,00	152 347,02	04/08/2004
Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora) – estudo prévio, anteprojecto, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA	Consulgal / Typsa	2 312 536,00	627 051,01	266 853,16	28/04/2004
Prestação de serviços de gestão integrada – Fase I	Tyco / Holland Railconsult	14 234 756,80(**)	13 503 066,76	4 905 435,30	05/05/2004
Lote 3C (Évora – Caia) – estudo prévio e anteprojecto	Idom, S.A. / Idom, Ld.ª	2 973 188,00	629 530,34	80 246,66	18/06/2003
Total		21 419 219,80	15 575 516,11	5 404 882,14	

(*) Data da deliberação do CA da RAVE de lançamento do procedimento.

(**) Valor considerado pela RAVE.

Os 4 contratos incluídos nesta amostra somam um valor de € 21.419.219,80, o que representa 39,3% do valor total dos contratos precedidos de concurso público internacional.

- ii) Uma segunda população, complementar da primeira, constituída pelos 86 contratos não precedidos de concurso público internacional, sobre o qual foi extraída, com recurso ao software "IDEA", pelo método *monetary unit sampling* (MUS), a seguinte amostra de 9 contratos:

Quadro 3 – Amostra de contratos não precedidos de concurso público internacional

(em euros)

Objecto	Adjudicatário	Valor do contrato	Valor utilizado	Execução em 2006	Procedimento / Início do procedimento (*)
Plano estratégico do empreendimento	A.T. Kearney	1 415 153,20	1 415 153,20	0	Consulta prévia 2/12/2002
Cedência de trabalhadores da REFER em regime de prestação de serviços	REFER – Rede Ferroviária Nacional	5 776 927,17	4 484 096,45	1 443 697,32	Ajuste directo –
Aplicação de metodologias de <i>value engineering</i> ao eixo Lisboa – Porto	Egis Rail	39 000,00	39 000,00	39 000,00	Consulta prévia 23/03/2006
Avaliação ambiental estratégica	IDAD / Universidade de Aveiro	257 000,00	257 000,00	0	Ajuste directo ao abrigo de Protocolo
Acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica	Ferbritas	369 880,00	40 003,00	40 003,00	Ajuste directo –
Definição dos elementos prioritários do modelo de negócio para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade	A.T. Kearney	385 250,00	382 214,25	0	Ajuste directo –
Análise do mercado de empresas de projectos de engenharia	Strateg	51 175,00	45 890,12	0	Ajuste directo –
Implementação do sistema documental SAP DMS	Novabase	396 000,00	358 000,00	138 000,00	Ajuste directo –
Elaboração e implementação de um plano estratégico de <i>marketing</i> e comunicação	Series	235 000,00	234 999,96	39 166,66	Consulta prévia 07/04/2004
Total		8 690 385,37	7 021 357,02	1 561 866,98	

(*) Data de envio de carta-convite.

Para a aplicação do método, nesta amostragem, foi definido um grau de confiança de 90% e uma materialidade correspondente a 10% do valor total dos contratos desta população. Estes 9 contratos somam um valor de € 8.690.385,37, o que representa 52,9% do valor total dos contratos não precedidos de concurso público internacional.

No conjunto, a amostra global representa 42,5% do valor global contratado.

2.5 – Condicionantes à Auditoria

O trabalho de campo decorreu dentro da normalidade esperada, salientando-se a boa colaboração demonstrada pelos responsáveis da RAVE no fornecimento de elementos e na prestação dos esclarecimentos solicitados, cuja colaboração contribuiu positivamente para a realização dos objectivos fixados para a auditoria.



2.6 – Enquadramento normativo

A RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., foi criada pelo Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro, que aprovou igualmente os respectivos Estatutos, encontrando-se sujeita ao Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro.

É uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos², detida em 60% pelo Estado e em 40% pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P., sob tutela do Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC), tendo por objecto 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 AV a instalar em Portugal continental e da sua ligação com a rede congénere espanhola³.

À contratação de prestação de serviços pela RAVE é aplicável o Decreto-Lei n.º 223/2001⁴, de 9 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 234/2004, de 15 de Dezembro, nomeadamente, no que se refere ao limiar estabelecido na sublínea ii) da alínea c) do n.º 1 do seu artigo 7.º.

2.7 – Audição das entidades auditadas em cumprimento do princípio do contraditório

Tendo em vista o exercício do direito de resposta, em cumprimento do princípio do contraditório, nos termos dos artigos 13.º e 87.º, n.º 3, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto⁵, o relato de auditoria foi enviado às seguintes entidades:

- ◆ Ministro de Estado e das Finanças;
- ◆ Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- ◆ Presidente do Conselho de Administração da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.;
- ◆ Director-Geral do Orçamento;
- ◆ Director-Geral do Tesouro e Finanças;
- ◆ Director do Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais;
- ◆ Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes.

Das entidades a quem foi enviado o relato, apresentaram alegações o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o Presidente do Conselho de Administração da RAVE, o Director-Geral do Orçamento e a Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes. As respostas

² Nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro.

³ Nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro, e do n.º 1 do artigo 2.º dos Estatutos da RAVE.

⁴ Transpõe a Directiva n.º 93/38/CEE, do Conselho, de 14 de Junho, alterada pela Directiva n.º 98/4/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro, que se aplicava aos denominados “sectores especiais”.

⁵ Este diploma legal foi objecto de alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 87-B/98, de 31 de Dezembro, 1/2001, de 4 de Janeiro, 48/2006, de 29 de Agosto, e 35/2007, de 13 de Agosto.

recebidas foram objecto de análise e incorporadas no texto deste relatório sempre que o Tribunal as considerou oportunas e relevantes.

Realça-se ainda que, em sede de contraditório:

- ◆ O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações informou estar “(...) a implementar um novo modelo de relacionamento com as empresas e organismos tutelados (...)”, tendo manifestado a preocupação e descrito os esforços desenvolvidos, em particular, pelo Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais, relativamente ao controlo da boa execução física e financeira dos projectos, e pela RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., na definição de indicadores de acompanhamento no SIPIDDAC.

Relativamente à análise e avaliação dos dossiers apresentados pela RAVE à IOAT, foi referido que irão ser envidados esforços “(...) no sentido de tornar mais céleres os seus procedimentos, tal como recomendado pelo Tribunal de Contas”.

Quanto ao cumprimento das disposições legais aplicáveis, em sede de contratação pública, nos sectores especiais, foi comunicado que “(...) a RAVE tomará as medidas necessárias para melhorar os procedimentos de contratação. Em particular e já em 2008, a RAVE procederá à publicação dos Anúncios Periódicos Indicativos previstos na lei”;

- ◆ O Presidente do Conselho de Administração da RAVE apresentou alegações que, no essencial, não contrariam o relatado e comunicou, também, acções desenvolvidas pela empresa no sentido do cumprimento das recomendações. Delas relevam a iniciativa de promover o registo da informação relativa ao Projecto, directamente no SIPIDDAC, a redefinição de objectivos e indicadores de medida aí estabelecidos e, ainda, a adopção de medidas para “(...) melhoria dos procedimentos de contratação, tendo em vista a observância do quadro legal e comunitário de referência em matéria de concorrência e de transparência (...)”;
- ◆ O Director-Geral do Orçamento apresentou alguns esclarecimentos sobre as responsabilidades do controlo exercido por algumas das entidades envolvidas e informou que, em matéria de acesso à informação residente no SIPIDDAC, “(...) desde a entrada em vigor da actual lei orgânica, a DGO está a desenvolver esforços para melhorar a integração dessa informação”;
- ◆ A Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes respondeu ser preocupação da sua gestão “(...) a celeridade na análise e avaliação dos documentos justificativos das despesas que são apresentadas para co-financiamento comunitário” e que “continuarão, no futuro, a ser desenvolvidos todos os esforços para reduzir ao mínimo o tempo de análise dos pedidos de pagamento apresentados pelos executores”.

A fim de dar expressão plena ao princípio do contraditório, as respostas das entidades a quem foi enviado o relato são ainda apresentadas integralmente no **Anexo VII** do presente relatório, nos termos dos artigos 13.º, n.º 4, da Lei n.º 98/97 e 60.º, n.º 3, do Regulamento da 2.ª Secção, aprovado pela Resolução n.º 3/98-2.ª Secção, de 19 de Junho, com as alterações introduzidas pela Resolução n.º 2/2002-2.ª Secção, de 17 de Janeiro, e pela Resolução n.º 3/2002-2.ª Secção, de 23 de Maio.



3 – PARTE EXPOSITIVA

3.1 – Processo de decisão e desenvolvimento do Projecto

3.1.1 – Objectivos do Projecto “Rede Ferroviária de Alta Velocidade”

O Projecto **Rede Ferroviária de Alta Velocidade** (RAV) tem como objectivo a realização de uma infra-estrutura ferroviária nacional, integrada na Rede Transeuropeia de Alta Velocidade Ferroviária, que visa assegurar a interoperabilidade do serviço de alta velocidade (AV) em todo o espaço comunitário e constitui um dos componentes das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T⁶), cuja realização é considerada prioritária para uma maior integração do sector dos transportes e essencial para o bom funcionamento do mercado interno e para o reforço da coesão económica e social.

Os objectivos imediatos deste Projecto são a realização de um conjunto de estudos e projectos necessários à construção da RAV, que incluem estudos de mercado, de viabilidade, etc., e, também, projectos e estudos de impacto ambiental relativos às ligações entre Lisboa – Porto, Lisboa – Madrid e Porto – Vigo, consideradas prioritárias e, por isso, com execução prevista mais próxima.

A melhoria das ligações entre as capitais de Portugal e Espanha, bem como a elevada conectividade que se irá estabelecer entre as grandes áreas metropolitanas e as principais cidades, que ficarão ligadas em rede, constituem factores relevantes para a integração e coesão económica e social no espaço ibérico e europeu. No âmbito nacional, a ligação ferroviária de AV entre Lisboa e Porto irá garantir tempos de percurso concorrenciais com os modos alternativos de transporte e libertar capacidade na actual Linha do Norte para os serviços suburbanos, interurbanos e de mercadorias. Prevê-se também o reforço da inter-modalidade do sistema de transportes através da ligação da rede de AV ao futuro Aeroporto Internacional de Lisboa e, posteriormente, ao Aeroporto Sá Carneiro (Porto).

A concretização do Projecto irá trazer benefícios sociais importantes, tais como, a redução da sinistralidade, o menor consumo energético e a diminuição das emissões atmosféricas poluentes e dos gases que provocam o efeito de estufa. Dará também lugar a importantes ganhos de produtividade, em resultado de uma maior eficiência na afectação dos recursos relativos às deslocações e da criação de melhores condições para as empresas elevarem os padrões, na criação de valor, e alargarem a área de influência dos seus mercados. Os benefícios do Projecto alargam-se para além do tecido económico, favorecendo também as actividades sociais e culturais e a valorização territorial.

A construção da RAV vai, também, originar importantes incrementos dos níveis de actividade, que terão reflexos no aumento do PIB e do emprego. O acréscimo dos níveis de actividade não se limitará ao sector da construção, sendo de esperar um significativo aumento induzido da procura ligada aos fornecimentos intermédios e, também, a expansão da actividade num conjunto de sectores económicos mais alargado. Os elevados níveis de exigência inerentes aos serviços de AV ferroviária irão, ainda, colocar importantes desafios ao sistema científico e tecnológico nacional, agregando empresas e centros académicos e científicos em torno da investigação, desenvolvimento e inovação de produtos e serviços.

⁶ Usualmente referidas também por TEN-T ou TEN-Transport (*TransEuropean Networks for Transport*).

3.1.2 – O Projecto “Rede Ferroviária de Alta Velocidade” nas GOP

As primeiras referências ao Projecto **Rede Ferroviária de Alta Velocidade** encontram-se nas GOP de 2000⁷. Aí, na 6.ª Grande Opção (2000-2003), “*Potenciar o território português como factor de bem-estar dos cidadãos e de competitividade da economia*”, destaca-se o lançamento dos estudos preparatórios para a tomada de decisão sobre a construção do novo Aeroporto de Lisboa e da RAV, bem como a criação de uma estrutura específica para a condução do Projecto relativo à AV, compreendendo, numa 1.ª fase, os estudos de mercado e de viabilidade técnica, económica e financeira.

Nas GOP para 2003-2006⁸, a 2.ª Grande Opção, “*Sanear as finanças públicas, desenvolver a economia*”, referia o estudo e calendarização da execução de uma rede de AV, compreendendo ligações nacionais e transeuropeias, polarizadas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, para permitir a avaliação do impacto financeiro real, em função da procura expectável, interna e nas ligações à Europa, no quadro da política comum de transportes e das RTE-T e, ainda, para possibilitar a avaliação técnica e negociações de natureza diversa, particularmente quanto ao seu financiamento.

Nas GOP para 2005-2009⁹, a 3.ª Grande Opção, “*Mais Qualidade Ambiental, Melhor Ordenamento do Território, Maior Coesão e Melhores Cidades*”, destaca a adopção de soluções de AV para as deslocações de passageiros internacionais e no eixo Lisboa – Porto, com ligações aos aeroportos destas cidades, definindo o calendário de realização, o traçado, as características físicas e o modelo de gestão, promovendo as ligações transfronteiriças e assegurando a articulação ibérica e a interoperabilidade.

3.1.3 – O Projecto PIDDAC “Rede Ferroviária de Alta Velocidade”

O **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade** foi inscrito no PIDDAC em 2002, enquadrado no Programa Orçamental *P024 – Transportes* e na Medida *M001 – Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes*, com uma dotação, para esse ano, de € 9.826.319, sem indicação de previsão de conclusão e com um investimento previsional total de € 498.797.897.

Em 2006, o SIPIDDAC¹⁰ apresentava uma verba de € 47.900.000 para o Projecto, com um investimento total de € 114.658.654, não estando prevista a continuação da execução em anos seguintes.

Apesar disso, em 2007, o SIPIDDAC ainda inclui o Projecto, prevendo 2007 como o ano de conclusão para a 1.ª fase, com uma execução de € 37.200.000 e com um investimento total previsto de € 113.563.861.

⁷ Lei n.º 3-A/2000, de 4 de Abril.

⁸ Leis n.ºs 32-A/2002, de 30 de Dezembro, 107-A/2003, de 31 de Dezembro, 55-A/2004, de 30 de Dezembro, e 52/2005, de 31 de Agosto, respectivamente.

⁹ Lei n.º 52/2005, de 31 de Agosto.

¹⁰ Até 2004, o Mapa XV do PIDDAC detalhava as Medidas por Projectos, sendo este Projecto referido apenas por “*Rede Ferroviária de Alta Velocidade*”. No SIPIDDAC acresce a esta designação a referência “*1.ª fase*”.



3.1.4 – Constituição da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e calendarização prevista para a conclusão

A futura RAV portuguesa, inserida na Rede Europeia de Alta Velocidade, será constituída pelas seguintes ligações, com conclusão actualmente prevista para os anos indicados¹¹:

- ◆ Lisboa – Porto (2015)¹²;
- ◆ Lisboa – Madrid (Madrid – Badajoz, com conclusão em 2010, e Lisboa – Caia, com conclusão em 2013);
- ◆ Porto – Vigo (Vigo – fronteira, em 2009, e Porto – Valença, no final de 2013¹⁰);
- ◆ Aveiro – Salamanca (Salamanca – fronteira, em 2015, e traçado em Portugal pendente das conclusões de estudos);
- ◆ Évora – Faro – Huelva (Huelva – fronteira, em 2018, e traçado em Portugal pendente das conclusões de estudos).

Figura 1 – Rede Ferroviária de Alta Velocidade



Para assegurar a integração no sistema ferroviário transeuropeu de AV e as condições de interoperabilidade necessárias, as componentes de infra-estrutura de via, sinalização, telecomunicações e catenária das novas linhas e novas estações deverão cumprir as especificações técnicas a que obriga o Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio¹³, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho.

3.1.5 – A Rede Ferroviária de Alta Velocidade como parte das grandes redes europeias de infra-estruturas de transporte

O Conselho Europeu e o Conselho das Comunidades Europeias, em Dezembro de 1990, procuraram dar um grande impulso ao desenvolvimento das grandes redes de infra-estruturas de transportes, tendo o Conselho das Comunidades apreciado favoravelmente uma comunicação, elaborada pela Comissão, sobre o desenvolvimento da rede europeia de comboios de AV, suportada em estudos de grupo de trabalho anteriormente constituído para esse efeito.

¹¹ As previsões de conclusão das linhas com ligação a Espanha são as constantes das Conclusões da XXIª Cimeira Luso-Espanhola, que teve lugar em Évora, em 18 e 19 de Novembro de 2005.

¹² Conforme orientações do MOPTC / SET, de Dezembro de 2005.

¹³ O Decreto-Lei n.º 93/2000 transpôs para o ordenamento jurídico nacional a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e o Decreto-Lei n.º 152/2003 procedeu à supressão das omissões detectadas na transposição.

Entre as acções prioritárias a empreender como “*ligações-chave da rede europeia de comboios de alta velocidade*”, listadas na Resolução do Conselho, de 17 de Dezembro de 1990, estava incluída a ligação “10. a) Porto – Lisboa – Madrid”. Referia-se aí, também, estarem a ser desenvolvidas as condições técnicas destinadas a assegurar a compatibilidade das infra-estruturas, equipamentos e material circulante, para permitir a circulação internacional dos comboios.

Após a elaboração do primeiro Livro Branco sobre o “*futuro desenvolvimento da política comum de transportes*”, de Dezembro de 1992, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram, em Julho de 1996, uma posição comum sobre as linhas de orientação comunitárias para o desenvolvimento das Redes Transeuropeias de Transportes (Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho). Essas linhas de orientação abrangiam estradas, caminhos-de-ferro, vias fluviais interiores, aeroportos, portos marítimos e fluviais e os sistemas de gestão de tráfego.

Previa-se aí a progressiva criação, até ao ano 2010, de uma rede transeuropeia de transportes à escala comunitária, integrando redes de infra-estruturas de transportes terrestres, marítimos e aéreos, em conformidade com planos aí incluídos. Nessas redes estava incluída a rede ferroviária de AV, composta por linhas especialmente construídas e equipadas para velocidades iguais ou superiores a 250 km/h ou adaptadas para velocidade alta (para velocidades da ordem dos 200 km/h)¹⁴.

A rede prevista para Portugal compreendia a ligação Lisboa – Porto, pelo litoral, e uma ligação a Espanha, a partir do centro (configuração em “T”), mas não estava incluída na “*Lista dos catorze projectos aprovados pelo Conselho Europeu de Essen em 9/10 de Dezembro de 1994*”, anexa à Decisão. O Conselho Europeu de Dublin, de 1996, alterou o “*Projecto n.º 8*”, que passou a constituir a ligação multimodal de Portugal/Espanha com o resto da Europa, através da estruturação de ligações ferroviárias, rodoviárias, marítimas e aéreas nos três corredores ibéricos (Galiza (Corunha) / Portugal (Lisboa), Irún / Portugal (Valladolid – Lisboa) e corredor Sul – Oeste (Lisboa – Sevilha)).

Em 2002, a Comissão (Decisões n.ºs 2002/730/CE a 2002/735/CE, da Comissão, de 30 de Maio de 2002), adoptou as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI’s) para os subsistemas “*manutenção*”, “*controlo-comando e sinalização*”, “*infra-estrutura*”¹⁵, “*energia*”, “*exploração*” e “*material circulante*” do sistema ferroviário transeuropeu de AV.

Em finais de 2003, foi desenvolvida a Iniciativa Europeia para o Crescimento, concebida para mobilizar os investimentos públicos e privados em dois sectores-chave da Agenda de Lisboa com fortes possibilidades de crescimento — as redes e o conhecimento —, para a qual se previa uma implementação, em período curto (até 2010, como atrás referido) e segundo uma abordagem integrada, desenvolvida segundo 3 pontos principais:

- ◆ O lançamento do programa (“*Quick-start*”);
- ◆ A coordenação dos instrumentos financeiros comunitários, existentes e inovadores; e
- ◆ As medidas de incentivo, de natureza regulamentar e administrativa.

A Comissão Europeia identificou então como prioritários 29 corredores pan-europeus, ditos ligações TEN-T, onde se incluem várias ligações transfronteiriças por linhas de caminho de ferro.

¹⁴ A Directiva 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, classifica como Categoria I as linhas especialmente construídas para a alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, como Categoria II as linhas especialmente adaptadas para a alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h e como Categoria III as linhas com características especiais.

¹⁵ Prevê para a bitola o valor correspondente à bitola *standard*.



Para muitos destes projectos está previsto o co-financiamento, através de uma combinação do programado apoio TEN-T, do FEDER e do Fundo de Coesão.

No programa *Quick-start* foram incluídos dois projectos de ligação ferroviária transfronteiriça que abrangem o território português: o projecto 3, *Eixo Ferroviário de Alta Velocidade do Sudoeste Europeu*, que inclui a ligação Lisboa/Porto – Madrid, e o projecto 19, *Interoperabilidade do Eixo de Alta Velocidade na Península Ibérica*, que inclui a ligação Vigo – Porto, constantes do mapa reproduzido na figura seguinte.

Figura 2 – Corredores europeus prioritários



Fonte: UE

A Decisão n.º 884/2004/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, veio alterar a Decisão n.º 1692/96/CE, atrás referida, estabelecendo 2020 como horizonte temporal para concretização das Redes Transeuropeias de Transportes. Com esta decisão foi também alterada a previsão para a RAV em Portugal, que passou a ser constituída pelas linhas Porto – Vigo, Lisboa – Porto, Aveiro – Salamanca, Lisboa – Madrid (por Badajoz e Cáceres)¹⁶, e ainda pela linha Évora – Faro, com ligação a Espanha por Huelva.

¹⁶ Esta configuração para a ligação Lisboa/Porto – Madrid é, por vezes, referida como “configuração em π ”.

3.1.6 – Desenvolvimento do Projecto e processo de decisão

Exigindo a realização da RAV valores de investimento muito elevados, foram desenvolvidos estudos preliminares, de vária índole, de que relevam estudos de *benchmarking*, estudos de mercado, avaliação de custos e de receitas e fontes de financiamento, avaliações económico-financeiras, estudos preliminares relativos ao traçado das diferentes ligações e estudos relativos ao modelo de negócio, que suportaram as diferentes opções e decisões tomadas. Como é natural, alguns desses estudos iniciais antecederam o próprio projecto PIDDAC e mesmo a criação da RAVE. Por outro lado, estando em causa ligações que envolvem a conexão à rede ferroviária espanhola e se integram na Rede Europeia de Alta Velocidade, algumas opções foram objecto de decisão política ao mais alto nível.

A priorização e calendarização da realização das várias ligações, decidida em função de avaliações custo /benefício e dos meios financeiros exigidos, foi reflectida no desenvolvimento dos projectos de engenharia e avaliação de impacto ambiental que, nesta “1.ª fase”, ficaram limitados às ligações consideradas prioritárias.

O desenvolvimento de alguns projectos contratados foi afectado por questões supervenientes, como sejam, a alteração do traçado, na zona da Ota, para ligação ao novo Aeroporto Internacional de Lisboa, a inclusão de linha de caminho de ferro convencional na mesma plataforma da linha de AV, a sul da Serra de Ossa, e a opção pela construção das infra-estruturas ferroviárias através de PPP’s, para cuja contratação foi decidido o desenvolvimento dos projectos apenas até à fase de anteprojecto.

Do processo de decisão e desenvolvimento do Projecto, releva o seguinte:

3.1.6.1 – Os estudos iniciais para a ligação Lisboa – Porto – Madrid em Alta Velocidade

Pelo Despacho n.º 10 990/99, de 11 de Maio, o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) criou um Grupo de Trabalho, constituído por elementos do INTF¹⁷, CP, REFER e DGTT¹⁸, para propor uma estratégia de desenvolvimento dos caminhos de ferro no corredor Lisboa – Porto, coordenada com os estudos desenvolvidos no âmbito da ligação de AV Lisboa – Porto – Madrid, que incluíam a definição de uma nova infra-estrutura de AV para o corredor Lisboa – Porto, em bitola europeia¹⁹, e a avaliação dos encargos com a construção da mesma.

Pelo Despacho n.º 20 309/99, de 6 de Outubro, o MEPAT determinou ao grupo de trabalho, que aí recebeu a designação de GTAV, o estudo da futura rede ferroviária portuguesa de AV, coordenada com a rede espanhola, incluindo o estudo das opções de traçado e questões de interoperabilidade e os estudos de procura.

Os relatórios apresentados pelo GTAV fundamentaram as opções iniciais relativamente às especificações técnicas da infra-estrutura e ao traçado da rede, então prevista exclusivamente para o transporte de passageiros, onde se previam tempos de percurso inferiores a 1 h 30 m para a ligação entre Lisboa e Porto e inferiores a 3 h para os percursos entre Lisboa e Madrid e Porto e Madrid.

¹⁷ Actual IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., criado pelo Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril, que congrega as atribuições e competências do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) e da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF).

¹⁸ A Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF), sucessora da DGTT, foi integrada no IMTT.

¹⁹ A bitola europeia para as futuras linhas de alta velocidade foi adoptada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/88, de 15 de Dezembro, publicada no DR, *I Série*, de 30 de Dezembro.



3.1.6.2 – A criação da RAVE como entidade executora da Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Entendendo o Governo que o desenvolvimento dos estudos de ordem técnica, ambiental, financeira e jurídico-legal, necessários ao projecto, construção e exploração da RAV, deveriam ser cometidos a uma entidade de natureza empresarial, foi criada a RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A., no final do ano 2000, através do Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro.

A acção da RAVE pauta-se pela sua qualidade de sociedade anónima, com a capacidade de decisão inerente e expressa nos seus Estatutos, estando, no entanto, sujeita às orientações políticas do Governo, a quem compete a definição da política de transportes, onde a RAV se insere. Pelo Governo foram, também, definidas e calendarizadas as ligações à rede espanhola, que necessitam de ser acordadas entre os dois países.

3.1.6.3 – As ligações transfronteiriças da Rede Ferroviária de Alta Velocidade e a XIXª Cimeira Luso-Espanhola

Em 18 de Setembro de 2003, teve lugar, em Madrid, uma reunião bilateral entre o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação (MOPTH) e o *Ministro de Fomento* de Espanha, onde foram assumidos compromissos que incluíam a adjudicação da realização do estudo de mercado e avaliação socio-económica e financeira do projecto de linha de AV Lisboa/Porto – Madrid e o envio ao MOPTH, relativamente à rede de AV espanhola, da planificação dos planos de investimento nas infra-estruturas de interesse comum.

Em 7 e 8 de Novembro de 2003, realizou-se, na Figueira da Foz, a XIXª Cimeira Luso-Espanhola. No Memorando de Entendimento desta Cimeira ficou definido o acordo entre os dois países para a realização de quatro eixos ferroviários transfronteiriços de AV e a respectiva calendarização da sua conclusão: Porto – Vigo em 2009, Aveiro – Salamanca em 2015, Lisboa – Madrid em 2010 e Faro – Huelva em 2018, condicionando esta ligação à realização de estudos prévios.

Para Lisboa – Madrid e Porto – Madrid ficou definido como objectivo o tempo de percurso de 2 h 45 m, devendo as velocidades ser ajustadas para o atingir. Ficou acordado que a ligação Lisboa – Madrid seria feita pelo eixo Elvas / Badajoz. Foi também acordada nesta Cimeira a criação de um Grupo de Trabalho para o desenvolvimento das ligações internacionais, com a participação da REFER/RAVE e do GIF²⁰, para o estudo dos aspectos técnicos envolvidos na concretização das ligações.

Na sequência desta cimeira, o Projecto de AV foi apresentado pelo MOPTH, em conferência de imprensa, de 10 de Novembro de 2003, no âmbito da designada Rede Ferroviária para o Século XXI. As razões justificativas para a criação de uma nova rede ferroviária foram o congestionamento dos principais eixos rodoviários, a necessidade de equilíbrio dos modos de transporte, para uma maior sustentabilidade, por razões ambientais, energéticas e de segurança, e a necessidade de garantir

²⁰ GIF – Gestor de Infraestructuras Ferroviárias, era a entidade espanhola, criada em 1996, que tinha a cargo a construção e exploração das novas linhas ferroviárias de alta velocidade. Foi integrado no actual ADIF – Administrador de Infraestructuras Ferroviárias, conjuntamente com a parte da RENFE – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que efectua a gestão da infra-estrutura ferroviária e o investimento na construção de novas linhas.

padrões de mobilidade idênticos aos existentes na União Europeia, que assegurem a competitividade e integração no espaço ibérico e europeu.

Em 2003, como atrás foi referido, em 3.1.5, a Comissão Europeia incluiu dois projectos de ligação ferroviária transfronteiriça que abrangem Portugal, no programa *Quick-start* — os projectos 3 e 19 —, que, em 2004, vieram a ser incluídos na lista de “*Projectos prioritários relativamente aos quais os trabalhos deverão ter início antes de 2010*”, anexa à Decisão n.º 1692/96/CE:

- ◆ Projecto 3 – Eixo de comboios de alta velocidade do Sudoeste da Europa:
 - (...) Lisboa/Porto – Madrid (2011) — (Incluindo as ligações Lisboa – Porto (2013), Lisboa – Madrid (2010) e Aveiro – Salamanca (2015));
- ◆ Projecto 19 – Interoperabilidade rodoviária de alta velocidade na Península Ibérica:
 - (...) Corredor Norte – Noroeste, incluindo Vigo – Porto (2010).

3.1.6.4 – O desenvolvimento sequente à Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004

O Governo, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 9 de Junho²¹, aprovou formalmente os princípios de enquadramento da RAV e o calendário de execução dos vários eixos: Conclusão das ligações Porto – Vigo, em 2009, Lisboa – Porto, em 2013, Lisboa – Madrid, em 2010, Lisboa – Faro – Huelva, em 2018, e Aveiro – Salamanca, em 2015.

Em 1 de Outubro de 2004, teve lugar, em Santiago de Compostela, a XXª Cimeira Luso-Espanhola, onde os Governos de Portugal e Espanha confirmaram a programação e o calendário previstos para as linhas Lisboa – Madrid e Porto – Vigo, prevendo também a ligação da rede convencional Sines – Elvas – Badajoz – Puertollano – Madrid²² em 2007/2008.

No final de 2004, após o início da realização dos primeiros projectos, as ligações programadas referentes à RAV eram as seguintes²³:

- ◆ Linha Lisboa – Porto — Investimento de € 4,4×10⁹, com entrada em funcionamento prevista em 2013;
- ◆ Linha Porto – Vigo — Investimento de € 1,3×10⁹ e data de entrada em funcionamento prevista de 2009;
- ◆ Linha Lisboa – Madrid — Investimento previsto de € 1,9×10⁹ e entrada em operação em 2010;
- ◆ Linha Aveiro – Salamanca — Investimento previsto de € 2,3×10⁹ e começo da obra em 2008 (conclusão em 2015).

²¹ Publicada no Diário da República, I Série, de 29 de Junho de 2004.

²² A via ferroviária Sines – Badajoz integra-se no projecto prioritário n.º 16, “*Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeciras – Madrid – Paris*”, com previsão de conclusão em 2010.

²³ Cf. Ofício n.º 1671-A, remetido ao Gabinete de Assuntos Europeus e Relações Externas do MOPTH pelo Presidente do CA da RAVE/REFER, em 7 de Dezembro de 2004, no âmbito da preparação do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) 2007 – 2013.

3.1.6.5 – As ligações consolidadas no *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (Espanha)

Em 23 de Dezembro de 2004, a *Ministra de Fomento* de Espanha submeteu à apreciação do *Consejo de Ministros*, para ser submetido a consulta pública, o programa de investimentos intitulado “*Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte*” (PEIT). Desenhavam-se aí 4 ligações da rede ferroviária de AV espanhola a Portugal, todas previstas para tráfego misto, incluindo o Eixo Badajoz – Madrid. Este Plano, reproduzido na figura 3, foi depois formalmente aprovado pelo *Consejo de Ministros*, em 15 de Julho de 2005.

Figura 3 – *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (Espanha)

T.26



Fonte: PEIT

3.1.6.6 – A opção pelo “Cenário 5” para a ligação Lisboa – Porto

Na sequência de estudos preliminares elaborados pela RAVE, que consideravam várias alternativas, o MOPTC, por Despacho de 19 de Janeiro de 2005²⁴, veio a optar, para a Linha de AV entre Lisboa e Porto, pelo designado “*Cenário 5*”. Esta opção previa uma execução faseada e articulada com a Linha do Norte, com a construção de três lanços, com a extensão total aproximada de 230 km – A (Ovar – Gaia), com bitola ibérica, em travessa bi-bitola para futura reconversão, B (Soure – Mealhada) e C1 (Carregado – Soure), em bitola *standard* –, permitindo ao serviço de AV a utilização da Linha do Norte (em bitola ibérica) nas entradas em Lisboa e Porto (75 km) e entre Mealhada e Ovar (40 km).

Esta configuração, esquematizada na figura 4, permitiria uma execução faseada, com entrada em exploração em 2012, aproveitando e conjugando os recursos financeiros já investidos na linha convencional (*Projecto Integrado da Linha do Norte*) com os necessários à linha de AV. Possibilitaria a ligação Lisboa – Porto em 1h 35 m, mas exigia material circulante especial, com eixos ajustáveis, e a mudança de eixos durante o percurso (bitola *standard* / bitola ibérica).

²⁴ Despacho n.º 4704/2005 (2.ª Série), publicado no DR, de 4 de Março.

Figura 4 – Linha do Norte – “Cenário 5”



Fonte: RAVE

3.1.6.7 – As recomendações da Comissão constituída pelo Despacho do MOPTC, de 30 de Março de 2005

Após a posse do actual Governo, o MOPTC, por Despacho de 30 de Março de 2005²⁵, promoveu a constituição de uma comissão de especialistas para preparação de um relatório, tendo em vista encontrar as soluções específicas para as ligações Lisboa – Madrid e Lisboa – Porto. Essa Comissão elaborou os relatórios “*Ligações Ferroviárias em Alta Velocidade Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid*”, datado de 20 de Abril de 2005, e “*Canal Ferroviário Lisboa – Madrid / Perspectivas e Decisões*”, datado de 1 de Maio de 2005.

Estes relatórios fazem o ponto de situação, apontando, entre outras recomendações, para a adopção de uma solução integral no eixo Lisboa – Porto, com troços de ligação à rede convencional e, também, a reavaliação dos investimentos na Linha do Norte, o aproveitamento das estações de Campanhã e Oriente e o estudo da Terceira Travessia do Tejo (TTT).

3.1.6.8 – A confirmação das 4 ligações previstas e a XXIª Cimeira Ibérica

Em 4 de Abril de 2005, teve lugar em Lisboa uma reunião ministerial luso-espanhola sobre caminhos-de-ferro, entre os Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a *Ministra de Fomento* de Espanha. Os dois ministros confirmaram o cumprimento dos objectivos relativos às linhas de AV incluídos nos anteriores acordos.

²⁵ Despacho não publicado no DR.



Em relação à linha Lisboa – Madrid, para além do compromisso de alcançar um tempo objectivo na ordem de 2 horas e 45 minutos, foram acordadas as características da linha²⁶.

Em 30 de Junho de 2005, o Conselho de Ministros aprovou o *Programa de Investimentos em Infra-Estruturas Prioritárias* (PIIP), documento estratégico de referência para um conjunto vasto de investimentos estruturantes a realizar em Portugal ao longo da legislatura, que incluía uma linha de orientação relativamente à AV.

Em 18 e 19 de Novembro de 2005, teve lugar a XXIª Cimeira Ibérica (Évora). De acordo com as conclusões, “os dois Governos fizeram o ponto de situação geral dos trabalhos em matéria de alta velocidade e examinaram o enquadramento dos projectos na planificação respectiva de ambos os países, confirmando-se as quatro ligações previstas: Lisboa – Madrid, Porto – Vigo, Aveiro – Salamanca e Faro – Huelva”.

Relativamente à ligação Lisboa – Madrid, foi acordado que será concebida para suportar, também, tráfego de mercadorias e que permitirá um tempo de percurso de 2 h 45 m entre Lisboa e Madrid. As características técnicas acordadas entre os Ministros, em 4 de Maio de 2005, em Lisboa, foram confirmadas na Cimeira. O prazo de execução previsto é de 2010, para Madrid – Badajoz e 2013, para Lisboa – Caia.

Relativamente à ligação Porto – Vigo, a Espanha manteve o calendário previsto de abertura do troço Vigo – fronteira, em 2009. Em Portugal, o calendário ficou dependente dos estudos em elaboração.

Relativamente às ligações Aveiro – Salamanca e Évora – Faro – Huelva, a Espanha manteve o calendário previsto de abertura do troço Salamanca – fronteira, em 2015, e do troço Huelva – fronteira, em 2018. Em Portugal o calendário ficou dependente das conclusões dos estudos de mercado, económico-financeiros e técnicos de engenharia.

3.1.6.9 – As novas orientações para a Rede de Alta Velocidade

Em Dezembro de 2005, foram definidas novas orientações políticas para a realização da RAV, que incluem:

- ◆ O início da construção em 2008;
- ◆ A definição de dois eixos prioritários: Lisboa – Madrid, e Lisboa – Porto;
- ◆ O condicionamento da calendarização da realização das ligações Porto – Vigo, Aveiro – Salamanca e Évora – Faro – Huelva aos resultados dos estudos de viabilidade a empreender;
- ◆ A promoção da participação dos diversos parceiros económicos e a divulgação pública do Projecto.

De acordo com estas orientações, a ligação Lisboa – Madrid será destinada a tráfego misto (com serviços de AV e convencionais, incluindo mercadorias) e a exploração terá início em 2013. Terá estações em Lisboa, Évora e na zona transfronteiriça Elvas – Caia. A travessia do Tejo (TTT) ficará localizada no alinhamento Chelas – Barreiro. O traçado, a sul da Serra de Ossa e até à fronteira, será em plataforma comum com a nova ligação convencional Sines – Elvas – Caia, minimizando os custos envolvidos.

²⁶ Linha de alta velocidade com via dupla, bitola *standard*, electrificada, com possibilidade de tráfego misto.

A ligação Lisboa – Porto será destinada a tráfego de passageiros, com um traçado que permita atingir 1h 15m na ligação directa, e a exploração terá início em 2015. Terá estações em Lisboa (com entrada a norte, pela margem direita do rio Tejo), Ota, Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto (com entrada através da Ponte de São João e estação localizada em Campanhã, viabilizando a futura ligação ao Aeroporto Sá Carneiro).

Foram também aprovadas localizações para as estações de Coimbra (articulada com a estação de Coimbra B da linha do Norte), Leiria (com duas localizações alternativas, a decidir em função da avaliação de impacto ambiental) e Ota.

Para a ligação Porto – Vigo, ficou previsto o traçado Porto – Braga – Valença, mantendo a actual infra-estrutura Porto – Nine – Braga, com melhoramentos, e a construção de raiz de um novo entre Braga e Valença, em bitola ibérica²⁷, com travessas bi-bitola, possibilitando a posterior mudança de bitola que venha a ser decidida conjuntamente com as autoridades espanholas. Para esta ligação, agora destinada a tráfego misto, ficou previsto o início da construção em 2009 e a conclusão no final de 2013. A realização do novo traçado entre o Aeroporto Sá Carneiro e Braga — com espaço canal reservado — ficou dependente da evolução da procura e da taxa de utilização da capacidade da via existente.

Essas orientações foram anunciadas pelo MOPTC, em 13 de Dezembro de 2005, em apresentação pública²⁸ da RAV, passando a constituir referência para a actuação da RAVE. A rede então definida encontra-se esquematizada na figura seguinte:

Figura 5 – Rede Ferroviária de Alta Velocidade (Dezembro de 2005)



Fonte: MOPTC

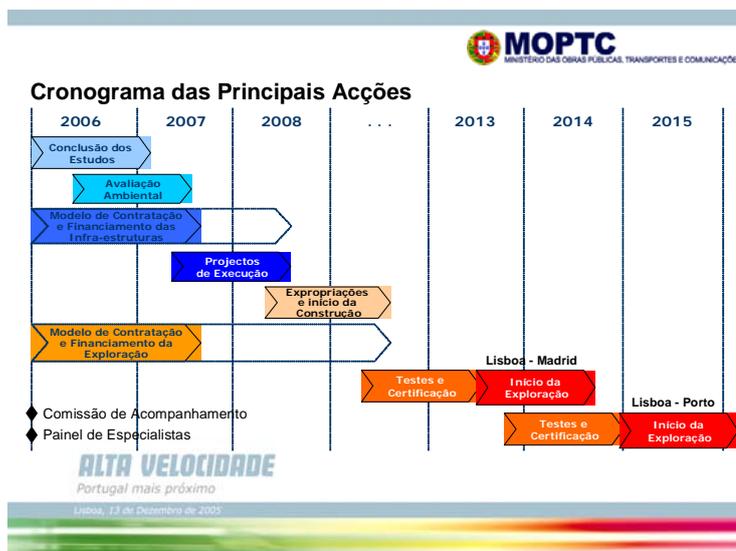
²⁷ As “Especificações Técnicas de Interoperabilidade Relativas ao sub-sistema «infra-estrutura»”, adoptadas pela Decisão n.º 2002/732/CE, da Comissão Europeia, de 30 de Maio, que visam garantir a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, fixam a bitola da via em 1 435 mm, correspondente à bitola *standard*. No caso da ligação Porto – Vigo, a opção pela bitola ibérica foi condicionada pela decisão do Governo Espanhol de manter, transitoriamente, a bitola existente.

²⁸ Apresentação do Projecto RAV – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, efectuada em Lisboa, em 13 de Dezembro de 2005, onde intervieram o Ministro das Obras Públicas, a Secretária de Estado dos Transportes e o Presidente do CA da RAVE.



Para o desenvolvimento das duas ligações prioritárias, Lisboa – Madrid e Porto – Lisboa, foi apresentado o cronograma de realização constante da figura 6, com início em 2008, e inícios de exploração previstos para 2013 e 2015, respectivamente:

Figura 6 – Rede Ferroviária de Alta Velocidade – Calendarização das ligações prioritárias



Fonte: MOPTC

As novas orientações políticas definidas incumbiram, também, a RAVE, no âmbito da definição do modelo de negócio, de desenvolver o modelo de contratação e de financiamento²⁹ que garanta:

- ◆ “O controlo dos custos e prazos, minimizando os riscos assumidos pelo Sector Público, através de uma correcta adequação à realidade Portuguesa e à conjuntura económica;
- ◆ A minimização do recurso a capitais públicos, assegurando a sua correcta utilização na maximização dos benefícios socio-económicos do sistema;
- ◆ A maximização do “Value for Money” global da RAV;
- ◆ A maximização da integração nacional, preparando informação detalhada aos diversos stakeholders;
- ◆ A aplicação dos cash flows gerados na estrutura do financiamento da RAV;
- ◆ A obtenção de financiamentos comunitários;
- ◆ A participação privada nas áreas mais adequadas”.

3.1.6.10 – Apresentação pública efectuada pelo MOPTC, em 28 de Outubro de 2006, com o título “Sector Ferroviário – Orientações Estratégicas”

Em 28 de Outubro de 2006, o MOPTC anunciou, como novos objectivos estratégicos para o sector ferroviário, os seguintes³⁰:

²⁹ Cf. intervenção da Secretária de Estado dos Transportes na apresentação pública do Projecto Rede de Alta Velocidade.

³⁰ “Apresentação das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário”, efectuada em Lisboa em 28 de Outubro de 2006, onde intervieram o Ministro das Obras Públicas, a Secretária de Estado dos Transportes e esteve presente o Presidente do CA da RAVE.

- ◆ “Melhorar a acessibilidade e a mobilidade e que daí decorra um aumento relevante da quota de mercado;
- ◆ Garantir padrões adequados de segurança, de interoperabilidade e de sustentabilidade ambiental;
- ◆ Evoluir para um modelo de financiamento sustentável e promotor da eficiência;
- ◆ Promover a investigação, o desenvolvimento e a inovação”.

Para a RAV, como parte importante do sector ferroviário, foi referido que se mantinha a previsão de entrada em funcionamento das duas redes prioritárias em 2013 (Lisboa – Madrid) e 2015 (Lisboa – Porto).

Como aí anunciou a Secretária de Estado dos Transportes, o investimento então previsto para a infraestrutura ferroviária da RAV era de € 4,7×10⁹ para a ligação Lisboa – Porto e de € 3,0×10⁹ para a ligação Lisboa – Madrid, sendo € 2,4×10⁹ para a linha de AV e € 0,6×10⁹ para a parte da TTT imputável ao projecto.

As previsões apresentadas estimavam que o Projecto irá gerar uma margem operacional — depois de cobertos todos os custos operacionais, incluindo material circulante e manutenção — que permitirá cobrir cerca de 38% do investimento, sendo o restante financiado, em 22%, através de financiamento comunitário e, em 40%, de participação financeira do Estado.

3.1.7 – Estudos realizados

Dos estudos realizados e que foram determinantes para o processo de decisão e para o desenvolvimento do Projecto, relevam os seguintes:

3.1.7.1 – A elaboração do Plano Estratégico do Empreendimento

Para realização do “*Plano Estratégico do Empreendimento*” foi contratada a A.T. Kearney, Inc., por ajuste directo, na sequência de consulta. No âmbito deste contrato (n.º 4900000019) foi desenvolvida uma série de estudos, ao longo de 2003, que assumiram um papel fundamental em todo o desenvolvimento de estudos e projectos posteriores.

A avaliação feita nesses estudos teve como base o *benchmarking* de informação diversa recolhida e relativa ao desenvolvimento de linhas ferroviárias de AV na Espanha, França, Alemanha, Holanda, Japão e Estados Unidos (Florida) e estudos de mercado. Foram analisadas e comparadas as diferenças de conceitos de AV, dos processos e organização para o desenvolvimento dos projectos, das características das redes e material rolante e dos aspectos envolvidos com o financiamento e as receitas de exploração.

Os estudos efectuaram também o enquadramento das redes ferroviárias de AV nas políticas de transportes da UE, dos financiamentos concedidos para apoio a projectos prioritários específicos e da necessidade de integrar Portugal na Rede Ferroviária de Alta Velocidade Europeia, tirando partido dos incentivos disponíveis para o desenvolvimento da AV em Portugal.

Os estudos analisaram em detalhe os corredores correspondentes às três ligações já politicamente decididas (ligações Lisboa – Porto, Lisboa – Madrid e Porto – Madrid). Foram aí comparados 3 cenários, num total de 8 opções, de que resultou uma proposta de rede de AV, apresentada em detalhe, que a A.T. Kearney considera maximizar os resultados económicos e financeiros. A



proposta de rede era constituída por 5 corredores: o eixo atlântico (Lisboa – Porto) e 4 eixos internacionais, que facilitavam a integração com a rede espanhola e europeia: Lisboa – Madrid, Aveiro – Salamanca, eixo norte (ligando o Porto a Vigo) e eixo sul (ligando Lisboa a Faro e Faro a Huelva).

O estudo considerou que o cenário recomendado, que previa 2006 como ano de início da construção dos três troços principais, permitia concluir Porto – Vigo, em 2009, Lisboa – Madrid, em 2010, Lisboa – Porto, em 2013 e terminar a restante rede até 2022.

O modelo económico-financeiro de avaliação do projecto assumiu 2003 como ano base, projectando os fluxos de caixa num horizonte temporal entre 2003 e 2025. A avaliação de receitas foi baseada nos estudos de procura (passageiros e mercadorias), considerando o nível de preços de € 0,14/pkm para longas distâncias, € 0,18/pkm para distâncias intermédias e € 0,30/pkm para curtas distâncias. Aos valores de receitas obtidos do estudo de procura foram deduzidos os montantes respeitantes aos traçados em território espanhol. As receitas foram estimadas para o período compreendido entre 2010 e 2025.

Os valores de investimento em infra-estruturas considerados incluíram prestações de serviços e encargos de gestão e administração, expropriações, infra-estruturas do sistema ferroviário e de apoio, estações e instalações de apoio à exploração, conforme indicado no quadro seguinte:

Quadro 4 – Investimento previsto e valores da procura

(investimento em euros $\times 10^9$, a preços de 2002)

Eixo	Investimento (€ $\times 10^9$)	Procura anual (10 ⁶ passageiros)
Porto – Vigo	1,3	2,1
Lisboa – Porto	3,6	13,5
Aveiro – Salamanca	2,1	1,8
Lisboa – Madrid	1,6	5,3
Évora – Faro	2,5 (*)	1,6
Total	11,1	24,3

Fonte: A.T. Kearney

(*) Não inclui a ligação Faro – Huelva, estimada em €0,6 $\times 10^9$

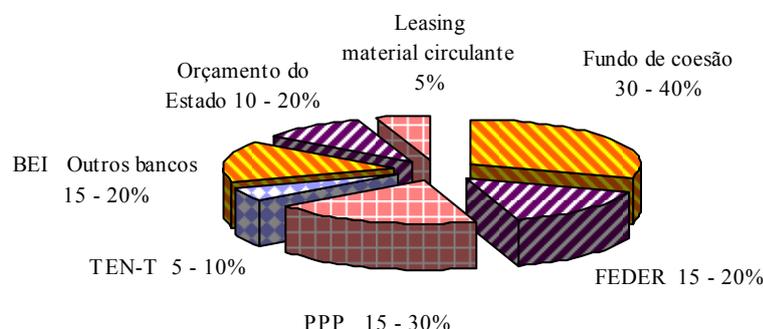
O estudo da A. T. Kearney concluiu que esta rede irá transportar em 2005 24,3 $\times 10^6$ passageiros, captando cerca de 26% de quota de mercado. Considerando o valor estimado para os investimentos de € 11,1 $\times 10^9$ (valor actualizado de € 8,1 $\times 10^9$, a uma taxa de 6%), o Projecto apresentava um VAL³¹ de exploração positivo (sem considerar infra-estruturas e antes de impostos sobre lucros) de € 5,3 $\times 10^9$.

O estudo estimava em € 2,1 $\times 10^9$ a redução dos custos ambientais dos transportes, para o período entre 2010 e 2025, em especial resultante da redução de acidentes, poluição atmosférica e alterações climáticas.

Relativamente ao modelo de financiamento, o cenário proposto considerava o recurso a parcerias público-privadas (estimando que o recurso a PPP poderia antecipar a conclusão total da rede para 2020), e apontava para a seguinte distribuição do financiamento por origens:

³¹ VAL do projecto descontado para o início de 2003.

Gráfico 1 – Repartição potencial das fontes de financiamento



Fonte: A.T. Kearney

O estudo concluiu, também, que a realização da RAV irá aumentar a competitividade e o desenvolvimento da economia, gerando um VAB de € 14,5×10⁹, com € 8,1×10⁹ de investimento, estimulando a economia até 2,8% do PIB e criando 91.500 postos de trabalho durante a construção.

Nesta fase, o **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade** irá contribuir para o aumento da competitividade da indústria portuguesa, uma vez que se estima para a realização da rede uma incorporação nacional de 85-90%.

3.1.7.2 – Avaliação dos efeitos económicos da introdução da Rede de Alta Velocidade

A Universidade Católica avaliou os ganhos de eficiência gerados na economia portuguesa com a introdução da RAV e o impacto que a implementação da RAV previsivelmente irá ter sobre o PIB.

Para avaliação dos ganhos de produtividade (no estudo não são considerados ganhos de natureza ambiental e outros, como a redução da sinistralidade), é estimado o acréscimo de tráfego que irá resultar da introdução da RAV³² e a partir desse aumento é avaliado o efeito sobre a eficiência da economia, estimando os valores que o PIB poderá vir a assumir com e sem a implementação da RAV.

O estudo aponta para que o tráfego induzido pela RAV (cerca de 1,89% do tráfego total na rede de transportes) venha a ter, por efeito eficiência, um impacto positivo sobre o PIB, que foi estimado multiplicando esta percentagem pelo valor da elasticidade dos transportes no PIB. O estudo concluiu que o PIB, em 2010, será 0,44% superior ao que se verificaria sem a implementação da RAV e que, nos anos seguintes, com o alargamento da RAV e a sua plena utilização, o impacto sobre o PIB irá crescer gradualmente até atingir 1,03% em 2022³³, mantendo-se este valor nos anos seguintes.

³² Com base no estudo da procura elaborado pela A. T. Kearney.

³³ Considerando 2010 como ano de entrada em funcionamento das linhas Lisboa – Porto, Porto – Vigo e Lisboa – Madrid, 2015 para Aveiro – Salamanca e 2018 para Lisboa – Faro e Faro – Huelva.



Com o mesmo calendário de realização, a construção da RAV terá os maiores efeitos no nível de actividade económica e no emprego concentrados entre o quarto e o décimo ano. Do sexto ao oitavo ano, atingir-se-ão os efeitos máximos na actividade económica, com acréscimos anuais do PIB de quase € $2,1 \times 10^9$, correspondente a cerca de 2,3% do PIB. A criação de empregos será, nos mesmos anos, de aproximadamente 91 mil unidades de trabalho equivalente por ano, correspondentes a cerca de 1,9% do emprego global.³⁴

Os maiores efeitos corresponderão ao troço que implica o maior investimento — o troço Lisboa – Porto — com um impacto máximo nos quarto e quinto anos de construção, de € 638×10^6 /ano no PIB (0,7% do PIB) e, no emprego, de 28 mil unidades (0,6% do emprego).

Os ramos de actividade que sentirão os maiores efeitos serão os da construção, da produção de máquinas e equipamento eléctrico e de serviços (imobiliários, financeiros e prestados às empresas).

O mais recente estudo, desenvolvido por Marvão Pereira e J.M. Andraz, em 2007, aponta para que o investimento na RAV resulte na criação, a prazo, de 36 mil novos postos de trabalho permanentes, num aumento do investimento privado na ordem dos € 76×10^9 , num crescimento do PIB de € 99×10^9 e num acréscimo cumulativo de € 21×10^9 de receita fiscal do Estado³⁵.

3.1.7.3 – Avaliação Ambiental Estratégica da Rede Ferroviária de Alta Velocidade

O IDAD – Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, da Universidade de Aveiro, procedeu, em 2003, à identificação e avaliação dos eventuais efeitos significativos sobre o ambiente e o território português resultantes da implementação da RAV, utilizando a metodologia prevista na Directiva 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, para as duas alternativas de traçado (π ou T).

O estudo faz o enquadramento dos efeitos da construção da rede ferroviária sobre o ambiente, comparando a situação actual com a situação futura, com e sem realização da rede, evidenciando os principais problemas ambientais, tendo como objectivo identificar a alternativa mais sustentável do ponto de vista ambiental e estabelecer linhas de orientação que assegurem a minimização dos impactos resultantes da construção e exploração da rede.

Este estudo concluiu que, numa avaliação preliminar dos custos/benefícios das externalidades associadas ao projecto (redução dos custos associados a acidentes rodoviários, poluição atmosférica e alterações climáticas e acréscimo de custos relativos ao ruído e efeitos urbanos), no caso dos transportes de passageiros o benefício externo anual seria de € 92×10^6 , em 2010, para a alternativa em π e de € 63×10^6 para a alternativa em T. Em 2025, como consequência do alargamento da quota de mercado da AV no transporte de passageiros, os benefícios sobem para € 245×10^6 e € 168×10^6 , respectivamente, para a configuração em π e em T.

³⁴ A realização da RAV em calendário mais alargado distribui os efeitos na actividade económica e no emprego de forma mais alargada, o que o estudo evidencia apresentando os números relativos à calendarização acordada na Cimeira Luso-Espanhola de 2003 (Figueira da Foz).

³⁵ Cf. comunicado de imprensa da apresentação do Modelo de Negócio, em 21 de Junho de 2007.

3.1.7.4 – A análise da capacidade do corredor Lisboa – Porto

A REFER procedeu, em Novembro de 2004, à análise da capacidade da Linha do Norte, para avaliar a viabilidade da implementação da ligação Lisboa – Porto em AV de forma faseada, num cenário que previa a utilização transitória da Linha do Norte, tirando partido dos investimentos aí já realizados na modernização ou com realização prevista e aproveitando as estações existentes de Lisboa (Oriente), Coimbra, Aveiro, Gaia e Porto (Campanhã) para paragem dos serviços Pendular e Alta Velocidade, em articulação com a construção faseada da linha de AV.

Este estudo analisou a capacidade disponível da Linha do Norte e a capacidade dos troços Carregado – Soure, Soure – Mealhada e Aveiro – Gaia, da futura linha de AV, e identificou os constrangimentos das várias hipóteses estudadas, com base em ensaios de capacidade, para níveis de serviços correspondentes ao período de ponta e em conformidade com os horários em vigor no ano de 2004.

A REFER concluiu que a introdução de um serviço de AV na Linha do Norte introduzia um factor de perturbação na oferta então existente nessa linha. O estudo evidenciou que, de uma forma geral, a capacidade utilizada em toda a Linha do Norte estava próxima ou ultrapassava os valores máximos admissíveis de utilização com garantia de qualidade e fiabilidade, com índices de capacidade utilizada que estavam acima dos 80%. Foram mesmo assinaladas três zonas congestionadas: o troço entre as estações de Alverca e Azambuja, com a capacidade disponível totalmente utilizada, o troço entre Entroncamento e Lamarosa, onde o número médio de comboios em circulação era já superior à capacidade do troço, e toda a área suburbana do Porto.

No estudo foram analisados possíveis trabalhos de modernização e manutenção correctiva de vários troços e estações e calculados os tempos de trajecto mínimos, por tipo de serviço, para diferentes cenários. O estudo concluiu que era possível introduzir um serviço de AV entre Lisboa e Porto sobre uma estrutura parcial de AV, articulada com a rede convencional da Linha do Norte. Para a concretização desta possibilidade, no entanto, era necessário realizar também uma série de trabalhos na Linha do Norte, para eliminar estrangulamentos existentes.

Note-se que o serviço de AV, como assim previsto, exigia material circulante especial, com eixos ajustáveis, e a mudança de eixos durante o percurso (entre bitola *standard* e bitola ibérica).

3.2 – Gestão temporal, custeio do projecto e controlo de custos

3.2.1 – Acompanhamento e controlo do Projecto

No âmbito dos programas orçamentais, o controlo³⁶ exercido durante a execução financeira e material foi assegurado pelo Ministério das Finanças e da Administração Pública (MFAP), através da DGO, e pelo DPP³⁷. O controlo efectuado pelo DPP teve subjacente o conceito de investimento e reflectiu-se, sobretudo, no orçamento inicial, desde a atribuição do *plafond* por Ministério até à concessão de visto aos projectos inscritos no PIDDAC. No decurso da execução orçamental, envolveu, essencialmente, os pedidos de alterações orçamentais e a cativação de verbas. A DGO efectuou um controlo sistemático,

³⁶ Tem como objectivo verificar se os projectos financiados foram empreendidos de forma correcta, prevenir e combater as irregularidades e recuperar os fundos perdidos na sequência de abuso ou negligência.

³⁷ Enquanto entidades responsáveis pela execução orçamental, devem elaborar, organizar e manter em funcionamento sistemas e procedimentos de controlo interno das operações de execução do OE.



tanto ao nível das alterações orçamentais como das verbas cativas e dos Pedidos de Libertação de Crédito (PLC).

A avaliação³⁸ da execução do programa “Transportes” e a elaboração dos respectivos relatórios foi efectuada pelo MOPTC, como Ministério coordenador do programa. No decurso da execução orçamental, o controlo administrativo foi efectuada pelo GEP, como entidade coordenadora sectorial e do programa orçamental, pelo DPP e pela DGO.

No processo de controlo/accompanhamento do projecto e respectivos custos³⁹, identificaram-se, no período de 2002 a 2006, três fases:

Na primeira fase, desde o início do Projecto até Agosto de 2004, o controlo e acompanhamento do projecto e respectivos custos foram realizados por uma estrutura de apoio técnico, constituída por elementos da RAVE.

A partir de Agosto de 2004, o controlo e o acompanhamento do projecto foram realizados pelo Gestor do Projecto (consórcio Tyco / Holland Railconsult – THR). Para efeitos de gestão e controlo, o consórcio THR desenvolveu um plano geral do empreendimento, composto pelo plano de actividades para cada um dos eixos previstos e pelo orçamento global do empreendimento e respectivo cronograma geral financeiro. Este plano geral contemplava o processo de adjudicação dos estudos prévios e dos EIA, até ao início da fase de exploração do empreendimento, e era objecto de actualização mensal, tendo por base a evolução da realização. Para controlo da progressão, o consórcio THR elaborava relatórios mensais e trimestrais de evolução física e financeira do projecto, que apresentava à RAVE, onde eram identificados os aspectos críticos que poderiam colocar em risco o cumprimento dos objectivos definidos.

A partir de Novembro de 2006, com a celebração do aditamento ao contrato de gestão adiante referido em 3.3.1.1, a RAVE assumiu directamente as funções de controlo e acompanhamento do projecto.

3.2.2 – Sistemas de Informação e controlo

Na programação, execução, gestão e controlo do Projecto, evidenciaram-se seis entidades: o Departamento de Prospectiva e Planeamento (DPP), a Direcção-Geral do Orçamento (DGO), a Direcção-Geral do Tesouro⁴⁰, o GEP do MOPTC e a Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (IOAT), para além da própria RAVE.

A RAVE não tem acesso a nenhum dos sistemas de gestão e controlo do PIDDAC (do DPP e da DGO) e não existe qualquer processo de integração da informação residente nos sistemas utilizados pela RAVE e os sistemas referidos. O registo da informação aprovada pela Tutela no SIPIDDAC era efectuada pelo GEP do MOPTC, assim como a sua actualização e garantia de coerência com o SICPIDDAC/SCC relativamente aos pedidos de dotações periódicas.

Os sistemas e circuitos de informação e controlo encontram-se descritos no anexo I.

³⁸ Esta avaliação deve apoiar-se em indicadores que possibilitem a verificação do grau de realização dos objectivos previamente definidos.

³⁹ Para gerir a eficiência da execução física e financeira dos subprojectos.

⁴⁰ Actualmente Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, criada pelo Decreto-Lei n.º 205/2006, de 27 de Outubro (Lei Orgânica do Ministério das Finanças e Administração Pública).

3.3 – Contratação de aquisição de serviços

Para a realização da 1.ª fase do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, a RAVE celebrou, até 31 de Dezembro de 2006, 103 contratos de aquisição de serviços e de cedência de mão de obra, com um valor total de € 70.883.582,83. Destes contratos, 46 tiveram execução em 2006, ano em que tiveram um valor total de facturação de € 9.776.172,37.

Quadro 5 – Valor e número de contratos para execução de projectos por procedimento pré-contratual

(em euros)

Procedimento pré-contratual	N.º Contratos	Valor dos contratos	%	Realizado em 2006	%
Concurso público internacional	17	54 452 097,61	76,8	6 880 087,14	70,4
Concurso público					
Concurso limitado/Consulta Directa	6	1 769 355,76	2,5	595 860,37	6,1
Ajuste directo	71	13 695 789,46	19,3	2 246 224,86	23,0
Protocolos	9	966 340,00	1,4	54 000,00	0,6
Total	103	70 883 782,83		9 776 172,37	

Fonte: RAVE

3.3.1 – Análise da contratação

Para analisar e aferir do cumprimento das disposições legais nacionais e comunitárias em matéria de contratação pública, no âmbito da aquisição de bens e serviços, em especial relativamente ao cumprimento das disposições do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, e, também, para analisar a execução física e financeira de contratos, foram seleccionadas as duas amostras, constituídas por 4 contratos de prestação de serviços celebrados na sequência de concurso público internacional e 9 contratos não precedidos de um dos procedimentos previstos no n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, constantes dos quadros 2 e 3, respectivamente, inseridos atrás, no ponto 2.4.

Os 4 contratos precedidos de concurso público internacional somam o valor de € 21.419.219,80 e os restantes 9 contratos analisados somam o valor de € 8.690.385,37, representando no total 42,5% do valor global contratado.

A celebração dos 4 contratos precedidos de concurso público internacional cumpriu as formalidades estabelecidas no Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, com excepção da publicação do anúncio periódico indicativo previsto no artigo 51.º deste diploma. Foi comunicada à Comissão Europeia a celebração destes contratos, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 21.º do mesmo diploma.

Dos contratos seleccionados na amostra e que não foram precedidos de concurso público internacional, o contrato n.º 4900000019 – *Plano Estratégico do Empreendimento*, no montante de € 1.415.153,20, tinha um valor superior ao limiar estabelecido na subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do referido Decreto-Lei n.º 223/2001 (€ 400 000, com exclusão do IVA), pelo que deveria ter sido precedido de um dos procedimentos previstos no n.º 1 do artigo 17.º⁴¹ do mesmo diploma. Não foi invocado pela RAVE qualquer fundamento para a dispensa de procedimento.

⁴¹ Concurso público, concurso limitado ou processo por negociação, em qualquer caso precedido da publicação de anúncio, nos termos do n.º 2 do mesmo artigo.



3.3.1.1 – Contrato n.º 4900000000 – Prestação de Serviços de Gestão Integrada

Em Fevereiro de 2002, foi aberto um concurso público internacional⁴², tendo em vista a adjudicação de “*Serviços de consultoria e assessoria técnica ao Projecto – Implementação da Alta Velocidade Ferroviária em Portugal – Fase A – Estudos e projectos*”. Este concurso foi anulado por deliberação do CA da RAVE, de 15 de Janeiro de 2003⁴³.

O CA, por deliberação de 18 de Junho de 2003, determinou a abertura de novo concurso público internacional⁴⁴, com objecto alargado, para a “*Prestação de serviços de gestão integrada do Projecto de Implementação de Alta Velocidade em Portugal*”, na sequência do qual, por deliberação de 16 de Junho de 2004, a gestão do Projecto foi adjudicada ao consórcio Tyco Engenharia Unipessoal, Ld.^a / Holland Railconsult B.V. (consórcio THR), com base em valores estimados para os honorários, de € 153.300,00/mês, para a gestão integrada global, a que acresciam valores para a gestão integrada das diferentes fases, com diferentes cenários, com os valores constantes do quadro 6 e uma duração mínima prevista de 19 meses.

O objecto do contrato de gestão integrada consistiu na prestação de serviços de gestão do Projecto de AV e no desenvolvimento de um conjunto de áreas funcionais, nomeadamente: gestão de processos, apoio e assessoria nas actividades de contratação, gestão do planeamento, gestão da qualidade e da segurança e saúde, gestão do ambiente, engenharia e gestão da informação e do conhecimento.

A prestação de serviços de gestão integrada foi dividida em dois tipos de trabalhos fundamentais: serviços de gestão integrada global⁴⁵, com início no dia útil seguinte ao da celebração do contrato e a vigorar pelo tempo necessário à completa execução do projecto de AV, e serviços de gestão integrada da primeira fase relativa aos estudos, com início na mesma data e a terminar com a decisão da RAVE⁴⁶ nesse sentido.

Quadro 6 – Gestão Integrada do Projecto – Honorários contratuais estimados

(em euros)

		Cenário de contratação		
		Cenário I	Cenário II	Cenário III
Gestão Integrada Global	153 300,00/mês			
Gestão integrada da Fase I	6 739 960,00			
Gestão integrada da Fase II		23 776 520,00	27 287 180,00	27 324 780,00
Gestão integrada da Fase III		43 941 600,00	37 435 300,00	37 041 700,00

Fonte: RAVE

⁴² Aberto por aviso publicado no Diário da República, *III Série*, n.º 50, 4.º Suplemento, de 28 de Fevereiro de 2002, e no JOCE 2002/S 47-036844, de 7 de Março.

⁴³ Nos termos previstos na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 39.º do Programa do Concurso e considerando que, por razões supervenientes à abertura do concurso, nomeadamente, as novas orientações da tutela durante o ano de 2002 e as determinações saídas da XVIIIª Cimeira Luso-Espanhola, o concurso realizado se tornara inadequado aos objectivos de interesse público a prosseguir.

⁴⁴ Aberto por avisos publicados no Diário da República, *III Série*, n.º 160, de 14 de Julho de 2003, e no JOCE 2003/S 130-116923, de 10 de Julho.

⁴⁵ Incluía todos os trabalhos de gestão e coordenação global do Projecto de Alta Velocidade que se previa desenvolver ao longo de todas as fases e para todos os eixos, a realizar por uma equipa permanente.

⁴⁶ A 1.ª fase da prestação de serviços de gestão integrada foi considerada concluída no mês de Maio de 2006, por força da cláusula décima primeira do primeiro aditamento ao contrato inicial de gestão integrada, que estabelecia que “(...) o presente aditamento produz efeitos a partir do dia 1 de Junho de 2006”.

Nos termos do primeiro aditamento ao contrato de gestão integrada⁴⁷, celebrado em 14 de Novembro de 2006, foram revistos os termos da prestação de serviços⁴⁸, mediante a supressão de algumas das actividades previstas e o reajustamento de outras, com efeitos a partir de 31 de Maio de 2006 e data limite de conclusão em 31 de Março de 2007. A partir desta data, a estrutura técnica da RAVE passou a assumir a gestão do Projecto, com o apoio de 3 elementos do consórcio THR/BEM.

Em 10 de Novembro de 2006, o consórcio THR/BEM solicitou o pagamento de um conjunto de trabalhos extracontratuais no valor de € 156.311,40. À data da conclusão do trabalho de campo da auditoria, a RAVE ainda se encontrava a efectuar a avaliação dos trabalhos reclamados pelo consórcio e ainda não tinha chegado a acordo relativamente ao pagamento dos mesmos.

Quadro 7 – Execução financeira do contrato de gestão integrada do Projecto

(em euros)

Objecto	Total do contrato em 31 Dez. 2006	Total realizado até 31 Dez. 2006
Contrato inicial	10 769 158,80	10 722 644,06
1.º Aditamento	3 036 705,00	2 351 529,20
Revisão de preços	428 893,00	428 893,50
Total	14 234 756,80	13 503 066,76

Fonte: RAVE

A realização acumulada atingia, conforme resulta do quadro anterior, em 31 de Dezembro de 2006, incluindo revisão de preços, o montante de € 13.503.066,76, acrescido de IVA.

Encontra-se em negociação a prorrogação deste contrato por um novo período, com termo em Setembro de 2007, exclusivamente para a componente ambiental, com afectação de 3 elementos do consórcio THR/BEM.

3.3.1.2 – Contrato n.º 490000001 – Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora)

A prestação de serviços para elaboração do estudo prévio, anteprojecto e estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA relativos ao Lote 3B — troço compreendido entre Montemor-o-Novo e Évora —, foi contratada com o consórcio Consulgal – Consultores de Engenharia e Gestão, S.A. / Técnica y Proyectos, S.A. (Tyspa), em 23 de Dezembro de 2004⁴⁹, pelo valor de € 2.312.536,00 e com o prazo de 570 dias, conforme indicado no quadro seguinte:

⁴⁷ O consórcio passou a designar-se Brisa – Engenharia e Gestão, S.A. / Movares Nederland B.V., sendo constituído por Brisa – Engenharia e Gestão, S.A. (sociedade na qual se incorporou a Tyco Engenharia Unipessoal, Ld.^a) e a Movares Nederland B.V. (anteriormente denominada Holland Railconsult B.V.).

⁴⁸ Alteração do núcleo de actividades, através da redefinição/reorganização das tarefas previstas no contrato e respectivos anexos. Inclui a assessoria nas seguintes áreas: coordenação dos eixos, contratação, planeamento, qualidade, segurança e saúde, ambiente, engenharia e sistemas de informação e apoio técnico.

⁴⁹ Na sequência de concurso público internacional, aberto por avisos publicados no JOCE 2004/S 93-075589, de 13 de Maio, no Diário da República, III Série, n.º 112, de 13 de Maio de 2004, e em dois jornais nacionais.



Quadro 8 – Execução financeira do contrato n.º 4900000001 – Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora)

(em euros)

Objecto	Total contratado até 31 Dez. 2006	Total realizado até 31 Dez. 2006
Adiantamento		171 548,36
Elaboração do estudo prévio + EIA	1 096 912,34	455 502,65
Projecto de execução e RECAPE – Obra geral	1 215 623,66	
Total	2 312 536,00	627 051,01

Fonte: RAVE

O estudo prévio e o EIA para tráfego de passageiros do Lote 3 B foram entregues pelo consultor em Abril de 2006, encontrando-se em negociação, em 31 de Dezembro de 2006, a reelaboração do estudo para tráfego misto.

3.3.1.3 – Contrato n.º 4900000002 – Lote 3C (Évora - Caia)

A prestação de serviços para elaboração do estudo prévio, anteprojecto e estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA relativos ao Lote 3 C — troço compreendido entre Évora e Caia —, foi contratada com o consórcio Idom Ingenieria Y Consultoria, S.A. / Idom Engenharia Serviços de Engenharia e Consultoria, Ld.^a, em 23 de Dezembro de 2004⁵⁰, pelo valor de € 2.768.069,00 e com o prazo de 570 dias.

A execução dos estudos e projectos relativos ao Lote 3 C sofreu um atraso significativo, devido a um conjunto de factores⁵¹ que contribuíram para uma grande indefinição no desenvolvimento dos estudos do Eixo Lisboa – Madrid, com especial incidência neste Lote e no Lote Transfronteiriço.

Em 10 de Fevereiro de 2006, foi celebrado um contrato adicional, por ajuste directo, para inclusão do estudo da articulação da linha de AV com a futura linha de mercadorias da REFER entre Évora e Elvas (€ 88.329,00) e execução de uma nova nota técnica de análise e validação de corredores pelo sul da Serra de Ossa (€ 116.790,00), no valor total de € 205.119,00, conforme quadro 9. Os honorários relativos aos trabalhos adicionais representaram um acréscimo de 7,4% do valor global do contrato.

⁵⁰ Na sequência de concurso público internacional, aberto por avisos publicados no JOCE 2004/S 94-076273, de 19 de Maio de 2004, e no Diário da República, *III Série*, n.º 117, de 19 de Maio, e em dois jornais nacionais.

⁵¹ Para dar cumprimento ao acordado na XIX^a Cimeira Luso-Espanhola, realizada na Figueira da Foz, a 7 e 8 de Novembro de 2003, foram dadas indicações ao consultor para que estudasse apenas o corredor a norte da Serra de Ossa, para a velocidade de 350 km/h, com tráfego exclusivo para passageiros. No início de 2005, a RAVE, em conjunto com a REFER, no âmbito dos estudos que se encontravam a desenvolver, procedeu à análise da eventual conjugação da linha de mercadorias Sines – Elvas, prevista na XIX^a Cimeira, com a linha de Alta Velocidade, considerando o facto de existir interesse na partilha da mesma plataforma, com vantagens do ponto de vista económico e ambiental.

Quadro 9 – Execução financeira do contrato n.º 4900000002 – Lote 3C (Évora - Caia)

(em euros)

Objecto	Total contratado até 31 Dez. 2006	Total realizado até 31 Dez. 2006
Adiantamento		368 037,00
Elaboração do estudo prévio + EIA	1 428 928,00	97 398,14
Projecto de execução e RECAPE – Obra geral	1 339 141,00	164 095,20
1.º Adicional NTC sul Serra de Ossa	205 119,00	
Total	2 973 188,00	629 530,34

Fonte: RAVE

Em 31 de Dezembro de 2006 encontrava-se em negociação com o consórcio projectista a elaboração do estudo para tráfego misto, ponderando-se ainda a inclusão da linha convencional para mercadorias.

3.3.1.4 – Contrato n.º 4900000123 – Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos)

A prestação de serviços para elaboração do estudo prévio, anteprojecto e estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA relativos ao Lote 1A — Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos —, foi contratada com o consórcio Intecsa – Inarsa, S.A. / GEG – Gabinete de Estruturas e Geotecnia Ld.ª, em 30 de Dezembro de 2004⁵², pelo valor de € 1.898.739,00 e com o prazo de 540 dias, conforme quadro 10.

Quadro 10 – Execução financeira do contrato n.º 4900000123 – Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos)

(em euros)

Objecto	Total contratado até 31 Dez. 2006	Total realizado até 31 Dez. 2006
Adiantamento		89 707,65
Elaboração do estudo prévio + EIA	1 025 186,44	726 159,59
Projecto de execução e RECAPE – Obra geral	873 552,56	
Total	1 898 739,00	815 867,24

Fonte: RAVE

No final do mês de Dezembro de 2006, encontrava-se concluído o processo de validação do estudo prévio e do EIA.

3.3.1.5 – Contrato n.º 4900000006 – Cedência de trabalhadores da REFER em regime de prestação de serviços

Entre a RAVE e a REFER foi celebrado um protocolo (sem data), com início em 1 de Janeiro de 2002, mediante o qual ficou acordado um modelo de colaboração que se consubstanciou na possibilidade de trabalhadores, vinculados à REFER através de contrato individual de trabalho por tempo

⁵² Na sequência de concurso público internacional, aberto por avisos publicados no JOCE 2004/S 155-134884, de 12 de Agosto de 2004, no Diário da República, III Série, n.º 193, de 17 de Agosto, e em dois jornais nacionais.



indeterminado, exercerem funções na RAVE, ao abrigo de contrato de cedência ocasional de trabalhadores.

Este protocolo foi, posteriormente, objecto de um aditamento, datado de 22 de Julho de 2003, onde foi delimitado o objecto da prestação de serviços por parte da REFER, especificamente no que se refere à prestação de serviços de consultoria e assessoria técnica nas vertentes de acompanhamento e revisão dos estudos das especialidades de engenharia e nas vertentes de gestão processual e financeira dos contratos, no qual se estabeleceu o valor estimado de € 400.000,00 para os serviços a prestar no ano de 2003.

Em 24 de Novembro de 2004, foi celebrado um novo protocolo entre a REFER e a RAVE, em substituição do protocolo anterior e seu aditamento, que veio definir, de forma clara e inequívoca, a cedência ocasional de trabalhadores, ao abrigo da Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto⁵³.

Em matéria de regras de contratação, a celebração de contratos de trabalho encontra-se, nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, expressamente exceptuada do âmbito de aplicação do regime estabelecido no mesmo.

Tal contratação encontra-se sujeita apenas à lei reguladora dos contratos individuais de trabalho, nos termos estabelecidos nos artigos 322.º e 324.º do Código do Trabalho aprovado pela Lei n.º 99/2003⁵⁴, de 27 de Agosto, não obstante o facto de os contratos de valor igual ou superior aos limiares previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, se encontrarem sujeitos ao controlo e fiscalização da Comissão Europeia, a pedido desta, nos termos do n.º 5⁵⁵ do artigo 12.º do referido diploma.

A execução financeira deste contrato é reflectida no quadro seguinte:

Quadro 11 – Execução financeira do contrato de cedência ocasional de trabalhadores

(em euros)

Cedência ocasional de trabalhadores pela REFER			
Ano	2002-2004	2005	2006
Valor pago	2 160 721,83	1 320 390,00	1 541 135,48
N.º de trabalhadores	21	21	23

Fonte: RAVE

No ano de 2004, encontravam-se ao serviço da RAVE, com contratos de cedência ocasional, 21 trabalhadores, dos quais três cessaram funções no ano de 2005 e seis no ano de 2006, continuando os restantes doze a prestar funções na RAVE. Em 2005, foi celebrado apenas um contrato de cedência ocasional e em 2006, foram celebrados oito contratos.

⁵³ Artigo 152.º do Código Civil e artigo 10.º do Código do Trabalho aprovado pela Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto.

⁵⁴ A cedência ocasional de trabalhadores consiste na disponibilização temporária e eventual do trabalhador do quadro de pessoal próprio de um empregador para outra entidade, a cujo poder de direcção o trabalhador fica sujeito, sem prejuízo da manutenção do vínculo contratual inicial.

⁵⁵ Deverão ser comunicadas as informações constantes das alíneas a) a c) do n.º 5 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, embora apenas e sempre a pedido da Comissão Europeia.

3.3.1.6 – Contrato n.º 4900000019 – Plano Estratégico do Empreendimento

Para contratação da prestação de serviços de assessoria, com vista à elaboração do “Plano Estratégico do Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade”, a RAVE efectuou, em 2 de Dezembro de 2002, uma consulta preliminar a sete empresas de consultoria estratégica⁵⁶. Destas empresas manifestaram interesse cinco e, após a audição das mesmas, o CA da RAVE deliberou, em 22 de Janeiro de 2003, seleccionar três — A.T. Kearney (Portugal) Consultadoria de Gestão Ld.^a, Deloitte Consulting e McKinsey & Company —, às quais, na mesma data, foi remetido convite para apresentação de propostas.

A escolha do procedimento de consulta prévia⁵⁷ ocorreu por decisão da RAVE, que, para esse efeito, se encontrava vinculada aos princípios gerais inerentes à contratação pública. Verificou-se, no entanto, que não foram cumpridas formalidades essenciais, de que relevam a inexistência de estimativa do valor de despesa previamente à solicitação de propostas, a ausência de indicação do critério de adjudicação no convite para a apresentação de propostas, a não realização, em momento anterior à decisão final, da audiência prévia das duas empresas preteridas e a ausência de notificação a estes concorrentes da decisão final de escolha do adjudicatário.

A celebração do contrato foi autorizada pelo CA, em 9 de Abril de 2003, e o contrato foi celebrado no mesmo dia, com a A.T. Kearney (Portugal) Consultadoria de Gestão Ld.^a, pelo valor de € 753.314,00, acrescendo a este valor despesas gerais (despesas com deslocações e estadias e outras despesas de carácter administrativo), estimadas num valor máximo de 15% daquele valor. O objecto era definido como “*elaboração (...) do Plano Estratégico do Empreendimento (...) que contenha a identificação da cadeia de valor do Projecto em termos nacionais, a posição e real contributo dos diversos stakeholders, e o processo negocial com a Espanha e a União Europeia (...)*”.

Foram aprovados pelo CA, em 27 de Agosto de 2003, e celebrados em 18 de Dezembro de 2003, por ajuste directo, dois adicionais ao contrato inicial, no valor total de € 477.254,00. O 1.º adicional ao contrato, no valor de € 331.254,00, corresponde a um reajustamento no âmbito da colaboração do consultor, com o objectivo de assistir a RAVE na coordenação global das várias iniciativas em desenvolvimento (*Program Office*). O 2.º adicional, no valor de € 146.000,00, teve por objecto assistir a RAVE na fundamentação do conceito de AV face às opções da ferrovia convencional.

A este contrato era aplicável o Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, por força do respectivo valor ser superior ao limiar nele fixado na subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º, pelo que a contratação deveria ter sido precedida de um dos procedimentos previstos no n.º 1 do artigo 17.º, com publicação do anúncio previsto no n.º 2 do artigo 19.º do mesmo diploma. Também não foi efectuada a comunicação à Comissão Europeia, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 21.º, ainda do mesmo diploma.

O valor do contrato e adicionais e a respectiva execução encontram-se expressos no quadro seguinte:

⁵⁶ Ernst & Young, Ld.^a, Deloitte and Touche Consulting, Price Waterhouse Coopers – Auditores e Consultores, Ld.^a, Mckinsey & Company, KPMG, Boston Consulting Group e A.T. Kearney, Ld.^a.

⁵⁷ A acta de abertura de propostas, datada de 7 de Fevereiro de 2003, refere-se a “*Concurso por convite para Prestação de Serviços de Assessoria Estratégica*”.



Quadro 12 – Elaboração do Plano Estratégico do Empreendimento – Valor contratado e realizado

(em euros)

	Valor do contrato	Realizado até 31 de Dezembro 2006
Contrato Inicial	753 314,00	753 314,00
1.º Contrato Adicional	331 254,00	331 254,00
2.º Contrato Adicional	146 000,00	146 000,00
Despesas (máximo 15%)		184 585,20
Total		1 415 153,20

Fonte: RAVE

3.3.1.7 – Outros contratos não precedidos de concurso e incluídos na amostra

No que se refere aos restantes 7 contratos constantes da amostra, cujo valor é inferior ao limiar estabelecido subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, relevam os seguintes aspectos:

Relativamente à formação de dois contratos (n.º 4900000110 – “Aplicação de metodologias de value engineering ao Eixo Lisboa-Porto”, no valor de € 39.000,00, e n.º 490000008 – “Elaboração e implementação de um Plano Estratégico de Marketing e Comunicação”, no valor de € 235.000,00), a RAVE adoptou o procedimento de consulta a 4 e 6 entidades, respectivamente.

Os restantes contratos (n.ºs 4900000010 – “Análise do mercado de empresas de projectos de engenharia”, no valor de € 51.175,00, 4900000014 – “Implementação do sistema documental SAP DMS”, no valor de € 396.000,00, 4900000026 – “Definição dos elementos prioritários do Modelo de Negócio”, no valor de € 335.000,00, e 4900000166 – “Prestação de serviços de acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica”, no valor de € 369.880,00), foram celebrados por ajuste directo, com fundamento em razões de urgência e *know-how* específico dos consultores e prestadores de serviços.

Relativamente ao contrato n.º 4910000166 – “Prestação de serviços de acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica”, celebrado em 19 de Dezembro de 2006, com a Ferbritas – Empreendimentos Industriais e Comerciais S.A., no valor de € 369.880,00, não se encontram explicitados, pelo CA, na deliberação de adjudicação nem no contrato, os fundamentos que estiveram na base da decisão de escolha do adjudicatário.

No apuramento do valor total do contrato, a RAVE considerou apenas o valor dos honorários, calculados com base em taxas horárias e previsão de afectação de técnicos, aos quais, nos termos do n.º 2 da cláusula oitava do contrato, acrescem outras despesas aí previstas. O contrato prevê uma duração de um ano, período considerado no cálculo dos honorários, prevendo também, no n.º 2 da cláusula terceira, a possibilidade de prorrogação “(...) por novos períodos de tempo a fixar, por acordo das partes e [que] constará obrigatoriamente de documento escrito elaborado como adenda ao presente contrato”.

Nestes termos, considerando que o valor dos honorários (€ 369.880,00), para mais não incluindo despesas a assumir também pela RAVE, se situa próximo do limiar previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, a execução do contrato poderá, eventualmente, vir a violar esse limite, com a consequente inelegibilidade da despesa para efeitos do financiamento comunitário.

Relativamente ao contrato n.º 4900000044 – “*Estudo de avaliação ambiental estratégica*”, ao abrigo do qual foi efectuada pelo IDAD – Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, a avaliação ambiental global do Projecto, pelo valor de € 257.000,00, no âmbito de um protocolo celebrado entre a RAVE e a Universidade de Aveiro, em 26 de Maio de 2003, não foi celebrado qualquer contrato escrito de prestação de serviços, contrariamente ao estabelecido nos n.ºs 4 e 5⁵⁸ do referido protocolo. Considerando a natureza do trabalho elaborado, a relação contratual consignada no protocolo e o valor dos honorários, a RAVE deveria ter procedido à formalização da respectiva contratação.

3.3.2 – Custos com estudos e prestação de serviços

Até 31 de Dezembro de 2006, os custos com estudos e prestação de serviços totalizavam € 46.500.827,46, dos quais € 10.928.321,87 foram realizados em 2006. A distribuição dos custos, por eixo, é apresentada no quadro seguinte:

Quadro 13 – Custos com estudos e prestação de serviços – Realizado em 2006 e acumulado

(em euros)

Eixos	Realizado	
	Ano de 2006	Até 31-12-2006
Rede Geral	7 801 841,53	24 978 229,18
Eixo I	152 347,02	2 132 669,59
Eixo II	1 386 886,49	14 477 527,39
Eixo III	1 232 246,83	4 557 401,30
Terceira Travessia do Tejo	355 000,00	355 000,00
Total	10 928 321,87	46 500 827,46

Fonte: RAVE

A distribuição dos custos com estudos, outras prestações de serviços e despesas de estrutura é apresentada no quadro IV.1 do Anexo IV.

3.3.3 – Aplicação das Directivas da União Europeia relativas à contratação dos “sectores especiais”

No que respeita à aplicação das Directivas da União Europeia relativas à contratação nos “*sectores especiais*”, verificou-se, em geral, o regular cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 223/2001, com realização dos procedimentos pré-contratuais devidos em função do valor e da natureza do contrato, com as excepções já referidas neste relatório.

A RAVE não procedeu, nos anos de 2003, 2004 e 2005, nos termos do artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 223/2001, de 9 de Agosto, à publicação, no início de cada ano económico, do anúncio periódico indicativo em que constassem as informações relativas aos contratos de prestação de serviços com valor estimado igual ou superior a € 750.000, cuja celebração se previa nos 12 meses subsequentes.

⁵⁸ O protocolo estabelecia que “(...) a vertente de prestação de serviços, a qual se regerá por contratos específicos (...)” e que a celebração dos “(...) contratos de colaboração ou prestação de serviços, deverá ser formalizada por um documento específico, o qual deverá ser anexado ao presente Protocolo”.



3.4 – Programação e execução física e financeira

3.4.1 – Análise dos custos e do financiamento

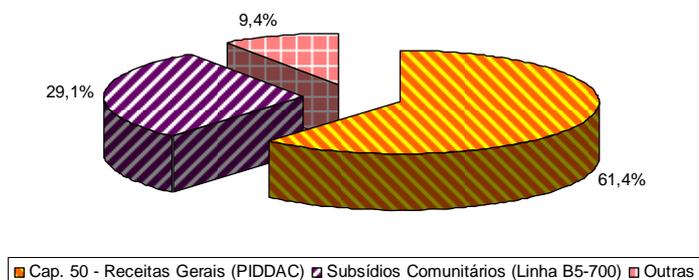
3.4.1.1 – Financiamento do Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Para a prossecução dos objectivos do Projecto têm contribuído fundos nacionais (*Cap. 50 – Receitas Gerais*, e privados — auto-financiamento da RAVE, através de capitais próprios e de empréstimos contraídos) e comunitários (Linha B5-700⁵⁹). A Comissão Europeia tem vindo a apoiar o projecto desde 2000, no âmbito das Redes Transeuropeias de Transportes, comparticipando com 50% das despesas elegíveis. Embora esteja previsto co-financiamento comunitário ao nível do FEDER e do Fundo de Coesão, este apoio ainda não aconteceu, prevendo-se que ocorra para fases posteriores do Projecto.

No período de 2002 a 2006, o Projecto obteve recursos no montante total de € 68,814×10⁶ (conforme gráfico 2 e quadro III.1 do anexo III). Este montante teve origem em fundos oriundos do *Cap. 50 – Receitas Gerais*, no montante de € 42,278×10⁶ (61,4%), em *financiamento comunitário*, no montante de € 20,036×10⁶ (29,1%) e em *Outros*, no montante de € 6,500×10⁶ (9,4%) correspondente a empréstimos bancários.

As candidaturas a financiamento comunitário aprovadas (Linha B5-700) ascendiam a um valor total de € 71,3×10⁶ (listadas no quadro III.5 do anexo III), a que correspondia um co-financiamento de 50% (€ 35,65×10⁶).

Gráfico 2 – Origem dos Fundos

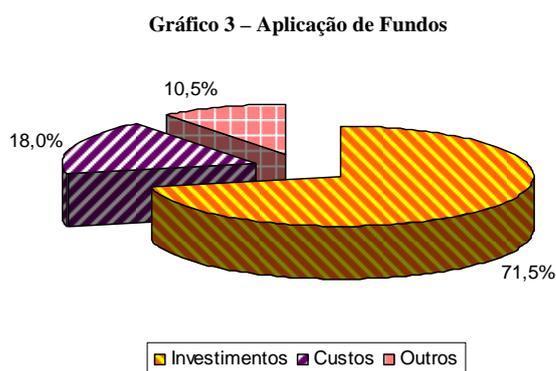


Fonte: RAVE

⁵⁹ No âmbito dos projectos prioritários considerados nos TEN-T, criados pela Comissão Europeia e co-financiados pelo *Directorate-General for Energy and Transport* (DG TREN), através do programa MIP (*Multi-Annual Indicative Programme*).

3.4.1.2 – Aplicação de fundos

No período de 2002 a 2006, a aplicação de fundos, no total de 68.814×10^6 , foi efectuada pela RAVE em “Investimentos” ⁶⁰ € $49,181 \times 10^6$ (71,5%), “Custos” ⁶¹ € $12,375 \times 10^6$ (18,0%) e “Outros” ⁶² € $7,259 \times 10^6$ (10,5%), dos quais € $5,500 \times 10^6$ correspondem a empréstimos bancários (conforme gráfico seguinte e quadros III.1 e III.2 do anexo III).



Fonte: RAVE

3.4.2 – Circuitos Financeiros

O Projecto é financiado por duas fontes de financiamento públicas: PIDDAC– *Capítulo 50 – Receitas Gerais* e financiamento comunitário (Linha Orçamental B5-700 das RTE-T).

Sendo a RAVE uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, a componente nacional relativa ao Cap. 50 tem sido incluída no orçamento do GEP do MOPTC e o montante a disponibilizar, em cada ano, formalizado na Lei do Orçamento do Estado (LOE). Quanto ao financiamento comunitário “Linha Orçamental das RTE-T”, a CE emite uma Decisão, normalmente no final do primeiro semestre de cada ano, onde é indicado o valor do co-financiamento.

Relativamente às dotações do Cap. 50, as requisições de fundos da RAVE são remetidas ao GEP, acompanhadas dos respectivos justificativos de despesa. O GEP, após verificação e análise da informação, procede à actualização no SICPIDDAC e no SIPIDDAC e remete à DGO (14.^a Delegação⁶³) o respectivo PLC. Preenchendo o PLC todos os requisitos, a 14.^a Delegação aprova-o e emite uma ordem de crédito a favor da conta do GEP, existente na DGT (actualmente DGTF). A partir daí, o GEP pode efectuar o pagamento, através do SIC, emitindo meios de pagamento directamente sobre o Tesouro, a favor da RAVE.

⁶⁰ Montante aplicado em “Investimentos”: € $46,501 \times 10^6$ (62,5%) no “Empreendimento/Projecto RAVE (estudos)”; € $1,167 \times 10^6$ (1,6%) no “Imobilizado Corpóreo / Incorpóreo” e € $1,513 \times 10^6$ (2,0%) em “Investimentos Financeiros / AVEP”.

⁶¹ Montante aplicado em Custos: € $12,109 \times 10^6$ (16,3%) em custos de “Estrutura” e € $0,266 \times 10^6$ em custos de “Outros (não estrutura)”.

⁶² Montante aplicado em Outros: € $5,500 \times 10^6$ em “Empréstimos Bancários” e € $1,759 \times 10^6$ correspondente ao saldo “Outros / Fundo de Maneio”.

⁶³ Actualmente, à Direcção de Serviços do PIDDAC, de acordo com o Decreto-Lei 80/2007, de 29 de Março, e Portaria n.º 346/2007, de 30 de Março.



No que respeita ao financiamento da Linha Orçamental B5-700 das RTE-T, os pagamentos são efectuados pela CE, com base na verificação da conformidade da informação prestada pela RAVE e validada pela IOAT.

A CE procede à transferência dos respectivos montantes para uma conta titulada pela RAVE. No início é, normalmente, efectuada uma transferência no valor de 50% do total co-financiado, sob a forma de adiantamento. Quando são atingidos os 100% de realização financeira, é apresentado um *dossier* detalhado, justificativo de todas as despesas apresentadas a co-financiamento. A restante verba só é transferida para a RAVE após uma avaliação da IOAT⁶⁴ e da CE, decorrendo, normalmente, um período de tempo considerável entre a finalização da execução e a efectiva transferência do restante valor co-financiado.

Os circuitos de processamento de informação para pedido e aprovação de pagamentos e sequentes fluxos financeiros encontram-se descritos no anexo II. Os fluxos financeiros ocorridos entre a CE e a RAVE são apresentados no quadro III.6 do anexo III.

Em 31 de Dezembro de 2006, os montantes transferidos pela CE ascendiam a cerca de € 20,036×10⁶, em que € 17,706×10⁶ (88,4%) dizem respeito a adiantamentos e € 2,330×10⁶ (11,6%) a pagamentos finais.

3.4.3 – Programação

Embora o Projecto seja plurianual, a sua efectiva programação é efectuada anualmente. É de realçar, no entanto que, em 2003, o Governo apresentou a primeira versão global do investimento e calendário do empreendimento. O orçamento global foi revisto e aprofundado em 2005, no seguimento de orientações estratégicas da Tutela, da actualização dos orçamentos de obra resultantes dos estudos prévios e da estratégia adoptada para controlo de custos. À data da realização da auditoria, estava em curso o desenvolvimento de uma nova versão do orçamento geral do empreendimento, de acordo com as últimas actualizações dos projectos, em fase de estudo prévio.

No que respeita à programação para o ano de 2006, o GEP, na qualidade de coordenador do programa orçamental *P024 – Transportes* e de coordenador sectorial do MOPTC, iniciou o processo de recolha da intenção de investimento. A RAVE iniciou a preparação durante o mês de Junho de 2005, tendo apresentado uma proposta de investimento global de € 70,654×10⁶. Para financiamento dessa verba, a RAVE solicitou ao Estado uma comparticipação de € 37,316×10⁶, assumindo que o restante seria financiado pela UE.

Em Agosto de 2005, a RAVE foi notificada de que a dotação atribuída pelo MOPTC, para 2006, seria no montante de € 32,000×10⁶. Posteriormente, com base no *plafond* atribuído ao MOPTC, a Secretaria de Estado dos Transportes comunicou ao GEP o montante atribuído ao Projecto. A 15 de Setembro do mesmo ano, a RAVE recebeu uma notificação do GEP a comunicar que, de acordo com orientações da Tutela, o montante de comparticipação do Estado, para 2006, seria de € 10,000×10⁶, 68,8% inferior ao valor comunicado em Agosto.

⁶⁴ Através desta verificação e avaliação o Estado-Membro “responsabiliza-se”, perante a CE, pela boa execução.

Quanto ao financiamento⁶⁵ oriundo da UE “*Linha Orçamental das RTE-T*”, o processo inicia-se no primeiro semestre de cada ano, quando a DGTREN solicita o preenchimento de um formulário com informação técnica e financeira referente ao projecto.

Com base nesse documento, designado por *TEN-T MIP Project Status Report*, a CE emite uma Decisão⁶⁶, normalmente no final do primeiro semestre de cada ano, indicando o valor de co-financiamento, os prazos, as despesas elegíveis e todas as regras inerentes à sua execução. Esta Decisão é avaliada pelo Parlamento Europeu, o qual, não tendo nada a opor, formaliza a Decisão.

Importa referir que, no processo de planeamento, a diferença temporal entre a preparação do PIDDAC, que ocorre geralmente a meio de cada ano, e as decisões que têm vindo a ser tomadas (têm ocorrido no final de cada ano civil), tem levado à necessidade de efectuar ajustamentos *a posteriori* no desenvolvimento do projecto e na sua calendarização.

3.4.4 – Execução

A informação relativa à execução disponibilizada pela DGO reflectia apenas as transferências para a RAVE e dela constava uma única fonte de financiamento — *Financiamento Nacional – Receitas Gerais*. Relativamente à informação disponibilizada pelo DPP e pela RAVE, os valores relativos à componente comunitária não coincidiam. As divergências devem-se, fundamentalmente, à ausência de actualização da informação residente no SIPIDDAC, a entendimentos distintos sobre a mesma realidade, bem como à deficiente troca de informação entre a RAVE e o GEP. A informação considerada na análise da execução do Projecto foi a disponibilizada pela RAVE.

Até ao final do ano de 2006, o Projecto acumulou um investimento total de € 68,814×10⁶. Deste montante, 70,9% (€ 48,778×10⁶) corresponde à comparticipação nacional — cerca de 61,4% (€ 42,278×10⁶) do *Cap. 50 – Receitas Gerais* e 9,5% (€ 6,500×10⁶) de *Outras Fontes – Empréstimos Contraídos* [pela RAVE] — e cerca de 29,1% (€ 20,036×10⁶) corresponde ao co-financiamento comunitário.

Em 2006, o P024 foi o Programa Orçamental que mais peso teve na execução do PIDDAC, tendo representado 58,3% (€ 214,3×10⁶) do total executado (€ 367,3×10⁶). No âmbito do Projecto em apreço o montante executado (€ 15,950×10⁶) representa 7,4% do P024 e 4,3% do total do PIDDAC executado.

A taxa de execução global do Projecto era aproximadamente de 56,8%, tendo atingido o valor mais elevado (99,7%) no ano de 2002 e o menor valor (33,8%), no ano de 2006. A taxa de execução relativa à componente nacional *Cap. 50 – Receitas Gerais* foi sempre de 100%, excepto em 2002, em que atingiu o valor de 99,6% (cf. quadro III.3 do anexo III). A fraca execução, designadamente em 2006, deveu-se a motivos de variada ordem, nomeadamente a alterações da programação, quer na calendarização quer no conteúdo⁶⁷.

⁶⁵ O montante a disponibilizar tem por base as candidaturas apresentadas pela RAVE à IOAT e esta, após efectuar a sua análise e as apresentar à Tutela política, agrega toda a informação e envia-a à CE. Posteriormente, a CE procede à selecção e análise das candidaturas apresentadas e pede parecer ao Comité Financeiro e ao Comité Técnico, onde a IOAT está representada.

⁶⁶ Esta Decisão tem por base a avaliação efectuada pelo Comité Financeiro e pelo Comité Técnico.

⁶⁷ Este desvio orçamental é justificado, essencialmente, pelo facto de não ter sido dado início aos projectos de execução, dado que os mesmos, dependendo do modelo de negócio adoptado, poderão vir a ser desenvolvidos por parceiros privados.



O quadro e gráfico seguintes representam a evolução, no período de 2002 a 2006, dos montantes relativos às dotações inicial, disponível e executada.

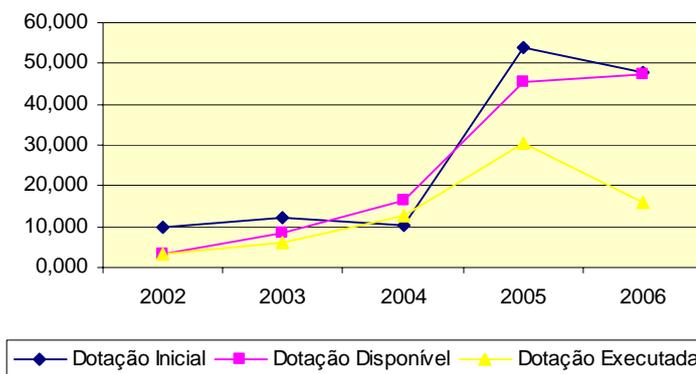
Quadro 14 – PIDDAC – Dotação inicial, disponível e executada (2002-2006)

(em euros $\times 10^6$)

Anos	Dotação inicial	Dotação disponível	Dotação executada	Taxa de execução financeira (%)
2002	9,826	3,458	3,447	99,7
2003	12,059	8,362	5,981	71,5
2004	10,400	16,632	12,862	77,3
2005	54,020	45,508	30,573	67,2
2006	47,900	47,150	15,950	33,8
Total	134,206	121,111	68,814	56,8

Fonte: RAVE

Gráfico 4 – PIDDAC – Dotação inicial, disponível e executada (2002-2006)



Fonte: RAVE

De 2002 a 2005, o investimento realizado foi crescente, verificando-se, em 2006, uma inflexão neste crescimento. O ano de 2005 é o que representa um maior investimento (€ 30,58 $\times 10^6$), seguindo-se o ano de 2006 (€ 15,95 $\times 10^6$), o que corresponde a 44,4% e 23,2%, respectivamente, do total dos investimentos efectuados.

No quadro e gráficos seguintes apresentam-se os montantes executados, por fonte de financiamento e por anos.

Quadro 15 – Execução por fonte de financiamento e discriminada por anos

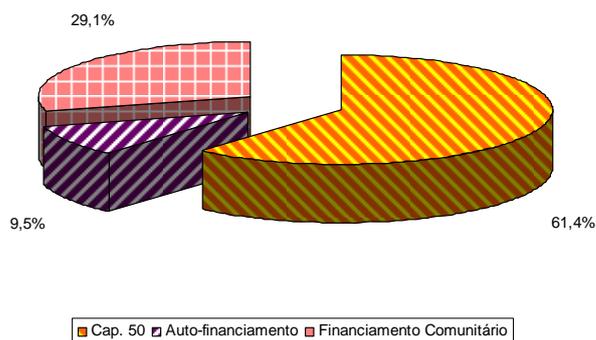
(em euros x10⁶)

Ano	Financiamento Nacional		Financiamento Comunitário	Total	%
	Cap. 50	Outras Fontes / Auto Financiamento		Valor	
	Receitas Gerais	Empréstimos Contraídos	Linha B5-700 (*)		
2002	2,891	0,0	0,556	3,447	5,0
2003	4,281	0,0	1,70	5,981	8,7
2004	5,732	6,50	0,630	12,862	18,7
2005	20,123	0,0	10,450	30,573	44,4
2006	9,250	0,0	6,70	15,950	23,2
Total	42,278	6,50	20,036	68,814	100,0

(*) Linha de Apoio Comunitária das Redes Transeuropeias de Transportes RTE-T (Linha B5-700)

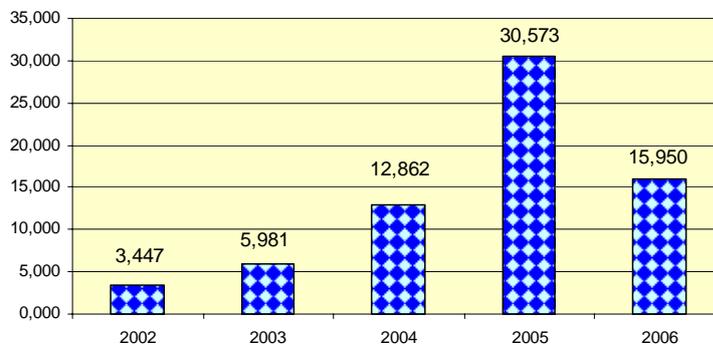
Fonte: RAVE

Gráfico 5 – Execução por fonte de financiamento



Fonte: RAVE

Gráfico 6 – Execução global discriminada por anos



Fonte: RAVE



No que respeita aos custos, o quadro seguinte mostra, de forma sintética, os montantes globais realizados, discriminados por anos e fontes de financiamento públicas (excluindo-se, assim, os empréstimos bancários), quer na óptica contabilística quer na óptica de tesouraria⁶⁸.

Quadro 16 – Execução nas ópticas contabilística e de tesouraria

(em euros x10⁶)

Investimento Realizado / Financiamento		2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Investimento Realizado (óptica contabilística)		0,989	2,703	8,137	15,333	20,050	14,343	61,555
Financiamento (óptica tesouraria)	OE (PIDDAC)	0,000	2,891	4,281	5,732	20,123	9,250	42,278
	Fundos Comunitários	0,000	0,556	1,700	0,630	10,450	6,700	20,036

Fonte: RAVE

A informação da execução física foi registada directamente no SIPIDDAC⁶⁹. Os indicadores físicos, a previsão de execução e a execução efectiva, constantes no SIPIDDAC, são indicados no quadro seguinte:

Quadro 17 – Previsão de execução e execução efectiva

Anos	Indicador(es) Físico(s)	Previsão de Execução Física	Execução Física efectiva
2005	Estudos de viabilidade técnica, económica e ambiental	Lançamento e adjudicação de 11 concursos públicos internacionais	Lançamento e adjudicação de 5 concursos públicos internacionais
2006	Desenvolvimento de estudos 1.ª fase RAVE	N.º de estudos de viabilidade económica ambiental lançados / adjudicados – 45	N.º de estudos de viabilidade económica ambiental lançados / adjudicados – 4

Fonte: SIPIDDAC / DPP

O SIPIDDAC previa 3 acções para 2006, com execução aí calendarizada como “Janeiro – Dezembro”:

- ◆ “Anteprojecto, estudos prévios e projecto de execução Porto – Vigo;
- ◆ Anteprojecto, estudos prévios Lisboa – Porto; e
- ◆ Corredores transversais – Estudo de viabilidade técnica”.

⁶⁸ De referir que a ausência de correspondência entre os valores de investimento realizado e de financiamento recebido resulta, essencialmente, da ocorrência de três situações, designadamente: investimento registado contabilisticamente pela RAVE num determinado ano (óptica contabilística), que apenas é objecto de pagamento (óptica de tesouraria) aos respectivos fornecedores no ano seguinte; valores pagos à RAVE num determinado ano, no âmbito do PIDDAC, que respeitam a investimento do ano anterior (situação que ocorre devido ao período de tempo compreendido entre o momento da despesa e o momento da sua apresentação para comparticipação financeira, o que se verifica normalmente nas despesas apresentadas no início de cada ano); e valores pagos à RAVE num determinado ano pela União Europeia (Linha Orçamental B5-700 das RTE-T) que respeitam a investimento de anos subsequentes (no caso de adiantamentos) ou de anos anteriores (no caso de acerto e fecho de candidaturas).

⁶⁹ Este sistema começou a incluir informação relativa à realização física desde o ano de 2005. Para potenciar uma uniformização na utilização de indicadores físicos, por parte dos organismos, o DPP elaborou uma tabela de indicadores para a elaboração e execução do PIDDAC.

O indicador para a fase “Desenvolvimento de estudos 1.ª fase Rede Ferroviária de Alta Velocidade” era referido como o “n.º de estudos de viabilidade técnico-económica e ambientais lançados / adjudicados”, com um objectivo quantificado em 90 (valor não acumulado) para esse ano.

No início de 2007, a meta constante do SIPIDDAC para 2006 foi alterada para 45 estudos, com indicação final da realização de 4, aos quais, em termos do cumprimento dos objectivos, correspondia uma percentagem de concretização de 8,89%.

Os indicadores de realização física têm consistido no número de estudos no âmbito das acções preparatórias de projectos, designadamente, estudos de estratégia, de mercado e de viabilidade; projecto técnico; avaliação de impacto ambiental, número de empreitadas a lançar, equipamento e número de acções e/ou projectos. A mensuração da execução física tem-se consubstanciado no acompanhamento de etapas, como sejam o lançamento de concursos, a sua adjudicação e o grau de execução dos estudos associados. De referir que, nesta fase do Projecto, os indicadores físicos previstos e executados não espelham a efectiva eficácia no alcance dos objectivos pois, independentemente do número de estudos realizados e/ou de concursos abertos, podem ou não ser alcançados os objectivos pretendidos.

3.4.5 – Desenvolvimento dos estudos e projectos

Para a realização da 1.ª fase do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, a RAVE contratou e desenvolveu vários tipos de estudos, nomeadamente estudos de mercado, de viabilidade técnica e económica, estudos ambientais e outros, a que se sucedeu a realização do desenvolvimento dos projectos de engenharia (Quadro 18):

Quadro 18 – Custos realizados com estudos e projectos

(em euros)

Estudos / Projectos	Realizado em 2006	Total realizado até Dez.2006
Estudos de mercado	253 747,00	1 196 218,50
Estudos económicos	174 030,00	2 521 754,68
Estudos de viabilidade técnica	253 260,00	5 553 227,00
Estudos ambientais	36 000,00	313 546,89
Marketing e comunicação	62 306,66	271 364,96
Assessoria e consultoria	564 701,19	1 333 936,05
Projectos diversos	0,00	394 842,56
Projectos de engenharia	2 794 214,34	15 232 930,78
Total	4 138 259,19	26 817 821,42

Fonte: RAVE

A elaboração dos principais estudos de viabilidade técnica, dos estudos prévios e dos anteprojectos, bem como dos estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de avaliação e acompanhamento do impacto ambiental do Projecto, foram adjudicados a vários consórcios de consultores projectistas, na sequência de concursos públicos internacionais, abertos nos anos de 2002 a 2005.

No ano de 2002, foram contratados os estudos de viabilidade técnica dos Lote 1 (Corredores transversais da ligação Ferroviária de AV entre Lisboa/Porto e Madrid), Lote 2 (Linha de Alta



Velocidade Lisboa – Porto), Lote 3 (Localização da nova Estação de Lisboa) e Lote 4 (Porto – Vigo (Valença do Minho)), que foram concluídos no ano de 2005.

No ano de 2003, a RAVE procedeu à contratação dos estudos prévios⁷⁰ e anteprojectos do Lote A (troço Aveiro – Vila Nova de Gaia) e do Lote B (troço Soure – Mealhada); no ano de 2004, do Lote 3B (troço Montemor-o-Novo – Évora), do Lote 3C (troço Évora – Caia) e do Lote 1A (troço Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos); e, no ano de 2005, do Lote 1B (troço Braga/Barcelos – Valença), do Lote E (troço Vila Nova de Gaia – Aeroporto Sá Carneiro), do Lote 3A1 (troço Lisboa – Montemor-o-Novo, via Ota/Carregado) e do Lote 3A2 (troço Lisboa – Montemor-o-Novo, via TTT).

3.4.5.1 – Evolução física do Projecto

A evolução física do **Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade** foi afectada por um conjunto de vicissitudes, decorrente, nomeadamente, de decisões da tutela com implicações em alterações de traçado e na reformulação dos estudos prévios e dos EIA.

Com excepção do Lote CI (Ota – Pombal), os estudos prévios e EIA's dos restantes lotes foram objecto de reformulação, no ano de 2006, com continuidade no ano de 2007, prevendo-se a sua conclusão e a aprovação, após revisão, para os anos de 2007 e de 2008 e o início do respectivo processo de AIA e da obtenção da DIA no ano de 2008. As razões que estiveram na base da reformulação dos respectivos estudos (referidas no quadro V.1 do Anexo V) visaram a optimização dos traçados, com vista à redução da extensão de túneis, e a articulação entre o modo AV e convencional, permitindo uma redução dos custos de investimento na ordem dos 11% no eixo Lisboa – Porto e de 17% no eixo Lisboa – Madrid. A reformulação do traçado do eixo Lisboa – Madrid visou, também, possibilitar o tráfego de mercadorias, para além do tráfego de passageiros inicialmente previsto, como acordado na XXIª Cimeira Luso-Espanhola.

O quadro V.1 do Anexo V procura, de uma forma detalhada, reflectir a evolução física do Projecto, nas suas diversas fases: estudo prévio e EIA, reformulação do estudo prévio e EIA e processo de AIA, referindo as vicissitudes ocorridas.

A execução física do Projecto, em 31 de Dezembro de 2006, encontra-se sintetizada no quadro seguinte:

⁷⁰ As prestações de serviços relativas à execução dos estudos prévios foram realizadas em duas fases. A primeira fase — *estudo prévio* — foi subdividida em duas etapas: a primeira etapa consistiu na análise e validação dos corredores desenvolvidos nos estudos de viabilidade técnica e a segunda etapa consistiu no desenvolvimento do estudo prévio e na elaboração dos estudos de impacto ambiental (EIA), incluindo o acompanhamento do processo de avaliação de impacto ambiental (AIA), necessários à obtenção de Declaração de Impacto Ambiental (DIA) favorável.

Quadro 19 – Execução física do Projecto em 31 de Dezembro de 2006

Eixo	Situação em 31 de Dezembro de 2006
Eixo I (Porto – Vigo)	Encontrava-se concluído o processo de validação do estudo prévio e do EIA do Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos), prevendo-se a conclusão do processo de validação do Lote 1B (Braga/Barcelos – Valença) durante o mês de Janeiro de 2007.
Eixo II (Lisboa – Porto)	<p>Encontrava-se em curso a elaboração de novos estudos prévios e a adaptação dos estudos existentes (*) dos Lotes A (Mealhada – Vila Nova de Gaia), B (Pombal – Mealhada) e D (Lisboa – Ota).</p> <p>O processo de AIA (**) do Lote C1 (Ota – Pombal) foi iniciado em 19 de Setembro de 2006. A obtenção da DIA favorável encontra-se prevista para o período entre Novembro de 2007 e Agosto de 2008. As alterações introduzidas pela RAVE neste EIA, acordadas com o Instituto do Ambiente (IA), irão ser introduzidas também nos EIA's dos restantes lotes, abreviando os respectivos processos.</p> <p>Encontravam-se a decorrer os estudos preliminares da estação Coimbra – B, as negociações com o consultor do Lote B (Pombal – Mealhada), com vista à elaboração do estudo prévio e do EIA para este traçado e a elaboração do estudo de viabilidade da estação de Aveiro (***). Foram iniciados os estudos relativos à entrada no Porto pela Ponte de S. João, em particular os estudos preliminares para as negociações com os consultores dos Lotes A e E (Mealhada – Vila Nova de Gaia), com vista à elaboração do estudo prévio e do EIA para este traçado ou à adaptação dos estudos já existentes.</p> <p>Na definição do traçado do Lote D (Lisboa – Ota), foi decidido que a extensão correspondente à ligação ao Aeroporto Internacional de Lisboa, na OTA, passasse a constituir um estudo separado, decorrendo, em 31 de Dezembro de 2006, a preparação do respectivo processo de consulta.</p> <p>Em Novembro de 2006 teve lugar a entrega do estudo relativo à margem esquerda, resultante da renegociação do contrato do Lote 3A1 (Ota – Montemor) do Eixo III (Lisboa – Madrid), suspenso em Dezembro de 2005.</p> <p>(*) Procedeu-se à criação, na RAVE, de um grupo de trabalho para a preparação de estudos de viabilidade e especificações necessárias para as negociações com os consultores dos Lotes A (Mealhada – Vila Nova de Gaia, B (Pombal – Mealhada) e D (Lisboa – Ota).</p> <p>(**) O processo foi posteriormente suspenso, em 28 de Março de 2007, e retomado em 2 de Abril de 2007, tendo sido obtida a declaração de conformidade em 23 de Julho de 2007.</p> <p>(***) Este estudo concluiu ser inviável a passagem da linha de AV nas imediações da actual estação de Aveiro, continuando em estudo uma solução em "by-pass" pela estação da rede convencional.</p>
Eixo III (Lisboa/Madrid) excluindo a TTT	<p>A alternativa de traçado Lisboa – Madrid via Ota foi abandonada e, em consequência, o contrato foi suspenso, tendo sido adjudicada ao consultor a elaboração do estudo prévio e do EIA do traçado Ota – Pinhal Novo, do Eixo Lisboa – Porto.</p> <p>O Lote 3 A2 (Lisboa – Montemor, via TTT) foi dividido em três troços: Lisboa – Moita, excluindo a TTT, TTT e Moita – Montemor. O desenvolvimento do estudo prévio e EIA do troço Lisboa – Moita, excluindo a TTT, foi suspenso em Outubro de 2005, prevendo-se a sua conclusão em Abril de 2008.</p> <p>O estudo de viabilidade da TTT encontrava-se concluído, decorrendo a análise de cenários para a contratação do estudo prévio e do EIA. A obtenção da DIA encontra-se prevista para o período entre Junho de 2008 e Janeiro de 2009. Sobre o troço Moita – Montemor foi dada indicação ao consultor, em Maio de 2006, para suspensão e entrega do trabalho desenvolvido até aquela data, tendo-se iniciado, em final de Agosto de 2006, a elaboração do estudo para tráfego misto.</p> <p>O estudo prévio e o EIA para tráfego de passageiros do Lote 3B (Montemor – Évora) (*) foram entregues em Abril de 2006, encontrando-se, em 31 de Dezembro de 2006, em negociação a elaboração do estudo para tráfego misto.</p> <p>Decorria, também, a negociação com o consultor para a alteração do estudo do Lote 3 C (Évora – Caia) para tráfego misto (**), considerando a inclusão da componente de mercadorias na linha convencional neste troço.</p> <p>A elaboração dos estudos prévios e dos EIA's recuperou, no último trimestre de 2006, a calendarização programada, prevendo-se a conclusão dos estudos em Novembro de 2007 e a obtenção das DIA's em Fevereiro de 2008.</p> <p>(*) Neste âmbito, foram solicitadas análises complementares do trabalho contratado e foi elaborada uma “Nota Técnica de Selecção de Corredores”, que comparava diferentes situações de articulação das linhas de AV de passageiros e da linha de mercadorias. Essa situação conduziu à reformulação, pelo consultor, dos traçados junto ao Caia. Estando em curso o desenvolvimento de estudos pela Câmara Municipal de Elvas para as ligações, a RAVE solicitou o estudo da viabilidade da conjugação dos traçados já estudados para a linhas de AV com a introdução da nova linha de mercadorias, e procedeu à suspensão do estudo prévio.</p> <p>(**) Decisão que resultou do “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes” (PEIT), documento do <i>Ministerio de Fomento</i> Espanhol, que alterou o tipo de tráfego da ligação Madrid – Badajoz, de tráfego exclusivo de passageiros para tráfego misto.</p>
Terceira Travessia do Tejo	O estudo de viabilidade da TTT encontrava-se concluído, decorrendo a análise de cenários para a contratação do estudo prévio e do EIA. A obtenção da DIA encontra-se prevista para entre Junho de 2008 e Janeiro de 2009.

Fonte: Relatório Trimestral de Acompanhamento do Projecto de Alta Velocidade — Out.-Dez. 2006, da Direcção de Planeamento e Contratação da RAVE



Tribunal de Contas

4 – VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

O Excelentíssimo Procurador-Geral Adjunto teve vista do processo, nos termos do n.º 5 do artigo 29.º da Lei n.º 98/97, na redacção dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

5 – EMOLUMENTOS

Nos termos dos artigos 1.º, 2.º, 10.º e 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 139/99, de 28 de Agosto, e 3-B/2000, de 4 de Abril, e em conformidade com a nota constante do **Anexo VI**, são devidos emolumentos no montante de € 16.337,50 a suportar pela RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.

6 – DETERMINAÇÕES FINAIS

6.1. O presente relatório deve ser remetido:

- ◇ À Assembleia da República, mais concretamente, ao seu Presidente e às Comissões Parlamentares de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e de Orçamento e Finanças;
- ◇ Ao Governo, mais concretamente, aos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- ◇ Ao Presidente do Conselho de Administração da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.;
- ◇ Ao Director-Geral do Orçamento;
- ◇ Ao Director-Geral do Tesouro e Finanças;
- ◇ Ao Director do Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais;
- ◇ À Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes.

6.2. Após a entrega do relatório às entidades referidas, poderá o mesmo ser divulgado pelos meios de Comunicação Social e no *site* do Tribunal.

6.3. Expressa-se ao Presidente do Conselho de Administração da RAVE, bem como aos seus responsáveis e funcionários, o apreço do Tribunal pela disponibilidade revelada e pela colaboração prestada ao longo do desenvolvimento desta acção.

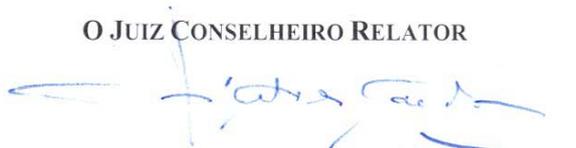
6.4. Regista-se também, com agrado, a prontidão com que a RAVE decidiu dar seguimento às recomendações formuladas no relato de auditoria.

6.5. Uma síntese deste relatório deverá ser integrada no projecto do Parecer sobre Conta Geral do Estado de 2006, no capítulo relativo aos Investimentos do Plano.

- 6.6. Um exemplar do presente relatório deverá ser remetido ao competente Magistrado do Ministério Público junto deste Tribunal, nos termos do disposto nos artigos 29.º, n.º 4, e 54.º, n.º 4, este último aplicável por força do artigo 55.º, n.º 2, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.
- 6.7. Dada a pronta disponibilidade manifestada pela RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., de acatar as recomendações propostas no relato de auditoria e as medidas já implementadas, nada mais se determina.

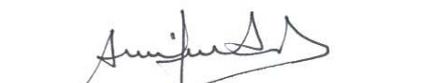
Aprovado em Subsecção da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, em 25 de Outubro de 2007

O JUIZ CONSELHEIRO RELATOR



(José Alves Cardoso)

OS JUÍZES CONSELHEIROS ADJUNTOS



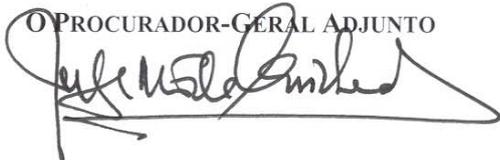
(Armindo de Jesus de Sousa Ribeiro)



(António José Avérous Mira Crespo)

Fui Presente

O PROCURADOR-GERAL ADJUNTO





ANEXO I – SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E CONTROLO

1 – Entidades envolvidas

Na programação, execução, gestão e controlo do Projecto evidenciaram-se seis entidades:

- ◆ Departamento de Prospectiva e Planeamento (DPP)⁷¹, com as atribuições de preparar e elaborar a proposta técnica do PIDDAC e de proceder ao acompanhamento físico e financeiro e à avaliação, ao nível macro, da sua execução;
- ◆ Direcção-Geral do Orçamento (DGO), que assegura a legalidade da execução financeira, verificando o respeito pelas regras financeiras estabelecidas para a boa gestão dos dinheiros públicos, com uma intervenção que se pode considerar a nível mais detalhado;
- ◆ Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), que efectua a administração da tesouraria central do Estado e presta serviços bancários a entidades do sector público administrativo, tendo em vista uma eficiente gestão dos apoios e dos activos financeiros e patrimoniais do Estado;
- ◆ Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP) / Gabinete de Planeamento, Estratégia e Relações Internacionais (GPERI)⁷² do MOPTC, organismo orientado para o estudo, concepção e análise das estratégias no âmbito do Ministério, com participação na definição da estratégia subjacente à política de investimento público e preparação do PIDDAC e dos planos e programas sectoriais de investimento, sendo a entidade coordenadora do programa orçamental *P24 – Transportes*;
- ◆ Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (IOAT), estrutura criada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2000, de 16 de Maio, que assegura os procedimentos de gestão do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes e a representação no Comité Europeu de Infra-estruturas de Transportes e no Comité das Redes Transeuropeias; e
- ◆ RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., sociedade anónima de capitais públicos, com o objecto referido no ponto 2.6 do relatório.

2 – Sistemas informáticos

As entidades referidas utilizam sistemas informáticos na prossecução das suas atribuições. Na gestão e controlo deste Projecto são de realçar os seguintes sistemas:

⁷¹ O DPP deixou de ter funções relativas à preparação e elaboração da proposta técnica do PIDDAC e ao acompanhamento e avaliação da sua execução financeira, que foram assumidas pela DGO (cf. alínea q) do n.º 2 do artigo 2.º e artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 80/2007, de 29 de Março).

⁷² Das orientações da Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2006, de 30 de Março, resultou a extinção do GEP e a criação do Gabinete de Planeamento, Estratégia e Relações Internacionais (GPERI), que integra, como órgão de suporte à governação, entre outras, as atribuições do anterior GEP (cf. Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro).

- ◆ O Sistema de Informação de Contabilidade para o PIDDAC (SICPIDDAC), o Sistema Central de Contabilidade (SCC), e o Sistema do Orçamento do Estado (SOE), todos estes sistemas da responsabilidade da DGO/Instituto de Informática (II)⁷³;
- ◆ O Sistema de Informação para o PIDDAC (SIPIDDAC), da responsabilidade do DPP;
- ◆ O Sistema de Gestão de Contas do Tesouro (SGT), da responsabilidade da DGT/II;
- ◆ Sistemas da IOAT;
- ◆ Sistemas da RAVE.

3 – Processamento da informação e controlo

Com base na proposta de investimento global para o ano de 2006, efectuada pela RAVE, o GEP validou⁷⁴ a informação e inscreveu o Projecto no SIPIDDAC, sendo a validação global realizada pelo DPP. Logo que o DPP deu por correcta a informação residente no SIPIDDAC, procedeu à sua exportação e ao seu envio para a DGO (14.^a Delegação) e para o II.

O II importou a informação para o SOE e disponibilizou-a à DGO (14.^a Delegação), que procedeu à sua análise e validação, assim como à verificação da coerência entre os dados residentes no SIPIDDAC e aqueles constantes do SOE. Quando toda a informação estava correcta (validada e coerente nos sistemas), foram então elaborados os mapas anexos à proposta de Lei do OE, para discussão e aprovação na Assembleia da República (AR). Caso tivessem surgido alterações efectuadas pela AR, proceder-se-ia a novo processo de verificação da informação nos dois sistemas, de modo a garantir que os dados no SOE e no SIPIDDAC fossem coerentes e correctos. No momento da aprovação do OE, a coerência da informação entre o SIPIDDAC e o SOE foi garantida pelo DPP, pela DGO e pelo II.

Depois da aprovação do OE, efectuaram-se os procedimentos que permitiram o registo da execução, nomeadamente a disponibilização da informação orçamental residente no SOE. A informação⁷⁵ foi transferida para o SCC e disponibilizada, através do SICPIDDAC, ao GEP, na qualidade de serviço integrado e de coordenador sectorial do MOPTC e do *PO 024 – Transportes*.

No decorrer da execução e com base na informação prestada pela RAVE, o GEP procedeu à sua verificação e ao registo da informação de execução financeira no SICPIDDAC e da informação de execução física no SIPIDDAC⁷⁶, bem como à elaboração e envio dos PLC à DGO, solicitando a libertação de verbas. Após a análise do PLC e quando este preenchia todos os requisitos, a 14.^a Delegação aprovou-o através do SCC. Com o PLC autorizado, foi dada ordem à DGT para efectuar a respectiva transferência. A troca de informação com o SGT/SCT ocorreu no momento dos pagamentos.

⁷³ O II, em especial nos domínios correspondentes às funções do MFAP, tem como missão contribuir para a eficácia do aparelho administrativo do Estado através da promoção, desenvolvimento, implementação e exploração de sistemas e tecnologias de informação.

⁷⁴ Na qualidade de entidade coordenadora do Programa Orçamental *P024 – Transportes* e entidade coordenadora sectorial do MOPTC.

⁷⁵ Informação relativa aos serviços integrados. De realçar que a informação atinente aos serviços e fundos autónomos foi exportada e disponibilizada aos respectivos serviços e coordenadores através do sistema de informação para os serviços e fundos autónomos (SFA).

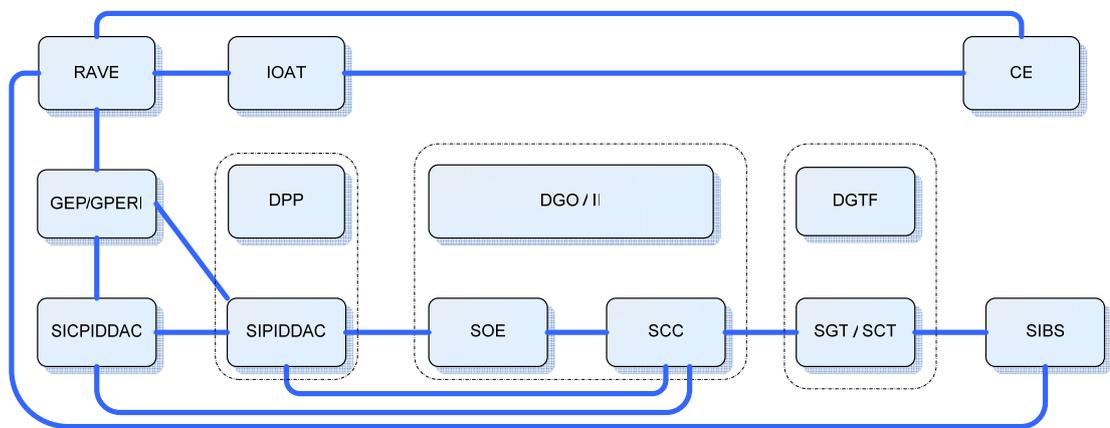
⁷⁶ Periodicamente o DPP acedeu ao SCC e importou para o SIPIDDAC a informação de carácter financeiro residente naquele. O GEP verificou a boa execução deste processo comparando se a informação era coincidente nos dois sistemas.



No âmbito das candidaturas com financiamento comunitário, a CE, com base na verificação da conformidade da informação prestada pela RAVE e validada pela IOAT, procedeu aos pagamentos por transferência bancária para a conta titulada pela RAVE.

Na figura seguinte são apresentadas as interligações entre entidades e/ou sistemas informáticos intervenientes no planeamento, gestão, execução, acompanhamento, controlo e avaliação do projecto.

Figura I.1 – Sistemas de informação e/ou entidades envolvidos na gestão e acompanhamento do projecto



Legenda:

Sistema / entidade	Responsável	Localização
CE – Comissão Europeia	CE	CE
SCC – Sistema Central de Contabilidade	DGO	II
SCT – Sistema de Compensação do Tesouro	DGTF	II
SGT – Sistema de Gestão de Contas do Tesouro	DGTF	II
SIPIDDAC – Sistema de Informação para o PIDDAC	DPP	DPP
SOE – Sistema do Orçamento do Estado	DGO	II
SIBS – Sociedade Interbancária de Serviços	SIBS	SIBS
SICPIDDAC – Sistema de Informação Contabilística para o PIDDAC	DGO	II/DGO/GEP

4 – Sistemas da responsabilidade da IOAT

Existe uma aplicação, desenvolvida pela IOAT, que permite efectuar o acompanhamento da execução financeira do Projecto. Esta aplicação não tem nenhuma ligação com outras, serve apenas para a gestão interna.

5 – Sistemas da responsabilidade da RAVE

Em 2002, as ferramentas informáticas utilizadas pela RAVE eram, fundamentalmente:

- ◆ Sistema de contabilidades, tesouraria e RH – Primavera ERP
- ◆ Sistema de gestão documental – GDOC
- ◆ Sistema de gestão financeira de contratos – CLIP

Em 2004, com a entrada do Gestor do Projecto (Tyco / Holland Railconsult – THR), utilizaram-se diversas aplicações de suporte ao empreendimento, consolidadas numa ferramenta designada por RVS. Em finais desse ano, iniciou-se o processo de migração para a plataforma SAP R3. Os módulos SAP ERP nas vertentes contabilísticas (geral e analítica), tesouraria e financiamentos, gestão contratual, logística corrente e gestão orçamental entraram em produção em Junho de 2005.

No final de 2005, iniciou-se a 2.^a fase de implementação dos módulos de gestão documental SAP DMS, que entrou em produção no final do primeiro semestre de 2006.

Paralelamente, os processos são apoiados por ferramentas de portais e repositórios documentais técnicos, ferramentas de gestão de Projecto, *Primavera Planner* e *Project*, e outras específicas de engenharia, nomeadamente em matéria de sistemas de informação geográfica, desenho técnico, modelação e simulação e cálculo de estruturas.



ANEXO II – CIRCUITOS FINANCEIROS

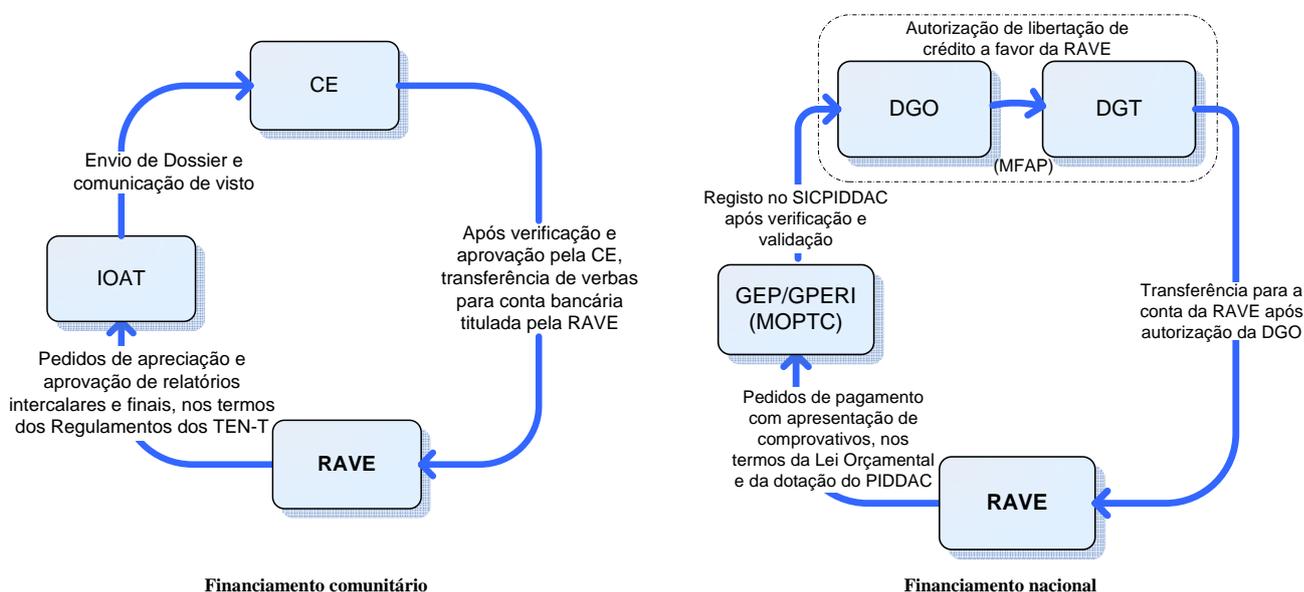
Relativamente aos circuitos financeiros, importa distinguir as duas fontes de financiamento públicas, *Cap. 50 – Receitas Gerais (PIDDAC)* e *Fundos Comunitários (Linha Orçamental B5-700 das RTE-T)*.

Tendo em conta que a RAVE é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos e não está incluída na Administração Central do Estado, a componente nacional relativa ao *Cap. 50* está orçamentada no GEP (actualmente GPERI) do MOPTC.

O montante a disponibilizar⁷⁷ para o projecto é formalizado na Lei do Orçamento do Estado (LOE) no final de cada ano. Neste montante ainda pode ser efectuada a cativação⁷⁸ de uma parcela, ficando apenas disponível a dotação formalizada na LOE, deduzida dessa mesma parcela cativa. É este montante que a RAVE tem realmente disponível, da fonte de financiamento *Cap. 50 – Receitas Gerais (PIDDAC)*, para a execução do Projecto. Tendo presente este valor, a RAVE efectuou e enviou as requisições de fundos⁷⁹ ao GEP, acompanhadas dos respectivos justificativos de despesa.

O GEP, após verificação e análise da informação prestada pela RAVE, procede à sua actualização no SICPIDDAC e no SIPIDDAC.

Figura II.1 – Circuitos financeiros



⁷⁷ O valor desta verba é calculado a partir da previsão orçamental efectuada pela RAVE, que posteriormente é enviada ao GEP (GPERI) do MOPTC para análise, ajustamento e aprovação. Após a aprovação, o GEP informa a RAVE da verba que lhe foi concedida para o ano seguinte.

⁷⁸ De referir que a verba cativada pode, posteriormente, ser descativada e disponibilizada à RAVE.

⁷⁹ Estes pedidos de pagamento podem ser efectuados até atingir os 100% de execução da verba disponível.

O processo relativo aos pagamentos inicia-se quando o GEP envia à DGO (14.^a Delegação) o respectivo PLC⁸⁰, com indicação dos compromissos assumidos e a assumir durante o mês.

A DGO procede à análise e verificação⁸¹ do PLC⁸² e, no caso de este preencher todos os requisitos⁸³, a 14.^a Delegação aprova-o. Sempre que o PLC é autorizado, a DGO comunica ao serviço, via ofício⁸⁴, e concretiza a libertação de créditos, emitindo uma ordem de crédito a favor da conta do GEP existente na DGT. A partir desse momento, o GEP pode fazer os pagamentos, através do SIC, emitindo meios de pagamento directamente sobre o Tesouro, a favor da RAVE. As ordens de pagamento processadas pelo SCC são enviadas para o sistema SGT/SCT e deste para a SIBS.

Quando a transferência dos respectivos montantes é efectuada para a conta bancária da RAVE, na Caixa Geral de Depósitos, estas comparticipações são contabilizados a débito na conta contabilística de Bancos (#121100001 – CGD PIDDAC), por contrapartida de *Proveitos Diferidos – Subsídio ao Investimento* (#27452 – *Financiamento Nacional PIDDAC*).

Quanto ao financiamento comunitário “Linha Orçamental das RTE-T”, a CE emite uma Decisão, normalmente no final do primeiro semestre de cada ano, onde é indicado o valor de co-financiamento.

Nos pagamentos efectuados, a CE procede à transferência dos respectivos montantes para uma conta titulada pela RAVE. No início é, normalmente, efectuada uma transferência no valor de 50% do total co-financiado, sob a forma de adiantamento. Em sequência, quando a RAVE atinge uma despesa total de 70%, pode pedir um reforço de 20%. Quando são atingidos os 100% de realização financeira, é apresentado um *dossier* detalhado justificativo de todas as despesas apresentadas a co-financiamento. A restante verba só é transferida para a RAVE após uma avaliação da IOAT⁸⁵ e da CE, decorrendo, normalmente, um período de tempo considerável entre a finalização da execução e a efectiva transferência do restante valor co-financiado.

Ao nível da contabilização, o recebimento do valor da comparticipação por parte da RAVE é registado contabilisticamente a débito na conta de Bancos (#121200001 – CGD TEN-T), por crédito em *Proveitos Diferidos – Subsídio ao Investimento – Financiamento Comunitário* (#27451 – *Financiamento Comunitário – RTE-T*).

⁸⁰ Os PLC contemplavam o valor global pretendido pelo GEP, onde estavam incluídos os montantes destinados à RAVE.

⁸¹ São efectuadas várias verificações, designadamente, aos balancetes, aos mapas de compromissos assumidos e a assumir, aos pagamentos a efectuar, ao mapa de caixa, às alterações orçamentais e sua tipologia, à conformidade legal, aos congelamentos, aos cativos, às antecipações, aos duodécimos, às competências, ao mapa de previsão de tesouraria, ao mapa de consignação da receita à despesa e à existência de dupla cativação, ou seja, se existe a verba do fundo comunitário (Cap. 50) depositada na conta do serviço, bem como a sua coerência com a informação residente no SIPIDDAC.

⁸² No âmbito do QCA III, para o financiamento comunitário orçamentado em “*Investimentos do Plano*”, os PLC devem ser documentados com cópias das correspondentes ordens de pagamento sobre o Tesouro, emitidas pelos gestores das intervenções operacionais ou pela DGDR, devidamente confirmadas pela DGT (actual DGTF).

⁸³ Quando o PLC tiver deficiências, o GEP é contactado para proceder à correcção das ocorrências identificadas.

⁸⁴ Caso o PLC envolva uma verba superior a vinte milhões de euros, a DGO também comunica a aprovação, via *e-mail*, à DGT.

⁸⁵ Através desta verificação e avaliação o Estado Membro “responsabiliza-se”, perante a CE, pela boa execução.



ANEXO III – ORIGENS E APLICAÇÃO DE FUNDOS

Quadro III.1 – Origem dos Fundos

(em euros $\times 10^6$)

Designação	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Cap. 50 - Rec. Gerais (PIDDAC)	0,0	2,891	4,281	5,732	20,123	9,250	42,278
Subsídios Comunitários	0,0	0,556	1,70	0,630	10,450	6,70	20,036
Outros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,115
Empréstimos Bancários	0,0	0,0	0,0	6,50	0,0	0,0	6,50
Outros / Fundo de Maneio	0,989	0,0	2,155	2,470	0,0	0,0	5,615
Total	0,989	3,447	8,137	15,333	30,573	15,950	74,429

Fonte: RAVE

Quadro III.2 – Aplicação dos Fundos

(em euros $\times 10^6$)

Designação	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Investimentos	0,385	1,692	6,833	12,793	16,533	10,946	49,181
Empreendimento / Projecto RAVE (Estudos)	0,018	1,340	6,496	11,966	15,752	10,928	46,501
Imobilizado Corpóreo / incorpóreo	0,367	0,273	0,152	0,327	0,031	0,017	1,167
Investimentos Financeiros / AVEP	0,000	0,079	0,184	0,500	0,750	0,000	1,513
Custos	0,604	1,012	1,304	2,540	3,517	3,397	12,375
Estrutura	0,576	1,006	1,161	2,517	3,495	3,353	12,109
Outros (não Estrutura)	0,028	0,005	0,144	0,022	0,022	0,045	0,266
Outros	0,000	0,744	0,000	0,000	10,523	1,607	12,874
Empréstimos Bancários	0,000	0,000	0,000	0,000	5,500	0,000	5,500
Outros / Fundo de Maneio	0,000	0,744	0,000	0,000	5,023	1,607	7,374
Total	0,989	3,447	8,137	15,333	30,573	15,950	74,429

Fonte: RAVE

Quadro III.3 – Dotação Inicial, Disponível e Executada

(em euros x10⁶)

Ano	Fonte de Financiamento	Dotação Inicial			Dotação Disponível			Dotação Executada			Taxa de Execução	
		RAVE	DPP	DGO	RAVE	DPP	DGO	RAVE	DPP	DGO	(DE/DI)	(DE/DD)
2002	Financiamento Nacional											
	110 – Receitas gerais dos serviços integrados	4,103	4,103	4,103	2,903	4,103	2,903	2,891	2,891	2,891	70,5	99,6
	510 – Autofinanciamento dos serviços autónomos	1,060	1,060	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	
	Financiamento Comunitário											
	460 – Outros serviços autónomos	4,664	4,664	0,000	0,556	0,000	0,000	0,556	0,000	0,000	11,9	100,0
	Total - 2002	9,826	9,826	4,103	3,458	4,103	2,903	3,447	2,891	2,891	35,1	99,7
2003	Financiamento Nacional											
	110 – Receitas gerais dos serviços integrados	7,978	7,978	7,978	4,281	7,978	4,281	4,281	4,281	4,281	53,7	100,0
	510 – Autofinanciamento dos serviços autónomos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Financiamento Comunitário											
	460 – Outros serviços autónomos	4,081	4,081	0,000	4,081	4,081	0,000	1,700	1,700	0,000	41,7	41,7
	Total - 2003	12,059	12,059	7,978	8,362	12,059	4,281	5,981	5,981	4,281	49,6	71,5
2004	Financiamento Nacional											
	110 – Receitas gerais dos serviços integrados	6,000	6,000	6,000	5,732	6,000	5,732	5,732	5,732	5,732	95,5	100,0
	510 – Autofinanciamento dos serviços autónomos	0,000	0,000	0,000	6,500	6,500	0,000	6,500	6,500	0,000		100,0
	Financiamento Comunitário											
	460 – Outros serviços autónomos	4,400	4,400	0,000	4,400	4,400	0,000	0,630	3,950	0,000	14,3	14,3
	Total - 2004	10,400	10,400	6,000	16,632	16,900	5,732	12,862	16,182	5,732	123,7	77,3
2005	Financiamento Nacional											
	110 – Receitas gerais dos serviços integrados	28,635	28,635	28,635	20,123	20,123	20,123	20,123	20,123	20,123	70,3	100,0
	510 – Autofinanciamento dos serviços autónomos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Financiamento Comunitário											
	460 – Outros serviços autónomos	25,385	25,385	0,000	25,385	25,385	0,000	10,450	10,450	0,000	41,2	41,2
	Total - 2005	54,020	54,020	28,635	45,508	45,508	20,123	30,573	30,573	20,123	56,6	67,2
2006	Financiamento Nacional											
	110 – Receitas gerais dos serviços integrados	10,000	10,000	10,000	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250	92,5	100,0
	510 – Autofinanciamento dos serviços autónomos	25,100	25,100	0,000	25,100	25,100	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0
	Financiamento Comunitário											
	460 – Outros serviços autónomos	12,800	12,800	0,000	12,800	12,800	0,000	6,700	0,000	0,000	52,3	52,3
	Total - 2006	47,900	47,900	10,000	47,150	47,150	9,250	15,950	9,250	9,250	33,3	33,8
Total	134,206	134,206	56,716	121,111	125,720	42,290	68,814	64,878	42,278	51,3	56,8	

Fonte: DPP, DGO e RAVE



Quadro III.4 – Financiamento executado

(em euros ×10)

Anos	Entidade	Financiamento Nacional			Financiamento Comunitário	Total
		Cap. 50	Outras Fontes / Auto Financiamento			
		Receitas Gerais	Empréstimos Contraídos	Outros / Fundo de Maneyo	Linha B5-700 (*)	
2002	RAVE	2,891	0,000	0,000	0,556	3,447
	DPP	2,891	0,000	0,000	0,000	2,891
	DGO	2,891	0,000	0,000	0,000	2,891
2003	RAVE	4,281	0,000	0,000	1,700	5,981
	DPP	4,281	0,000	0,000	1,700	5,981
	DGO	4,281	0,000	0,000	0,000	4,281
2004	RAVE	5,732	6,500	0,000	0,630	12,862
	DPP	5,732	0,000	6,500	3,950	16,182
	DGO	5,732	0,000	0,000	0,000	5,732
2005	RAVE	20,123	0,000	0,000	10,450	30,573
	DPP	20,123	0,000	0,000	10,450	30,573
	DGO	20,123	0,000	0,000	0,000	20,123
2006	RAVE	9,250	0,000	0,000	6,700	15,950
	DPP	9,250	0,000	0,000	0,000	9,250
	DGO	9,250	0,000	0,000	0,000	9,250

(*) Linha de Apoio Comunitária das Redes Transeuropeias de Transportes RTE-T (Linha B5-700)

Fonte: DPP, DGO e RAVE

Quadro III.5 – Candidaturas objecto de co-financiamento comunitário

(em euros ×10⁶)

Código	Ano	Designação	Custo total previsto	Co-financiamento	Data		
					Início	Fim	Prorrogação
2000-PT-1214	2002	Estudos de Integração de Portugal na Rede de Alta Velocidade	2,70	1,35	Abr-2000	Dez-2002	
2003-PT-GR-1022	2003	Alta velocidade: Estudos e projectos de execução relativos ao troço Coimbra – Porto	4,20	2,10	Jan-2003	Dez-2003	
2003-PT-GR-1023		Alta velocidade: Estudos e projectos de execução relativos ao troço Lisboa – Aeroporto da Ota	2,60	1,30			
2004-PT-1022a	2004	Alta velocidade: Estudos e projectos de execução relativos ao troço Coimbra – Porto	5,80	2,90	Jan-2004	Dez-2005	
2004-PT-1022b		Alta velocidade: Estudos e projectos de execução relativos ao troço Porto – Fronteira (inseridos no troço comum Porto – Vigo)	2,00	1,00			
2004-PT-1023		Alta velocidade: Estudos e projectos de execução relativos ao eixo Lisboa – Ota – Coimbra – Corredores transversais de ligação a Espanha	8,00	4,00			
2005-PT-1022a	2005	Estudos e projectos de execução relativos ao troço Coimbra – Porto	13,00	6,50	Jan-2005	Dez-2006	
2005-PT-1022b		Estudos e projectos relativos ao troço Porto – Fronteira (inseridos no troço comum Porto – Vigo)	3,00	1,50			
2005-PT-GR-1023		Estudos e projectos de execução relativos ao eixo Lisboa – Ota – Coimbra – Corredores transversais de ligação a Espanha	10,00	5,00			Dez-2007
2006-PT-1022-S	2006	Alta Velocidade de Portugal	20,00	10,00	Jan-2006	Dez-2006	Dez-2007
Total			71,30	35,65			

Fonte: IOAT/RAVE

Quadro III.6 – Fluxos financeiros entre a CE e a RAVE

(em euros x10⁶)

Código	Custo total previsto	Co-financiamento	Adiantamentos		Pedidos Finais					Taxa de execução (Dez. 2006)	Valor recebido / Co-financiamento
			Valor	Ano	Valor solicitado			Valor recebido			
					Relatório	Despesas	Ano	Valor	Ano		
2000-PT-1214	2,700	1,350	0,556	2002	2,700	2,711	2002	0,630	2004	100,4	87,9
2003-PT-GR-1022	4,200	2,100	1,050	2003	1,050	4,179	2004	1,050	2006	99,5	100,0
2003-PT-GR-1023	2,600	1,300	0,650		0,650	2,610		0,650	100,4	100,0	
2004-PT-1022a	5,800	2,900	1,450	2005	1,450	5,806	2005	0,000	-	100,1	50,0
2004-PT-1022b	2,000	1,000	0,500		0,500	2,007		0,000	-	100,4	50,0
2004-PT-1023	8,000	4,000	2,000		2,000	6,912	2006	0,000	-	86,4	50,0
2005-PT-1022a	13,000	6,500	3,250		0,000	12,997	2007	0,000	-	100,0	50,0
2005-PT-1022b	3,000	1,500	0,750		0,000	3,000		0,000	-	100,0	50,0
2005-PT-GR-1023	10,000	5,000	2,500		0,000	5,088	-	0,000	-	50,9	50,0
2006-PT-1022-S	20,000	10,000	5,000		2006	0,000	0,000	-	0,000	-	0,0
Total	71,300	35,650	17,706		8,350	45,310		2,330			

Fonte: RAVE



ANEXO IV – QUADRO DE CUSTOS

Quadro IV.1 – Despesas de investimento

(em euros, com exclusão do IVA)

	Realizado em 2006	Total realizado até Dez.2006
Eixo Porto – Vigo	152 347,02	2 132 669,59
Lote 1A (Aeroporto Sá Carneiro – Braga/Barcelos) – Estudo prévio, projecto de execução, estudos, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA – 1.ª fase estudo prévio	152 347,02	815 867,24
Lote 1B (Braga/Barcelos – Valença) – Estudo prévio, projecto de execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA – 1.ª fase estudo prévio	0	882 512,23
Lote 4 (Porto – Valença) – Estudo de viabilidade técnica	0	415 529,00
Lote 4 (Porto – Valença) – Cobertura aerofotográfica	0	14 000,00
Vários, imprensa e anúncios	0	4 761,12
Eixo Lisboa – Porto	1 386 886,49	14 477 527,39
Lote A (Aveiro – Vila Nova de Gaia) – Estudo prévio e anteprojecto	215 899,75	3 875 140,61
Lote B (Soure – Mealhada) – Estudo prévio e anteprojecto	241 294,08	2 192 938,08
Lote C1 (Alenquer/Ota – Pombal Oeste) – Estudo prévio, anteprojecto e revisão de projecto	39 080,76	3 051 153,84
Lote D (Lisboa – Alenquer/Ota) – Estudo prévio, anteprojecto e revisão de projecto	0,00	460 671,06
Lote E (VNG/ASC) – Estudo prévio, projecto de execução e relatórios AIA	428 171,90	1 031 494,87
Lote 2 (Lisboa – Porto) – Estudo de viabilidade técnica	0,00	1 896 546,00
Estudo de viabilidade de implantação em Campanhã, Estação AV Porto utilização Ponte S. João	253 260,00	253 260,00
Realização de estimativa dos encargos com as expropriações para a implementação da AV na zona de Lisboa	85 400,00	85 400,00
Lote 2 – Lisboa – Porto. Elaboração de <i>outputs</i> gráficos a partir do SIG	0	7 919,00
Prestação de serviços de consultoria para a elaboração do estudo designado por Lote 3 – Estudo de localização da nova Estação de Lisboa	0	714 633,00
Elaboração de estudos de viabilidade técnica de uma estação de AV na zona da actual estação do Oriente	0	123 600,00
Área Metropolitana do Porto – Hierarquização das alternativas de localização do serviço de alta velocidade	0	74 820,00
Contrato de prestação de serviços de estudos de mercado relativos à futura Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto	0	310 000,00
Estudo de mercado AV Lisboa – Porto – Transferências modais / avaliação de impactos	0	7 490,00
Análises complementares ao estudo de mercado	0	35 000,00
Prestação de serviços de estudos de exploração e de capacidade da infra-estrutura ferroviária da ligação Lisboa – Porto, num cenário de utilização parcial da Linha do Norte	0	73 390,00
Lisboa – Soure – Cobertura aerofotográfica	0	12 400,00
Vários, imprensa e anúncios	0	6 874,93
Estudos de pormenorização das transferências modais e correspondente avaliação de externalidades na ligação Lisboa – Porto	0	24 500,00
Análise dos novos cenários de desenvolvimento do Projecto – Lisboa e Porto	0	31 210,00
Estudo da Linha do Norte em articulação com a AV	0	36 526,00
Potenciação dos serviços de AV com os outros modos de transporte	48 780,00	97 560,00
Apresentação da aplicação de metodologias de <i>value engineering</i> ao eixo Lisboa – Porto	31 000,00	31 000,00

(em euros, com exclusão do IVA)

	Realizado em 2006	Total realizado até Dez.2006
Aplicação de metodologias de <i>value engineering</i> ao eixo Lisboa – Porto	39 000,00	39 000,00
Despesas de deslocação – Quantm (VE)	5 000,00	5 000,00
Eixo Lisboa – Madrid	1 232 246,83	4 557 401,30
Lote 3A1 (Lisboa – Montemor-o-Novo, via Ota/Carregado) – Estudo prévio, projecto de execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA	251 805,90	251 805,90
Lote 3A2 (Lisboa – Montemor-o-Novo, via Terceira Travessia do Tejo) – Estudo prévio, projecto de execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA	-56 047,39	240 203,10
Lote 3B (Montemor-o-Novo – Évora – Estudo prévio, anteprojecto, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA)	266 853,16	627 051,01
Lote 3C (Évora – Caia) – Estudo prévio e anteprojecto	80 246,66	629 530,34
Lote 1 – Estudo de viabilidade técnica dos corredores transversais entre Lisboa – Porto – Madrid (incluindo corredor Aveiro – Salamanca)	0	1 841 498,00
Lote 3B (Montemor – Évora) e Lote 3C (Évora – Caia) – Cobertura aerofotográfica	0	29 000,00
Análise da introdução de tráfego misto no troço nacional da LAV Lisboa – Madrid	0	140 000,00
Análise da instalação da via a três carris entre Pinhal Novo e Oriente	0	29 468,00
Instalação da via a 3 carris na Ponte 25 Abril e acessos	0	9 500,00
Instalação de via a 3 carris na Ponte 25 de Abril	0	3 500,00
Instalação da via a 3 carris na Ponte 25 Abril e Acessos – 2.ª fase	0	50 873,00
Vários, imprensa e anúncios	0	10 583,45
Utilização do sistema Quantm no Eixo 3 – Lisboa – Madrid	688 366,50	688 366,50
Patrocínio do Seminário Infra-estruturas Lineares	0,0	5 000,00
Anúncio Eixo Lisboa – Madrid	550,00	550,00
Anúncio Eixo Lisboa – Madrid	472,00	472,00
Eixo TTT	355 000,00	355 000,00
Lote 3A2 (Lisboa – Montemor-o-Novo, via Terceira Travessia do Tejo) – Estudo prévio, projecto de execução, relatórios e planos necessários aos procedimentos de AIA	355 000,00	355 000,00
Contratos comuns a vários Eixos	7 801 841,53	24 978 229,18
Avaliação ambiental estratégica	0	257 000,00
Encontro Técnico "Ruído, vibrações, compatibilidades"	0	15 546,89
Avaliação técnica dos estudos de impacto ambiental do Lote A	36 000,00	36 000,00
Protocolo RAVE/REFER/FERBRITAS para investigação e desenvolvimento de estudo técnico sobre sistema de catenária de alta velocidade	0	91 773,56
Acompanhamento técnico de cobertura aerofotogramétrica	0	3 991,26
Afectação de recursos para a realização de actividade complementar – via embebida	0	29 600,00
Prestação de serviços de consultoria nas áreas de estruturas, túneis e pontes	56 087,50	293 510,50
Serviços de consultoria e assessoria técnica	24 854,60	82 546,60
Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração	6 507,00	63 544,00
Assessoria técnica de apoio à concepção de soluções de traçado e análise/verificação de projecto	34 500,00	34 500,00
Protocolo RAVE – LNEC	20 000,00	20 000,00
Acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica	40 003,00	40 003,00
Acompanhamento e revisão projecto – via e infra-estruturas	16 193,00	16 193,00



(em euros, com exclusão do IVA)

	Realizado em 2006	Total realizado até Dez.2006
Anúncio para concurso público	321,00	321,00
Estudo impacto socio-económico do projecto de criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade	0	30 000,00
Estudos complementares de procura para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade	0	16 700,00
Estudo de mercado de procura primária nos corredores a analisar no âmbito do plano estratégico	0	395 000,00
Definição dos elementos prioritários do Modelo de Negócio para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade	0	382 214,25
Elaboração do "Esquema das Instalações Ferroviárias – EIF"	0	121 201,00
Avaliação estratégica da implementação da alta velocidade	0	1 197,11
Avaliação preliminar do transporte ferroviário a grande velocidade numa óptica de comparação de emissões	0	5 000,00
Plano estratégico do empreendimento	0	1 415 153,20
Estudo "Estratégias Logísticas para Carga Ferroviária em Alta Velocidade"	0	124 700,00
Potencial de participação da indústria nacional no Projecto Alta Velocidade	0	299 280,00
Estudo "Análise Socio-Económica dos Corredores Ferroviários e a Rede de Alta Velocidade em Portugal"	0	57 500,00
Prestação de serviços de consultoria no âmbito do Modelo Integrado de Procura de Passageiros	194 481,00	248 062,50
Prestação de serviços de consultoria no âmbito do Modelo Integrado de Procura de Passageiros	9 444,00	9 444,00
Prestação de serviços de consultoria no âmbito do Modelo Integrado de Procura de Passageiros	49 822,00	49 822,00
Software EMME/2	25 300,00	25 300,00
Estudo sobre os custos de manutenção das Linhas de Alta velocidade Lisboa – Madrid e Lisboa – Porto	0	0
Assessoria jurídica	0	3 875,00
Assessoria jurídica	0	6 450,00
Publicação de anúncios	0	32 826,78
SC-Inf-2003-000089 Projecto Sistema Informação Geográfica – Modelo Geral de SIG	0	33 000,00
Serviços de assessoria mediática	0	38 400,00
Análise do mercado de empresas de projectos de engenharia	0	45 890,12
Viagem técnica	0	767,72
SC- Inf-2003-000058 Estudo Técnico de suporte à escolha de solução SIG Trabalhos Complementares	0	9 352,00
Estudo "Impacto Socio-Económico do projecto de criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade"	18 000,00	30 000,00
Serviços de consultoria financeira	249 999,66	299 999,66
Prestação de serviço ao MOPTC	129 999,63	129 999,63
Prestação de serviços de assessoria fiscal	89 841,28	219 292,56
Análise custo benefício (caso não se verifique o prolongamento do contrato com o THR)	21 850,00	21 850,00
Assessoria na elaboração de processos para concursos e na gestão dos respectivos contratos	0	64 507,10
Consultoria no âmbito da gestão de seguros	14 000,00	14 000,00
Ajustamento do cronograma de actividades de estudos e projectos	0	10 290,00
Prestação de serviços de gestão integrada – Fase I	978 279,38	9 452 998,58
Prestação de serviços de gestão integrada – Fase I	1 269 645,48	1 269 645,48
Prestação de serviços de gestão integrada – Fase I	2 351 529,20	2 351 529,20

(em euros, com exclusão do IVA)

	Realizado em 2006	Total realizado até Dez.2006
Prestação de serviços de gestão integrada – Fase I	305 981,24	428 893,50
Consultoria na implementação de um sistema de Gestão da Qualidade	22 985,88	60 275,56
Análise das propostas admitidas no Concurso "Gestão Integrada do Projecto da AVF em Portugal"	0	70 626,50
Serviços de consultoria e assessoria técnica	0	0
Consultoria nas especialidades de concepção de redes ferroviárias, simulação, capacidade e exploração	0	59 010,00
Implementação do sistema documental SAP DMS	138 000,00	358 000,00
Consultoria e assessoria técnica no âmbito do projecto SIG	45 925,27	112 460,07
Implementação de SAP (Fase 1) – Módulos Gestão Contratual e Projectos, Compras, Logística e Financeiros	75 370,00	457 370,00
Cedência de trabalhadores da REFER em regime de prestação de serviços (2002-2004)	1 443 697,32	4 484 096,45
Invesfer (Remunerações)	18 645,00	18 645,00
Prestação de serviços de comunicação	0	42 750,00
Proposta de estudo de opinião para logótipo RAVE	0	13 225,00
Assinatura do contrato do gestor – Produção de peças	0	2 500,85
Patrocínio do curso sobre "Dinâmica em Pontes Ferroviárias de Alta Velocidade", promovido pela FEUP	10 000,00	10 000,00
Anúncios, cópias e outros diversos	0	66 981,83
Elaboração e implementação de um Plano Estratégico de Marketing e Comunicação	39 166,66	234 999,96
Assessoria comunicação	15 870,00	15 870,00
Assessoria comunicação	1 200,00	1 200,00
Assessoria comunicação	6 070,00	6 070,00
Patrocínio 7.º Congresso Nacional Ferroviário	40 000,00	40 000,00
Assessoria e consultoria jurídica	2 272,43	295 476,76
Despesas de Exploração/Estrutura	3 352 561,00	12 108 828,00
Total	14 280 882,87	58 609 655,46

Fonte: RAVE



ANEXO VI

Nota de Emolumentos

(Nos termos do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas [RJETC], aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 139/99, de 28 de Agosto, e 3-B/2000, de 4 de Abril).

Auditoria ao “Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade”

Departamento de Auditoria III

Proc.º n.º 12/07-Audit
Relatório n.º 35/2007-2.ª Secção

Entidade fiscalizada: RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.
Entidade devedora: RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.

Regime jurídico: AA
AAF

Unid: euro

Descrição	BASE DE CÁLCULO			Valor
	Custo Standard ^{a)}	Unidade Tempo	Receita Própria/ Lucros	
Acções fora da área da residência oficial	119,99	0		0,00
Acções na área da residência oficial	88,29	850		75 046,50
- 1% s/ Receitas Próprias				
- 1% s/ Lucros				
Emolumentos calculados				75 046,50
Emolumentos: ^{b)}				
Limite máximo (VR)				16 337,50
Limite mínimo (VR)				1 633,75
Emolumentos a pagar				16 337,50

a) Cfr. Resolução n.º 4/98-2.ªS.

b) Artigo 10º, n.º 1 do RJETC e Resolução n.º 3/2001-2.ª S.

O Coordenador da Equipa de Auditoria,

António M. Marques do Rosário

(António Marques do Rosário)



ANEXO VII

Respostas das entidades auditadas



Exmo. Senhor
Director Geral do Tribunal de Contas
Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, 61 - LISBOA
1069-045 Lisboa

Sua referência: Sua comunicação de: Nossa referência: Data:
017-1000050064-000-00 02.10.2007

Processo : 00-00-000000000-00-0000000-0
Assunto : Tribunal de Contas - Auditoria ao Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade

Exmo. Senhor,

RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. notificada do relato de auditoria em epígrafe, o qual mereceu a nossa melhor atenção, vem sobre o conteúdo do mesmo e respectivas conclusões e recomendações pronunciar-se nos seguintes termos:

1. Quanto às Conclusões nº 26 e 27

Importa, a propósito das conclusões em apreço, salientar que a reformulação actualmente em curso dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental dos Eixos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo visou a optimização dos traçados, com vista à redução da extensão de túneis, enquanto componente particularmente onerosa do projecto, e a articulação dos modos de Alta Velocidade e Convencional, permitindo, por um lado, uma redução dos custos de investimento de aproximadamente 600 milhões face à anterior estimativa, datada de 2005 (redução de 11% no Eixo Lisboa-Porto e de 17% no Eixo Lisboa-Madrid, como aliás é evidenciado no próprio Relato do Tribunal de

Morada / Address	Av. D. João II, lote 1.07.2.1, piso 1, alas A e B - Parque das Nações	Mat. Conservatória R.Comercial Lisboa n.º 11.104
Cidade / City	Lisboa	Contribuinte n.º 505 272 482
Código Postal / ZIP / Postal Code	1990-096 LISBOA	
País / Country	Portugal	Site WWW.RAVE.PT
Telefone / Phone	+351 211 064 000	E-mail rave@rave.pt
Fax	+351 211 064 099	

Contas), e, por outro, potenciar a intermodalidade / co-modalidade entre a futura Rede Ferroviária de Alta Velocidade e outros modos de transporte.

No caso específico do Eixo Lisboa-Madrid, a reformulação dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental resultou igualmente das conclusões tomadas por Portugal e Espanha na XXIª Cimeira Luso-Espanhola realizada em Évora em Novembro de 2005, onde ficou estabelecido que aquela Linha de Alta Velocidade deveria permitir o tráfego de passageiros e de mercadorias, contrariamente ao que se verificava anteriormente em que apenas estava previsto o tráfego de passageiros.

2. Quanto às Conclusões nº 39, 40 e 41

O Tribunal de Contas conclui pela inconsistência entre a informação disponibilizada pelo Departamento de Prospectiva e Planeamento (DPP), a qual se deve, refere, *"fundamentalmente, à ausência de actualização da informação residente no SIPIDDAC e a entendimentos distintos sobre a mesma realidade, bem como à deficiente troca de informações entre a RAVE e o GEP"*.

Mais conclui o Tribunal de Contas que o indicador físico estabelecido no SIPIDDAC para 2006, *"nº de estudos de viabilidade técnico-económica e ambientais lançados/adjudicados"*, não espelha a efectiva eficácia no alcance dos objectivos, pois, independentemente do número de estudos realizados / ou de concursos abertos, os objectivos efectivamente visados podem ou não ter sido alcançados.



No que à primeira Conclusão respeita, importa, desde já, dar nota da alteração procedimental referida no ponto 4 infra (preenchimento do SIPIDDAC para o ano de 2008 directamente efectuado pela RAVE), a qual visa ultrapassar as

ineficiências identificadas pelo Tribunal de Contas ao nível da articulação e coordenação entre os diferentes organismos mencionados.

Relativamente ao indicador físico estabelecido no SIPIDDAC para 2006, a RAVE reconhece a sua inadequabilidade, tendo, por esta razão, procedido já à alteração do mesmo para o ano de 2008, adequando os indicadores de medição do progresso físico do empreendimento aos objectivos fixados para o ano de 2008, e, não menos importante, permitindo um controlo efectivo e rigoroso de tais indicadores e, conseqüente, a verificação cabal do cumprimento (ou incumprimento) dos objectivos estabelecidos.

Os objectivos e respectivos indicadores de medição definidos para o ano de 2008 são os seguintes:

Objectivos	Indicadores	Unidade de Medida	Data de Conclusão
Conclusão dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Madrid	Execução dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Madrid	% Execução	1º Semestre de 2008
Conclusão dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Porto	Execução dos Estudos Prévios e dos Estudos de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Porto	% Execução	1º Semestre de 2008
Conclusão do Estudo Prévio e do Estudos de Impacte Ambiental do Eixo Porto-Vigo	Execução do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental do Eixo Porto-Vigo	% Execução	1º Semestre de 2008
Obtenção das Declarações de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Madrid	Emissão das Declarações de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Madrid	% Execução	2º Semestre de 2008
Obtenção das Declarações de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Porto	Emissão das Declarações de Impacte Ambiental do Eixo Lisboa-Porto	% Execução	2º Semestre de 2008



Objectivos	Indicadores	Unidade de Medida	Data de Conclusão
Obtenção da Declaração de Impacte Ambiental do Eixo Porto-Vigo (Fase 1)	Emissão da Declaração de Impacte Ambiental do Eixo Porto-Vigo (Fase 1)	% Execução	2º Semestre de 2008
Lançamento do 1º Concurso PPP do Eixo Lisboa-Madrid	Preparação do 1º Concurso PPP do Eixo Lisboa-Madrid	% Execução	1º Semestre de 2008
Lançamento do 2º Concurso PPP do Eixo Lisboa-Madrid	Preparação do 2º Concurso PPP do Eixo Lisboa-Madrid	% Execução	2º Semestre de 2008

Em conclusão, e como resulta do exposto, as recomendações do Tribunal de Contas constantes destes pontos estão já a ser objecto de implementação por parte da RAVE.

3. Quanto à Conclusão nº 46

No que respeita ao Contrato nº 49100000166 celebrado em 19 de Dezembro de 2006 entre a RAVE e a Ferbritas – Empreendimentos Industriais e Comerciais, S.A. para a prestação de serviços de acompanhamento e revisão de projectos de instalações fixas de tracção eléctrica, cumpre salientar os seguintes aspectos:

- Os honorários previstos nesse contrato, no montante de 369.880€, consubstanciam um valor estimado, a facturar e a pagar em função da sua prestação efectiva pelos meios humanos afectos nos termos previstos no contrato;
- De acordo com os dados actuais quanto à execução deste contrato, não se prevê a violação dos limiares previstos no Decreto-Lei nº 223/2001, de 9 de Agosto, mesmo em caso de prorrogação do contrato por novos períodos, tendo presente que a verba facturada até Julho de 2007 foi



de 137.311€, o que corresponde a cerca de 37% do valor total estimado.

4. Quanto à Recomendação nº 4 a) e 4 b)

O Tribunal de Contas recomenda que o Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPERI) e a RAVE devam: i) *"Garantir que o registo da informação relativa à componente física e financeira seja efectuado de forma, completa e actualizada"*; e ii) *"Contribuir para uma adequada comunicação e coordenação recíproca, no sentido de garantir que a troca de informação relativa ao planeamento, gestão, execução e controlo dos projectos PIDDAC se processe de forma a assegurar a coerência de informação e que o registo da mesma seja efectuado de modo adequado e oportuno"*.

A respeito da recomendação acima transcrita, importa dar nota da alteração recentemente efectuada pelas duas entidades referenciadas na recomendação em apreço ao nível do registo da informação relacionada com o PIDDAC, tendo o preenchimento do SIPIDDAC para 2008 sido efectuado directamente pela RAVE, contrariamente ao que sucedeu nos anos transactos. Esta alteração procedimental assegura, no entendimento da RAVE, não só um adequado e atempado registo da informação, mas, também, a possibilidade de se efectuar um controlo mais efectivo e rigoroso da execução do projecto (em conjunto com o procedimento adoptado pela RAVE para 2008 e descrito no ponto 2 supra).

Em conclusão, e como resulta do exposto, as recomendações do Tribunal de Contas constantes destes pontos estão já a ser objecto de implementação por parte da RAVE.



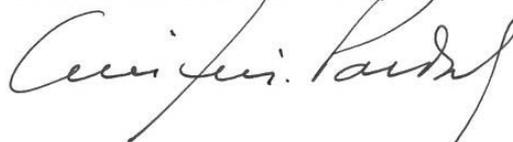
5. Quanto à Recomendação nº 5

A RAVE tem vindo a cumprir, em geral, as disposições legais aplicáveis em sede de contratação pública nos sectores especiais, realizando os procedimentos pré-contratuais devidos em função do valor e da natureza do contrato, como aliás se constata na Conclusão nº 44 do Relato do Tribunal de Contas.

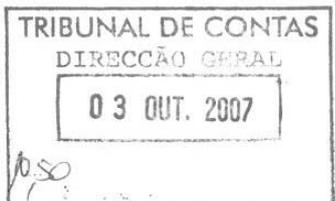
Não obstante, a RAVE adoptará todas as medidas consideradas necessárias para a melhoria dos procedimentos de contratação, tendo em vista a observância do quadro legal e comunitário de referência em matéria de concorrência e de transparência. Designadamente, e entre outros, a RAVE promoverá, no ano de 2008 e seguintes, a publicação dos Anúncios Periódicos Indicativos previstos na lei, em cumprimento da recomendação em apreço.

Com os melhores cumprimentos, *e cordiais*

O Presidente do Conselho de Administração



Luís Filipe de Sousa Pardal



DGTC 04 10'07 19414

Exmº Senhor
Director – Geral do Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1050-186 Lisboa

S/Referência	S/Comunicação	N/Referência	Data
			02.OUT.2007*000659

Assunto: Auditoria ao projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade.

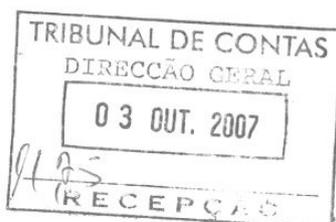
Em referência ao Relatório remetido através do ofício nº 13991, de 12 de Setembro de 2007, informo, no que respeita à recomendação constante do ponto 1.2.3), constituir preocupação desta gestão a celeridade na análise e avaliação dos documentos justificativos das despesas que são apresentadas para co-financiamento comunitário.

Continuarão, no futuro, a ser desenvolvidos todos os esforços para reduzir ao mínimo o tempo de análise dos pedidos de pagamento apresentados pelos executores.

Com os melhores cumprimentos

A Gestora da Intervenção Operacional de
Acessibilidades e Transportes

Maria do Carmo Vasconcelos



BGTC 04 10'07 19415



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

03.OUT.2007-008473

Exmo. Senhor
Director Geral do Tribunal de Contas

Dr. José F. F. Tavares

Assunto: AUDITORIA AO PROJECTO REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE
PROC. N.º 12/07-AUDIT DAIII.1
EXERCÍCIO DO DO CONTRADITÓRIO
V. OF. N.º 13989, DE 12 DE SETEMBRO DE 2007

Na sequência da remessa do Relato da Auditoria *supra* referenciado, encarregame Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de junto enviar um conjunto de comentários referentes ao salientado no referido Relato, em especial no que concerne às conclusões e recomendações formuladas.

Com os melhores cumprimentos

O Chefe do Gabinete

Guilherme Dray

Junta: o referido

DGTC 04 10*07 19448



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro


GUILHERME DRAY
Chefe do Gabinete do Sr. Ex.
O Ministro das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

**RESPOSTA AO RELATO DE AUDITORIA
AO
AO “PROJECTO REDE FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE”,
DA MEDIDA “INTEGRAÇÃO DOS CORREDORES ESTRUTURANTES DO
TERRITÓRIO NA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES”,
DO PROGRAMA “TRANSPORTES” DO PIDDAC**

PROCESSO NÚMERO 12/07-AUDIT

COMENTÁRIOS AO PONTO 1.2 DO RELATO

1.2 RECOMENDAÇÕES

Ponto 1), A. - Das recomendações ao Governo em particular ao MOPTC

Alina a) “Assegurar a existência de controlo físico e financeiro da execução dos projectos do PIDDAC”

A definição de objectivos concretos para cada projecto PIDDAC que permitam controlar efectivamente a sua boa execução física e financeira tem sido uma preocupação dos serviços, em particular do Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPERI).

Estão no entanto a ser analisadas formas de melhorar o controlo físico e financeiro dos projectos. Em particular a RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE) já alterou os indicadores no SIPIDDAC 2008, de forma a permitir um melhor acompanhamento.

Cumpre ainda informar, neste particular, que o MOPTC está a implementar um novo modelo de relacionamento com as empresas e organismos tutelados, em consonância com o Novo Estatuto do Gestor Público, de forma a ter um adequado modelo de *reporting* e critérios de aferição do cumprimento de objectivos.



Alínea b) “Garantir que os serviços e entidades coordenadoras procedam ao registo completo e atempado da informação, de forma a permitir a sua análise adequada e oportuna”.

Toma-se devida nota da Recomendação. Salienta-se no entanto que no que diz respeito ao carregamento do SIPIDDAC com informações referentes à RAVE, estão em curso alterações que permitirão a esta entidade efectuar o carregamento de informação de forma directa. Espera-se que esta metodologia permita dar cumprimento à presente recomendação.

Ponto 3) - Das recomendações à Gestora do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes

“Diligenciar por uma análise e avaliação mais céleres dos dossiers apresentados pela RAVE, justificativo de todas as despesas apresentadas a co-financiamento, de modo a minimizar o tempo entre a finalização da execução e a efectiva transferência do valor relativo aos pagamentos finais da UE”

A IOAT – Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes tomou devida nota e, atendendo à natureza, importância do projecto e aos valores envolvidos irá envidar esforços no sentido de tornar mais céleres os seus procedimentos, tal como recomendado pelo Tribunal de Contas.

Ponto 4) - Das recomendações ao GPERI e à RAVE:

Alínea a) “Garantir que o registo da informação relativa à componente física e financeira seja efectuado de forma regular, completa e actualizada.”

Este registo é feito na aplicação informática SIPIDDAC nos termos regulamentares: no que se refere à preparação do orçamento para o ano seguinte, no momento adequado; relativamente à execução, com a periodicidade exigida, de forma semestral e anual.




GUILHERME DRAY
Chefe do Gabinete de Sua Ex.
O Ministro das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

Alínea b) “Contribuir para uma adequada comunicação e coordenação recíproca, no sentido de garantir que a troca de informação relativa ao planeamento, gestão, execução e controlo de projectos PIDDAC se processe de forma a assegurar a coerência de informação e que o registo da mesma seja efectuado de modo adequado e oportuno.”

A comunicação e coordenação entre a Entidade Coordenadora Sectorial e as restantes entidades, tem sido a possível. Consciente de que deverá ser melhorada, o GPERI e a RAVE irão desenvolver esforços nesse sentido.

Quanto ao registo, é válido o referido no ponto anterior.

Ponto 5) - Das recomendações à RAVE

Alíneas a), b), c) e d):

Considera a RAVE que tem vindo a cumprir as disposições legais aplicáveis em sede de contratação pública nos sectores especiais, realizando os procedimentos pré-contratuais devidos em função do valor e da natureza do contrato, facto, aliás, verificado pelo próprio Tribunal de Contas – *vide* conclusão n.º 44 do Relato do Tribunal de Contas;

No entanto serão, naturalmente, levadas em boa consideração as recomendações do Tribunal de Contas, pelo que a RAVE tomará as medidas necessárias para melhorar os procedimentos de contratação. Em particular e já em 2008, a RAVE procederá à publicação dos Anúncios Periódicos Indicativos previstos na lei.



S. R.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
DIRECÇÃO-GERAL DO ORÇAMENTO
GABINETE DO DIRECTOR-GERAL

Exmo. Senhor
Director Geral do Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Sua referência
Pº 12/07 DA III.1 - 13994

Sua comunicação de
12-09-2007

Nossa referência
160-19841

Data

ASSUNTO: Auditoria ao Projecto Rede Ferroviária de Alta Velocidade (P.O. Transportes)

Cano Dr. José Tavares,

Informo V.Exa. que, no âmbito das atribuições da Direcção-Geral do Orçamento, é conveniente formular algumas observações ao Projecto de Relatório do Tribunal de Contas, nomeadamente às suas conclusões e recomendações.

Secção 1.1.9. Conclusões / Acompanhamento e controlo

No ponto 38, o relatório refere que a informação "disponibilizada pela DGO reflecte apenas as transferências para a RAVE respeitantes ao financiamento nacional - Receitas Gerais".

Das aplicações informáticas da DGO, apenas consta informação sobre as transferências efectuadas através do orçamento do ex-GEP do MOPTC, para a RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. Os fundos comunitários recebidos pelos serviços integrados, são inscritos no capítulo 50 -Investimentos do Plano, enquanto os recebidos pelos SFA's são inscritos nos respectivos orçamentos privados. Os fundos comunitários recebidos pela sociedade RAVE não devem vir ao OE, no presente enquadramento orçamental.

No ponto 39, o relatório refere a divergência de informação disponibilizada pelas diversas entidades (DPP, GEP e RAVE), no que se refere à componente comunitária. Na medida em que a DGO também utiliza o SIPIDDAC, deseja salientar-se que a responsabilidade pelo carregamento da informação no SIPIDDAC é do ex-GEP (agora GEPARI) do MOPTC, uma vez que, no enquadramento do OE, é o titular do projecto. A RAVE S.A., não tem expressão directa no OE. Logo, cabe ao ex-GEP actualizar o SIPIDDAC e promover junto da RAVE a informação ou orientação necessária à coerência da informação.

DGTC 08 10 07 19567





S. R.

- 2 -

A DGO também é alheia, mas sensível, às questões que o relatório levanta nos pontos 40 e 41. O TC suscita dúvidas sobre se alguns indicadores físicos espelham a eficácia e a eficiência no alcance dos objectivos. A definição dos indicadores e metas constitui uma competência dos gestores dos programas (decreto-lei de execução orçamental) pelo que a DGO não se pronuncia sobre esta situação.

Secção 1.2.2. – Recomendações / À DGO

Refere o TC que a DGO deve «providenciar no sentido de poder aceder e analisar a totalidade da informação relativa a projectos do PIDDAC, quer na componente financeira (nacional e comunitária) quer na componente física» e «proceder ao acompanhamento e controlo da execução dos projectos».

No âmbito das suas atribuições, a DGO só tem a responsabilidade pelo acompanhamento e controlo da execução financeira dos projectos executados pelos serviços integrados e pelos serviços autónomos (Lei Orgânica da DGO). O projecto da RAVE em questão é executado por uma sociedade anónima, logo, fora daqueles regimes jurídicos. O controlo da execução do projecto é da responsabilidade do serviço executor (ex-GEP) e do gestor do programa, através da respectiva prestação de contas.

Quanto à primeira parte da recomendação, a DGO acede à informação residente no SIPIDDAC mas, naturalmente, com as limitações que o TC conhece. Desde a entrada em vigor da actual lei orgânica, a DGO, está a desenvolver esforços para melhorar a integração dessa informação.

Com os melhores cumprimentos, *e es tima pessoal*

O Director-Geral

Luís Morais Sarmiento

