

De: [sustentavel2030](#)
Para: [sustentavel2030](#)
Assunto: Fecho da consulta escrita nº 2 do Sustentável 2030 - Aprovação dos Critérios de Seleção do OE 3.1. Infraestrutura ferroviária (RTE) para as TO "Terminais Multimodais (RTE)" e "Estudos, projetos, planos e outras ações imateriais"
Data: 4 de março de 2024 17:01:53
Anexos: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[08.02.2024 Critérios Seleção - Infraestrutura ferroviária.pdf](#)

Caros Membros do Comité de Acompanhamento do Programa Ação Climática e Sustentabilidade – Sustentável 2030

No âmbito do processo de Consulta Escrita nº 2 ao Comité de Acompanhamento (CA) do Sustentável 2030, para aprovação dos Critérios de Seleção das tipologias de operação “Terminais Multimodais (RTE)” e “Estudos, projetos, planos e outras ações imateriais” ambas da Tipologia de Intervenção Infraestrutura ferroviária (RTE), cujo prazo de pronúncia terminou no passado dia 08 de fevereiro de 2024, informo que foram apresentadas observações pela Comissão Europeia e pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.).

Partilhamos de seguida as observações e a nossa análise a azul:

Comissão Europeia:

- A grande margem atribuída aos intervalos de ponderação, que não permite com rigor estabelecer desde já a contribuição que cada Critério terá na pontuação global. Parece-nos que o Comité deveria votar uma proposta com margens mais reduzidas.
Os intervalos de ponderação propostos são iguais aos que foram aprovados pelo Comité de Acompanhamento para todas as demais Tipologias de Ação e de Operação do Objetivo Específico (O.E.) 3.1, bem como dos demais O.E. do Sustentável2030, afigurando-se adequada a manutenção destes intervalos por questões de uniformização, atendendo à diversidade de tipologias de operação.
- Mesmo tendo em conta o ponto acima, gostaríamos a este respeito de voltar a frisar que o Critério N1 Capacidade de Execução nos parece merecer uma ponderação superior. Os projetos a financiar pelo Sustentável darão à partida bastantes garantias ao nível dos outros Critérios N1 uma vez que estão sujeitos a diversos sistemas e estudos que permitem uma “filtragem” antes de chegarem ao momento da candidatura ao Fundo de Coesão. Por outro lado, a Capacidade de Execução está mais dependente da maturidade de cada projeto e do próprio momento (por exemplo, poderá haver ou não outro financiamento garantido; poderá o mercado, naquele momento, ser mais ou menos capaz de executar o projeto; poderão os beneficiários ter maior ou menor capacidade de planeamento e gestão do projeto; etc).
Concordamos com a importância deste critério de seleção pelos aspetos que são referidos. Porém é de ter em conta também as exigências que são incluídas nos Avisos em matéria de grau de maturidade mínimo na fase de candidatura e que acautelam alguns desses aspetos. A ponderação máxima proposta para o Critério “Capacidade de Execução” (20%) está harmonizada com o que foi aprovado pelo Comité de Acompanhamento para todas as demais Tipologias de Ação e de Operação do Objetivo Específico (O.E.) 3.1, bem como dos demais O.E. do Sustentável2030, afigurando-se adequada a manutenção desta ponderação máxima por questões de uniformização e também pelo referido.
- Neste mesmo Critério N1, reportando-nos apenas aos “Terminais Multimodais” parecer-nos-

ia indicada a inclusão de um elemento de avaliação da sustentabilidade financeira da infraestrutura (capacidade de recuperação dos custos de operação, manutenção e, se possível, de investimento).

A sustentabilidade financeira das infraestruturas é uma condição exigida e que tem de ser demonstrada em todas as operações, incluindo as da Tipologia “Terminais Multimodais” que são operações geradoras de receitas, devendo para o efeito ser apresentado no caso de operações com Custo Total Elegível superior a 1 M€ o respetivo Estudo de Viabilidade Financeira (EVF) que permita a demonstração da sustentabilidade e o apuramento das Receitas Líquidas da Operação, que reduzem a Despesa Elegível a cofinanciar. Assim sendo, não nos parece necessário incluir a análise da sustentabilidade financeira no Critério N1.

- Não é muito claro porque razão os sub-critérios “Redução da sinistralidade e congestionamento” e “Melhoria da intermodalidade e interoperabilidade das infraestruturas” não estão selecionados para os “estudos, projetos, planos e outras ações imateriais”. Parecer-nos-ia útil que fizessem parte, uma vez que os investimentos que são esperados ao abrigo do financiamento dos Fundos Europeus têm também como objetivo a melhoria da intermodalidade e da interoperabilidade das infraestruturas, a redução da sinistralidade e do congestionamento, como resultado da transferência passageiros e carga da rodovia para modos ambientalmente mais favoráveis.

Concordamos com a relevância dos estudos, projetos, planos e outras ações imateriais para os objetivos referidos, porém o seu impacto não é direto nem imediato, carecendo da realização de ações materiais para a concretização desses objetivos. Por esta razão e visando que os critérios de seleção sejam o mais objetivos possível e suscetíveis de verificação da sua concretização, entendemos que os referidos sub-critérios não deverão ser aplicáveis à tipologia “estudos, projetos, planos e outras ações imateriais”.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.):

Em resposta ao solicitado, no que respeita aos critérios de seleção colocados à aprovação, para as Tipologias de operação “Terminais Multimodais (RTE)” e “Estudos, projetos, planos e outras ações imateriais”, no que concerne ao critério “Adequação à Estratégia”, são selecionados apenas o RCO 49 - Extensão de vias ferroviárias reconstruídas ou modernizadas – RTE-T e o RCR 59 – Transporte de mercadorias por caminho de ferro. Salvo melhor opinião, uma operação que incida sobre Terminais Multimodais (RTE)” não irá contribuir para o indicador da extensão das vias ferroviárias, conforme está proposto, pelo que solicitamos, se possível, o Vosso esclarecimento. Neste contexto, salienta-se o Provisional agreement on more sustainable and resilient trans-European transport network brings Europe closer together. Reiteramos, ainda, a questão da atribuição de um indicador de medida ao critério referido como Transporte de mercadorias por caminho de ferro, sugerindo-se a ton.km.

De acordo com a informação disponibilizada pelas Infraestruturas de Portugal, esclarece-se que as operações relativas a terminais multimodais irão contribuir para o indicador “RCO49 - Extensão de vias ferroviárias” e para o indicador “RCR59 - Transporte de mercadorias por caminho de ferro”, que é um indicador comunitário e tem como unidade de medida aplicável ton./km/ano, que corresponderá às toneladas por km transportadas na vias ferroviárias abrangidas pela operação durante um ano após a entrada em exploração da operação.

Assim, e tendo em consideração que nenhuma das entidades que compõe o CA se manifestou contra, e os contributos apresentados não colidem com o proposto, **consideramos a proposta de critérios de seleção aprovada para as tipologias de operação “Terminais Multimodais (RTE)” e**

“Estudos, projetos, planos e outras ações imateriais”.

Por fim, informa-se que as fichas dos critérios de seleção atualizados no âmbito da presente consulta escrita se encontram, de acordo com o estipulado no artigo 6.º do Regulamento Interno do Comité de Acompanhamento disponível na [Área Reservada do website do Sustentável 2030](#), em formato PDF e disponíveis no site do Sustentável 2030.

Com os melhores cumprimentos,

Helena Pinheiro de Azevedo

Presidente da Comissão Diretiva
President of the Executive Committee



R. Rodrigo da Fonseca, 57
1250-190 LISBOA
Tel. (+351) 211 545 000
Fax (+351) 211 545 099
Web: www.sustentavel2030.gov.pt
Mail: sustentavel2030@sustentavel2030.gov.pt