

## **Capítulo I**

### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### **Artigo 1º**

##### **Âmbito**

1. O presente regulamento estabelece as condições de acesso e as regras gerais de atribuição de co-financiamento comunitário através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), das operações respeitantes à Mobilidade Territorial: Acessibilidades e Transportes Nacionais, Regionais, Locais e Urbanos, previstas nos Programas Operacionais Regionais do Continente (POR) e no Programa Operacional Temático Valorização do Território (POTVT).
2. Os Eixos Prioritários onde se enquadram as operações a apoiar no âmbito do presente Regulamento são os seguintes:
  - a) Programa Operacional Regional do Norte: Eixo IV – Qualificação do Sistema Urbano;
  - b) Programa Operacional Regional do Centro: Eixo 2 – Desenvolvimento das cidades e dos sistemas urbanos e Eixo 3 – Consolidação e Qualificação dos Espaços Sub-regionais;
  - c) Programa Operacional Regional do Alentejo: Eixo 2 – Desenvolvimento urbano e Eixo 3 - Conectividade e Articulação Territorial;
  - d) Programa Operacional Regional de Lisboa: Eixo 2 – Sustentabilidade territorial;
  - e) Programa Operacional Regional do Algarve: Eixo 3 – Valorização Territorial e Desenvolvimento Urbano;
  - f) Programa Operacional Valorização do Território: Eixo Prioritário VII – Infra-estruturas para a Conectividade Territorial.
3. O âmbito territorial de aplicação do presente Regulamento corresponde nos POR às respectivas NUTS II e no POVT às NUTS II Norte, Centro e Alentejo.

#### **Artigo 2º**

##### **Objectivos**

1. O domínio de intervenção Mobilidade Territorial abrange as operações relativas a acessibilidades e transportes nacionais, regionais, locais e urbanos que concorram para melhorar a circulação de pessoas e de mercadorias, promover a coesão territorial,

qualificar e integrar os espaços regionais, reforçar a competitividade empresarial e a articulação urbana.

2. As operações a apoiar têm como finalidade alcançar os seguintes objectivos:
  - a) Melhorar a mobilidade, as acessibilidades e os transportes regionais, sobretudo às áreas mais periféricas, aos centros urbanos e a outros locais estratégicos regionais, visando:
    - Contribuir para a conclusão dos eixos estruturantes ao nível regional, previstos no Plano Rodoviário Nacional, designadamente Itinerários que nos planos regionais de ordenamento do território sejam considerados estratégicos ao nível regional;
    - Requalificar e beneficiar as estradas nacionais (EN) e as estradas regionais (ER), incluindo obras de arte, visando aumentar a segurança, desencravar os espaços mais marginais e promover uma maior integração regional e nacional do nível concelhio;
    - Melhorar a acessibilidade intra-regional, através da melhoria da conectividade entre as redes nacional, regional e municipal com importância supra-concelhia, e promoção de acessos mais rápidos e seguros aos eixos estruturantes;
    - Melhorar a acessibilidade aos principais locais de interesse regional (portos, aeroportos, áreas de localização empresarial e logística, pólos tecnológicos, pólos turísticos, etc.).
  - b) Melhorar a mobilidade urbana e o descongestionamento das cidades e das suas periferias, visando:
    - Melhorar a acessibilidade urbana e nos territórios envolventes por eles organizados, condição para consolidar os principais sub-sistemas urbanos regionais, melhorar a qualidade de vida e a competitividade das cidades;
    - Melhorar os serviços de transporte público urbano e interurbano, inovar na logística e nos sistemas de controlo de frequência, no cumprimento de horários e no material circulante;
  - c) Melhorar a conectividade interna e externa e aumentar a qualificação, ordenamento e coesão do território, visando:
    - Reforçar a intermodalidade entre os diferentes modos de transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo-portuário), promover a transferência modal e um desenvolvimento mais sustentável;

- Reforçar a estruturação e hierarquização do sistema urbano e a atractividade das cidades;
  - Promover a competitividade regional e a capacidade para atrair e viabilizar a instalação de novas actividades;
  - A redução da sinistralidade rodoviária;
  - Redução de custos públicos por melhoria da eficiência do sistema de transportes.
- d) Promover a articulação entre diferentes redes e apoiar o desenvolvimento de modos e meios de transporte mais sustentáveis, tanto em áreas urbanas como rurais.

### **Artigo 3º**

#### **Tipologia das operações elegíveis**

1. São elegíveis diferentes tipologias de operações que concorram para melhorar a mobilidade, os vários tipos de acessibilidade e uma articulação mais eficaz entre modos de transporte.
2. São elegíveis através dos Programas Operacionais Regionais as operações constantes nos números I.1 a I.5 do Anexo I ao presente Regulamento.
3. São elegíveis através do Programa Operacional Temático Valorização do Território as operações constantes no número I.6 do Anexo I ao presente Regulamento.

### **Artigo 4º**

#### **Beneficiários**

1. Podem ser beneficiários, para os efeitos previstos no presente Regulamento, entidades responsáveis por operações elegíveis, designadamente:
  - a) Através dos Programas Operacionais Regionais:
    - Câmaras Municipais, Associações de Municípios, Empresas municipais e intermunicipais, públicas ou com capitais maioritariamente públicos;
    - Operadores de Transporte Público de passageiros;
    - Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional e outros Organismos da Administração Pública, empresas ou associações de empresas públicas ou com capitais públicos, que operem na área da segurança rodoviária, dos transportes e acessibilidades, ou da logística.
  - b) Através do Programa Operacional da Valorização do Território:
    - Instituto Português e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM);

- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT);
  - Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, I.P. (INIR);
  - Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPERI);
  - REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP;
  - Estradas de Portugal, S.A.;
  - Administrações Portuárias;
  - Concessionários de infra-estruturas de transporte;
  
  - Outras entidades públicas ou privadas sem fins lucrativos, que promovam estudos de avaliação estratégica e acções preparatórias ou complementares de planos, programas ou projectos, no domínio da mobilidade territorial e das infraestruturas de transportes, à escala nacional (NUTS I) ou regional (NUTS II);
  
  - Outras entidades privadas, no quadro de parcerias público-privadas.
2. Os beneficiários referidos no n.º 1 do presente artigo podem submeter operações em parceria devendo, nesta situação, designar um líder de operação que assumirá o estatuto de beneficiário, independentemente das relações que o mesmo estabelecer com os outros parceiros na operação.

## **Capítulo II**

### **ELEGIBILIDADE DOS BENEFICIÁRIOS, DAS OPERAÇÕES E DAS DESPESAS**

#### **Artigo 5º**

##### **Condições de admissibilidade e de aceitabilidade dos beneficiários**

1. As entidades referidas no Artigo 4º que pretendam beneficiar do co-financiamento previsto neste Regulamento devem satisfazer as condições gerais estabelecidas no artigo 10º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. Para além das condições gerais referidas no nº 1 do presente artigo, as entidades devem comprovar que satisfazem, à data da candidatura, as seguintes condições específicas:
  - a) O seu objecto, competências e a natureza das suas actividades são coerentes com os objectivos do domínio de intervenção a que respeita a operação a candidatar;
  - b) Comprometerem-se a assegurar o cumprimento das disposições contratuais e regulamentares associadas ao co-financiamento do FEDER.

## Artigo 6º

### Condições de admissibilidade e de aceitabilidade das operações

1. As operações candidatas a co-financiamento do FEDER, no âmbito do presente Regulamento deverão estar previstas no artigo 3.º e satisfazer as condições gerais estabelecidas no artigo 11º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. Para além das condições gerais referidas no nº 1 do presente artigo, as operações devem satisfazer as seguintes condições específicas:
  - a) Demonstrar grau de maturidade adequado, comprovado pela publicação de anúncio do procedimento concursal;
  - b) Não se encontrarem concluídas fisicamente (inexistência de recepção provisória) e financeiramente, à data de apresentação da candidatura;
  - c) Nenhuma das componentes da operação ter obtido financiamento através de outro programa comunitário;
  - d) Demonstrarem a relevância estratégica e o enquadramento nos objectivos, nomeadamente do QREN, dos documentos de orientação estratégica aplicáveis e do respectivo Programa Operacional;
  - e) Fundamentarem a necessidade e a oportunidade da sua realização;
  - f) Evidenciarem uma optimização dos investimentos na perspectiva do interesse público e dos benefícios esperados.
3. No caso de operações que constituam «Grandes projectos», na acepção do Artigo 39º do Regulamento (CE) Nº 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho de 2006, as candidaturas devem ser completadas com as informações previstas no Artigo 40º do mesmo Regulamento e no número 2 do artigo 14º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.

## Artigo 7º

### Despesas elegíveis

1. Sem prejuízo do estabelecido na regulamentação comunitária aplicável e no Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão, designadamente o seu Artigo 6.º e Anexo III, são elegíveis ao co-financiamento as despesas relativas a operações aprovadas nos termos do presente Regulamento e seleccionadas em conformidade com os critérios de selecção aprovados:

- a) As despesas pagas entre 1 de Janeiro de 2007 e 31 de Dezembro de 2015, conferidas pelas datas dos respectivos recibos ou documentos probatórios equivalentes;
  - b) As despesas que se enquadrem nas seguintes categorias:
    - i. Estudos, projectos, actividades preparatórias e assessorias, directamente ligados à operação;
    - ii. Aquisição de terrenos e constituição de servidões, por expropriação ou negociação directa, bem como eventuais indemnizações a arrendatários;
    - iii. Trabalhos de construção civil;
    - iv. Equipamentos, infra-estruturas tecnológicas, sistemas de informação e de comunicação;
    - v. Equipamento de transporte rodoviário colectivo de passageiros, incluindo a modernização e beneficiação, destinados a aumentar a eficiência energética e ambiental;
    - vi. Fiscalização e Assistência Técnica;
    - vii. Testes e ensaios;
    - viii. Outras despesas ou custos imprescindíveis à boa execução do projecto podem ser considerados elegíveis, desde que se enquadrem na tipologia e limites definidos na regulamentação nacional e comunitária aplicável e sejam devidamente fundamentados e discriminados pelo beneficiário e aprovados pela Autoridade de Gestão.
2. Nos projectos geradores de receitas:
- a) Aplicam-se as disposições previstas no artigo 55.º do Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1341/2008, de 18 de Dezembro e no artigo 15.º do Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão;
  - b) Nos termos dessas disposições, a despesa elegível não pode exceder o valor actualizado do custo do investimento depois de deduzido o valor actualizado das receitas líquidas do investimento durante um determinado período de referência.

## **Artigo 8º**

### **Despesas não elegíveis**

1. Constituem despesas não elegíveis as que se encontram definidas no artigo 7º do Regulamento CE n.º 1080/2006 de 5 de Julho, relativo ao FEDER, bem como as previstas no Artigo 6.º e Anexo III do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. Além das despesas não elegíveis, referidas no número anterior, não serão também objecto de qualquer apoio financeiro:
  - a) As despesas relativas a acções, projectos e operações que tenham sido desenvolvidas sem o respeito pelas regras e princípios aplicáveis, em particular os relativos a:
    - i. Regras de contratação pública;
    - ii. Legislação ambiental e de ordenamento do território;
    - iii. Regulamentos de acesso e utilização de Fundos Comunitários;
    - iv. Princípios da concorrência e da igualdade de oportunidades.
  - b) As despesas relativas a operações realizadas por Administração Directa;
  - c) As despesas relativas a encargos gerais;
  - d) As despesas relacionadas com a execução de trabalhos não contratados, designados por “trabalhos a mais ou adicionais”, salvo se for inequivocamente demonstrada a sua total imprevisibilidade, por razões não imputáveis ao dono da obra, e seja evidenciado o cumprimento integral da legislação nacional e comunitária aplicável.

## **Artigo 9º**

### **Critérios de selecção**

Os critérios de selecção a aplicar na selecção das candidaturas previstas no número 2 e 3 do Artigo 3º do presente Regulamento constam do Anexo II ao presente regulamento.<sup>1</sup>

## **Capítulo III**

### **APOIOS**

## **Artigo 10º**

---

<sup>1</sup> Os critérios de selecção foram submetidos à aprovação das Comissões de Acompanhamento do POVT e dos PO Regionais, mediante proposta das Autoridades de Gestão. O Anexo II do presente Regulamento Específico respeita aos critérios de selecção aprovados pelas referidas Comissões de Acompanhamento.

### **Co-financiamento das despesas elegíveis**

1. A taxa máxima de co-financiamento FEDER para as operações aprovadas é de 70% e incide sobre a despesa elegível.
2. A taxa referida no número 1 poderá ser ajustada em função da necessidade de convergência para a taxa de co-financiamento programada no Eixo Prioritário do Programa onde a operação se enquadra.
3. O co-financiamento Feder reveste a forma de ajuda não reembolsável.
4. Os beneficiários asseguram a respectiva contrapartida nacional, directamente ou através de financiamentos de outras entidades públicas ou privadas.



## Capítulo IV

### PROCESSO DE ATRIBUIÇÃO DE FINANCIAMENTO

#### Artigo 11º

##### Apresentação das candidaturas

1. As candidaturas serão apresentadas, nos termos e condições a divulgar pelas Autoridades de Gestão, em contínuo ou em períodos pré-determinados, através de concurso ou programas de acção.
2. As candidaturas devem ser apresentadas através do Sistema de Informação de cada um dos Programas Operacionais, junto da Autoridade de Gestão ou da entidade por ela designada para o efeito, obedecendo à regulamentação e às normas de procedimento aplicáveis.
3. O dossier de candidatura deve ser apresentado à Autoridade de Gestão ou à entidade por ela expressamente designada para esse efeito, e dele constarão o formulário de candidatura e demais documentos e informação adicional, os quais estão definidos nas orientações técnicas gerais e específicas.
4. No caso dos «Grandes Projectos» o formulário conterá ainda a informação necessária à formalização da candidatura junto da Comissão Europeia, respeitando o preceituado no Artigo 40º do Regulamento (CE) Nº 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho, e no número 2 do artigo 14º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
5. Nos termos do número 5 do artigo 12º Regulamento Geral do Feder e do Fundo de Coesão, sempre que a modalidade de concurso seja adoptada a autoridade de gestão, ou a entidade por ela designada, divulgará com a antecedência as características principais dos concursos a lançar e o calendário programado para o respectivo lançamento.
6. Os avisos de abertura, nas diversas modalidades de apresentação de candidatura previstas no ponto 1 ou as orientações técnicas gerais e específicas conterão a informação prevista no número 8 do artigo 12º do Regulamento Geral do Feder e do Fundo de Coesão, nomeadamente:
  - a) As áreas temáticas visadas;
  - b) Os prazos para apresentação de candidaturas;
  - c) A dotação de Feder a conceder no âmbito desse concurso;

- d) A metodologia específica de selecção;
  - e) A indicação dos suportes informativos inerentes ao concurso.
7. Os avisos de abertura, nas diversas modalidades de apresentação de candidatura previstas no ponto 1 ou as orientações técnicas gerais e específicas podem ainda definir, em função das prioridades, regras específicas de carácter mais restritivo relativas, nomeadamente, a tipologias de operações a apoiar, a categorias de beneficiários ou a condições de admissibilidade e de aceitabilidade.
  8. A Autoridade de Gestão ou a entidade por ela designada comunicará ao beneficiário a recepção da candidatura.

## **Artigo 12º**

### **Verificação das condições de admissibilidade e aceitabilidade**

1. As condições de admissibilidade e aceitabilidade dos beneficiários e das operações são analisadas pela Autoridade de Gestão ou por entidade por ela designada para esse efeito, de acordo com a legislação em vigor e tendo em conta o estabelecido no presente Regulamento.
2. A análise referida no número anterior será documentada através de check-lists específicas, das quais constarão as condições gerais estabelecidas nos artigos 10º e 11º do Regulamento Geral Feder e Fundo de Coesão e as condições específicas constantes dos artigos 6º e 7º do presente regulamento.
3. As formas de aferição das condições de admissibilidade e de aceitabilidade dos beneficiários e das operações, constará de orientações técnicas gerais e específicas a difundir pela Autoridade de Gestão.
4. O resultado da análise referida no número anterior será formalmente comunicado ao beneficiário.
5. Em caso de não aceitabilidade ou de não admissibilidade dos beneficiários e/ou das operações candidatas, a Autoridade de Gestão ou a entidade por ela designada comunicará ao beneficiário a sua decisão devidamente fundamentada, aplicando o Código do Procedimento Administrativo.
6. Na situação prevista no número anterior, a delegação de competências noutra entidade, não prejudica a confirmação da decisão pela Autoridade de Gestão, findo o procedimento de audiência prévia.

## Artigo 13º

### Processo de decisão

1. As candidaturas das operações admitidas serão analisadas pelo Secretariado Técnico do Programa Operacional em causa ou por entidade para o efeito designada pela respectiva Autoridade de Gestão, de acordo com a metodologia prevista em orientações técnicas gerais e específicas e tendo, nomeadamente, em conta os critérios de selecção referidos no artigo 9.º e as elegibilidades previstas nos artigos 7.º e 8.º do presente regulamento, sendo elaborado um parecer a submeter a decisão da Autoridade de Gestão.
2. As decisões de financiamento deverão ser confirmadas pela Comissão Ministerial de Coordenação (CMC) do Programa em causa, nos termos da alínea c) do nº 7 do Artº 40º do Decreto Lei nº 312/2007 de 17 de Setembro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei nº 74/2008 de 22 de Abril.
3. Nos termos do artigo 41º do Regulamento nº 1083/2006 de 11 de Julho, as candidaturas relativas aos «Grandes Projectos» são submetidas a apreciação da Comissão Europeia, após concordância da referida Comissão Ministerial de Coordenação.
4. A instrução das candidaturas referidas no número anterior e a sua formalização junto da Comissão Europeia serão efectuadas no respeito pelo estabelecido no artigo 14º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
5. A Autoridade de Gestão ou entidade por ela designada, comunicará formalmente ao beneficiário a decisão relativa a cada candidatura, aplicando, em caso de decisão desfavorável, o Código do Procedimento Administrativo.
6. Em caso de delegação de competências da Autoridade de Gestão noutra entidade, a proposta de decisão tomada pela entidade delegada é sujeita a confirmação pela Autoridade de Gestão, sendo que, em caso de proposta de decisão desfavorável, a referida confirmação ocorrerá finda a audiência prévia.
7. Os prazos inerentes aos procedimentos de análise das candidaturas e da comunicação da decisão ao beneficiário serão definidos pelas Autoridades de Gestão em Manual de Procedimentos a divulgar de forma alargada, designadamente através do respectivo sítio na Internet.

8. Da comunicação formal de decisão favorável de financiamento, constarão os elementos previstos no número 2 do artigo 16.º do Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão, bem como os seguintes:
  - a) Descrição dos objectivos e dos indicadores de realização e de resultado a alcançar com a operação;
  - b) Identificação das componentes a co-financiar, suas especificações e respectiva despesa elegível;
9. Após o processo de comunicação referido no número anterior a Autoridade de Gestão ou a entidade por ela designada, desencadeará o processo de celebração do contrato com o beneficiário.

### **Artigo 14º**

#### **Alterações à decisão de financiamento**

1. A decisão de financiamento pode, em situações excepcionais, ser objecto de um pedido de alteração à decisão, nomeadamente, no caso de alterações das condições de mercado ou financeiras que justifiquem a interrupção do investimento, a alteração do calendário da sua realização ou a modificação das condições de exploração.
2. Os pedidos de alteração à decisão devem ser formalizados mediante a apresentação de Nota Justificativa, com a síntese das alterações solicitadas e informação detalhada sobre os respectivos fundamentos, sendo, em princípio, decididos pela entidade que adoptou a decisão inicial.
3. Quando a alteração solicitada inclua o reforço do co-financiamento FEDER atribuído, deverá ainda o mesmo ser devidamente suportado por documentação comprovativa.
4. As alterações referidas nos números anteriores, bem como a relativa ao beneficiário, dão lugar a nova decisão de financiamento, a proferir pela entidade que adoptou a decisão inicial.
5. Para cada operação aprovada apenas será aceite um número limitado de pedidos de alteração à decisão, nos termos definidos pela Autoridade de Gestão em orientações técnicas gerais e específicas e adequadamente divulgado.

### **Capítulo V**

## **FINANCIAMENTO**

## Artigo 15º

### Contratação de financiamento

1. A decisão de financiamento é formalizada através de contrato escrito a celebrar entre o beneficiário e a Autoridade de Gestão ou Organismo Intermédio que esteja devidamente habilitado para o efeito, através de delegação desta competência pela Autoridade de Gestão.
2. Deverá ser assegurada a conformidade dos contratos com a decisão de concessão do financiamento, bem como o seu respeito pelos normativos aplicáveis.
3. As alterações à decisão de financiamento constarão de adenda ao contrato de financiamento, nos termos previstos no número 4 do artigo 16.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
4. O modelo de contrato respeitará o previsto nos números 3 e 4 do Artigo 17.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
5. A não assinatura do contrato, por razões imputáveis ao beneficiário, no prazo de 20 dias úteis contados da data do seu envio, determina a caducidade da decisão de concessão do financiamento, salvo nos casos em que a eventual fundamentação invocada venha a ser aceite pela Autoridade de Gestão.

## Artigo 16º

### Resolução do Contrato

1. A entidade que decidiu/confirmou a decisão de financiamento poderá revogar essa decisão pelos motivos constantes do número 1 do artigo 18.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. A entidade referida no número 1 poderá ainda revogar a decisão de financiamento pelos seguintes motivos:
  - a) Incumprimento da obrigação de registo contabilístico das Despesas e Receitas da operação, de acordo com as regras emergentes do Plano de Contabilidade em vigor;
  - b) Recusa da prestação de informações e/ou de elementos de prova que forem solicitados à entidade beneficiária;
  - c) A execução da operação aprovada não tiver tido início no prazo máximo de 180 dias após a assinatura do contrato de participação financeira, salvo nos casos

- em que a eventual fundamentação invocada venha a ser aceite pela entidade que decidiu/ confirmou a aprovação da operação;
- d) Explorar ou utilizar para outro fim, locar, alienar ou, por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, os empreendimentos comparticipados e os bens de equipamento adquiridos para realização do projecto aprovado.
3. A revogação da decisão será tomada em conformidade com o Código do Procedimento Administrativo.
4. A revogação da decisão de financiamento, implica a resolução do contrato de comparticipação financeira e a restituição do apoio financeiro recebido, nos termos dos números 2 e 3 do artigo 18.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.

### **Artigo 17º**

#### **Pagamentos**

1. O pagamento dos apoios financeiros aos beneficiários é feito por transferência para a sua conta bancária, específica para pagamentos FEDER, nos termos previstos nos números 1, 3, 4, 6 e 7 do artigo 23.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. A aposição de carimbo nos originais dos documentos de despesa, nos termos do número 2 do artigo 19.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão, é assegurada pelos beneficiários, previamente à tiragem das cópias dos referidos documentos.
3. O incumprimento do prazo previsto na alínea b) do número 4 do artigo 23.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão, determina a suspensão de todos os pagamentos de comparticipação comunitária ao beneficiário, no âmbito do POTVT, até à regularização da situação.

### **Artigo 18º**

#### **Recuperações**

A constituição de dívidas e a recuperação dos respectivos montantes será efectuada nos termos do artigo 24.º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.

## **Capítulo VI**

### **ACOMPANHAMENTO E CONTROLO**

## Artigo 19º

### Acompanhamento e controlo da execução das operações

1. As operações aprovadas e as entidades beneficiárias ficam sujeitos a acções de acompanhamento, de controlo e de auditoria a realizar pela Autoridade de Gestão ou por qualquer entidade por ela designada, bem como pelas entidades com competência em matéria de certificação, auditoria e avaliação dos fundos comunitários envolvidos.
2. Todos os apoios financeiros concedidos ficam sujeitos ao acompanhamento e controlo da sua utilização, em conformidade com o projecto de investimento, nas suas componentes material, financeira e contabilística.
3. A operação considera-se concluída física e financeiramente, quando todos os trabalhos se encontrarem terminados e entregues ao beneficiário e quando a totalidade da despesa correspondente estiver integralmente paga e justificada junto da Autoridade de Gestão.
4. Os beneficiários ficam obrigados à apresentação de relatórios de progresso das operações co-financiadas, nos termos que vierem a ser definidos pela Autoridade de Gestão.

## Artigo 20º

### Obrigações dos beneficiários das operações

1. As entidades beneficiárias de qualquer tipo de apoio ficam obrigadas ao cumprimento das obrigações previstas no artigo 19º do Regulamento Geral FEDER e Fundo de Coesão.
2. As entidades beneficiárias ficam ainda obrigadas a:
  - a) Executar a operação nos moldes previstos na decisão de financiamento e, quando aplicável, com as alterações subsequentemente aprovadas, iniciando-a no prazo máximo de 180 dias após a assinatura do contrato de participação financeira;
  - b) Cumprir o calendário de execução física e financeira da operação fixada na decisão de financiamento/reprogramação em vigor;
  - c) Comunicar à Autoridade de Gestão ou à entidade por ela designada para o efeito, qualquer alteração ou ocorrência que ponha em causa os pressupostos relativos à aprovação da operação;
  - d) Possuir os recursos humanos e técnicos necessários ao acompanhamento da

- execução da operação;
- e) Cumprir os indicadores de realização e de resultado fixados para a operação;
  - f) Respeitar as normas estabelecidas nos instrumentos de planeamento e gestão territorial vigentes, quando aplicável;
  - g) Apresentar, no prazo de noventa dias após a conclusão da operação:
    - i. Pedido de Pagamento do Saldo Final da operação;
    - ii. Relatório final do Projecto, através de formulário normalizado, para o efeito disponibilizado pela Autoridade de Gestão, e que deverá ser acompanhado de fotografias e outros elementos de natureza qualitativa e quantitativa, que permitam a análise e avaliação da relação entre o investimento efectuado e a expressão física do projecto, bem como os resultados do mesmo;
    - iii. Auto de Recepção da obra ou documento equivalente para outro tipo de fornecimentos, que comprove a sua conclusão;
    - iv. Extractos contabilísticos que evidenciem o registo individualizado das Despesas Totais realizadas e dos Receitas obtidas, nos termos do Plano de contabilidade em vigor;
  - h) Manter afecto à respectiva actividade, o investimento participado, bem como a manter a localização geográfica definida no projecto, durante o período mínimo de cinco anos contados da conclusão física do projecto;
  - i) Nos termos dos regulamentos aplicáveis autorizar a Autoridade de Gestão a proceder à divulgação dos apoios concedidos;
3. O incumprimento das obrigações previstas nos números 1 e 2 do presente artigo determina a suspensão de todos os pagamentos de participação FEDER ao beneficiário no âmbito do respectivo Programa, até à regularização da situação, salvo nos casos em que eventual fundamentação invocada venha a ser aceite pela Autoridade de Gestão, ou pela entidade designada para o efeito.
4. Nos termos do artigo 57.º do Regulamento 1083/2006, de 31 de Julho, a participação dos fundos só fica definitivamente afectada a uma operação se, no prazo de cinco anos a contar da conclusão da operação, esta não sofrer qualquer alteração substancial que:
- a) Afecte a sua natureza ou as suas condições de execução ou proporcione uma vantagem indevida a uma empresa ou um organismo público; e
  - b) Resulte quer de uma mudança na natureza da propriedade de uma infra-estrutura, quer da cessação de uma actividade produtiva.



5. Caso se verifique a alteração substancial referida no número anterior, os montantes indevidamente pagos ao beneficiário, são recuperados nos termos dos artigos 98.º a 102.º do Regulamento 1083/2006, de 31 de Julho.

## **Capítulo VIII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### **Artigo 21º**

##### **Regulamento nacional de atribuições dos financiamentos dos Fundos**

O presente Regulamento não prejudica o disposto nos regulamentos nacionais e comunitários de atribuição dos financiamentos FEDER.

#### **Artigo 22º**

##### **Dúvidas e omissões**

Em caso de dúvidas ou omissões, as mesmas serão apreciadas pela Autoridade de Gestão, em observância da regulamentação nacional e comunitária, aplicáveis ao QREN e ao respectivo Programa Operacional.

#### **Artigo 23º**

##### **Aprovação e entrada em vigor**

1. O presente Regulamento foi aprovado por decisão da Comissão Ministerial de Coordenação do Programa Operacional Temático Valorização do Território em 15 de Outubro de 2007 e pela Comissão Ministerial de Coordenação dos Programas Operacionais Regionais do Continente em 6 de Novembro de 2007.
2. O presente Regulamento entra em vigor no dia imediato ao da sua aprovação pelas Comissões Ministeriais referidas no ponto anterior.

#### **Artigo 24º**

##### **Revisão do Regulamento**

1. A revisão do presente Regulamento poderá ser desencadeada em qualquer momento por iniciativa das Autoridades de Gestão ou por determinação das Comissões Ministeriais de Coordenação do Programa Operacional Temático Valorização do Território ou dos Programas Operacionais Regionais.
2. As revisões do presente Regulamento serão aprovadas pelas referidas Comissões Ministeriais de Coordenação.

3. O presente Regulamento foi revisto por decisão da Comissão Ministerial de Coordenação do Programa Operacional Temático Valorização do Território em 14 de Abril de 2009 e pela Comissão Ministerial dos Programas Operacionais Regionais do Continente em 21 de Abril de 2009 e entrou em vigor no dia imediato à sua aprovação.

## Anexo I

### Tipologias de operações elegíveis conforme previsto nos números 2 e 3 do Artigo 3º do Regulamento Específico *Mobilidade Territorial: Acessibilidades e Transportes Nacionais, Regionais, Locais e Urbanos*

#### I.1. Programa Operacional Regional do Norte

Conforme previsto no número 2 do Artigo 3º são elegíveis no Eixo IV – Qualificação do Sistema Urbano do Programa Operacional Regional do Norte as seguintes tipologias de operações:

##### 1. Redes e sistemas urbanos de mobilidade, nomeadamente:

- Variantes a centros urbanos que contribuam para o reordenamento dos diferentes níveis da rede viária;
- Centros coordenadores de transporte e parques de estacionamento, sobretudo os periféricos ou os integrados em operações de requalificação urbana que favoreçam a intermodalidade, a libertação de espaço público para modos de transporte mais sustentáveis ou a melhoria da acessibilidade aos transportes público;
- Sistemas ferroviários ligeiros (metro) e ultraligeiros (eléctricos rápidos);
- Promoção da mobilidade sustentável e de modos alternativos de transporte (redes de ecopistas, ciclovias, pedonal, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, etc.), incluindo, por exemplo, a criação de corredores próprios uni ou multimodais;
- Promoção da oferta de soluções inovadoras de transporte colectivo e micrologística em meio urbano;
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária intraurbana, designadamente, no que respeita a peões e bicicletas;
- Protecção contra o ruído gerado na rede rodoviária em meio urbano e suburbano;
- Sistemas de controlo de tráfego rodoviário e de passageiros, sistemas inteligentes de apoio à exploração e de informação aos condutores e passageiros;

- Renovação de material de transporte, com vista à melhoria da eficiência energética das frotas das empresas municipais e serviços municipalizados de transporte de passageiros.

2. Redes e sistemas nacionais, regionais e locais de mobilidade, nomeadamente:

- Construção/beneficiação de Itinerários Complementares, definidos no Plano Regional de Ordenamento do Território como prioritários a nível regional;
- Requalificação/beneficiação de troços da rede viária nacional e regional, incluindo obras de arte;
- Construção/beneficiação de troços da rede municipal e de eixos supramunicipais que contribuam para organizar uma rede local de itinerários estruturantes, assim como a instalação de sinalização indicativa e de código, a definir para conjuntos de municípios;
- Infra-estruturas de transporte fluvial e intervenções em portos e requalificação da rede secundária de aeródromos, bem como a melhoria das acessibilidades a infra-estruturas portuárias, aeroportuárias, logísticas, corredores de tráfego comercial, a áreas de concentração industrial, empresarial ou outros pólos de interesse regional;
- Promoção da mobilidade sustentável, de modos alternativos de transporte e de soluções inovadoras de transporte colectivo (p. ex: ciclovias, estruturas de prestação de serviços de transporte público personalizado, utilização colectiva de transporte público individual, racionalização da oferta de transportes públicos nos espaços de baixa densidade em articulação com a rede de transportes escolares, etc.);
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária (redução de pontos negros, escolas de trânsito, etc.);
- Planos e estudos intermunicipais estratégicos de transporte, designadamente os planos intermunicipais de mobilidade, que fomentem a articulação entre os diferentes modos de transporte, a racionalização do sistema e a minimização dos custos de investimento e de exploração.

## **I.2. Programa Operacional Regional do Centro**

Conforme previsto no número 2 do Artigo 3º são elegíveis no Programa Operacional Regional do Centro as seguintes as seguintes tipologias de operações:

---

Aprovado pela CMC do POVT a 15.10.07 e pela CMC dos POR a 06.11.07

Proposta de revisão aprovada pela CMC do POVT em 14.04.09 e pela CMC dos POR em 21.04.09

1. Através do Eixo 2 – Desenvolvimento das cidades e dos sistemas urbanos, redes e sistemas urbanos de mobilidade, nomeadamente:
  - Variantes a centros urbanos que contribuam para o reordenamento dos diferentes níveis da rede viária;
  - Centros coordenadores de transporte e parques de estacionamento, sobretudo os periféricos ou os integrados em operações de requalificação urbana que favoreçam a intermodalidade, a libertação de espaço público para modos de transporte mais sustentáveis ou a melhoria da acessibilidade aos transportes público;
  - Sistemas ferroviários ligeiros (metro);
  - Promoção da mobilidade sustentável e de modos alternativos de transporte (redes de ecopistas, ciclovias, pedonal, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, etc.), incluindo, por exemplo, a criação de corredores próprios uni ou multimodais;
  - Promoção da oferta de soluções inovadoras de transporte colectivo e micrologística em meio urbano;
  - Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária intraurbana, designadamente, no que respeita a peões e bicicletas;
  - Protecção contra o ruído gerado na rede rodoviária em meio urbano e suburbano;
  - Sistemas de controlo de tráfego rodoviário e de passageiros, sistemas inteligentes de apoio à exploração e de informação aos condutores e passageiros;
  - Renovação de material de transporte, com vista à melhoria da eficiência energética das frotas das empresas municipais e serviços municipalizados de transporte de passageiros.
  
2. Através do Eixo 3 – Consolidação e Qualificação dos Espaços Sub-regionais, redes e sistemas nacionais, regionais e locais de mobilidade, nomeadamente:
  - Construção/beneficiação de Itinerários Complementares, definidos no Plano Regional de Ordenamento do Território como prioritários a nível regional;
  - Requalificação/beneficiação de troços da rede viária nacional e regional, incluindo obras de arte;
  - Construção/beneficiação de troços da rede municipal e de eixos supramunicipais que contribuam para organizar uma rede local de itinerários estruturantes, assim como a

instalação de sinalização indicativa e de código, a definir para conjuntos de municípios;

- Intervenções em portos e requalificação da rede secundária de aeródromos, bem como a melhoria das acessibilidades a infra-estruturas portuárias, aeroportuárias, logísticas, corredores de tráfego comercial, a áreas de concentração industrial, empresarial ou outros pólos de interesse regional;
- Promoção da mobilidade sustentável, de modos alternativos de transporte e de soluções inovadoras de transporte colectivo (p. ex: ciclovias, estruturas de prestação de serviços de transporte público personalizado, utilização colectiva de transporte público individual, racionalização da oferta de transportes públicos nos espaços de baixa densidade em articulação com a rede de transportes escolares, etc.);
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária (redução de pontos negros, escolas de trânsito, etc.);
- Planos e estudos intermunicipais estratégicos de transporte, designadamente os planos intermunicipais de mobilidade, que fomentem a articulação entre os diferentes modos de transporte, a racionalização do sistema e a minimização dos custos de investimento e de exploração.

### **I.3. Programa Operacional Regional do Alentejo**

Conforme previsto no número 2 do Artigo 3º são elegíveis no Programa Operacional Regional do Alentejo as seguintes tipologias de operações:

1. Através do Eixo 2 – Desenvolvimento urbano, redes e sistemas urbanas de mobilidade, nomeadamente:

- Variantes a centros urbanos que contribuam para o reordenamento dos diferentes níveis da rede viária;
- Centros coordenadores de transporte e parques de estacionamento, sobretudo os periféricos ou os integrados em operações de requalificação urbana que favoreçam a intermodalidade, a libertação de espaço público para modos de transporte mais sustentáveis ou a melhoria da acessibilidade aos transportes público;

- Promoção da mobilidade sustentável e de modos alternativos de transporte (redes de ecopistas, ciclovias, pedonal, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, etc.), incluindo, por exemplo, a criação de corredores próprios uni ou multimodais;
- Promoção da oferta de soluções inovadoras de transporte colectivo e micrologística em meio urbano;
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária intraurbana, designadamente, no que respeita a peões e bicicletas;
- Protecção contra o ruído gerado na rede rodoviária em meio urbano e suburbano;
- Sistemas de controlo de tráfego rodoviário e de passageiros, sistemas inteligentes de apoio à exploração e de informação aos condutores e passageiros;
- Renovação de material de transporte, com vista à melhoria da eficiência energética das frotas das empresas municipais e serviços municipalizados de transporte de passageiros.

2. Através do Eixo 3 - Conectividade e Articulação Territorial, redes e sistemas nacionais, regionais e locais de mobilidade, nomeadamente:

- Construção/beneficiação de Itinerários Complementares, definidos no Plano Regional de Ordenamento do Território como prioritários a nível regional;
- Requalificação/beneficiação de troços da rede viária nacional e regional, incluindo obras de arte;
- Construção/beneficiação de troços da rede municipal e de eixos supramunicipais que contribuam para organizar uma rede local de itinerários estruturantes, assim como a instalação de sinalização indicativa e de código, a definir para conjuntos de municípios;
- Infra-estruturas de transporte fluvial e melhoria das acessibilidades a infra-estruturas portuárias, logísticas, corredores de tráfego comercial, a áreas de concentração industrial, empresarial ou outros pólos de interesse regional;
- Requalificação/beneficiação do Aeroporto de Beja e requalificação da rede secundária de aeródromos,
- Promoção da mobilidade sustentável, de modos alternativos de transporte e de soluções inovadoras de transporte colectivo (p. ex: ciclovias, estruturas de prestação de serviços de transporte público personalizado, utilização colectiva de transporte



público individual, racionalização da oferta de transportes públicos nos espaços de baixa densidade em articulação com a rede de transportes escolares, etc.);

- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária (redução de pontos negros, escolas de trânsito, etc.);
- Planos e estudos intermunicipais estratégicos de transporte, designadamente os planos intermunicipais de mobilidade, que fomentem a articulação entre os diferentes modos de transporte, a racionalização do sistema e a minimização dos custos de investimento e de exploração.

#### I.4. Programa Operacional Regional de Lisboa

Conforme previsto no número 2 do Artigo 3º são elegíveis no Eixo 2 – Sustentabilidade territorial do Programa Operacional Regional de Lisboa as seguintes tipologias de operações:

##### 1. Redes e sistemas urbanos de mobilidade, nomeadamente:

- Centros coordenadores de transporte e parques de estacionamento, sobretudo os periféricos ou os integrados em operações de requalificação urbana que favoreçam a intermodalidade, a libertação de espaço público para modos de transporte mais sustentáveis ou a melhoria da acessibilidade aos transportes público;
- Promoção da mobilidade sustentável e de modos alternativos de transporte (redes de ecopistas, ciclovias, pedonal, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, etc.), incluindo, por exemplo, a criação de corredores próprios uni ou multimodais;
- Promoção da oferta de soluções inovadoras de transporte colectivo e micrologística em meio urbano;
- Protecção contra o ruído gerado na rede rodoviária em meio urbano e suburbano;
- Sistemas de controlo de tráfego rodoviário e de passageiros, sistemas inteligentes de apoio à exploração e de informação aos condutores e passageiros.

##### 2. Redes e sistemas nacionais, regionais e locais de mobilidade, nomeadamente:

- Promoção da mobilidade sustentável, de modos alternativos de transporte e de soluções inovadoras de transporte colectivo (p. ex: ciclovias, estruturas de prestação de serviços de transporte público personalizado, utilização colectiva de transporte público individual, racionalização da oferta de transportes públicos nos espaços de baixa densidade em articulação com a rede de transportes escolares, etc.);
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária;
- Planos e estudos intermunicipais estratégicos de transporte, designadamente os planos intermunicipais de mobilidade, que fomentem a articulação entre os diferentes modos de transporte, a racionalização do sistema e a minimização dos custos de investimento e de exploração.

## I.5. Programa Operacional Regional do Algarve

Conforme previsto no número 2 do Artigo 3º são elegíveis no Eixo 3 – Valorização Territorial e Desenvolvimento Urbano do Programa Operacional Regional do Algarve as seguintes tipologias de operações:

### 1. Redes e sistemas urbanos de mobilidade, nomeadamente:

- Variantes a centros urbanos que contribuam para o reordenamento dos diferentes níveis da rede viária;
- Centros coordenadores de transporte e parques de estacionamento, sobretudo os periféricos ou os integrados em operações de requalificação urbana que favoreçam a intermodalidade, a libertação de espaço público para modos de transporte mais sustentáveis ou a melhoria da acessibilidade aos transportes público;
- Estudos e implementação de sistemas ferroviários ligeiros;
- Promoção da mobilidade sustentável e de modos alternativos de transporte (redes de ecopistas, ciclovias, pedonal, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, etc.), incluindo, por exemplo, a criação de corredores próprios uni ou multimodais;
- Promoção da oferta de soluções inovadoras de transporte colectivo e micrologística em meio urbano;
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária intraurbana, designadamente, no que respeita a peões e bicicletas;
- Protecção contra o ruído gerado na rede rodoviária em meio urbano;
- Sistemas de controlo de tráfego rodoviário e de passageiros, sistemas inteligentes de apoio à exploração e de informação aos condutores e passageiros;
- Renovação de material de transporte, com vista à melhoria da eficiência energética das frotas das empresas municipais e serviços municipalizados de transporte de passageiros.

### 2. Redes e sistemas nacionais, regionais e locais de mobilidade, nomeadamente:

- Construção/beneficiação de Itinerários Complementares, definidos no Plano Regional de Ordenamento do Território como prioritários a nível regional;

- Requalificação/beneficiação de troços da rede viária nacional e regional, incluindo obras de arte;
- Construção/beneficiação de troços da rede municipal e de eixos supramunicipais que contribuam para organizar uma rede local de itinerários estruturantes, assim como a instalação de sinalização indicativa e de código, a definir para conjuntos de municípios;
- Infra-estruturas de transporte fluvial e intervenções em portos, bem como a melhoria das acessibilidades a infra-estruturas portuárias, logísticas, corredores de tráfego comercial, a áreas de concentração industrial, empresarial ou outros pólos de interesse regional;
- Promoção da mobilidade sustentável, de modos alternativos de transporte e de soluções inovadoras de transporte colectivo (p. ex: ciclovias, estruturas de prestação de serviços de transporte público personalizado, utilização colectiva de transporte público individual, racionalização da oferta de transportes públicos nos espaços de baixa densidade em articulação com a rede de transportes escolares, etc.);
- Intervenções que visem promover a segurança e reduzir a sinistralidade rodoviária (redução de pontos negros, escolas de trânsito, etc.);
- Planos e estudos intermunicipais estratégicos de transporte, designadamente os planos intermunicipais de mobilidade, que fomentem a articulação entre os diferentes modos de transporte, a racionalização do sistema e a minimização dos custos de investimento e de exploração.

#### **I.6. Programa Operacional Temático Valorização do Território**

Conforme previsto no número 3 do Artigo 3º, são elegíveis no Eixo Prioritário VII – Infra-estruturas para a Conectividade Territorial, as seguintes tipologias de operações:

1. Construção/beneficiação de Itinerários da rede rodoviária principal que constituam prioridade nacional para o reforço da conectividade e que revelem elevado contributo para o aumento da qualificação, ordenamento e coesão do território;
2. Infra-estruturas logísticas, físicas e tecnológicas associadas aos centros intermodais e às Auto-estradas do Mar, designadamente:

- Acessibilidades às infra-estruturas logísticas de âmbito nacional<sup>2</sup> e às infra-estruturas portuárias que visem a integração nas Auto-estradas do Mar;
  - Construção, ampliação ou remodelação de terminais que pela sua especificidade ou carácter inovador contribuam para a melhoria da eficiência ou da segurança do sistema de transportes;
  - Acções de simplificação administrativa e reengenharia de processos e de gestão, numa lógica de Janela Única, com vista a integrar e uniformizar procedimentos e autorizações administrativas, designadamente alfandegários;
  - Info-estrutura aplicacional para a integração das cadeias logísticas de âmbito nacional;
  - One-stop-shopping logístico, implementação de sistemas de segurança e vigilância;
  - Estudos de concepção, avaliação comercial e implementação e novos serviços de auto-estradas marítimas.
3. Estudos e acções preparatórias ou complementares de planos, programas ou projectos que visem a melhoria da qualidade, intermodalidade ou multimodalidade do sistema de transportes de âmbito nacional (NUTS I) ou regional(NUTS II).

---

<sup>2</sup> Rede Nacional de Plataformas Logísticas identificadas no documento de orientação estratégica do Governo para o sector (Plano Portugal Logístico).

## Anexo II

### Critérios a aplicar na selecção das operações<sup>3</sup>

#### (Artigo 9º do Regulamento Específico – Mobilidade Territorial)

##### II.1. Programas Operacionais Regionais

Na selecção das operações, observando as tipologias previstas no número 2 do Artigo 3º do presente Regulamento serão considerados, os seguintes critérios:

- a) Contribuam para a melhoria das ligações intra-regionais ou supramunicipais, envolvam mais do que um município e se enquadrem nas orientações estratégicas do PROT;
- b) Contribuam para o reforço da conectividade e os fechos de malha, nomeadamente entre redes nacional, regional e municipal, sempre que assumam carácter supramunicipal, envolvam mais do que um município e constituam prioridades expressas em PROT;
- c) Proporcionem melhores condições de acesso aos centros urbanos solucionando situações evidentes de congestionamento e permitindo melhores articulações entre os centros urbanos e os territórios envolventes;
- d) Privilegiem o acesso a portos, áreas de localização empresarial e logística, centros turísticos e outros locais de relevância regional e/ou contribuam para a valorização da paisagem natural;
- e) Contribuam para o reforço da intermodalidade, quer em termos interurbanos como intraurbanos;
- f) Contribuam para reduzir a sinistralidade rodoviária e proporcionem melhorias de segurança ou na qualidade de serviço prestado às populações;
- g) Demonstrem ganhos ambientais, contribuam para a redução da dependência energética do exterior e contribuam para o desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável;
- h) Promovam soluções de mobilidade e transporte de carácter inovador, designadamente em áreas de baixa densidade demográfica;
- i) Contribuam para a qualificação da mobilidade em meio urbano;

<sup>3</sup> Os critérios de selecção foram aprovados pelas Comissões de Acompanhamento de cada um dos Programas Operacionais Regionais e pela Comissão de Acompanhamento do Programa Operacional da Valorização do Território a 15 de Novembro de 2007.

- j) Contribuam para a estratégia e objectivos definidos no respectivo PO, designadamente, para os indicadores de realização e resultado aprovados.

## **II.2. Programa Operacional Temático da Valorização do Território**

Na selecção das operações, observando as tipologias previstas no número 3 do Artigo 3º do presente Regulamento serão considerados os seguintes critérios:

- a) Contributo para a qualificação, ordenamento e coesão do território nacional;
- b) Contributo para a conectividade interna ou externa das redes de transporte;
- c) Contributo para a redução da sinistralidade rodoviária e para a melhoria dos níveis de serviço prestado às populações;
- d) Contributo em ganhos ambientais e para o desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável.
- e) Contributo para a melhoria dos sistemas de informação, de gestão e operação portuários, visando a melhoria do funcionamento da cadeia de transporte e o aumento da atractividade do transporte marítimo.