

Autoridade de Gestão do Programa Operacional Regional do Centro
Autoridade de Gestão do Programa Operacional Regional de Lisboa
Autoridade de Gestão do Programa Operacional Regional do Alentejo

“Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III”

Convite para apresentação de candidaturas

Modificado em 22.07.2015

1. Introdução

O presente Aviso de convite destina-se às Comunidades Intermunicipais e às Áreas Metropolitanas das Regiões do Centro, Lisboa e Alentejo que tencionem contratualizar com o respetivo Programa Operacional Regional a elaboração de Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definidos ao nível de NUTS III.

A elaboração de um Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III resulta do Acordo de Parceria e do texto dos Programas Operacionais. Deste modo, compete a estes planos enquadrar o apoio financeiro que os Municípios pretendam candidatar ao respetivo Programa Operacional (PO) Regional para a concretização das tipologias de ações no âmbito da prioridade de investimento,

- a) 4.5 – “Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”.

Os avisos para apresentação de operações no âmbito da prioridade 4.5 a lançar pelas Autoridades de Gestão dos PO Regionais preverão, enquanto custos elegíveis, estudos e outros exercícios finos de planeamento à escala municipal ou do centro urbano que se considerarem indispensáveis em função do projeto a candidatar.

2. Objetivo

O objetivo específico deste convite consiste em conceder apoio financeiro para a elaboração de Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável, nos termos previstos na alínea a) do n.º1 do artigo 66.º da Portaria n.º 57-B/2015. Em anexo 1 encontram-se explicitados a estrutura e conteúdo que o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável NUT III deve observar.

3. Apresentação da proposta para a elaboração do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III

A apresentação da proposta é efetuada através de formulário eletrónico a disponibilizar no Balcão 2020 (<https://www.portugal2020.pt/Balcao2020/>)

Cada Comunidade Intermunicipal ou Área Metropolitana apenas poderá apresentar um Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III.

Para apresentar a candidatura é indispensável que a Comunidade Intermunicipal ou Área Metropolitana tenha efetuado registo e autenticação no Balcão 2020, devendo confirmar e completar os seus dados de caracterização de entidade que serão usados nas suas candidaturas ao Portugal 2020.

Este registo tem por base o sistema de autenticação da Autoridade Tributária e Aduaneira, pelo que deverá ser utilizado o número de identificação fiscal da Comunidade Intermunicipal ou Área Metropolitana e a senha de acesso do Portal das Finanças a que se sucede a atribuição da senha gerada automaticamente no balcão¹.

Após a acreditação no sistema e conclusão do registo de entidade é então possível aceder ao preenchimento do formulário de candidatura, devendo ser selecionado o presente aviso ao qual se candidata.

4. Processo de decisão das candidaturas

A decisão fundamentada sobre a candidatura é proferida pelas Autoridades de Gestão dos Programas Operacionais financiadores, no prazo de 60 dias úteis, a contar da data de encerramento do concurso.

5. Processo de Validação dos PAMUS

A responsabilidade de validação dos PAMUS NUTS III é da Autoridade de Gestão de cada Programa Operacional Regional.

O processo de validação compreende a análise global de coerência e qualidade da proposta do PAMUS NUTS III, tendo presente os objetivos da PI 4.5 e do PO respetivo, a articulação com outros instrumentos de promoção do desenvolvimento urbano e a ambição proposta em matéria de investimento, temas e metodologias e sistema de governação, monitorização, avaliação e participação pública.

Corresponde assim a uma apreciação qualitativa e é classificada com base na seguinte escala:

		Qualidade Global do PAMUS NUTS III, incluindo, nomeadamente os mecanismos de governação, monitorização, avaliação e participação pública		
Coerência com os objetivos do da PI 4.5 e do PO		Boa	Suficiente	Insuficiente
	Boa	Boa	Suficiente	Insuficiente
	Suficiente	Boa	Suficiente	Insuficiente
	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente

¹ Mais informação disponível em perguntas associadas ao registo no Balcão em <https://www.portugal2020.pt/Portal2020/FAQs->

Uma apreciação global de “insuficiente” determina a revisão estrutural integral do PAMUS, observando os termos da decisão da Autoridade de Gestão, sendo aí igualmente definidos os termos e prazos para a apresentação do PAMUS revisto.

Os PAMUS com parecer de apreciação de “Boa” e “Suficiente” são aceites.

Esta avaliação é realizada pela Autoridade de Gestão em articulação com a agência pública com competências na área abrangida pelos planos, designadamente o Instituto da Mobilidade e Transportes. Este parecer tem por base a aplicação dos princípios de avaliação suprarreferidos e incide nas áreas da respetiva competência.

6. Prazo e limites de financiamento

Os Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável, de nível NUTS III deverão ter um prazo máximo de elaboração de 4 meses a contar da data de aprovação da candidatura.

O limite máximo ao financiamento dos Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definidos ao nível de NUTS III é de 300.000 euros, de comparticipação FEDER, para as Comunidades Intermunicipais e de 400.000 euros, de comparticipação FEDER, para as Áreas Metropolitanas, obtido do seguinte modo:

Território abrangido (NUTS III)	Apoio FEDER máximo (euros)
por Município até 50.000 habitantes	10.000
por Município com mais de 50.000 habitantes	30.000

7. Período para Apresentação de Candidaturas

As candidaturas para elaboração de um Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III poderão ser apresentadas desde o dia 17 de julho até às 18 horas do dia 30 de julho de 2015.

A data e a hora de entrada das candidaturas são as do registo que comprova a submissão do correspondente formulário no Balcão 2020.

8. Calendário de análise e decisão

O prazo limite para a decisão e publicação da aprovação das candidaturas a financiamento de PAMUS observa o disposto no nº.1 do artigo 20º. do Decreto-Lei nº. 159/2014, de 27 de outubro.

A Presidente da Comissão Diretiva do Programa Operacional Regional do Centro

Ana Abrunhosa

O Presidente da Comissão Diretiva do Programa Operacional Regional de Lisboa

João Teixeira

O Presidente da Comissão Diretiva do Programa Operacional Regional do Alentejo

António Dieb

Anexo 1

Estrutura e Conteúdo do Plano de ação de mobilidade urbana sustentável NUT III

O Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III, doravante designado de PAMUS NUTS III, que se pretende ver desenvolvido, deve estar ancorado na estratégia de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável, e, como tal, focado nas medidas dirigidas ao sistema de mobilidade com o objetivo da redução das emissões de gases com efeito de estufa, bem como da diminuição da intensidade energética.

Por sua vez, em termos de mobilidade, o objetivo é o aumento da quota do transporte público e dos modos suaves, em particular, nas deslocações urbanas associadas à mobilidade quotidiana.

De modo a que este planeamento enquadre e, ao mesmo tempo, seja proporcional às tipologias de intervenções que se pretendem financiar, o seu desenvolvimento deve refletir as tipologias de ação previstas nos PO, que sejam adequadas para os respetivos territórios tendo por base os diagnósticos realizados.

Assim, as operações a implementar no âmbito dessa prioridade de investimento 4.5 terão de demonstrar resultados na redução de emissões de carbono, bem como (quando aplicável), na melhoria da qualidade do ar, na diminuição de consumos energéticos e do ruído e estar enquadradas pelo respetivo PAMUS NUTS III.

Por outro lado, os PAMUS NUTS III devem articular as suas propostas com as previstas pelas demais prioridades de investimento mobilizadas pelos planos estratégicos de desenvolvimento urbano do respetivo âmbito territorial.

Aconselha-se a leitura dos princípios orientadores da Comissão Europeia, e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, nomeadamente relativos aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e aos correspondentes nacionais Planos de Mobilidade e Transportes (PMT), no que se refere concretamente às matérias relacionadas com as propostas de intervenções a financiar no âmbito dos POR. Estes princípios estão traduzidos na comunicação da Comissão Europeia de dezembro de 2013 que integra o “Conceito para os Planos de

Mobilidade Urbana Sustentável” e nos Guias SUMP Europeu , Poly-SUMP Europeus e Guia PMT nacional ”.

Assente na consensualização de uma estratégia de longo prazo, consubstanciada num conjunto de objetivos gerais e específicos, compatíveis com o desenvolvimento económico, indutores de maior coesão social e orientados para a melhoria do ambiente urbano e da eficiência energética, o PAMUS NUTS III configurará um programa de ação de curto /médio prazo que articulará medidas de natureza técnica e política com intervenções infraestruturais, procurando maximizar a relação custo-benefício, em termos dos objetivos preconizados, nomeadamente, os ambientais e energéticos.

Deste modo o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III, na sua componente de instrumento de fundamentação das intervenções a apresentar a financiamento do Portugal 2020, deve ter em conta os seguintes elementos:

a) Âmbito territorial

O âmbito geográfico considerado para o desenvolvimento do PAMUS NUTS III corresponde à área territorial de cada uma das NUTS III do Continente.

b) Linhas de orientação e principais objetivos

O PMUS/PMT NUTS III deverá ter em conta as linhas de orientação nacionais e europeias, nomeadamente o “Guia para a elaboração de PMT” e o documento “Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, atrás referidos, e atenderá aos objetivos e metas operacionais definidos para a PI 4.5, tendo em consideração as especificidades das respetivas áreas de intervenção. Deverá contribuir, pelo menos, para i) a melhoria da eficiência e da eficácia do transporte de pessoas e bens; ii) a promoção de uma harmoniosa transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes; iii) a garantia de um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo; iv) a redução do impacto negativo do sistema de transportes sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, em particular dos mais vulneráveis; v) a redução da poluição atmosférica, do ruído, das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo de energia.

c) Plano de Trabalhos

A elaboração dos PAMUS NUTS III deve contemplar quatro fases fundamentais - (i) Caracterização e Diagnóstico, (ii) Construção de Cenários, Objetivos e Definição da estratégia; (iii) Formulação e Avaliação de propostas; (iv) Programa de Ação do PAMUS.

Caracterização e Diagnóstico – descrição sintética do funcionamento do sistema de acessibilidades e do modelo de mobilidade, englobando todos os modos de transporte, a articulação entre si e a sua relação com o modelo de ocupação do território, assim como, os seus impactes na qualidade do ambiente urbano. Devem ser sinalizados os principais problemas e prioridades para o respetivo território sustentados num conjunto de indicadores estatísticos de base e suportado, em larga medida, em dados oficiais existentes (INE e outras entidades), complementados por levantamentos imprescindíveis à fundamentação das propostas de intervenção suscetíveis de candidatura a financiamento.

Deverão assim ser contemplados os temas diretamente relacionados com as tipologias de operações passíveis, no âmbito da prioridade de investimento 4.5 do Programa Operacional Regional respetivo, nomeadamente: transportes públicos (incluindo o transporte flexível); modos suaves; interfaces e intermodalidade; segurança rodoviária urbana; tráfego e gestão de estacionamento; gestão da mobilidade, em particular, em territórios de baixa densidade; sistemas de transporte inteligentes.

A seleção dos temas a considerar e o respetivo nível de detalhe serão ajustados, em concertação com os instrumentos de planeamento territorial aprovados, ao âmbito territorial e às áreas de intervenção específicas de cada PAMUS NUTIII.

Caso não esteja disponível no Sistema Estatístico Nacional informação de base considerada indispensável, poderão ser utilizadas informações provenientes de inquéritos e levantamentos de campo.

Identificação de Cenários, Objetivos e definição da Estratégia – formulação de cenários que permitam repensar e planear o futuro do sistema de transportes e mobilidade dos cidadãos, resultando na consensualização de uma estratégia global de mobilidade para o conjunto do território.

Face a uma análise comparativa de distintos cenários de evolução que reflitam a incerteza das principais variáveis que influenciam a mobilidade, será consensualizado um conjunto de objetivos e metas, coerente com as linhas de orientação nacionais e os objetivos e metas operacionais definidos para a PI 4.5 do PO respetivo que consubstanciará a estratégia global de mobilidade para o território NUTS III e orientará a preparação das propostas de intervenção no âmbito do Portugal 2020.

Formulação e avaliação de propostas – tradução operacional da estratégia de mobilidade, através do desenvolvimento de um conjunto articulado de propostas relativas a medidas de natureza técnica e política e intervenções infraestruturais contemplando, no mínimo, os temas diretamente relacionados com as tipologias de operações passíveis de financiamento, no âmbito da prioridade de investimento 4.5.

Será desejável a adoção de uma análise cruzada do contributo de cada uma das propostas face aos objetivos estratégicos traçados o que poderá ser complementado com uma avaliação, tão quantificada quanto possível, do mérito relativo das propostas.

Programa de ação do PAMUS NUTS III – identificação a título indicativo das medidas e intervenções a desenvolver, descriminando o calendário de execução, a respetiva estimativa de custos e o contributo estimado para as realizações e resultados (metas quantificadas).

O Programa de Ação deverá englobar, nomeadamente, (i) a identificação e caracterização sumária de cada uma das medidas e intervenções; (ii) o faseamento e os horizontes temporais de implementação (curto, médio ou longo prazo); (iii) a identificação da(s) entidade(s) responsável(eis) pela sua execução; (iv) as estimativas de custos de implementação e de exploração; (v) as potenciais fontes de financiamento; (vi) o contributo específico estimado para os indicadores de realização e resultado.

A natureza das intervenções a desenvolver poderá justificar a apresentação de cartografia adequada.

d) Acompanhamento e Monitorização

Os PAMUTS NUTS III deverão prever uma metodologia de acompanhamento e avaliação que permita medir os progressos da sua implementação, fornecer informação sobre o efeito das medidas e intervenções executadas, nomeadamente, avaliar a sua contribuição para a prossecução dos objetivos que consubstanciam a estratégia global de mobilidade de cada Plano.

Esta metodologia será apoiada num conjunto de indicadores principais que deverá incluir um conjunto de indicadores comuns obrigatórios, estabelecidos no âmbito das orientações nacionais e no âmbito da PI 4.5 do PO respetivo e poderá incluir um conjunto de indicadores complementares, ajustado ao contexto de cada Plano. Os indicadores principais incluem os indicadores de realização que avaliarão em que medida foram executadas as medidas e intervenções programadas e os indicadores de resultado que avaliarão os impactes das medidas e intervenções e a sua contribuição para os objetivos e metas de cada Plano.

e) Modelo de acompanhamento e participação pública

O PAMUS NUTS III deverá seguir uma abordagem transparente e participativa, envolvendo os agentes e atores relevantes assim como a sociedade civil, no sentido de assegurar um elevado nível de envolvimento, aceitação e suporte.

f) Calendarização e Comunicação

Tendo presente a dimensão territorial, a complexidade das questões e os próprios conteúdos definidos para o Plano, o cronograma de elaboração e implementação do PAMUS deverá identificar, para cada uma das fases previstas, as principais tarefas a realizar e os momentos de participação.

Recomenda-se que o PAMUS não ultrapasse os 150 000 caracteres, excluindo eventuais anexos e cartografia.