

ACORDO DE COLABORAÇÃO

Considerando que:

1. A ligação entre Aveiro e Águeda é assegurada, atualmente, pela utilização da EN235 entre Aveiro e Oiã e, a partir daí, da EN333 entre Oiã e Águeda;
2. Os Municípios de Aveiro e Águeda reivindicam desde há muito uma ligação direta entre estas duas localidades;
3. A nova ligação rodoviária que se pretende estabelecer através do Eixo Rodoviário Aveiro Águeda (ERAA), uma vez aberto ao tráfego em toda a sua extensão, permitirá estabelecer uma ligação direta entre Aveiro e Águeda;
4. Estima-se que a distância entre Aveiro e Águeda percorrida através do ERAA seja de cerca de 15 km, reduzindo-se em cerca de 40% a extensão do mesmo por comparação com a via atualmente em uso;
5. O tempo de viagem será reduzido em cerca de 65%, por comparação com o tempo exigido para percorrer as infraestruturas em uso, de modo que passe a ser possível viajar entre as duas cidades acabadas de referir em cerca de 10 minutos;
6. O ERAA foi inscrito no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), como Investimento RE-C07-i02.02, designado por “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas, do referido Plano;
7. Entretanto foi assinado o contrato de financiamento entre a estrutura de missão “Recuperar Portugal” e a CCDRC – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (cfr. anexo I);
8. O MAV, o MAG e a IP comprometem-se a colaborar no sentido de que após a construção do ERAA, este passe a constituir-se como EN 235.

Tendo a minuta do presente acordo sido aprovada pelo Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal, em reunião de 30-12-2021, e pela Câmara Municipal de Aveiro e pela Câmara Municipal de Águeda, nas respetivas reuniões ordinárias do Executivo Municipal, de 16-12-2021.

É celebrado entre:

A **Infraestruturas de Portugal, S.A.**, com sede na Praça da Portagem, 2809-013 Almada, pessoa coletiva n.º 503 933 813, representada neste ato pelo Vice-Presidente do Conselho de

Administração Executivo, Dr. José Serrano Gordo, nos termos da deliberação do Conselho de Administração Executivo de 30 de dezembro de 2021, daqui em diante designada por **IP**;

O **Município de Aveiro**, com sede na Praça da República 3810-156 Aveiro pessoa coletiva n.º 505 931 192, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, José Ribau Esteves, doravante designado por **MAV**;

E

O **Município de Águeda**, com sede na Praça do Município 3754-500 Águeda, pessoa coletiva n.º 501 090 436, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Jorge Henrique Fernandes Almeida, doravante designado por **MAG**.

O presente acordo de colaboração que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.^a

Objeto

O presente acordo tem por objeto a identificação do apoio a ser dado pelo **IP** no desenvolvimento do projeto de execução para a construção do Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda (ERAA), com início em Aveiro, na Rotunda de Santa Joana, ao km 0,00, cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são -41 957.020 e 107 075.380, e fim em Águeda, na Rotunda do Milénio, ao km 14+228,1, cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são -28 959.821 e 102 929. 298), com pontos intermédios no Nó 0N (St^a Joana), cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são -40 710.975 e 106 315.345, no Nó 1N (S. Bernardo), cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são -39 576.270 e 105 892.475, no Nó 2N (Eixo/Oliveirinha), cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são -38 088.104 e 105 104.310, no Nó 3NA (A1/Eirol), cujas coordenadas, no sistemas ETRS89, são -35 885.032 e 103 787.383 e no Nó 4N (Travassô), cujas coordenadas, no sistemas ETRS89, são -31 624.581 e 103 902.232, de acordo com a planta que constitui o anexo II ao presente acordo e que dele faz parte integrante.

Cláusula 2.^a

Aprovação do Caderno de Encargos e Programa de Concurso

1. As peças de procedimento necessárias ao lançamento do procedimento, nomeadamente Caderno de Encargos e o Programa de Concurso, destinadas a adjudicar o projeto de execução, referido na cláusula 1.^a, serão elaboradas pelo **MAV** e pelo **MAG**, com o acompanhamento do **IP**.

2. O Caderno de Encargos e o Programa de Concurso do procedimento destinado a adjudicar o projeto de execução referido na cláusula 1.^a, será aprovado por todas as partes.

Cláusula 3.^a

Lançamento do Concurso do Projeto

1. O **MAV** e/ou o **MAG**, na modalidade de associação ou de agrupamento de entidades adjudicantes, que acordarem, promoverão o lançamento do respetivo procedimento de concurso do projeto, após a aprovação do Caderno de Encargos e Programa de Concurso previstos na cláusula 2.^a.
2. A **IP** colaborará na fase de esclarecimentos e avaliação das propostas apresentadas no âmbito do concurso referido na cláusula 2.^a.

Cláusula 4.^a

Estudos e Projeto

No âmbito da cláusula 1.^a, a **IP** irá acompanhar e prestar orientação técnica no desenvolvimento do projeto de execução para a construção do Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda (ERAA).

Cláusula 5.^a

Aprovação do Projeto

1. O projeto de execução é remetido pelos Municípios à **IP** e objeto de aprovação prévia por esta, que procederá ao acompanhamento técnico da sua execução.
2. A **IP** emite um parecer obrigatório, relativo ao projeto de execução do ERAA referido no n.º 1, no prazo de 60 (sessenta) dias contado da data da sua receção.

Cláusula 6.^a

Alterações ao projeto

1. Qualquer alteração ao projeto de execução, deve ser objeto de parecer prévio da **IP**.
2. Para efeitos de organização dos subsequentes trabalhos a desenvolver pelo **MAV** e/ou pelo **MAG**, a **IP**, em regra, emite o seu parecer no prazo de 30 (trinta) dias.

Cláusula 7.^a

Compromissos Futuros

A **IP**, o **MAV** e o **MAG** pugnarão que o ERAA venha a constituir a EN 235, com os seguintes princípios e pressupostos:

1. Cabe ao **MAV** e ao **MAG** proceder ao lançamento do concurso da obra, nos termos acordados ou a acordar com a CCDRC – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro;
2. A **IP** promoverá junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT) que o novo ERAA, incluindo um troço do IC2 e outro da EN333, venha a assumir a designação de EN235;
3. A **IP** executará a obra de beneficiação da EN 235, Troço entre Oliveira do Bairro e Oiã e da Variante da EN 235/Troço de Aveiro, em momento anterior ao da receção provisória da obra do ERAA, no pressuposto que o MAV e o Município de Oliveira do Bairro celebrem Acordos de Mutação Dominial a que se reportam as alíneas a) e b) do ponto n.º 4 da presente cláusula;
4. No pressuposto que o ERAA venha a constituir-se como EN 235, na data da receção provisória da obra referida no ponto 1, os Municípios comprometem-se:
 - a. O MAV compromete-se a integrar o troço da EN235 substituído pelo ERAA, que liga Aveiro a Oiã, bem como os bens que nele sejam incorporados, no domínio público rodoviário do MAV, na área territorial respetiva mediante celebração de um Acordo de Mutação Dominial;
 - b. O MAV e o MAG comprometem-se a diligenciar junto do Município de Oliveira do Bairro, no sentido de este integrar o troço da EN235 substituído pelo ERAA, que liga Aveiro a Oiã, na área territorial respetiva, mediante celebração de um Acordo de Mutação Dominial.

Cláusula 8.^a

Incumprimento

1. O incumprimento das obrigações de qualquer das partes confere, à parte não faltosa, o direito de exigir o cumprimento ou reparação dos danos sofridos, em prazo razoável e adequado às circunstâncias e, se aquela o não fizer no prazo fixado, esta poderá resolver o presente acordo, sem prejuízo do direito às indemnizações a que houver lugar, nos termos gerais do direito.
2. No caso de transmissão de qualquer facto que possa configurar cumprimento defeituoso ou incumprimento de obrigação, deverá o mesmo, ser comunicado por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais indicados no presente acordo.
3. Em caso de resolução, a respetiva intenção deverá ser comunicada por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais indicados no presente acordo.

Cláusula 9.^a

Correspondência

A correspondência a dirigir entre as partes, no âmbito da execução do presente acordo, é efetuada por carta registada com aviso de receção para os respetivos endereços:

- a. A correspondência que o **MAV** ou o **MAG** remeterem à **IP** deve ser efetuada para:
Infraestruturas de Portugal, S.A.
Direção de Serviços da Rede e Parcerias
Praça da Portagem
2809 -013 Almada
- b. A correspondência que a **IP** ou seus representantes dirigirem ao **MAV** deve ser efetuada para:
Câmara Municipal de Aveiro
Praça da República
3810-156 Aveiro
- c. A correspondência que a **IP** ou seus representantes dirigirem ao **MAG** deve ser efetuada para:
Câmara Municipal de Águeda
Praça do Município
3754-500 Águeda

Cláusula 10.^a

Dever de colaboração

1. O **MAV**, o **MAG**, e a **IP** obrigam-se reciprocamente a colaborar, no âmbito do presente acordo, em especial no que se refere ao seguinte:
 - a. Cumprimento de obrigações legais;
 - b. Formalização de situações constituídas;
 - c. Prestação de informação;
 - d. Fornecimento de documentos;
 - e. Defesa dos interesses das partes perante terceiros;
 - f. Cumprimento das obrigações estabelecidas no presente acordo.
2. O dever de colaboração mantém-se para além do prazo de vigência do acordo.

Cláusula 11.^a

Vigência

O presente acordo entra em vigor no dia seguinte ao da sua assinatura.

Cláusula 12.^a

Contagem dos prazos

Para efeitos de contagem dos prazos estabelecidos no presente acordo, são aplicáveis as seguintes regras:

- a. Não se inclui na contagem do prazo, o dia em que ocorrer o evento a partir do qual o mesmo começa a correr;
- b. Os prazos são contínuos, não se suspendendo nos sábados, domingos e feriados;
- c. O prazo fixado em semanas, meses ou anos, a contar de certa data, termina às 24 horas do dia que corresponda, dentro da última semana, mês ou ano, a essa data, mas se no último mês não existir dia correspondente, o prazo finda no último dia desse mês;
- d. O prazo que termine em sábado, domingo, feriado ou em dia em que o serviço perante o qual deva ser praticado o ato que não esteja aberto ao público, ou não funcione durante o período normal, transfere-se para o 1.º dia útil seguinte.

Cláusula 13.^a

Foro

Os litígios que possam surgir em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras estabelecidas no presente Acordo de Colaboração e que não possam ser resolvidos por acordo entre as partes, serão dirimidos com recurso ao Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, com expressa renúncia a qualquer outro.

O presente Acordo encontra-se escrito em 7 (sete) páginas, vai ser assinado através de assinatura eletrónica qualificada pelos representantes legais com poderes para o ato, considerando-se para todos os efeitos legais, a data da última assinatura digital.

Infraestruturas de Portugal, S.A.

José Serrano Gordo
(Vice-Presidente)

Município de Aveiro

José Ribau Esteves
(Presidente da Câmara Municipal)

Município de Águeda

Jorge Henrique Fernandes Almeida
(Presidente da Câmara Municipal)

CONTRATO DE FINANCIAMENTO

BENEFICIÁRIO INTERMEDIÁRIO

INVESTIMENTO RE – C07-i02.02 – “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”

ENTRE:

A Estrutura de Missão "RECUPERAR PORTUGAL", com sede na Av. ^a Columbano Bordalo Pinheiro, nº 86, 3º Andar, 1070-065 Lisboa, número de identificação fiscal 600 087 590, representada neste ato por Fernando Lopes Alfaiate, portador do Cartão de Cidadão nº 8259378 7 ZX1, válido até 27/01/2029, que outorga na qualidade de Presidente, cargo para o qual foi nomeado pelo despacho n.º 4977/2021, de 17 de maio, adiante designada por "RECUPERAR PORTUGAL" ou "Primeiro Outorgante";

E

CCDRC – COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO, com sede em rua Bernardim Ribeiro, 80, 3000-069 Coimbra, número de identificação fiscal 600 075 613, neste ato representada por Isabel Damasceno Vieira de Campos Costa, portadora do Cartão de Cidadão nº 03299112 6ZZ1, válido até 2022-02-16, que outorga na qualidade de Beneficiário Intermediário, adiante designado por CCDRC, ou "Segundo Outorgante".

E, CONJUNTAMENTE, DESIGNADOS POR "Partes".

Considerando o apoio financeiro para a realização Investimento RE-C07-i02.02 – “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, identificado no Plano de Recuperação e Resiliência.

É acordado e reciprocamente aceite o presente contrato de financiamento para a realização do Investimento com o código RE-C07-i02.02 designado por “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas, do Plano de Recuperação e Resiliência, que se rege pela legislação nacional e comunitária aplicável, assim como pelas seguintes cláusulas:

CLÁUSULA 1.ª

(OBJETO DO CONTRATO)

1. O presente contrato tem por objeto a concessão de um apoio financeiro destinado a financiar a realização do Investimento RE-C07-i02.02, designado por “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas, do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) em que o Segundo Outorgante é o Beneficiário Intermediário, entidade globalmente responsável pela execução do Investimento ora contratualizado.
2. Fazem parte integrante do presente contrato os seguintes anexos:
 - a) Anexo I – Ficha do Investimento;
 - b) Anexo II – Estrutura dos Avisos de Abertura dos Concursos de operações de Beneficiários Finais/Orientação Técnica/Convite;
 - c) Anexo III – Informações sobre os Beneficiários Finais e a execução das operações (a reportar pelo Beneficiário Intermediário à Estrutura de Missão Recuperar Portugal).

CLÁUSULA 2.ª

(OBJETIVOS DO INVESTIMENTO)

1. Os objetivos do Investimento contratualizado a que se refere a cláusula primeira estão descritos na Ficha do Investimento do Anexo I, com o grau de detalhe possível à data da celebração do presente contrato, que inclui as especificações técnicas e

identificação das tipologias dos Beneficiários Finais, visando contribuir para a concretização do Investimento RE-C07-i02.02 “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”.

2. A concretização e a operacionalização do Investimento é da responsabilidade do Segundo Outorgante, na qualidade de Beneficiário Intermediário, através do financiamento de operações executadas pelos Beneficiários Finais que deverão ser selecionadas, em regime de concorrência, por Avisos de Abertura de Concursos previamente validados pelo Primeiro Outorgante e contendo as informações indicadas no Anexo II.
3. Os casos em que as operações dos beneficiários finais se encontrem pré-determinadas ou identificadas no PRR, é dispensada a formalidade da emissão de Avisos de Abertura de Concursos, podendo as condições a verificar serem definidas pelo Segundo Outorgante através de Orientação Técnica aprovada pelo Primeiro Outorgante.

CLÁUSULA 3.ª

(CUSTO TOTAL DO INVESTIMENTO E O SEU FINANCIAMENTO)

1. Pela execução do contrato, o Segundo Outorgante receberá um montante global de 40.000.000,00€ (quarenta milhões de euros), correspondente à totalidade do custo do Investimento RE-C07-i02.02 “Missing links e Aumento Capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, de acordo com o previsto no Anexo I;
2. Os pagamentos serão efetuados ao Segundo Outorgante, nos termos do protocolo previsto no nº 1 da cláusula 6.ª, em função do:
 - a) Cumprimento dos marcos e metas globais do Grupo A previstos na calendarização definida no Anexo I;
 - b) Montante de custos efetivamente suportados e comprovados pelo Segundo Outorgante, relativos aos pagamentos efetuados aos Beneficiários Finais por contrapartida da realização das operações.

3. O valor referido no n.º 1 não inclui o Imposto sobre o Valor Acrescentado suportado pelos Beneficiários Finais, podendo, no caso do mesmo imposto não ser deduzido ou restituído a favor do Segundo Outorgante, o Primeiro Outorgante, assegurar o seu financiamento, nos termos da legislação aplicável.

CLÁUSULA 4.ª

(PRAZO E CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO)

O Investimento tem conclusão em 31/12/2025, obrigando-se o Segundo Outorgante ao cumprimento integral do Investimento nos termos do cronograma incluído no Anexo I do presente contrato.

CLÁUSULA 5.ª

(MARCOS E METAS DE EXECUÇÃO)

Constitui obrigação do Segundo Outorgante tomar as medidas que se revelem necessárias para assegurar o cumprimento dos marcos e metas definidos no Anexo I ao presente contrato, assumindo a responsabilidade de:

- a) Cumprir integral e plenamente os respetivos marcos e metas nos calendários previstos incluídos no Grupo A, considerados pela Comissão Europeia para efeitos da avaliação dos desembolsos do apoio do PRR;
- b) Apresentar para efeitos de monitorização e acompanhamento da execução do Investimento a informação relativa aos indicadores incluídos no Grupo B.

CLÁUSULA 6.ª

(PAGAMENTOS AO SEGUNDO OUTORGANTE)

1. Os pagamentos ao Segundo Outorgante são efetuados pelo Primeiro Outorgante, nos termos dos procedimentos de tesouraria a estabelecer em protocolo entre a

estrutura de missão Recuperar Portugal, a Agência para o Desenvolvimento e Coesão (AD&C) e o Beneficiário Intermediário, nas seguintes modalidades:

- a) A título de adiantamento, após assinatura do presente contrato, numa percentagem máxima de 13% sobre o valor anual da distribuição prevista do financiamento;
 - b) A título de reembolso dos pagamentos efetuados aos Beneficiários Finais, na sequência da confirmação pelo Primeiro Outorgante dos pedidos de pagamento apresentados pelo Segundo Outorgante através da realização dos marcos e metas globais do Grupo A contratualizados e da informação relativa à execução financeira das operações dos Beneficiários Finais.
2. O pagamento dos apoios financeiros ao Segundo Outorgante será efetuado por transferência para a conta bancária com o IBANPT50 0781 0112 9112 0000 6235 5, por ele titulada.
3. A AD&C, entidade pagadora, assegurará a execução das ordens de pagamento emitidas pelo Primeiro Outorgante, no prazo de 15 dias, desde que satisfeitas as seguintes condições:
- a) No que se refere ao pagamento referido na alínea a) do n.º 1, ter recebido o adiantamento do PRR proveniente da União Europeia;
 - b) A existência de disponibilidade de tesouraria;
 - c) As condições de regularidade do Segundo Outorgante face à Administração Fiscal e à Segurança Social;
 - d) Existência de situação regular do Segundo Outorgante em matéria de dívidas a Fundos Europeus, não sendo para este efeito consideradas as reposições por dívidas dos Beneficiários Finais não recuperadas pelo Segundo Outorgante, na condição deste demonstrar ter realizado todos os procedimentos necessários à sua recuperação.
4. O Primeiro Outorgante compromete-se a criar as condições necessárias para a liquidez necessária para o Segundo Outorgante assegurar a continuidade e a fluidez dos pagamentos aos Beneficiários Finais, nos termos dos procedimentos de tesouraria a estabelecer no protocolo previsto no n.º 1 da presente Cláusula.

CLÁUSULA 7.ª

(PAGAMENTOS AOS BENEFICIÁRIOS FINAIS)

Os pagamentos dos apoios pelo Segundo Outorgante aos Beneficiários Finais seguem os termos fixados nos correspondentes Avisos de Abertura de Concursos ou Orientações Técnicas identificadas no n.º 2 e nº 3 da cláusula 2ª e restantes procedimentos estabelecidos pelo Segundo Outorgante.

CLÁUSULA 8.ª

(OBRIGAÇÕES DO SEGUNDO OUTORGANTE)

O Segundo Outorgante, na qualidade de responsável global pela implementação física e financeira do Investimento identificado na Cláusula 1.ª, obriga-se perante o Primeiro Outorgante a:

- a) Concretizar o Investimento através da contratualização com os Beneficiários Finais da realização de operações nos termos dos Avisos de Abertura dos Concursos ou das Orientações Técnicas conforme estabelecido na Cláusula 2.ª;
- b) Assegurar o cumprimento das condições previstas nos Avisos e Orientações Técnicas dirigidas aos Beneficiários Finais e respetivas operações, bem como recolher junto daqueles as informações listadas no Anexo III, a reportar posteriormente ao Primeiro Outorgante, conforme indicado na Cláusula 10.ª;
- c) Apresentar ao Primeiro Outorgante os relatórios de progresso desenvolvidos em modelo a definir, que incluam informação acerca das entidades executoras e Beneficiários Finais, quando aplicável, com uma periodicidade trimestral ou sempre que tal seja solicitado pelo Primeiro Outorgante;
- d) Assegurar a transmissão, por via eletrónica, dos dados relativos aos Beneficiários Finais, bem como a informação relacionada com o Investimento, designadamente as condições contratualizadas, incluindo os resultados e

- respetivos marcos e metas com identificação da calendarização e das unidades de medida;
- e) Colocar à disposição do Primeiro Outorgante a documentação necessária à realização de ações de controlo, incluindo as pertinentes pistas de auditoria, até ao respetivo encerramento do Investimentos;
 - f) Comunicar ao Primeiro Outorgante alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa a realização do Investimento;
 - g) Conservar a totalidade dos dados relativos à realização do Investimento, em suporte digital, durante prazo fixado na legislação nacional e comunitária aplicáveis;
 - h) Efetuar as notificações, em articulação com o Primeiro Outorgante, e enviar as informações necessárias às entidades legalmente competentes em matéria de auxílios de Estado;
 - i) Proceder ou promover junto dos Beneficiários Finais a publicitação dos apoios concedidos ao abrigo do PRR, nos termos da regulamentação e legislação aplicáveis.

CLÁUSULA 9.ª

(OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS DO SEGUNDO OUTORGANTE)

1. O Segundo Outorgante, na qualidade de Beneficiário Intermediário é responsável global perante o Primeiro Outorgante pela execução do Investimento identificado na Cláusula 1ª, obriga-se a criar e manter as condições para assegurar as funções de intermediação no âmbito do PRR, designadamente:
 - a) Criar e manter as capacidades institucionais, técnicas e administrativas necessárias para exercer as funções de forma eficiente e profissional, até ao encerramento do Investimento identificado;
 - b) Adotar um sistema de controlo interno que previna, detete e corrija irregularidades, que internalize procedimentos de prevenção de conflitos de

interesses, de fraude, de corrupção e do duplo financiamento, assegurando o princípio da boa gestão e salvaguardando os interesses financeiros da União Europeia;

- c) Utilizar formulários, documentos, instruções, *check-lists* de análise e sistemas de informação e registo definidos pelo Primeiro Outorgante;
- d) Adotar os procedimentos de verificação e controlo junto dos Beneficiários Finais, de modo a assegurar o cumprimento das metas e marcos globais contratualizados;
- e) Disponibilizar as evidências dos procedimentos utilizados na análise, aprovação, contratualização, implementação, controlo, pagamento e recuperações;
- f) Facultar ao Primeiro Outorgante, as condições para a realização de ações de controlo nas instalações do Segundo Outorgante, designadamente, a disponibilização de instalações, equipamentos e apoio técnico e administrativo;
- g) Definir no sistema de gestão e controlo o circuito de gestão completo das operações, incluindo a forma de submissão e análise das candidaturas;
- h) Assegurar o cumprimento, nas operações dos Beneficiários Finais, do princípio do “não prejudicar significativamente” o ambiente, bem como as condições para o cumprimento pelo Investimento dos requisitos digital, climático e indicadores comuns, nos termos previstos no PRR, no Regulamento (UE) 2021/241 e respetivos atos delegados;
- i) Velar pela observância das disposições legais aplicáveis em matéria de Contratação Pública, Auxílios de Estado e Igualdade de Oportunidades e de Género.

2. Para cumprimento da obrigação prevista na alínea a) do número anterior, o Segundo Outorgante pode recorrer a parcerias institucionais com outras entidades públicas nas respetivas áreas de competência ou recorrer à subcontratação de serviços para suprir necessidades pontuais de capacidade de resposta, desde que esteja previsto nos requisitos do sistema de gestão e controlo.

CLÁUSULA 10.ª

(RECOLHA E REGISTO DE DADOS DO BENEFICIÁRIO FINAL)

1. O Segundo Outorgante está obrigado ao registo no sistema de informação do Primeiro Outorgante dos dados necessários de suporte à gestão, à monitorização, ao acompanhamento, à prestação de contas à Comissão Europeia, aos órgãos de governação e às atividades de avaliação, auditoria e controlo.
2. O Segundo Outorgante obriga-se a reportar ao Primeiro Outorgante, todas as informações relativas às operações dos Beneficiários Finais, nos termos do Anexo III.
3. No registo da informação referida nos pontos anteriores devem as partes assegurar as condições para garantir a interoperabilidade do seu sistema de informação com o sistema de informação do Primeiro Outorgante.

CLÁUSULA 11.ª

(ALTERAÇÕES AO INVESTIMENTO)

1. O investimento ora contratualizado poderá ser alterado, caso haja necessidade de introduzir modificações de carácter financeiro, temporal, material ou legal, que tenham sido aprovadas pelo Primeiro Outorgante, desde que não alterem de forma significativa o Investimento referido na cláusula 1ª e os seus objetivos previstos no PRR aprovado pela Comissão Europeia.
2. Os pedidos de alteração que sejam suscetíveis, pela sua profundidade, de determinar alterações contratuais devem ser formalizados por adenda, nas condições e nos termos definidos pelo Primeiro Outorgante.

CLÁUSULA 12.ª

(RECUPERAÇÃO DO APOIO FINANCEIRO)

1. Os apoios financeiros atribuídos pelo Primeiro Outorgante podem ser recuperados, total ou parcialmente, nos seguintes casos:
 - a) Se o Investimento não for executado ou concluído tal como consta no cronograma constante do Anexo I;
 - b) Não cumprimento, por facto imputável ao Segundo Outorgante, de obrigações estabelecidas no presente contrato e na legislação aplicável, no âmbito da realização do Investimento;
 - c) Não cumprimento das obrigações legais e fiscais do Segundo Outorgante ou dos Beneficiários Finais;
 - d) Prestação de informações falsas ou viciação de dados fornecidos na apresentação e realização do Investimento;
 - e) Ocorrência de situações de conflitos de interesses, de fraude, de corrupção ou duplo financiamento.
2. A recuperação dos apoios financeiros prevista no número anterior apenas pode ter lugar após deliberação da Comissão Ministerial de Coordenação
3. A deliberação referida no número anterior é precedida de audiência dos interessados, realizada pelo Primeiro outorgante, nos termos do Código do Procedimento Administrativo.
4. As recuperações dos apoios financeiros em situações de incumprimento de obrigações dos Beneficiário Finais perante os Beneficiários Intermediários são reguladas no protocolo previsto no nº 1 da cláusula 6.ª, não sendo o Segundo Outorgante obrigado à reposição dos apoios, desde que demonstre ter realizado todos os procedimentos necessários à sua recuperação junto dos Beneficiários Finais.

CLÁUSULA 13.ª

(VIGÊNCIA)

1. O presente contrato produz efeitos na data da sua assinatura e mantém-se em vigor até ao integral cumprimento de todas as obrigações dele emergentes.

CLÁUSULA 14.ª

(DISPOSIÇÕES FINAIS)

1. Em tudo o que não esteja expressamente regulado no presente contrato, são aplicadas as disposições legais europeias e nacionais vigentes.
2. O presente contrato será assinado em dois exemplares, a entregar a cada um dos Outorgantes, valendo ambos como originais.

Primeiro Outorgante

Segundo Outorgante



Anexo I - Ficha Investimento

(Dados inseridos pelo Beneficiário no sistema de informação da Recuperar Portugal)

Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

1. Tipologia de Beneficiário

Direto <input type="checkbox"/>	Código Componente	C07
Intermediário <input checked="" type="checkbox"/>	Código Investimento	C07-i02.02

2. Identificação Entidade - Beneficiário

NIPC	600075613	Nº SIOE	83410000	Sigla	CCDRC
------	-----------	---------	----------	-------	-------

Ministério/secretaria regional

Sigla	Designação
MCT	Ministério da Coesão Territorial

Nome ou Designação Social	COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO (CCDR CE)
---------------------------	--

Morada (Sede Social)	R BERNARDIM RIBEIRO 80
----------------------	------------------------

Freguesia	Santo António dos Olivais	Código Postal	3000-069
-----------	---------------------------	---------------	----------

Concelho	Coimbra	Distrito	Coimbra
----------	---------	----------	---------

Localização (georeferência Google maps)	COIMBRA
---	---------

Informação geral

Âmbito	Órgão de soberania/Governo/Administração Direta - SPA
Âmbito territorial	Serviço Periférico
Tipo de entidade	Direção Regional
Tipo de autonomia	Autonomia Administrativa e Financeira

Contactos

Telefone	239400100	Sites públicos	http://www.ccdrc.pt
E-Mail	projetos.centro2020@ccdrc.pt		http://inventario.ccdrc.pt

CAE	84123
-----	-------

Subsetor contas nacionais

Código	S13112
Designação	Administração Central/Serviços e Fundos Autónomos da AC

Código de orçamento de estado

Código OE	5686
-----------	------

Regime de pessoal

Total de nº de trabalhadores	Data
253	2021/03/31

Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

3. Descrição do Investimento

Investimento Total €

40 000 000,00

3.1. - Repartição anual do Investimento Total €

2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,00	1 700 000,00	1 800 000,00	11 000 000,00	25 500 000,00	0,00

3.2. - Medidas

Código	Designação
C07-i02-m02	RE-C07-i02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

3.3. - Especificações técnicas e cronograma

Código	Nº	Descrição	Início período	Fim período
	1	Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda - Contratação de empreitada a conclusão da obra	2021-T4	2025-T4

Ficha Resumo do Investimento

Tomei conhecimento



Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

4. Medidas e indicadores

4.1. - Marcos e Metas para desembolsos despesa CE - Grupo A

Código	Tipologia	Designação	Unidade	Objectivo	Prazo
691	Marco	Contrato assinado com empreiteiro para o projeto rodoviário			2024_T1
697	Meta	Estradas construídas ou reabilitadas	Km	14	2025_T4

4.2. - Marcos e Metas - Grupo B

Código	Tipologia	Designação	Unidade	Objectivo	Prazo
692	Marco	Início da Obra: auto de consignação de 1 empreitada da medida "Missing links e Aumento capacidade da Rede"			2024_T2

4.3. - Contributos para o Requisito Climático e Digital

Conformidade com os princípios de DNSH de acordo com as orientações técnicas da Comissão (2021/C58/01)
--

Custos estimados para os quais o financiamento do RRF é solicitado			Objetivos Climáticos e Digitais					
Montante total requerido		Objetivos Climáticos		Objetivos Digitais			Contributo do PRR para a etiquetagem	
Montante (€)	Tipologia	Domínio da Intervenção	Contributo Climático	Contributo Ambiental	Domínio da Intervenção	Contributo Digital	Climática	Digital
40 000 000,00		062 - Outras estradas reconstruídas ou modernizadas	0,00%	0,00%		0,00%		0,00

Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

5. Tipo de apoios a conceder aos Beneficiários Finais

5.1. - Tipologias de Beneficiários finais

Empresas	<input type="checkbox"/>	Autarquias e Áreas Metropolitanas	<input checked="" type="checkbox"/>
Instituições do Sistema Científico e Tecnológico	<input type="checkbox"/>	Entidades Públicas	<input type="checkbox"/>
Escolas	<input type="checkbox"/>	Empresas Públicas	<input type="checkbox"/>
Famílias	<input type="checkbox"/>	Instituições de Ensino Superior	<input type="checkbox"/>
Instituições da Economia Solidária e Social	<input type="checkbox"/>		

5.2. - Auxílios de estado

Sim

Não

Indicar enquadramento

Notificação

Sim

Não

Indicar

não aplicável

5.3. - Natureza do Apoio

Empréstimo

Subvenção

Taxa (%)

100,00%

Limites

6. Informação adicional do Beneficiário

Pretende-se, com este investimento, dar resposta à dinâmica económica gerada entre os polos industriais de Aveiro e Águeda, através de uma ligação direta e eficiente, reduzindo assim custos de contexto.

Este novo eixo rodoviário dará sequência a uma pequena parcela já construída em Aveiro, substituindo a atual Rede Rodoviária Nacional constituída por vias com traçados pouco adequados para o elevado valor de pesados que a utiliza.

Variante à ligação pelas EN235 e EN333, sem alternativa comparável disponível, esta intervenção permite criar um novo eixo de ligação entre Aveiro e Águeda, contribuindo para o descongestionamento de diversas vias que atravessam zonas urbanas e periurbanas, permitindo melhorar as condições de circulação e de segurança.

Trata-se de uma malha onde o TMDA ascende a 20.500 veículos/dia e 5% de veículos pesados.

O novo eixo irá assegurar as ligações rodoviárias de Aveiro, capital de distrito e sede de concelho, e de Águeda, sede de concelho, à Rede Transeuropeia através do IP1 e IP5.

Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da constituição de uma alternativa com melhores características, a qual, desvia o tráfego do atravessamento urbano minimizando o risco de atropelamento.

A intervenção em via nova a construir incluirá intervenções ao nível da drenagem e estabilização de taludes.

No âmbito do EIA a desenvolver, será avaliada esta matéria e incluídas no projeto as medidas necessárias para garantir a adaptação das infraestruturas às alterações climáticas e assim aumentar a sua capacidade de resiliência a fenómenos extremos. Serão também devidamente identificados e avaliados os impactos positivos e negativos da intervenção, sendo igualmente preconizadas as medidas a implementar quer na fase de construção, quer na fase de exploração da via.

O projeto será submetido a procedimento de AIA.

O projeto incentiva a multimodalidade de forma direta, uma vez que liga polos industriais ao Porto e Terminal ferroviário de Aveiro, potenciando os investimentos já mencionados ali em curso.

Este projeto potenciará a multimodalidade com a ferrovia, designadamente através da Linha do Vouga cuja requalificação em toda a sua extensão, entre Espinho e Aveiro, está prevista no âmbito PNI2030.

Este projeto integra o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) 2ª Fase do PNI2030.

7. Dotação global

Montante dotação €

40 000 000,00

INVESTIMENTO C07-i02 – “Missing links e Aumento da capacidade da Rede “

Subinvestimento: Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

1. Descrição dos objetivos

Não obstante o elevado grau de concretização da rede rodoviária principal, a rede complementar, tão ou mais importante para o ordenamento do território, encontra-se ainda por ultimar. Concretamente, existem secções da rede parcialmente executadas com troços por concretizar, de que resultam itinerários com descontinuidades ou malhas de rede por fechar (“missing links”), impossibilitando o máximo retorno do investimento já realizado.

Estas descontinuidades constituem um constrangimento na rede rodoviária nacional e, conseqüentemente, para os agentes económicos, com destaque para as empresas que perdem competitividade. Como agravante, a rede complementar regista níveis elevados de congestionamento e conseqüente degradação do nível de serviço.

A existência de “*missing links*” faz com que percursos relevantes utilizem ainda troços da rede nacional com atravessamentos urbanos, os quais penalizam a mobilidade e a segurança rodoviária, bem como a qualidade do ar e o ruído nas localidades atravessadas pela rede nacional.

Estes investimentos – “*missing links*” – permitirão promover a redução de emissão de gases poluentes, através da eliminação de travessias urbanas e da adequação da capacidade da via, reduzindo tempos de percurso e situações de congestionamento, bem como reforçar as acessibilidades aos grandes corredores e às interfaces multimodais, reduzindo custos de contexto ao tecido empresarial.

São assinaláveis as melhorias ocorridas nas últimas décadas em termos de segurança rodoviária, mas Portugal mantém ainda níveis de sinistralidade indesejados, o que reforça

a necessidade de promover estes investimentos, melhorando níveis de serviço da rede complementar e suprimindo pontos de acumulação de acidentes.

Por outro lado, estes investimentos são também importantes numa lógica de reforço da competitividade das empresas e produção locais, contribuindo para o crescimento económico e reforçando, também por esta via, a coesão territorial.

Estes projetos “*missing links*” complementam os investimentos ferroviários em curso no âmbito do Programa Ferrovia 2020, e previstos no âmbito do Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), ao promover, direta ou indiretamente, o acesso aos terminais ferroviários de mercadorias. As intervenções de âmbito ferroviário têm como grandes objetivos, entre outros, assegurar e melhorar as ligações ferroviárias entre Portugal e a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente contribuindo para o aumento da competitividade. Estão em curso ações que melhorarão a ligação ferroviária do Norte e Centro de Portugal com a Europa, permitindo a articulação entre os portos do Norte/Centro e a fronteira de Vilar Formoso.

Além disso, estes investimentos em “*missing links*”, facilitam o acesso de mercadorias aos portos marítimos, potenciam também o forte investimento que neles se regista ou está previsto, nomeadamente no PNI2030, de onde se destaca, pela sua transversalidade, o desenvolvimento da Janela Única Logística.

Estes investimentos contemplarão um conjunto de intervenções, quer de requalificação de troços de vias existentes quer de construção de novos troços de via. Salienta-se que a requalificação de uma estrada pressupõe a execução de trabalhos que vão muito para além de uma manutenção ou conservação de via. Numa requalificação são executados trabalhos que podem ir para além da plataforma existente, tais como sejam alargamentos, retificações de traçado ou alteração da geometria de interseções, entre outros, com o objetivo, por exemplo, de homogeneizar as características da via no que respeita ao seu traçado e perfil transversal tipo ou de eliminar pontos de acumulação de acidentes. A requalificação pressupõe ainda a execução de trabalhos de melhoria em taludes e/ou sistemas de drenagem, de sinalização e segurança e de atuação ao nível estrutural do pavimento. Assim, pode-se considerar que a requalificação é a modernização de uma via existente de forma a conferir-lhe características adequadas às

necessidades de capacidade e tráfego, bem como dotá-la com sistemas mais eficazes e preparados para as alterações climáticas, tornando-a uma infraestrutura mais resiliência.

Neste contexto pretende-se concretizar um conjunto de importantes investimentos nomeadamente:

- Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda.

O Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda, permitirá uma ligação direta entre Águeda e Aveiro, promovendo a transferência modal para o transporte marítimo e ferroviário. Assim, este projeto pretende dar resposta à dinâmica económica gerada entre os polos industriais de Aveiro e Águeda, através de uma ligação direta e eficiente, reduzindo assim custos de contexto.

Do mesmo modo, este novo eixo rodoviário - Aveiro e Águeda- dará sequência a uma pequena parcela já construída em Aveiro, substituindo a atual Rede Rodoviária Nacional constituída por vias com traçados pouco adequados para o elevado valor de veículos pesados que a utiliza.

A Variante à ligação pelas EN235 e EN333, sem alternativa comparável disponível, esta intervenção permite criar um novo eixo de ligação entre Aveiro e Águeda, contribuindo para o descongestionamento de diversas vias que atravessam zonas urbanas e periurbanas, permitindo melhorar as condições de circulação e de segurança. Trata-se de uma malha onde o Tráfego médio diário anula (TMDA) ascende a 20.500 veículos/dia e 5% de veículos pesados.

O novo eixo irá assegurar as ligações rodoviárias de Aveiro, capital de distrito e sede de concelho, e de Águeda, sede de concelho, à Rede Transeuropeia através do IP1 e IP5.

Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da constituição de uma alternativa com melhores características, a qual, desvia o tráfego do atravessamento urbano minimizando o risco de atropelamento.

A intervenção em via nova a construir incluirá intervenções ao nível da drenagem e estabilização de taludes.

No âmbito do Estudo Impacto ambiental (EIA) a desenvolver, será avaliada esta matéria e incluídas no projeto as medidas necessárias para garantir a adaptação das infraestruturas às alterações climáticas e assim aumentar a sua capacidade de resiliência a fenómenos extremos. Serão também devidamente identificados e avaliados os impactes positivos e negativos da intervenção, sendo igualmente preconizadas as medidas a implementar quer na fase de construção, quer na fase de exploração da via.

O projeto será submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Este projeto incentiva a multimodalidade de forma direta, uma vez que liga polos industriais ao Porto e Terminal ferroviário de Aveiro, potenciando os investimentos já mencionados ali em curso. Assim como potenciará a multimodalidade com a ferrovia, designadamente através da Linha do Vouga cuja requalificação em toda a sua extensão, entre Espinho e Aveiro, está prevista no âmbito PNI2030.

Este projeto integra o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) 2ª Fase do PNI2030.

2. Implementação

O investimento rodoviário integrado nesta submedida será promovido pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro.

Não está previsto o modelo de exploração com recurso à cobrança de portagens.

3. Natureza do investimento

O investimento a desenvolver será implementado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (entidade pública). A infraestrutura rodoviária a financiar é de natureza "não dedicada" e não se destina a ser explorada comercialmente. Estão em causa atividades de natureza não económica, pelo que não são abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais. Com efeito, as estradas

disponibilizadas para utilização pública gratuita são infraestruturas gerais e o seu financiamento público não é abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais. Cumulativamente não está previsto o modelo de exploração com recurso à cobrança de portagens em qualquer um dos investimentos propostos.

Sempre que aplicável, as regras de contratação pública serão integralmente cumpridas na contratação de fornecimento de bens e prestação de serviços junto de entidades terceiras.

4. Dimensão Verde da Componente / Investimento

Para Portugal, a política ambiental é uma política ativa, que defende os valores ambientais ao erigir um modelo económico sustentável, nele abarcando formas de produzir, de consumir e de proteger recursos, em linha com o Acordo de Paris, tendo Portugal sido o primeiro país a assumir o desígnio da neutralidade carbónica até 2050.

Nesta matéria, Portugal tem fortes argumentos para continuar a construir uma estratégia rumo à neutralidade carbónica e a uma economia neutra em carbono, baseada em fontes de energia renovável, com foco na eficiência energética e no consumidor de energia. Prova disso é a ambição que se tem defendido, quer a nível nacional quer europeu, para as metas no horizonte 2030.

Enquanto se prepara para cumprir o seu desafio para 2020, que passa por uma meta de 31,0% de incorporação de renováveis no consumo de energia (a 5ª meta mais exigente da UE-28), Portugal definiu já novas ambições para a década 2021-2030.

O Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030) foi já aprovado e publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, e prevê, de entre um conjunto de metas para o horizonte 2030, reduzir em 40% as emissões de gases com efeito de estufa, por referência às emissões registadas no ano de 2005. É o principal instrumento de política energética e climática nacional até 2030, decisivo para a definição das linhas estratégicas para a próxima década rumo à neutralidade carbónica, e está necessariamente alinhado com as visões e narrativas definidas no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050.

Tratando-se de um instrumento decisivo para a definição dos investimentos estratégicos para a próxima década na área da energia, o PNEC2030 está também alinhado com o Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), onde se integra a grande maioria (mais de 70%) dos investimentos na rodovia em Portugal Continental propostos nesta componente.

A sua concretização permite a Portugal assumir o compromisso da transição energética enquanto alavanca de competitividade, com o objetivo de reduzir as suas emissões de GEE, traçando uma estratégia e um conjunto de objetivos que ajudam a consolidar uma trajetória rumo a um futuro neutro em carbono e que possibilite consolidar uma economia nacional competitiva, resiliente e cada vez mais de baixo carbono.

No que se refere aos projetos rodoviários, onde se inclui o eixo Rodoviário Aveiro – Águeda, importa desde já salientar que o seu desenvolvimento e aprovação salvaguardam o prévio cumprimento dos requisitos legais em vigor em matéria ambiental, quer ao nível do Direito Nacional, quer do Direito Comunitário.

Estes projetos rodoviários respeitam designadamente o definido no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, que regula, em Portugal, o Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente. Este diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2011/92/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011.

Para além do RJAIA, estes projetos terão em conta o estrito cumprimento da legislação aplicável, nomeadamente em matéria de ruído, de recursos hídricos, de biodiversidade e conservação da natureza, de alterações climáticas, de qualidade do ar, de resíduos e de património cultural, entre outros.

No âmbito deste projeto são desenvolvidos os estudos necessários não só para assegurar a prevenção e o controlo da poluição durante o ciclo de vida da infraestrutura, incluindo o período de construção, mas também para contribuir de forma efetiva para a definição de soluções de projeto mais sustentáveis, identificando medidas que maximizem impactes positivos e minimizem, ou anulem caso tal seja viável, os impactes negativos induzidos pelas intervenções. Estas medidas são integradas no projeto e

escrupulosamente cumpridas nas fases de obra e de operação e desativação da infraestrutura.

Acresce ainda referir que a generalidade dos investimentos na rodovia integra o PNI2030, acima mencionado, contribuindo para a adaptação dos territórios às alterações climáticas, garantindo uma maior resiliência das infraestruturas, nomeadamente aos fenómenos climatéricos adversos extremos, através das mais adequadas escolhas de soluções de projeto, nomeadamente no que respeita a traçado, sistemas de drenagem, estabilização de taludes e materiais a introduzir.

Os investimentos rodoviários previstos caracterizam-se pela melhoria das condições de circulação e segurança, materializada através da implementação de plataformas consentâneas com o tráfego de veículos pesados que nelas circulam, nomeadamente no que concerne à largura da plataforma, proximidade a habitações e afetação de zonas comerciais e de lazer, e complementada com a retificação e eliminação de pontos condicionantes do traçado, permitindo a adoção de velocidades de circulação homogêneas, contribuindo, assim, para a redução da emissão de gases com efeito de estufa e, desse modo, para a descarbonização. Em complemento, será possível avaliar a adequabilidade de materialização de soluções devidamente dimensionadas que promovam a convivência entre o tráfego de cariz industrial com os modos de mobilidade suave ou elétrica, nomeadamente, através da construção de percursos pedonais e ciclovias.

Importa reforçar, relativamente ao objetivo de melhorar a resiliência das infraestruturas, que a conceção do projeto das infraestruturas rodoviárias avalia os riscos climáticos, com base no nível de risco de cada local e no histórico de eventos climáticos extremos. Os critérios de dimensionamento e desenho do projeto serão adaptados para maior resiliência da infraestrutura, de forma a garantir as suas condições de operabilidade, mesmo com eventos climáticos extremos. As intervenções dedicarão uma preocupação especial à resolução de problemas recorrentes de operação rodoviária, nomeadamente nos seus sistemas de drenagem (redimensionamento) e nos taludes (estabilização), causados por eventos meteorológicos extremos.

No que concerne à fase de construção, as atividades serão sempre desenvolvidas dando cumprimento à legislação, nomeadamente no âmbito da gestão de resíduos. Neste âmbito específico realça-se que é desenvolvido, ainda em fase de projeto, um Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) que reflete a adoção de medidas de prevenção da produção desta tipologia de resíduos e da sua perigosidade, desde a fase de conceção do projeto, aliando as melhores tecnologias disponíveis à utilização de materiais com melhor potencial de reutilização e reciclagem, assegurando o cumprimento dos princípios gerais de gestão de resíduos e das demais normas aplicáveis. Este plano é de implementação obrigatória em obra.

Com base na experiência da execução de intervenções de natureza similar, não é expectável que a concretização destes investimentos dê origem a ineficiências significativas na utilização dos materiais ou na utilização direta ou indireta de recursos naturais, cabendo igualmente ao construtor o cumprimento das normas vigentes em matéria de maquinaria a utilizar em obra, que possa infligir danos no ambiente. Estes aspetos constam dos cadernos de encargos das obras e o seu cumprimento é supervisionado pelo dono de obra.

De realçar que a fase de construção deste tipo de infraestruturas é em regra objeto da implementação de Planos de Gestão Ambiental, promovidos por técnicos especialistas de Ambiente, e supervisionados pelo dono de obra. No âmbito da gestão ambiental das empreitadas é assim garantido o cumprimento de todos os requisitos em matéria ambiental, que constam das diversas aprovações ambientais obtidas previamente para cada intervenção, de acordo com o quadro legal em vigor, assim como de todas as regras de boas práticas de execução, constantes, nomeadamente, da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, publicada pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e dos próprios Cadernos de Encargos das empreitadas.

Em resumo, as infraestruturas não irão comprometer os princípios da economia circular na fase de construção, uma vez que os processos construtivos serão selecionados de forma a otimizar o consumo de recursos.

Relativamente à fase de exploração é garantida a implementação dos planos de monitorização ambiental das intervenções realizadas, em sintonia com o definido nos

estudos/aprovações ambientais, podendo estas incluir a monitorização de diversos fatores ambientais, de que são exemplo o ruído, os recursos hídricos, a qualidade do ar, a componente biológica, a componente social, entre outros. Da implementação destes Planos de Monitorização durante a fase de exploração, poderá vir a ser identificada a necessidade de implementar medidas de minimização adicionais ou de adaptar medidas já implementadas, cuja execução será assegurada.

A infraestrutura terá um longo horizonte de tempo de operação, e as matérias-primas utilizadas permitirão que sejam reaproveitadas para outras finalidades no final de seu ciclo de vida.

Sempre que existam troços de estrada a desativar – fase de desativação, como por exemplo quando se efetuam retificações de estradas, é preconizado o levantamento do pavimento atual e a renaturalização dos respetivos troços, de forma a garantir a sua integração paisagística e ecológica, devolvendo a essas áreas o uso original e garantindo um adequado continuum com a envolvente.

Por fim, reforça-se que durante o desenvolvimento dos projetos são ouvidos diferentes stakeholders, nomeadamente a Mobi.E, empresa pública que gere a rede nacional de postos de carregamento de veículos elétricos, garantindo que os projetos dão resposta às necessidades identificadas por esta empresa, proporcionando, as condições de espaço e infraestruturas necessárias à instalação dos referidos postos de carregamento, nomeadamente em áreas de serviço, incentivando, assim, a utilização de veículos menos poluentes.

Recorda-se que o modelo português de desenvolvimento da rede de carregadores é gerido centralmente pela Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica, Mobi.E, que garante a cobertura dos carregadores de rede em qualquer posto de carregamento público, independentemente do seu prestador de serviços.

5. Marcos e Metas

GRUPO A

691	Tipologia	Marco
Contrato assinado para 1 projeto rodoviário	Indicadores qualitativos	Contrato assinado com empreiteiro para o projeto rodoviário
	Prazo	1T-2024
	Fonte/Metodologia	MUNICÍPIO / CCDR
	Reporte e implementação	MUNICÍPIO / CCDR
	Descrição	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, no seguimento de concurso público.
	Mecanismo de verificação	Contrato da empreitada disponibilizado no portal base gov

697	Tipologia	Meta	
Estradas construídas ou reabilitadas	Indicadores quantitativos	Unidade	km
		Objetivo	14
	Prazo	4T-2025	
	Fonte/Metodologia	MUNICÍPIO / CCDR	
	Reporte e implementação	MUNICÍPIO / CCDR	
	Descrição	Km de estradas construídas ou reabilitadas de acordo com as especificações técnicas do concurso e tendo plenamente em conta qualquer resultado e condição da Avaliação de Impacto Ambiental.	
	Mecanismo de verificação	Medição de efeitos	

GRUPO B

692	Tipologia	Marco
Início da Obra: auto de consignação de 1 empreitada da medida "Missing links e Aumento capacidade da Rede"	Indicadores qualitativos	Obra: é a concretização no terreno do projeto de execução, após obtidas todas as validações técnicas, ambientais e administrativas necessárias
	Prazo	2T-2024
	Fonte/Metodologia	MUNICÍPIO / CCDR
	Reporte e implementação	MUNICÍPIO / CCDR
	Descrição	Nos termos do Código dos Contratos Públicos, considera-se obra pública o resultado de quaisquer trabalhos de construção, reconstrução, ampliação, alteração ou adaptação, conservação, restauro, reparação, reabilitação, beneficiação e demolição de bens imóveis executados por conta de um contraente público (apuramento de resultados cumulativo)
	Mecanismo de verificação	Auto de consignação de obra

6. Cumprimento do Princípio de “NÃO PREJUDICAR SIGNIFICATIVAMENTE”

Mitigação das alterações climáticas

A medida visa a construção de troços para fecho de rede rodoviária e capacitar as infraestruturas para os elevados níveis de tráfego que aí circulam, tendo em vista uma maior fluidez e capilaridade da rede, reduzindo ainda os congestionamentos de tráfego, podendo também revestir-se como um vetor de descarbonização, já que os utilizadores das infraestruturas tenderão a utilizar cada vez mais veículos elétricos.

As infraestruturas não conduzirão a emissões significativas de gases com efeito de estufa, uma vez que melhorarão as condições de circulação rodoviária, reduzirão os veículos pesados e o tráfego de velocidade nas zonas urbanas, diminuirão o tempo de viagem e, subsequentemente, reduzirão as emissões

A medida será um fator-chave que permitirá melhorar a captação das atividades de transporte e aumentará a disponibilidade de infraestruturas para o transporte de baixo carbono, como os veículos elétricos. Portugal está entre os países europeus onde são vendidos mais carros elétricos, ocupando o 5º lugar, de acordo com um estudo da Federação Europeia de Transportes e Ambiente – no relatório "Missão (quase) cumprida". No primeiro semestre de 2020, 11% dos carros vendidos em Portugal eram elétricos. O desempenho das emissões de CO₂ das vendas de automóveis durante o primeiro semestre de 2020 em Portugal foi de 99 gCO₂/km, ocupando o 3º lugar, e apenas atrás de França e Noruega.

Além disso, Portugal tem metas claras para a descarbonização do sector dos transportes previstas no Plano Nacional de Energia e Clima 2030, no âmbito do qual o sector dos transportes e da mobilidade deverá reduzir as suas emissões em 40%, em comparação com 2005.

Pela sua relevância visto serem medidas paralelas e de acompanhamento face aos investimentos rodoviários previstos, destacam-se as medidas de promoção de transferência modal para o transporte público, de estímulo da transição energética do setor dos transportes, de promoção e apoio da mobilidade elétrica, de promoção de

serviços partilhados de veículos, de promoção da produção e consumo de combustíveis renováveis alternativos, de promoção de infraestruturas de abastecimentos de combustíveis alternativos no que respeita a combustíveis limpos, de promoção da mobilidade ativa e comportamentos mais eficientes e de promoção do transporte de mercadorias por via ferroviária e marítima.

Em concreto o projeto "EIXO AVEIRO-ÁGUEDA" vai melhorar as ligações portuárias de Aveiro, promovendo a transferência modal para o transporte marítimo.

Face ao exposto, considera-se que não existem impactes negativos, diretos ou indiretos significativos ao longo do ciclo de vida da medida, para este objetivo ambiental.

Adaptação às alterações climáticas

Nos projetos das infraestruturas, os riscos climáticos são ou serão avaliados, com base no nível de risco de cada local e no seu histórico de eventos climáticos extremos. Os projetos ainda a lançar terão em consideração projecções climáticas numa série de cenários futuros compatíveis com o tempo de vida esperado das infraestruturas em dois ou três horizontes temporais futuros (2040, 2050 e 2080/2100), de acordo com o RCP4.5 e RCP8.5.

Além disso, os critérios de conceção e dimensionamento do projeto serão adaptados para uma maior resiliência da infraestrutura para garantir as suas condições de operabilidade, mesmo com eventos climáticos extremos.

O projeto de construção do eixo rodoviário AVEIRO-ÁGUEDA terá intervenções dedicadas para resolver problemas recorrentes de operação rodoviária, nomeadamente nos seus sistemas de drenagem (inundações) e nos taludes de estradas (instabilidade e deslizamentos de terra) causados por eventos climáticos.

As soluções de adaptação não afetam negativamente os esforços de adaptação ou o nível de resiliência de outras pessoas, da natureza, dos ativos e de outras atividades económicas aos riscos físicos associados ao clima e são coerentes com os esforços de adaptação a nível local, setorial, regional ou nacional.”

Economia circular, incluindo a prevenção e a reciclagem de resíduos

Serão exigidos a elaborados planos de gestão de resíduos de construção e demolição (RCD) de acordo com as atuais diretivas nacionais e europeias, cujo cumprimento é demonstrado por vistoria previa à receção da obra, tem como objetivo garantir a valorização de todos os resíduos que tenham potencial de valorização de acordo com o regime jurídico das Operações de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (regime jurídico RCD), que compreende a sua prevenção e reutilização e as operações de recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação.

Os planos de prevenção e gestão de RCD definirão como meta, a incorporação de 10 % de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em obra e os empreiteiros terão que implementar as melhores técnicas disponíveis para garantir que pelo menos 70% (em peso) dos resíduos de construção e demolição não perigosos provenientes da construção gerada no estaleiro de construção serão preparados para reutilização, reciclagem e outras operações de recuperação de materiais, incluindo operações de reabastecimento utilizando resíduos para substituir outros materiais, de acordo com a hierarquia dos resíduos e o Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE.

Para a aquisição de bens e serviços, sempre que possível e aplicável são adotados critérios ecológicos, em particular para o conjunto de bens e serviços que dispõem já de manuais nacionais (<https://encpe.apambiente.pt/content/manuais?language=pt-pt>) ou Acordos-Quadro em vigor, ou, no caso de bens e serviços que não dispõem de Manuais ou Acordos-Quadro nacionais, à adoção, a título facultativo, dos critérios estabelecidos a nível da UE (https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm).

As infraestruturas, por um lado, não comprometerão os princípios da economia circular na fase de construção, uma vez que serão selecionados processos de construção para otimizar o consumo de recursos. Por outro lado, terão um longo horizonte de exploração e as matérias-primas a utilizar permitirão que sejam reutilizadas para outros fins no final do seu ciclo de vida.

Prevenção e controlo da poluição do ar, da água ou do solo

Para assegurar que a medida não acarreta um aumento significativo de poluentes para o solo, água ou ar, a Avaliação Ambiental foi efetuada ou está em curso para o projeto EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA.

A Avaliação de Impacte Ambiental é realizada de acordo com os requisitos da Diretiva 2014/52/UE, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei 151-B, 31 de outubro e 152-B/2017, 11 de dezembro e aprovado pela autoridade competente. A Avaliação de Impacto Ambiental é realizada numa fase inicial do projeto proposto, permitindo escolher a rota que mostrou os conflitos mínimos de ruído entre as diferentes alternativas estudadas. Espera-se também que algumas infraestruturas permitam uma redução dos níveis de ruído e a melhoria da qualidade do ar nos centros urbanos, através dos desvios de tráfego destas zonas.

Os indicadores e métodos de cálculo do ruído ambiental utilizados na avaliação do ruído ambiental estão em conformidade com as diretivas 2002/49/CE e (UE)2015/996, transpostas para a legislação nacional pelo Decreto-Lei 146/2006, 31 de julho e 136-A/2019, 6 de setembro. Os limites de exposição ao ruído ambiental são atribuídos pelo Decreto-Lei 9/2007, de 7 de janeiro, de acordo com o uso do território, sendo mais baixos para zonas mais sensíveis.

Estes estudos asseguram que os níveis de ruído resultantes do fluxo de tráfego após a construção/reabilitação rodoviária se abaixo dos limites de exposição da legislação nacional. Nos casos em que isso não é possível e o nível de ruído ambiental excede os limites de exposição ao ruído, serão introduzidas medidas de redução do ruído, nomeadamente:

Medidas de ruído aplicadas diretamente na fonte:

- Pavimentos com absorção de ruído, escolhidos em conformidade com a redução do ruído necessária para cumprir os limites de exposição impostos pela legislação nacional;
- redução do limite de velocidade;
- medidas de controlo de ruído em pontes e viadutos.

Medidas de ruído indiretas - Barreiras sonoras. As barreiras sonoras a instalar consideram fatores de sustentabilidade, ao nível:

- (i) Técnico – uso de novos materiais mais eficientes ou materiais reciclados;
- (ii) Social - utilização de módulos transparentes para evitar a perda de visão e luz do dia para residentes e utentes da estrada; utilização de materiais que resistam ao vandalismo; utilização de materiais naturais, vegetação ou revestimentos artificiais, que dão uma aparência natural para melhorar o desempenho social global e a aceitação das barreiras;
- (iii) Ambiental - foram ou serão escolhidos materiais tendo em conta a sua capacidade de reciclagem e/ou reutilização das questões potenciais e de alterações climáticas (isto é, durabilidade); Foram utilizados módulos de cor transparente ou com padrões verticais de listras para evitar colisões de aves;
- (iv) Manutenção, os sistemas de barreiras a adotar serão fáceis de manter, reparar, substituir, reutilizar e expandir quando necessário, com o objetivo de maximizar o seu desempenho global.

Os impactes relacionados com a qualidade do ar, solo e ruído referem-se apenas à fase de construção da infraestrutura e serão apenas temporários. No entanto, não são esperados impactes na qualidade da água para consumo humano ou outros fins em qualquer fase.

Para minimizar os impactes na fase de construção, serão elaborados planos de Gestão e Monitorização Ambiental, que assegurarão a implementação das medidas de minimização ambiental necessárias para cada fator ambiental. As máquinas e os equipamentos de construção respeitarão os requisitos de emissões da UE.

No caso específico de ruído, durante as obras de construção/reabilitação, os níveis de ruído nas áreas do recetor, definidos pela Avaliação de Impacte Ambiental, são monitorizados durante vários períodos do dia. As emissões sonoras são minimizadas pela definição de um calendário se as obras de construção mais ruidosas forem feitas durante o dia, e/ou através da instalação de barreiras temporárias de ruído.

Considera-se assim não existirem impactes negativos, diretos ou indiretos, significativos ao longo do ciclo de vida da medida neste objetivo ambiental.

Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos

Para os projetos que, pela sua magnitude, carecem de uma avaliação do impacto ambiental, esta foi efetuada ou será ainda realizada, incluindo para a componente de recursos hídricos, em conformidade com a Diretiva 2011/92/EU. Refere-se também que os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção dos impactos sobre os recursos hídricos são identificados e abordados de acordo com os requisitos da Directiva-Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE) e com um plano de gestão das bacias hidrográficas elaborado para a massa ou a massa de água potencialmente afetada.

Para assegurar que a medida não acarreta impactos ambientais sobre o potencial ecológico das massas de água, a componente de recursos hídricos é abordada na avaliação de impacto Ambiental dos projetos, para as fases de construção e exploração, sendo a mesma assegurada no projeto: EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA.

A utilização e proteção sustentável da água e dos recursos marinhos na fase de exploração das infraestruturas, é assegurada pelos seguintes princípios e medidas:

Os projetos não se inserem em ou minimizam a afetação de:

- zonas de infiltração máxima;
- zonas designadas por normativo próprio para a captação de água destinada ao consumo humano, incluindo perímetros de proteção de captações e áreas adjacentes às mesmas;
- perímetros de proteção das águas de nascente, das águas destinadas a fins terapêuticos, dos recursos hidrominerais e geotérmicos;
- zonas designadas para a proteção de habitats e da fauna e da flora selvagens e a conservação das aves selvagens em que a manutenção ou o melhoramento do estado da água seja um dos fatores importantes para a sua conservação, incluindo os sítios relevantes da rede Natura 2000;
- áreas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias e pelo mar;

- zonas adjacentes: a zona contígua à margem que como tal seja classificada por um ato regulamentar por se encontrar ameaçada pelo mar ou pelas cheias;
- perímetros de proteção de albufeiras e de lagoas e lagos de águas públicas;
- faixas de proteção terrestre dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira
- Domínio Hídrico;
- Outras zonas hídricas sensíveis.
- Os projetos não contemplam descargas diretas das águas de escorrência em:
- zonas designadas por normativo próprio para a proteção de espécies aquáticas de interesse económico (troços piscícolas);
- massas de água designadas como águas de recreio, incluindo zonas designadas como zonas balneares;
- zonas de infiltração máxima;
- zonas designadas por normativo próprio para a captação de água destinada ao consumo humano, incluindo perímetros de proteção de captações e áreas adjacentes às mesmas;
- zonas designadas para a proteção de habitats e da fauna e da flora selvagens e a conservação das aves selvagens em que a manutenção ou o melhoramento do estado da água seja um dos fatores importantes para a sua conservação, incluindo os sítios relevantes da rede Natura 2000;
- perímetros de proteção de albufeiras e de lagoas e lagos de águas públicas;
- Outras zonas hídricas sensíveis.

Os projetos não afetam quantitativamente:

- Aquíferos conhecidos.

Para as vias em exploração, o critério será a não utilização de fitofármacos ou de fertilizantes químicos nos taludes, por exemplo, em especial nas zonas sensíveis em termos de nutrientes, incluindo as zonas vulneráveis (nomeadamente Diretiva nitratos) e as zonas designadas como zonas sensíveis.

Face ao exposto nos pontos anteriores, considera-se que não existem impactes negativos, diretos ou indiretos significativos ao longo do ciclo de vida da medida, para este objetivo ambiental.

Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas

De acordo com a magnitude do projeto, a Avaliação de Impacto Ambiental ou outros estudos ambientais concluídos (ou em curso) de acordo com as diretivas da UE (2014/52/UE) e legislação nacional, e aprovados pela Autoridade Nacional do Ambiente, quando aplicável. As avaliações de impacto identificam, avaliam e atenuam os potenciais impactes negativos da infraestrutura e das atividades associadas aos ecossistemas e à sua biodiversidade.

As avaliações de impacte ambiental são avaliadas e conduzidas em conformidade com as disposições das diretivas habitats e aves da UE, bem como da legislação nacional relativa à proteção das espécies ameaçadas.

A Avaliação Ambiental foi efetuada ou está em curso para o projeto: EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA.

Na fase de construção será ministrada formação aos trabalhadores para proteção dos habitats e a biodiversidade.

As infraestruturas minimizam a interferência em áreas classificadas ou outras áreas de elevado valor de biodiversidade: escolher o corredor rodoviário que melhor acomoda esta condição; ajustar a disposição do traçado de modo a interferir o menos possível nestas áreas; evitar a instalação dos estaleiros de construção e armazenamento, bem como de novos acessos, nestas áreas.

As infraestruturas minimizam a fragmentação em áreas classificadas ou outras áreas com elevados valores de biodiversidade.

O traçado da estrada evita "cortar" as manchas ou corredores mais importantes para a fauna.

As infraestruturas asseguram passagens suficientes para a fauna (pontes e viadutos, túneis, passagens inferiores e superiores, passagens hidráulicas), com as adaptações adequadas às espécies-alvo (dimensões e configuração adequadas, passadiços secos nas passagens hidráulicas, base das passagens parcial ou totalmente em substrato natural), localizados em áreas habitualmente utilizadas pela vida selvagem para deslocação, e com pouca perturbação humana, em intervalos regulares não superiores a 2 km nas áreas mais relevantes. Vide exemplos (<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ambiente/gestao-ambiental/areas-de-especialidade/biodiversidade/projetos-no-ambito-de-parcerias>).

As infraestruturas minimizam a degradação de áreas significativas de habitats ameaçados em áreas classificadas ou outras áreas de elevado valor de biodiversidade: escolher o corredor rodoviário que melhor acomoda esta condição; ajustar a disposição do traçado de modo a interferir o menos possível nestes habitats; evitar instalar os estaleiros de construção e armazenamento, bem como novos acessos, nestes habitats.

As infraestruturas minimizam impactes significativos como a morte, perturbação, perda de habitat e efeito barreira nas espécies protegidas da Flora ou fauna:

- (i) escolhendo o corredor que melhor corresponda a esta condição;
- (ii) ajustando o traçado de forma a interferir o menos possível em habitats ou manchas relevantes para espécies protegidas;
- (iii) evitando os locais de apoio à construção e armazenamento, bem como novos acessos, em habitats ou manchas relevantes para espécies protegidas (locais de refúgio, alimentação ou reprodução de espécies protegidas, ou locais adequados à ocorrência de flora protegida; assegurar, durante a fase de construção, que estes habitats, manchas ou exemplares individuais da Flora não sejam acidentalmente destruídos, sinalizando-o e vedando-os.

A infraestrutura minimiza o risco de acidentes com animais selvagens causados por colisões, aplicando as soluções adequadas às espécies-alvo:

- (i) Instalando vedações adequadas (altura adequada e rede com malha basal pequena, complementação da vedação com uma rede de malha muito pequena colocada em

formato "L" com a base enterrada), guiando os animais para passagens (passagens hidráulicas, passagens inferiores, viadutos, etc.);

(ii)Assegurando passagens de fauna suficientes (já comprovado que contribui para reduzir a mortalidade dos animais por atropelamento) nos setores mais relevantes;

(iii)Aplicando barreiras para anfíbios encaminhando-os para passagens hidráulicas;

(iv)Reduzindo a altura da vegetação perto da estrada para aumentar a visibilidade e dissuadir os animais de estarem tão perto da via;

(v)Instalando barreiras da rede metálica para elevar o voo das espécies voadoras;

(vi)Cobrindo os taludes com rede de malha pequena para evitar a colonização por coelhos, reduzindo a sua presença, bem como os seus predadores, perto da estrada;

(vii)Instalando sinais de alerta para os condutores;

(viii)Evitando barreiras de ruído totalmente transparentes, utilizando padrões de faixas verticais ou barreiras coloridas.

A infraestrutura minimiza alterações e degradação das condições hidromorfológicas das linhas de água relevantes para a biodiversidade:

(i)Ajustando o traçado de forma a cumprir estas condições;

(ii)Minimizando a destruição das galerias ripícolas ao longo das linhas de água;

(iii)Evitando a degradação da qualidade da água por poluentes provenientes das atividades de construção ou do sistema de drenagem da estrada;

(iv)evitando dragagens ou alterações no leito do rio;

(v)Mantendo o caudal ecológico do rio.

A infraestrutura minimiza a propagação de plantas invasoras durante a sua construção e manutenção:

(i)evitando a propagação de sementes de espécies invasoras por não utilizar o solo de áreas com a sua presença;

(ii)implementando um plano de controlo destas espécies durante a vida útil da infraestrutura;

A monitorização da mortalidade da fauna será monitorizada regularmente afim de se detetarem pontos críticos e aplicar as medidas de minimização adequadas - vide exemplo:https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/attachments/relatorio_de_mortalidade_da_fauna_2019.pdf.

Anexo II

Estrutura dos Avisos de Abertura dos Concursos de operações de Beneficiários Finais

Dos Avisos de Abertura dos Concursos ou as Orientações Técnicas previstas na Cláusula 2.ª; devem constar, quando aplicável e em função das tipologias das operações em causa, os seguintes elementos:

1. Os objetivos e as prioridades visadas pelo Aviso (descrição dos objetivos e prioridades relacionadas com a concretização do Investimento).
2. As condições de acesso e de elegibilidade dos Beneficiários Finais.
3. A área geográfica de aplicação e o âmbito setorial dos projetos.
4. As despesas elegíveis e não elegíveis e seus valores mínimos ou máximos.
5. As condições de atribuição do financiamento, nomeadamente a natureza, as taxas e os montantes mínimos e máximos de apoio.
6. Os critérios de seleção das operações a financiar, especificando a metodologia de seleção e/ou avaliação, designadamente do apuramento do mérito e a pontuação mínima necessária para a seleção, entre outros.
7. Identificação das entidades que intervêm no processo de decisão do financiamento.
8. A indicação da exigibilidade de pareceres de entidades externas, para efeitos de admissão das operações.
9. O prazo para apresentação de candidaturas, modo de submissão e a calendarização do processo de análise e decisão, incluindo a data limite para a comunicação da decisão aos Beneficiários Finais.
10. A forma de contratualização da concessão do apoio ao Beneficiário Final.
11. Metodologia de pagamento do apoio financeiro do Beneficiário Intermediário ao Beneficiário Final.
12. Descrever, em função do aplicável, a forma da observância das disposições legais aplicáveis em matéria de Contratação Pública, Auxílios de Estado e Igualdade de Oportunidades e de Género.
13. A dotação do fundo a conceder no âmbito do concurso.
14. Os pontos de contacto onde podem ser obtidas informações e esclarecidas dúvidas por parte dos Beneficiários Finais.

Anexo III

Informações sobre os Beneficiários Finais e a execução das operações
(a reportar pelo Beneficiário Intermediário à Estrutura de Missão Recuperar Portugal)

O Beneficiário Intermediário, recolhe informações junto dos Beneficiários Finais, para efeitos de obrigações de reporte ao Primeiro Outorgante, sobre:

1. Identificação e caracterização dos Beneficiários Finais, dando cumprimento ao estabelecido, quer no artigo 360.º da [Lei n.º 75-B/2020](#), quer no artigo 22.º do [Regulamento \(UE\) 2021/241](#), designadamente:
 - i. Nome, NIF e restante identificação do Beneficiário Final;
 - ii. Atividade económica desenvolvida
 - iii. Localização geográfica: freguesia, concelho e distrito
 - iv. Os detentores do capital e beneficiários efetivos

2. Descrição das operações aprovadas, objetivos a atingir, de natureza financeira ou outra, devidamente quantificados e calendarizados, com grau de cumprimento, nos termos exigidos pela regulamentação comunitária e nacional aplicável:
 - i. Investimento
 - ii. Cronograma de realização do investimento associada à operação
 - iii. Plano de financiamento que suporta a realização da operação identificando as fontes de financiamento para cobrir custos não financiáveis pelo PRR
 - iv. Postos de trabalho a criar, direta e indiretamente com a realização a operação (identificação do valor pré e pós projeto por nível de qualificação e género)
 - v. Nome e identificação do contratante e do subcontratante, caso o destinatário final dos fundos seja uma entidade adjudicante (contratação pública) ou fornecedores nos restantes casos.

3. Natureza, taxa e montante de financiamento do PRR

4. Concursos ou convite, no âmbito do qual obteve o apoio e demonstração do cumprimento das condições de acesso, de elegibilidade e critérios de seleção da operação
5. Indicadores, marcos e metas contratadas
6. Identificação e número de participantes nas ações de formação apoiadas pelo PRR
7. Dados sobre os documentos de despesa que comprovam o custo da operação: NIF fornecedor, montante com e sem IVA, data do documento
8. Informação complementar e relevante para dar cumprimento ao estabelecido na regulamentação nacional e comunitária aplicável.

De forma a mitigar a carga administrativa, a recolha desta informação será efetuada através de mecanismos de interoperabilidade entre o sistema dos Beneficiários Intermediários e o sistema de informação do Primeiro Outorgante.

Os dados pessoais relativos à informação a recolher junto dos Beneficiários finais, só podem ser tratados pelo Beneficiário Intermediário para os fins, e pela correspondente duração, das auditorias de quitação e dos processos de controlo relacionados com a utilização dos fundos no âmbito da execução do PRR.

Anexo II

