



**ORIENTAÇÃO DE GESTÃO Nº 10/2017  
(OG 10/2017)**

Revista em 26/02/2018

Revista em 31/10/2019

Revista em 22/12/2020

Revista em 08/09/2021

Revista em 27/07/2023



**Assunto: Valores Máximos de Referência – Operações Materiais (Abordagens Territoriais)**

Constitui objetivo da presente Orientação de Gestão do Programa Operacional Regional do Algarve, estabelecer regras e valores máximos de referência para a elegibilidade das despesas nas diferentes tipologias de projeto no âmbito das operações com beneficiários públicos cofinanciados em operações materiais, nas PI relacionadas com Abordagens Territoriais (4.3, 4.5, 6.3, 6.5, 8.9, 9.7, 9.8 e 10.5), quando aplicável.

**I. Considerando que:**

1. As baixas dotações destinadas a investimento público face à procura verificada e potencial, bem como a necessidade de maximizar os objetivos e metas definidas no Programa, obrigam a uma especial contenção na elegibilidade das despesas, no caso do Algarve.
2. Os vários Avisos de Abertura de Concurso não contemplam custos de referência para as tipologias de trabalhos mais usuais nas PI destinadas a beneficiários públicos.

**II. Propõe-se:**

1. Apenas são suscetíveis de apoio do FEDER as despesas que respeitem, por tipo de projeto e tipologia, os limites fixados nos anexos 1 a 5 da presente orientação, da qual

fazem parte integrante. Sempre que um projeto exceda o limite agora definido para a respetiva tipologia, o valor excedente será da responsabilidade do promotor.

2. A aplicação destes limites (custos de referência) não desobriga o promotor de realizar integralmente a operação em causa.
3. Para efeitos de cálculo do custo máximo de referência de dimensões não contempladas de equipamentos ou materiais, poderão fazer-se extrapolações a partir dos valores constantes nos quadros anexos à presente orientação.
4. Para efeito do cálculo dos custos máximos de referência não serão contabilizados os custos relativos ao projeto, fiscalização e IVA.
5. As **infraestruturas enterradas** (ex: saneamento, infraestruturas elétricas, infraestruturas de telecomunicações, etc.), poderão ser elegíveis no âmbito dos projetos de qualificação do espaço público, na medida em que é vantajoso que as obras de superfície e no subsolo sejam efetuadas em simultâneo, reconhecendo que, em muitos casos, a substituição das condutas é um investimento necessário que deverá ser efetuado antes da reabilitação de superfície, para evitar a destruição da reabilitação para resolver problemas de manutenção das redes enterradas. Contudo este investimento apenas será elegível, caso ocorra em simultâneo com as obras de superfície e **nunca excedendo 30% do valor da operação.**

Aprovada pela Comissão Diretiva em 05/01/2018. Revista em 26/02/2018.

#### Revisão em 31/10/2019:

Tendo em consideração a necessidade de prever um conjunto de **custos de referência para componentes obrigatórias ou frequentes** nas operações de **vias pedonais ou cicláveis**, cuja ausência prejudicava a sua inclusão nos Projetos Técnicos, foi revista a Orientação de Gestão assinalando a amarelo as alterações efetuadas. Foi igualmente efetuada uma atualização geral do nível de preços utilizados, para melhor adequação ao mercado.

No caso da **“Ecovia/Ciclovía do Litoral Sul”**, e face aos compromissos de cofinanciamento com o Turismo de Portugal, não serão revistos os valores de referência geral previstos para cada troço. No entanto, independentemente da possível aplicação detalhada dos custos de referência agora definidos poderá ser utilizado o valor global aprovado por troço, desde que a operação contemple a totalidade do troço e requisitos técnicos previstos.

#### Revisão em 22/12/2020:

Tendo surgido dúvidas, quer sobre **elegibilidades** no âmbito da **“Mobilidade Urbana Sustentável”**, quer sobre as **características técnicas** mais adequadas para materiais a utilizar nos Projetos Técnicos de Execução, especificamente dos **elementos de segregação das vias pedonais e cicláveis** em relação às faixas de rodagem rodoviárias, esclarece-se o seguinte:





1. O PO CRESC ALGARVE 2020 não tem elegibilidade para “infraestruturas rodoviárias” pelo que, em circunstâncias normais, não é possível financiar a **pavimentação ou remodelação de estradas ou ruas destinadas à circulação automóvel.**
2. A PI 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”*, que tem como objetivo *“Estimular iniciativas direcionadas para a redução de emissões de CO2 e promover a descarbonização da economia e da sociedade, apoiando o desenvolvimento de modelos e sistemas de transporte ecológicos com baixo teor de carbono, medidas de sequestro de carbono e novos padrões de consumo energético”*, poderá apoiar o investimento em ciclovias e **vias para circulação pedonal** desde que estimulem a prioridade à utilização de modos suaves em detrimento da circulação automóvel, contribuindo consequentemente, de forma direta, para a redução de CO2.

Para garantir o estímulo efetivo a esta utilização por parte da população em geral, nas suas deslocações do dia a dia, é indispensável que a concretização/operacionalização destas **vias pedonais ou cicláveis**, seja efetuada em condições da máxima segurança e conforto, com a adequada segregação em relação à circulação automóvel, a definir em função das condições da via, das velocidades praticadas e do volume de tráfego.

Neste sentido, e em função das características de cada equipamento, recomenda-se as seguintes utilizações:

Tipo de Via	Equipamento de segregação de ciclovia para separar fluxos de trânsito
Vias urbanas com velocidades médias não superiores a 30 Kms/hora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Segregador tipo Zebra até 10 cm de altura, com espaçamento mais curto ou pins flexíveis junto à aproximação de pontos críticos (rotundas, semáforos, passadeiras, etc).</li> <li>- Lancis com via elevada com um mínimo de 10 cm de altura.</li> </ul> <p>Podem ser utilizados pins rígidos para inibir o estacionamento indevido, desde que não impeçam o trabalho dos veículos de emergência.</p>
Vias urbanas com velocidades médias não superiores a 50 Km/hora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Segregador tipo Zebra com mais de 10 cm de altura, com espaçamento mais curto ou pins emborrachados flexíveis junto à aproximação de pontos críticos (rotundas, semáforos, passadeiras, etc).</li> <li>- Lancis com via elevada com mais de 15 cm de altura.</li> </ul> <p>Podem ser utilizados pins rígidos para inibir o estacionamento indevido, desde que não impeçam o trabalho dos veículos de emergência.</p>
Vias não urbanas com velocidades máximas até 70 Km/hora ou 90 Km/hora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pins ou outras estruturas rígidas existentes.</li> <li>- Lancil com via elevada com mais de 20 cm de altura combinado com bandas sonoras.</li> <li>- Outras separações físicas como canteiros de verdes, candeeiros, ou outras barreiras de proteção fixa que podem incluir rails com saias de ambos os lados.</li> </ul>

#### Revisão em 08/09/2021:

Tendo sido concluídas as apreciações de novas candidaturas no âmbito da PI 4.5 “Mobilidade Urbana Sustentável” na sequência das orientações superiores com vista ao encerramento do atual Quadro de Referência Comunitário (PT 2020), e uma vez que a procura existente, materializada em candidaturas apresentadas em condições de vir a ser aprovadas, deixa uma folga financeira nas dotações previstas para esta Prioridade de Investimento, é agora possível proceder a uma atualização dos Custos de Referência, tendo em consideração a evolução do

mercado da construção, nomeadamente dos custos de materiais com reflexos significativos na subida dos preços de adjudicação.

Procedeu-se assim a um apuramento da média dos preços finais nas adjudicações já efetuadas por tipologia de custos de referência, a qual foi corrigida em alta e assinalada a amarelo.

Esta atualização foi apenas aplicada aos custos referentes a tipologias específicas desta PI (Anexo 5), tendo em consideração a inexistência de verbas disponíveis nas restantes PI afetadas pelos Custos de referência desta OG.

No caso da “**Ecovia/Ciclovia do Litoral Sul**”, e tendo em conta a procura diminuta face aos compromissos de cofinanciamento com o Turismo de Portugal, **foi possível rever em alta os valores de referência geral previstos para cada troço, ultrapassando mesmo o valor global aprovado por troço, embora respeitando sempre o limite total do plafond estabelecido no trabalho de parceria financeira com aquela entidade (Turismo de Portugal).**

#### Revisão em xx/07/2023:

I. Tendo em consideração que:

1. A pandemia da doença COVID-19, a crise global na energia e os efeitos resultantes da guerra na Ucrânia provocaram **impactos económicos significativos nas cadeias de abastecimento**, nomeadamente aumentos abruptos dos preços das matérias-primas, dos materiais e da mão de obra, com especial relevo no setor da construção, o qual já vinha, no Algarve, a sofrer subidas de preços confirmadas, desde o início do PT 2020.
2. Embora a limitação de verbas do PO Algarve recomende a definição de **tetos máximos para esta natureza despesas elegíveis**, como forma de maximização dos objetivos a atingir com as dotações disponíveis, o **baixo nível de execução na fase em que nos encontramos**, permite que se aumentem estes tetos.

Foi efetuada **uma atualização geral de 10% do nível de preços utilizados em Anexo**, os quais se encontram assinalados a amarelo.

Aprovada pela Comissão Diretiva em 05/01/2018. Revista em 26/02/2018, em 31/10/2019, 22/12/2020, 08/09/2021 e 27/07/2023.

O Presidente da Comissão Diretiva



José Apolinário



### Anexo 1 – Arranjos Urbanísticos

ÁREA DE INTERVENÇÃO	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA
Zona verde	24,77 €/m <sup>2</sup>
Arranjos urbanístico	61,94 €/m <sup>2</sup>
Zona Histórica	123,88 €/m <sup>2</sup>

### Anexo 2 – Reabilitação de Vias de Comunicação

TIPO	PERFIL TRANSVERSAL	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA
Reabilitação de Vias Urbanas	6 - 7 m	123.882 €/km

### Anexo 3 – Redes de Abastecimento de Água (Distribuição)

DIÂMETRO	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA
40	39,89 €/m
63	41,13 €/m
75	42,49 €/m
90	49,18 €/m
110	57,11 €/m
125	65,78 €/m
150	76,31 €/m
200	92,91 €/m
250	116,19 €/m
300	146,05 €/m
400	205,77 €/m
500	292,11 €/m





#### Anexo 4 – Redes de Águas Residuais (Coletores)

DIÂMETRO	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA
150	106,28 €/m
200	122,89 €/m
250	132,79 €/m
300	142,95 €/m
400	205,89 €/m
500	245,65 €/m
800	378,32 €/m
1000	564,27 €/m

#### Anexo 5 – Ecovias / Ciclovias

TIPO	PERFIL TRANSVERSAL	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA	OBS
Terra-Nova	2,5 m	38.500 €/km	Recomenda-se a utilização de solo cimento ou solução equivalente e tratamento de atravessamento de linhas de água para garantir durabilidade dos trabalhos.
Terra - Reabilitação	2,5 m	20.900 €/km	
Pavimentada - Nova	2,5 m	84.453 €/km	Inclui lancil de betão de separação – caso não seja desnivelado deverão ser adicionados elementos de segregação. (ver abaixo)
Pavimentada - Reabilitação	2,5 m	21.494 €/km	A adicionar obrigatoriamente elementos de segregação nos troços urbanos (cidades) ou troços com tráfego equivalente.
Valetas / Drenagem	-	8.019 €/km	
Sinalética	-	17.600 €/km	
Passadiços	-	137,50 €/m <sup>2</sup>	
Iluminação	-	53.900 €/km	Com luminárias Led
Obras acessórias (Ex. muros de suporte, aquedutos)	-	81.400 €/km	Se aplicável
Elementos de separação / segregação de tráfego	-	24.750 €/km	Ex. Pins, marcadores tipo zebra, canteiros/verdes, entre outros. (ver fotos anexas)

**Nota:**

Juntam-se algumas fotografias de modalidades previstas nas tipologias do Anexo 5, que suportaram os custos previstos e que poderão servir de exemplo para as intervenções.

Consultar igualmente ficheiro “Base de cálculo” disponível no site <https://algarve2020.pt/info/orientacoes>



**ECOVIAS / CICLOVIAS**

**Perfil em Terra**



**Perfil - Pavimentado Novo**



**Perfil - Pavimentado Reabilitado**



**Ciclovia - Valeta Revestida**



**Ciclovia - Valeta Terra**







**OUTROS EXEMPLOS DE INTERVENÇÕES URBANAS**

Solução urbana com pista pedonal



**PASSADIÇOS**



Solução urbana com muito tráfego.



Solução urbana com passeio, estacionamento e via

