

Eixo Prioritário 7 – Eficiência Energética e Mobilidade
PI 4.5 - Tipologia Aplicações de Sistemas de Transporte Inteligentes
 Regulamento Específico do Domínio SEUR

ANEXO IIII b)
Critérios de seleção e metodologia de avaliação

Referencial de Avaliação do Mérito das Operações

| Categoria / Critérios de Seleção | | | Pond. Critério | Referencial de Pontuação | | | | |
|-----------------------------------|----|--|----------------|--|---|--|---|--|
| | | | | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| A - EFICÁCIA | A1 | Contributo das ações previstas na operação para as metas fixadas nos indicadores de resultado definidos para a Prioridade de Investimento, avaliado através do potencial de redução de gases com efeito de estufa evidenciado pela operação | 20% | As ações previstas na operação têm um elevado potencial de redução de gases com efeito de estufa (reduções maiores que 10%) | | As ações previstas na operação têm um médio potencial de redução de gases com efeito de estufa (reduções entre 3% e 10%) | | As ações previstas na operação têm um fraco potencial de redução de gases com efeito de estufa (reduções menores que 3%) |
| | A2 | Contributo das ações previstas na operação para os objetivos específicos definidos para a Prioridade de Investimento do PO Regional, avaliado através de: a) Número de quilómetros de via dedicadas à mobilidade suave (ciclovias ou vias pedonais); b) Nível de estruturação de corredores urbanos de procura elevada ou da melhoria da qualidade dos interfaces de transportes urbanos públicos coletivos. | 10% | As ações previstas na operação contribuem para mais de 10 km de vias dedicadas à mobilidade suave (ciclovias ou vias pedonais) ou contribuem para elevado nível de estruturação de corredores urbanos de procura elevada ou da melhoria da qualidade dos interfaces de transportes urbanos públicos coletivos | | As ações previstas na operação contribuem para 10 a 5 km de vias dedicadas à mobilidade suave (ciclovias ou vias pedonais) ou contribuem para médio nível de estruturação de corredores urbanos de procura elevada ou da melhoria da qualidade dos interfaces de transportes urbanos públicos coletivos. | | As ações previstas na operação contribuem para menos de 5 km de vias dedicadas à mobilidade suave (ciclovias ou vias pedonais) ou contribuem para fraco nível de estruturação de corredores urbanos de procura elevada ou da melhoria da qualidade dos interfaces de transportes urbanos públicos coletivos. |
| | A3 | Contributo para a atratividade, a saúde pública e a qualidade de vida em meio urbano, avaliado em termos de população potencialmente abrangida por uma redução dos níveis de ruído e de emissões de gases poluentes | 10% | As ações previstas na operação contribuem de forma elevada para a atratividade, a saúde pública e a qualidade de vida em meio urbano, avaliado em termos de população potencialmente abrangida por uma redução dos níveis de ruído e de emissões de gases poluentes, tendo sido quantificada essa mais valia qualitativa | | As ações previstas na operação contribuem de forma média para a atratividade, a saúde pública e a qualidade de vida em meio urbano, avaliado em termos de população potencialmente abrangida por uma redução dos níveis de ruído e de emissões de gases poluentes | | As ações previstas na operação contribuem de forma reduzida para a atratividade, a saúde pública e a qualidade de vida em meio urbano, avaliado em termos de população potencialmente abrangida por uma redução dos níveis de ruído e de emissões de gases poluentes |
| | A4 | Contributo para a integração tarifária e para a informação ao passageiro do transporte público coletivo de passageiros, avaliado em termos do nível de integração tarifária e de disponibilidade de informação ao passageiro do transporte público coletivo de passageiros | 20% | As ações previstas na operação contribuem de forma elevada para a integração tarifária e para a informação ao passageiro do transporte público coletivo de passageiros, tendo sido quantificado esse contributo | | As ações previstas na operação contribuem de forma média para a integração tarifária e para a informação ao passageiro do transporte público coletivo de passageiros | | As ações previstas na operação contribuem de forma reduzida para a integração tarifária e para a informação ao passageiro do transporte público coletivo de passageiros |
| C - EFICIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE | C1 | Racionalidade económica das ações objeto de apoio, avaliada através do rácio entre o investimento e a redução de consumo (tep) decorrente da implementação da operação | 20% | Elevada racionalidade económica das ações objeto de apoio | | Média racionalidade económica das ações objeto de apoio | | Reduzida racionalidade económica das ações objeto de apoio |
| D - ABORDAGEM INTEGRADA | D1 | Âmbito territorial da operação, avaliado através da cobertura geográfica da intervenção (da maior pontuação para a menor) [Intermunicipal; Municipal; Inframunicipal; Local (artéria, via ou caminho)] | 20% | A operação tem um âmbito territorial Intermunicipal | | A operação tem um âmbito territorial Municipal ou Inframunicipal | | A operação tem um âmbito territorial Local (artéria, via ou caminho) |

MO = 0,20 A1+ 0,10 A2+ 0,10 A3+0,20 A4+ 0,20 C1+0,20 D1