

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



PLANO DE ATIVIDADES PARA 2021



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

FICHA TÉCNICA

Título: Plano de Atividades para 2021

Editor: AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, n.º 53
1100-468 Lisboa

Telefone: (+351) 211 025 800
geral@amt-autoridade.pt

Coordenação técnica: DARCG - Direção da Administração de Recursos e do Controlo de Gestão

Data da edição: Março 2021

ÍNDICE

MENSAGEM DO PRESIDENTE	5
CAPÍTULO I. Sumário Executivo.....	6
CAPÍTULO II. Missão, Visão e Exercício dos Poderes da AMT.....	7
CAPÍTULO III. A Estrutura da AMT para 2021.....	10
CAPÍTULO IV. Objetivos Estratégicos para 2021.....	11
CAPÍTULO V. Indicadores de Desempenho Globais para 2021	13
CAPÍTULO V. Principais Ações / Atividades a Desenvolver em 2021	14
CAPÍTULO VII. Plano do Capital Humano.....	20
CAPÍTULO VIII. Plano Orçamental.....	23
CAPÍTULO IX. Plano Tecnológico.....	29



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano de 2021, na sua multitude de desafios de complexidade crescente, motiva o Presidente do Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a enquadrar este Plano de Atividades, através de uma mensagem de continuidade, sempre renovada, relativamente à do ano anterior.

Na realidade, a sucessão hecatómbica de crises provocadas pela pandemia COVID-19, faz com que as atividades da AMT iniciadas em 2020 prossigam em 2021, bem iluminadas pelos seguintes focos:

- > Densificação adveniente do fluir das atividades da União Europeia, designadamente o exercício da Presidência semestral rotativa do Conselho da União Europeia;
- > Aprovação do Plano de Recuperação e de Resiliência (PRR) para Portugal, com relevo para aquelas componentes, que têm uma expressão e/ou influência direta e/ou indireta no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, cuja jurisdição cabe à AMT;
- > Impacto da concretização do projetado Plano de vacinação contra a COVID-19 na economia, e, na sociedade, por onde perpassa aquele ecossistema.

Acresce que, em 2021, aquelas tendências estruturantes vão ser diferenciadas por entre o universo de regulados da AMT que, como se sabe, tem uma escala da ordem das 20 mil entidades, substantivas com múltiplas heterogeneidades, sejam elas infraestruturas, ou modos de transporte, intermodais e multimodais, ou ainda, veículos, a um tempo tradicionais, e/ou situados já nas diferentes fronteiras das tecnologias.

Estamos, pois, perante sociedades e economias multirrisco, com a prevalência de instituições de *governance*, com Poderes de Regulamentação em diferentes domínios, que vão desde o exercício da função acionista do Estado à contribuição significativa para assegurar a transição digital, ao alcance da neutralidade carbónica, à descarbonização da mobilidade e dos transportes, à progressão para uma economia verde e circular, bem como aos domínios de normalização técnica, incluindo a *safety* e a *security*, de transparência dos algoritmos tecnológicos, de automação, e, ainda, da criação das condições para otimizar o exercício concreto de escolha dos cidadãos.

É neste quadro que a AMT vai continuar a exercer as suas diferentes e múltiplas atribuições, competências e Poderes, em conformidade com a Lei, na promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, seja na regulação económica em sentido estrito, seja na supervisão dos mercados da mobilidade, seja na promoção e defesa da concorrência não falseada, em conformidade com os Tratados da União Europeia, seja ainda na implementação do Observatório de Preços, Mercados e Estratégias Empresariais, tal como está lapidarmente exemplificado no Diagrama deste Plano de Atividades.

Para além de tudo isto, a AMT vai naturalmente prosseguir a execução dos Planos anteriores cuja estrutura é plurianual, em cada uma das funcionalidades suprarreferidas.

A finalizar, uma palavra de apreço e de estima a todos os colaboradores da AMT. São eles, que, ano após ano, têm vindo a construir a marca identitária desta Autoridade no panorama institucional português, e assim vai continuar a ser.

Lisboa, 25 de março de 2021,

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho.

CAPÍTULO I

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Plano de Atividades da AMT encontra-se alinhado com os objetivos estratégicos de anos anteriores, visto que as atividades a desenvolver são cíclicas e, na sua grande maioria, repetíveis e renováveis todos os anos.

Não obstante, não deixou de ser considerada na elaboração deste Plano a situação pandémica que se vive em Portugal e no mundo, a qual tem tido fortes impactos ao nível da mobilidade de pessoas e bens, conforme se pôde constatar ao longo do ano de 2020.

No âmbito da sua missão, de regulador económico independente do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, incumbido de garantir uma supervisão presente nos setores que regula, com vista a promover e defender a existência de um ambiente concorrencial saudável e justo, potenciador do melhor retorno possível para a economia e sociedade portuguesas e todos os seus *stakeholders* (Estado, empresas, contribuintes e utilizadores), foram definidos para 2021 três grandes objetivos estratégicos.

Com o 1.º objetivo estratégico - Promover uma regulação económica de elevada qualidade, num contexto de sustentabilidade económica, social, ambiental e de digitalização da economia, nas diferentes atividades económicas do Ecossistema, tendo em atenção dos imperativos e objetivos nacionais e europeus de descarbonização, da digitalização, da modernização da cadeia logística e simplificação administrativa e a coesão territorial, económica, social e ambiental das regiões.

No âmbito 2.º objetivo estratégico - Promover uma presente e eficaz supervisão dos mercados da mobilidade, de forma a obter a informação relevante sobre o Ecossistema, e avaliar da conformidade legal da atuação dos *stakeholders* junto de entidades públicas e privadas, e reforçar a defesa dos direitos e interesses dos consumidores, em linha com o direito nacional e da União Europeia.

Por último, o 3.º objetivo estratégico - Potenciar e promover a recolha, tratamento e divulgação de informação relevante de e para o *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, incluindo a consolidação dos mecanismos de cooperação institucional e de uma comunicação assertiva e objetiva, capazes de potenciar o papel cada vez mais presente da AMT na sociedade.

Estes objetivos estratégicos materializam-se em 60 ações/atividades, na sua globalidade identificadas no ponto V do presente plano, onde se contam as que são específicas de cada um dos setores regulados, bem como aquelas que têm um caráter transversal na medida em que abrangem a totalidade daqueles setores, tal como previsto no artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

O Plano prevê, ainda, para efeitos de avaliação da eficiência, eficácia e qualidade do desempenho da AMT no exercício de 2021, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, os correspondentes três tipos de indicadores de desempenho.

Por último, o Plano incorpora também um retrato dos recursos humanos existentes na AMT, com a identificação concreta das iniciativas a desenvolver e com vista a garantir a consolidação do seu quadro de pessoal, bem como informação sobre os planos financeiro e tecnológico associados.

CAPÍTULO II

MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT

A AMT tem vindo a cumprir a sua missão de Regulador Económico Independente, com jurisdição no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* terrestres, marítimos e fluviais, respetivas infraestruturas e cadeias logísticas, incluindo as redes rodoviária, ferroviária e de outros modos de transporte guiado, o sistema portuário, as vias navegáveis interiores, terminais de passageiros e de mercadorias, e instalações logísticas e de serviços associadas.

Como é visível, no artigo 5.º dos seus Estatutos, as atribuições da AMT são muito diversificadas e amplas, cobrindo a totalidade das vertentes económicas do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, com exceção da aviação (objeto de um regulador dedicado – Autoridade Nacional da Aviação Civil).

Todavia, as “atribuições” só por si não são normas habilitantes do exercício de qualquer das áreas da AMT, e, por isso, o legislador nos mesmos Estatutos, nos artigos 34.º a 42.º, tipificou os poderes específicos na base dos quais a AMT exerce a sua jurisdição no supra referido Ecosistema.

Os Estatutos da AMT contemplam um leque de atribuições sem precedentes ao nível de qualquer outra entidade no contexto do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, nomeadamente, poderes de regulação; supervisão; promoção e defesa da concorrência; regulamentação; fiscalização; inspeção e auditoria; emissão de instruções vinculativas; estabelecimento de medidas cautelares e poderes sancionatórios.

Neste sentido, o cumprimento da plenitude da missão da AMT, enquanto Regulador Económico Independente, substantiva um modelo de *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*, o qual, em síntese, se exprime nos seguintes pilares estratégicos:

- > Desenvolvimento de um exercício de avaliação de *compliance* das vertentes determinantes para o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- > Conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade;
- > Supressão de falhas de mercado;
- > Redução e, tendencialmente, eliminação de falhas de Estado, incluindo as do legislador, enquanto organizador da economia, e de regulamentação;
- > Promoção da confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas e de verificação cumulativa:
 - Dos Investidores;
 - Dos Profissionais, Empreendedores e Utilizadores/Consumidores; e,
 - Dos Contribuintes.

Esta metodologia considera uma abordagem holística e tem natureza interdisciplinar, numa reflexão crítica, tendo em conta o estado da arte relativo às linhas de transformação endógena e exógena do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

A aplicação deste Modelo de *REEQ* contribui para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, tendo por base:

- A adoção de regras e procedimentos claros, assertivos, coerentes, credíveis, transparentes, sindicáveis e de longo prazo, reduzindo os custos de contexto e tendo impacto positivo nos mercados relevantes da mobilidade, que promovam a competitividade;
- A inovação e na antecipação de novos mercados, procurando sempre construir um paradigma de concorrência não falseada, ou seja, sem restrições, nem distorções.

Tem-se em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, que constitui efetivamente também um direito de cidadania, catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, mas também um garante de uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos socio-lógicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da concorrência, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial, bem como o Mercado Interno.

O seu conteúdo concreto decorre das dimensões de inclusividade, eficiência e sustentabilidade, cada qual sendo objeto de uma métrica, contribuindo decisivamente para a organização dos diferentes modos de transporte, da sua intermodalidade e multimodalidade, concretamente:

- > **Inclusividade** - Envolve a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- > **Eficiência** - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- > **Sustentabilidade** - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacote Ecológico Europeu.

O diagrama seguinte integra as diversas macro componentes do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* através da ideia de “digitalização progressiva”, sendo a partir desta realidade que o próprio conjunto de componentes assume maior inteligibilidade, mas sempre com o intuito de consolidar uma cultura de serviço aos cidadãos, razão pela qual estes se apresentam no centro do Ecosistema.

Integra um perímetro muito alargado de empresas, da ordem das 20 mil, que inclui empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional.



Figura 1: Diagrama *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*

Assim, no âmbito do Ecosistema Rodoviário, destacamos os seguintes grupos de entidades reguladas:

- > As empresas gestoras das infraestruturas rodoviárias do Continente e Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, designadamente as empresas concessionárias e subconcessionárias das autoestradas, os fornecedores do Sistema Eletrónico Europeu de Portagens (SEEP) e as Entidades de Cobrança de Portagens;
- > As empresas que desenvolvem atividades auxiliares e complementares aos transportes, devendo aqui destacar-se as Escolas de Condução e outras entidades formadoras homologadas para a obtenção de Certificados de Aptidão Profissional para diversos profissionais da área dos transportes, os Centros de Exames Públicos e Privados, bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV);
- > As empresas de aluguer de veículos sem condutor, sejam veículos ligeiros de passageiros (*rent-a-car*), sejam veículos de duas rodas com e sem motor (*sharing*), sejam veículos de transporte de mercadorias (*rent-a-cargo*);
- > As empresas prestadoras de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros, incluindo as empresas de transporte rodoviário de passageiros, nomeadamente, os operadores de serviço público de transporte de passageiros, bem como as empresas de transporte em táxi e ainda os operadores de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE);
- > As entidades gestoras de sistemas e serviços inteligentes de transporte, designadamente, as de sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade, incluindo os operadores de plataformas eletrónicas.

Relativamente ao Ecosistema Ferroviário e Outros Sistemas de Transporte Guiado, pode-se considerar as seguintes entidades reguladas:

- > A empresa gestora da infraestrutura ferroviária pesada, ou seja, a Rede Ferroviária Nacional e as instalações de serviço;
- > Os operadores de transporte público de passageiros, que se dividem em quatro segmentos distintos: o serviço de longo curso, o serviço regional, o transporte urbano e o serviço internacional;
- > Os operadores de transporte ferroviário de mercadorias;
- > Os operadores dos sistemas de metro, metro ligeiro de superfície e elétricos urbanos, responsáveis, geralmente, pela exploração de forma verticalmente integrada, em que a entidade que assegura a gestão da infraestrutura é a mesma que realiza e explora o serviço de transporte;
- > As empresas dos sistemas de transporte por cabo, também explorados de forma integrada, incluindo os funiculares, os teleféricos e os telesquis.

No que diz respeito ao Ecosistema Portuário, Marítimo e Vias Navegáveis Interiores, as entidades reguladas podem ser desagregadas em diversos grupos:

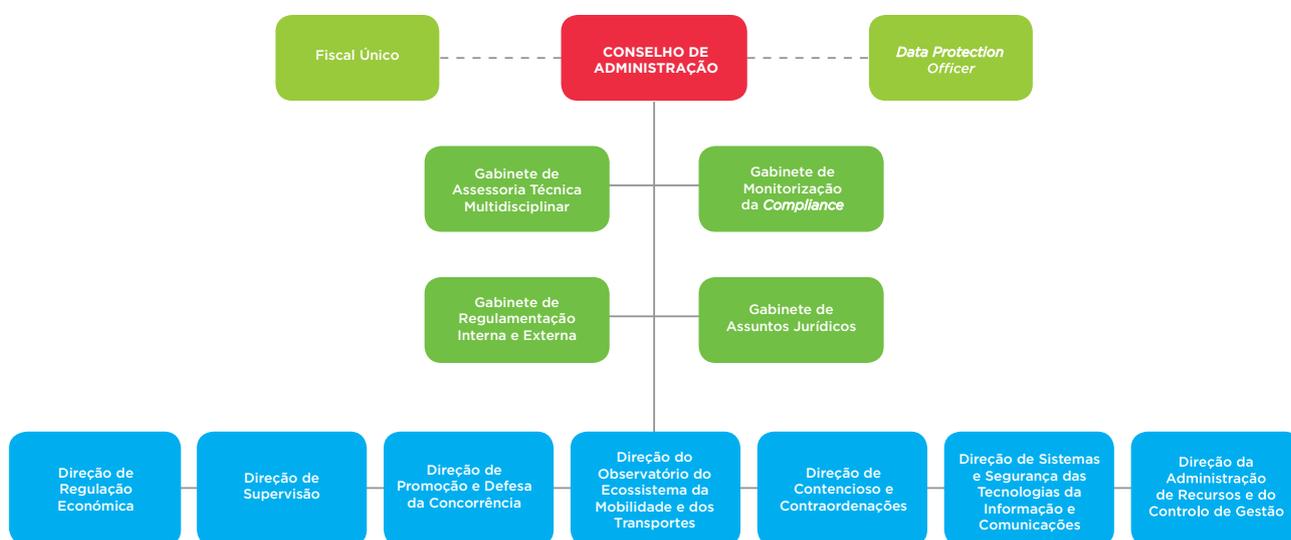
- > As Administrações Portuárias que são as entidades responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas dos portos marítimos e em vias navegáveis interiores. Estas entidades assumem ainda poderes de Autoridade Portuária, às quais incumbe a competência em matérias de segurança e proteção marítima, portuária e ambiental;
- > As empresas prestadoras de serviços e atividades portuárias, que podem ser as próprias Administrações Portuárias, ou entidades terceiras, mediante licenciamento ou concessão. Estes serviços incluem, entre outros, a movimentação de carga, serviço de passageiros, pilotagem, reboque, amarração, recolha de resíduos e abastecimento de navios;
- > Os armadores e gestores de navios de:
 - Transporte Marítimo de Longo Curso ou Intercontinental, (*Deep Sea Shipping*);
 - Transporte Marítimo de Curta Distância (*Short Sea Shipping*);
 - Transporte por vias navegáveis interiores;
- > As empresas de transporte fluvial de passageiros em serviço público.

Na implementação do seu modelo *REEQ*, a AMT tem em devida conta o Decreto-Lei n.º 169-B/2019, de 3 de dezembro, que “aprova o regime de organização e funcionamento do XXII Governo Constitucional”, na sua configuração atual, em que os setores e mercados do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Infraestruturas e Habitação; e Ambiente e Ação Climática).

CAPÍTULO III

A ESTRUTURA DA AMT PARA 2021

A concretização do Plano de Atividades para 2021, assenta numa organização estrutural traduzida no seguinte organograma, bem como numa estrutura matricial aplicável ao desenvolvimento de projetos concretos.



CAPÍTULO IV

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA 2021

Para 2021 a AMT definiu três objetivos estratégicos que abarcam as grandes áreas de atuação e missão desta Autoridade. Desta forma os objetivos estratégicos definidos para 2021 são os seguintes:

1

Promover uma regulação económica de elevada qualidade, num contexto de sustentabilidade económica, social, ambiental e de digitalização da economia

2

Promover uma presente e eficaz supervisão dos mercados da mobilidade e reforçar a defesa dos direitos e interesses dos consumidores

3

Potenciar e promover a recolha, tratamento e divulgação de informação relevante de e para o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*

Tendo sempre em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, enquanto direito de cidadania, elemento catalisador do investimento, público e privado, e contributo decisivo para a organização dos diferentes modos de transporte, da sua intermodalidade e multimodalidade, os objetivos estratégicos definidos para 2021 dão continuidade ao desenvolvimento sustentado de um quadro regulatório, de supervisão e de promoção e defesa da concorrência que potencie o crescimento económico sustentável e a modernização digital dos setores regulados pela AMT, bem como garanta uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos presentes no complexo e vasto *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

Dada a situação que o país atravessa, a AMT procurará também dar resposta a todos os desafios inerentes ao combate à pandemia de COVID-19, pugnando sempre pela transparência e qualidade dos serviços prestados.

Com o **1.º objetivo estratégico** - Promover uma regulação económica de elevada qualidade, num contexto de sustentabilidade económica, social, ambiental e de digitalização da economia, nas diferentes atividades económicas do Ecosistema, tendo em atenção dos imperativos e objetivos nacionais e europeus de descarbonização, da digitalização, da modernização da cadeia logística e simplificação administrativa e a coesão territorial, económica, social e ambiental das regiões.

No âmbito do **2.º objetivo estratégico** - Promover uma presente e eficaz supervisão dos mercados da mobilidade, de forma a obter a informação relevante sobre o Ecosistema, e avaliar a conformidade legal da atuação dos *stakeholders* junto de entidades públicas e privadas, e reforçar a defesa dos direitos e interesses dos consumidores, em linha com o direito nacional e da União Europeia.

Por último, com o **3.º objetivo estratégico** - Potenciar e promover a recolha, tratamento e divulgação de informação relevante de e para o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, incluindo a consolidação dos mecanismos de cooperação institucional e de uma comunicação assertiva e objetiva, capazes de potenciar o papel cada vez mais presente da AMT na sociedade.

CAPÍTULO V

INDICADORES DE DESEMPENHO GLOBAIS PARA 2021

Para efeitos de avaliação da eficiência, eficácia e qualidade do desempenho da AMT no exercício de 2021, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, serão utilizados os seguintes tipos de indicadores de desempenho:

Indicador 1 - Ações concretizadas por colaborador

Este indicador mede a eficiência através da relação entre ações concretizadas, face aos recursos humanos disponíveis.

Indicador 2 - Taxa de execução do plano

Este indicador mede a eficácia através da relação entre o número total de ações planeadas, face ao número total de ações concretizadas de acordo com as metas estabelecidas.

Indicador 3 - Taxa de emissão de instrumentos orientadores e/ou regulamentadores produzida

Este indicador que mede a qualidade através da relação entre o planeamento da emissão de instrumentos orientadores e regulamentadores planeados e os efetivamente produzidos.

CAPÍTULO VI

PRINCIPAIS AÇÕES /ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2021

Na presente secção do Plano de Atividades da AMT para 2021, atento ao descrito nos pontos anteriores, quanto aos objetivos estratégicos definidos, elencam-se as principais ações (atividades) a desenvolver, estruturadas pelos diferentes setores sobre os quais incide a atividade de regulação económica da AMT e que integram o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*. Importa realçar que existem ações que são transversais a todos os setores.

De referir que diversas atribuições desta Autoridade concordam com disposições devidamente regulamentadas por lei ou por contrato, pelo que as mesmas constam com regularidade dos planos de atividades da AMT.

No âmbito das atribuições da AMT previstas no artigo 5.º dos seus Estatutos **em matéria de mobilidade, transportes terrestres e infraestruturas rodoviárias**, a AMT planeou para 2021 as atividades que em seguida se elencam.

1. No âmbito da emissão de pareceres prévios vinculativos à formação de contratos de concessão ou de prestação de serviço público de transporte de passageiros, em cumprimento do previsto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP):
 - > Analisar as peças dos procedimentos de formação de contratos de concessão ou de prestação de serviço público de transporte de passageiros submetidas à apreciação da AMT e emitir correspondente parecer;
 - > Realizar ações de supervisão para avaliação dos contratos em vigor, bem como das alterações e adjudicações em curso, incluindo as não comunicadas à AMT, tendo em vista a aferição do cumprimento dos requisitos legais;
2. No âmbito das ações em matéria tarifária em cumprimento do previsto no RJSPTP, na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio:
 - > Emitir parecer e recomendações relativas a matéria tarifária dos transportes públicos;
 - > Supervisionar a atualização tarifária, promovida pelas autoridades de transportes, através da base de dados de tarifários validados;
 - > Acompanhar e avaliar a implementação das regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros, bem como a elaboração dos reportes anuais pelas autoridades de transportes;
3. No âmbito do serviço público de transporte de passageiros expresso:
 - > Realizar a análise económica simplificada e emitir parecer prévio vinculativo sobre novos serviços de transporte público de passageiros expresso, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 14 de novembro, tendo em vista aferir da viabilidade do modelo de exploração proposto;
 - > Acompanhar a implementação do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 14 de novembro, no sentido de proceder à caracterização do mercado e à aferição do cumprimento da legislação em vigor;
4. Acompanhar e avaliar a implementação do RJSPTP e do Regulamento (CE) 1370/2007, relativo aos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros, no sentido de verificar o cumprimento da obrigação de elaboração dos relatórios públicos anuais pelas autoridades de transportes;
5. Avaliar os apoios atribuídos a operadores de transportes públicos de passageiros no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que estabelece a definição de procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes classificados como serviços essenciais, no âmbito da pandemia COVID-19;
6. Elaborar o relatório bienal de 2019/2020 de aplicação do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro, referido no artigo 29.º daquele Regulamento;

7. Emitir parecer sobre a conformidade legal dos contratos de adesão, com uso de cláusulas contratuais gerais, submetidos à apreciação da AMT pelos interessados no âmbito do acesso e exercício da atividade de *rent-a-car* e *sharing*, em cumprimento do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, que aprovou o respetivo regime do acesso e exercício à atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor;
8. Exercer as funções de representação de Portugal no Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Iberoamérica (DIR-CAIBEA), o qual constitui um fórum internacional dedicado de cooperação e diálogo entre as autoridades rodoviárias dos países membros, incluindo as autoridades de regulação com jurisdição sobre as infraestruturas rodoviárias;
9. Assegurar a participação da AMT nos grupos de trabalho sobre políticas e estratégias de sustentabilidade no domínio rodoviário, incluindo um espectro diversificado de valências, desde o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 (VisãoZero2030) à Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2020;
10. Elaborar e publicar um relatório relativo ao setor das concessões e subconcessões de infraestruturas rodoviárias (autoestradas), incluindo informação de caracterização das infraestruturas, preços, qualidade do serviço e uma análise económico-financeira, no seguimento da recolha de informação realizada em 2020;
11. No âmbito dos TVDE a AMT tem planeadas as seguintes ações:
 - > Realizar auditorias para verificação dos montantes pagos à AMT correspondentes à contribuição de regulação e supervisão, prevista no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 agosto, na sua redação atual;
 - > Recolher e analisar os dados relativos à atividade operacional de TVDE e através de táxi, incluindo dados relativos à estrutura do mercado, aos modelos tarifários - no caso dos táxis - à tarifa - no caso do TVDE - à frota de veículos, à qualidade do serviço e impactos ambientais.
 - > No quadro do transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (TVDE) como um novo paradigma da mobilidade urbana, promover uma análise jurídica e regulatória no âmbito do regime legal em vigor.
 - > No âmbito da modernização do setor do táxi, promover uma análise da atividade, incluindo questões regulatórias e jus concorrenciais, relativas a novos modelos tarifários, contingentes e modulação do contrato digital.

No que concerne às atribuições da AMT previstas no artigo 5.º dos seus Estatutos **em matéria de regulação ferroviária, de gestores das infraestruturas e dos operadores de transporte ferroviário**, bem como de **outros sistemas de transporte guiado**, a AMT planeou para 2021 as atividades que em seguida se elencam:

12. Emitir parecer sobre os pedidos de acesso ao mercado doméstico de transporte ferroviário de passageiros em conformidade e cumprindo a metodologia prevista no Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, relativa ao Teste de Equilíbrio Económico;
13. Analisar, avaliar e homologar o Diretório de Rede de 2022, o que inclui a respetiva estrutura, níveis tarifários, e eventuais adendas ao Diretório de Rede de 2021, em cumprimento do previsto Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro, o qual transpõe a Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único;
14. Elaborar uma síntese anual sobre a participação da AMT nas reuniões dos Grupos de Trabalho (GT) do IRG-RAIL (*Emerging Legislative Proposals; Access; Services Facilities; Services Facilities Charges; Marketing Monitoring (Co-chair); e Charges*) com particular incidência sobre as principais atividades desenvolvidas no âmbito dos referidos GT com relevância para a promoção e defesa da concorrência no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* em Portugal;
15. Promover a cooperação e as relações institucionais com outros organismos europeus, nomeadamente com as entidades congéneres da AMT, tendo em vista a uniformização das condições dos mercados regulados em matéria de promoção e defesa da concorrência;
16. Assegurar a coordenação do grupo de trabalho da Monitorização do Mercado Ferroviário no âmbito do IRG-Rail, com vista à realização do programa de atividades tendentes à publicação do respetivo Relatório Anual de Monitorização sobre o Mercado Europeu;

17. Produzir um estudo sobre as principais barreiras operacionais (e.g. aquisição/locação de material circulante, CONVEL, entre outros) à entrada no mercado de transporte ferroviário em Portugal com vista à identificação de eventuais situações de abuso de posição dominante por parte de fornecedores de serviços;
18. Realizar a terceira consulta bienal aos utilizadores de serviços ferroviários, conforme previsto no n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, a qual envolve a recolha e tratamento dos dados tendo por base três questionários dirigidos a públicos-alvo distintos:
 - > Consulta às empresas utilizadoras da infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário;
 - > Consulta aos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros;
 - > Consulta aos utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias;
19. Elaborar e publicitar o estudo sobre o ecossistema ferroviário com informação sobre as principais áreas de atuação da AMT e quais os principais desafios e desenvolvimentos do setor, o qual incluirá um exercício de *benchmarking* internacional, bem como dará cumprimento ao previsto no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015;
20. Elaborar e publicitar o estudo relativo à atividade dos sistemas de metropolitano, o qual terá como foco as áreas de atuação regulatória da AMT, identificando os principais desafios futuros para o desenvolvimento do setor;
21. Elaborar o relatório de monitorização da execução dos investimentos na infraestrutura ferroviária em 2020, o qual incluirá também dados sobre o estado de conservação da mesma;
22. Elaborar o relatório de verificação do desempenho, em 2020, do Contrato Programa entre o Estado e a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., no contexto monitorização das obrigações de serviço público e das compensações financeiras relativas à gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional;
23. Produzir um ato regulatório relativo à aprovação prévia pela AMT dos Acordos-Quadro celebrados entre o gestor de infraestrutura e os candidatos à repartição da capacidade;
24. Elaborar o relatório de monitorização do resultado da implementação, em 2020, do Regime de Melhoria do Desempenho, previsto no artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015;
25. Decidir sobre os recursos que venham a ser interpostos pelos operadores de transporte ferroviário relativamente à oferta da infraestrutura ferroviária constante do Diretório da Rede da Infraestruturas de Portugal;
26. Garantir a participação da AMT nas reuniões do Grupo de Trabalho dos Corredores Ferroviários de Mercadorias, constituído no âmbito do Comité do Espaço Ferroviário Único da União Europeia da Comissão Europeia (*SERAC*), o qual acompanha a implementação do Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, mormente no que diz respeito ao desenvolvimento do Corredor Atlântico de Mercadorias que integra as mais importantes linhas da Rede Ferroviária nacional.

Relativamente às atribuições da AMT previstas no artigo 5.º dos seus Estatutos em matéria relativa ao **setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos e vias navegáveis interiores**, a AMT planeou para 2021 as atividades que em seguida se elencam:

27. Analisar, apreciar e decidir sobre as propostas de regulamentos de tarifas, para 2022, de cada uma das administrações portuárias do continente;
28. Elaborar e publicitar um relatório com informação qualitativa e quantitativa do ecossistema marítimo-portuário, o qual terá como foco as áreas de atuação regulatória da AMT e incluirá, designadamente, uma caracterização do setor, avaliação do desempenho comparado entre os diversos portos nacionais, e informação económico-financeira;
29. Elaborar e publicitar os relatórios mensais de acompanhamento do mercado portuário, com informação relativa à movimentação de carga, a contentores e a navios, nas vertentes dos fluxos de embarque e desembarque;

30. Elaborar e publicitar o relatório anual do tráfego de mercadorias no contexto da intermodalidade, relativo ao ano de 2020, o qual integrará a caracterização comparada do tráfego de mercadorias ao nível dos diversos modos de transporte num âmbito de complementaridade intermodal, quer na perspetiva global, quer na perspetiva da curta distância, incluindo, ainda, uma análise detalhada das diversas vertentes do tráfego marítimo, designadamente, em termos da mercadoria transportada nas diversas formas de acondicionamento, dos fluxos relativos a cabotagem e comércio internacional, da nacionalidade dos operadores de transporte e do registo de bandeira dos navios;
31. Elaborar um relatório relativo à avaliação da atividade de cabotagem insular, no âmbito dos requisitos e obrigações de serviço público, nomeadamente no contexto do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, que regula o transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional;
32. Acompanhar a implementação do Regulamento (UE) n.º 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos;
33. Analisar, apreciar e decidir sobre a proposta de regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, e acompanhar a respetiva implementação;
34. Elaborar o relatório referente ao biénio 2019/2020 sobre a aplicação do Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, referido no artigo 26.º daquele Regulamento;
35. Assegurar o acompanhamento da exploração do mercado dos serviços de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, com vista a garantir a destrição e articulação entre o transporte turístico e o transporte público de passageiros no sentido de pugnar pela aplicação dos respetivos regimes jurídicos;
36. Realizar um estudo para caracterização do transporte fluvial de passageiros com informação sobre as principais áreas de atuação da AMT, incluindo informação operacional da oferta e procura, dos direitos dos passageiros, da qualidade do serviço e informação económico-financeira.

Por último, apresentadas que estão as atividades específicas dos setores regulados pela AMT, elencam-se em seguida as ações planeadas que, pelo facto de terem um caráter **transversal** àqueles setores, podem ser desenvolvidas em qualquer um deles:

37. Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, em cumprimento do legalmente previsto;
38. Emitir parecer sobre as operações de concentração de empresas sujeitas aos poderes de regulação da AMT, no âmbito do dever de articulação previsto no artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprovou o novo regime jurídico da concorrência, com a Autoridade da Concorrência;
39. Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT nas reuniões de Comissões Técnicas no contexto Sistema Português da Qualidade;
40. Produzir Relatórios de Diagnóstico e Prospetiva ou outros documentos/atos regulatórios de apoio à consolidação do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável;
41. Participar nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), o qual constitui um fórum consultivo do Coordenador Europeu deste corredor da Rede Principal (corredores multimodais que abrangem os fluxos de longa distância mais importantes da RTE-T e visam, em especial, melhorar as ligações transfronteiriças no interior da União Europeia), que se estende territorialmente por Portugal, Espanha, França e Alemanha;
42. Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres da República Federativa do Brasil, no âmbito da cooperação em matéria de regulação de transportes terrestres;

43. Responder a pedidos de contributos relativos a processos de pré-contencioso e contencioso da União Europeia;
44. Acompanhar, ao nível nacional e europeu, as matérias da promoção e defesa dos direitos e interesses dos passageiros assegurando a caracterização dos mercados e a aferição do cumprimento de obrigações, nacionais e europeias, por parte de operadores e entidades públicas;
45. Promover ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, as quais incidirão sobre as matérias relacionadas com as orientações emanadas ou guias de boas práticas, a concertação com entidades nacionais e europeias com competência nesta temática, e a regulamentação europeia existente, designadamente o Regulamento (UE) 2017/2394, do Parlamento Europeu e do Conselho;
46. Realizar o controlo anual das compensações financeiras concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral no setor dos transportes, *cf.* previsto na alínea c), do n.º 3, do artigo 34.º dos Estatutos;
47. Proceder à análise das reclamações recebidas pela AMT enquanto entidade responsável pelo tratamento das queixas de utentes / utilizadores registadas no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, com vista à supervisão dos mercados e identificação da necessidade de realização de ações de auditoria, inspeções e fiscalizações;
48. Elaborar o relatório de desempenho sumário relativo ao serviço público de transporte de passageiros em 2020, utilizando a informação recolhida ao abrigo do previsto no artigo 18.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio – Regulamento sobre Regras Tarifárias e Procedimentos de Recolha de Informação – e da Recomendação da AMT, de 20 de agosto de 2019, relativa às obrigações legais de transmissão de informação por parte de operadores de transportes;
49. Realizar, no exercício das suas competências em matéria de resolução de conflitos entre as entidades sujeitas à regulação da AMT, ou entre eles e os seus clientes ou terceiros, as ações de conciliação que se revelarem necessárias;
50. Exercer os poderes sancionatórios, através da instauração e instrução de processos de contraordenação e aplicação das respetivas coimas em caso de prática de ilícitos contraordenacionais por parte das entidades sujeitas à regulação da AMT;
51. Acompanhar a implementação do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de proteção dos consumidores;
52. Participar nos processos de consulta pública da Comissão Europeia, relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes;
53. Participar em Grupos de Trabalho no âmbito da Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia;
54. Instaurar e instruir processos de contraordenação sempre que haja indícios de prática de ilícitos cujo sancionamento caiba por lei à AMT, aplicar as respetivas coimas, custas processuais e sanções e promover a respetiva cobrança;
55. Promover, em articulação com os sete centros da rede nacional de arbitragem, a mediação e conciliação das partes ou, em alternativa, a resolução do litígio por via da arbitragem;
56. Realizar um estudo com vista à concretização de medidas relativas à adoção pelo *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* de práticas que permitam acelerar a transição para uma mobilidade sustentável, na vertente ambiental, bem como a definição dos princípios gerais de política tarifária que permitirão a internalização das externalidades ambientais e a transição para uma economia hipocarbónica;
57. Fomentar uma verdadeira cultura organizacional de promoção e defesa da concorrência nos vários segmentos do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, através da elaboração de procedimentos internos sobre o reporte de eventuais falhas de mercado, violação do princípio da concorrência (igualdade de tratamento e acesso não discriminatório) e ilícitos concorrenciais (práticas desleais (carteis), abuso de posição dominante e auxílios de estado indevidos) que possam requerer a intervenção da AMT no âmbito das suas atribuições em matéria de promoção e defesa da concorrência;
58. Realizar, no exercício das suas competências em matéria de resolução de conflitos entre as entidades sujeitas à regulação da AMT, ou entre eles e os seus clientes ou terceiros, as ações de conciliação que se revelarem necessárias;

59. Elaborar um Relatório Anual sobre o Impacto da Crise Pandémica de COVID 19, em 2020, no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, tendo por referência o impacto das principais condicionantes do enquadramento jurídico aplicável nas dinâmicas de mercado (oferta e da procura) ao longo dos Estados de Emergência, Calamidade e Situação de Alerta com incidência na competitividade dos setores;
60. Desenvolver e implementar o Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, o qual vai permitir obter um elevado nível de conhecimento do Ecosistema da Mobilidade e Transportes, através da sua observação e avaliação de forma periódica, rigorosa e permanente. Este irá contribuir para a melhoria do processo de decisão da AMT, assumindo-se também como uma base de disseminação de conhecimento através de uma divulgação alargada de um conjunto muito relevante de informação estatística, estudos e relatórios sobre o ecossistema da mobilidade e transportes.

CAPÍTULO VII

PLANO DO CAPITAL HUMANO

O desenvolvimento das organizações modernas passa, inevitavelmente, pela sua capacidade de se reinventarem ciclicamente, assente, naturalmente, em movimentos de criatividade e inovação que potenciam mudanças evolutivas, com efeitos internos e externos.

O capital humano é um dos principais ativos das organizações, visto que as capacidades de pensar, compreender, raciocinar e processar a informação de forma lógica, próprias do ser humano enquanto ser inteligente, têm sido fundamentais nos movimentos evolutivos sociais, tecnológicos e outros.

Assim, a AMT, enquanto organização de excelência e que procura estar na vanguarda de movimentos evolutivos e disruptivos no seio da sociedade portuguesa e que, em alguns casos, representam uma verdadeira alteração positiva de paradigma, tem que continuar a privilegiar o investimento no potencial dos seus recursos humanos.

Nesse sentido, a adoção de políticas promotoras de um ambiente gerador de desempenhos de excelência continuarão a ser vetores de orientação fundamentais para esta Autoridade.

Embora com as dificuldades naturais resultantes da contenção orçamental que se tem verificado e da pressão adicional que a Pandemia trouxe no ano de 2020, cujo impacto perdurará durante o ano de 2021, a AMT continuará a procurar colmatar as insuficiências de recursos humanos através da capitalização de uma estratégia de gestão assente no aproveitamento das sinergias entre as diferentes áreas organizativas, recorrendo maioritariamente à formação *on-job* e à constituição de equipas multidisciplinares, assente numa estrutura de carácter matricial.

A estrutura de carreiras da AMT está organizada em grupos profissionais que integram diferentes níveis de qualificação, académica e profissional, a saber: (i) quadros superiores, (ii) quadros médios, (iii) profissionais qualificados, e (iv) profissionais semiquualificados.

A distribuição por aqueles grupos profissionais, bem como pelos cargos de liderança previstos na sua estrutura orgânica para 2021, excluindo nesta sede os órgãos sociais (Conselho de Administração e Fiscal Único), e que está na base no orçamento de recursos humanos, é a seguinte:

CARGOS / GRUPOS PROFISSIONAIS	PREVISTOS	OCUPADOS	VAGOS
1 - Diretores e Chefes de Divisão	22	15	7
2 - Quadros superiores	50	38	12
3 - Quadros médios	7	6	1
4 - Profissionais qualificados	10	7	3
5 - Profissionais semiquualificados	2	2	0
TOTAL (1+2+3+4+5)	91	68	23

Unidade: Colaboradores

Tabela 1: Quadro de pessoal

Antes de mais, importa salientar que, dos 68 lugares de quadro ocupados à data de preparação do presente Plano de Atividades, e excluindo desde já os que deveriam estar focados nas atividades direção e organização (Diretores e Chefes de Divisão), o que naturalmente não ocorre considerando a já declarada escassez de recursos humanos, cerca de 57% foram “contratados” por recurso ao instrumento jurídico da cedência de interesse público, previsto no artigo 241.º e ss. da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

Aquela “solução” de contratação, embora tenha a virtuosidade de promover a política de reaproveitamento dos recursos humanos disponíveis na Administração Pública portuguesa, alocando-os a atividades onde são mais necessários, promovendo uma estratégia de gestão inteligente e eficiente dos trabalhadores existentes do perímetro do Estado Português, tem-se revelado instável, na medida em que se tratam de relações precárias de carácter tripartido (cedente, cessionário e trabalhador) em que qualquer uma das partes pode fazer cessar o acordo, o que coloca na equação uma variável desligada da relação organização-trabalhador, deixando de ser exclusivamente a vontade destes dois a determinar a manutenção da relação laboral.

Ante o exposto, e à semelhança do identificado em planos de atividade anteriores, a AMT está empenhada em garantir uma maior estabilidade futura do seu quadro de pessoal, que garanta o retorno do investimento realizado na sua formação. Para tal, em 2021, irá desenvolver e finalizar um processo que visa a consolidação nos quadros da Autoridade dos recursos humanos que se encontram a desempenhar funções ao abrigo de um acordo de cedência de interesse público, recorrendo para o efeito ao instrumento jurídico previsto no artigo 99.º, da LTFP, o qual *é aplicável, com as necessárias adaptações, às situações de cedência de interesse público, sempre que esteja em causa um trabalhador detentor de um vínculo de emprego público por tempo indeterminado previamente estabelecido e desde que a consolidação se opere na mesma carreira e categoria e que a entidade cessionária corresponda um empregador público.*

Ainda em matéria de recrutamento e seleção, há a realçar a significativa evolução na reposição da autonomia de gestão dos recursos humanos, preconizada e consagrada desde 2013 na Lei-quadro das Entidade Reguladoras, com a alteração operada pelo artigo 427.º da Lei do Orçamento do Estado para 2021. Esta alteração veio permitir à AMT, numa segunda linha, poder recorrer a procedimentos de contratação externa para reforçar os seus quadros.

Face ao que antecede, a AMT, em 2021, à semelhança de anos anteriores e numa perspetiva de continuidade, volta a centrar o seu foco em dois vetores: (i) gestão organizacional e (ii) qualificação.

No âmbito do vetor da gestão organizacional, prevêem-se como principais iniciativas a:

- > Promoção dos procedimentos tendentes à consolidação no quadro da AMT dos colaboradores que se encontram a trabalhar nesta Autoridade ao abrigo do regime de cedência de interesse público;
- > Promoção dos procedimentos externos de recrutamento e seleção de novos colaboradores com vista a aumentar o nível de competências principalmente na área económica, mantendo a todo o tempo o foco na eficiência da utilização dos recursos humanos;
- > Elevação da importância do sistema de avaliação de desempenho de dirigentes e colaboradores como instrumento de desenvolvimento do capital humano e reconhecimento do mérito.

Em relação ao segundo vetor, relacionado com a qualificação do capital humano, prevê-se a aposta na continuação das seguintes atividades principais:

- > Desenvolvimento de novos instrumentos e metodologias de partilha e divulgação interna do conhecimento, mantendo o investimento nas ferramentas de comunicação digitais;
- > Promoção da formação com pilar de reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas.

O investimento no capital humano em 2021 representa cerca de 42,25% dos gastos totais. O quadro seguinte apresenta o detalhe da fatia do orçamento dedicado aos recursos humanos, o qual está alicerçado no quadro de pessoal aprovado para o exercício em causa.

NATUREZA DOS GASTOS	2020	2021	Δ %
Remunerações e incentivos	5 984 886	5 867 261	(1,97)
Encargos sobre remunerações e incentivos	1 302 230	1 345 151	3,30
Seguro acidentes de trabalho	36 804	73 115	98,66
Formação	50 000	59 800	19,6
TOTAL	7 373 920	7 345 327	(0,39)

Unidade: Euros

Tabela 2: Orçamento de gastos com o pessoal

Ainda no capítulo do recrutamento e da consolidação do seu quadro de pessoal, importa assinalar que a AMT, enquanto regulador económico com regime próprio previsto no artigo 27.º dos seus Estatutos e no artigo 32.º da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, no que respeita ao recrutamento de dirigentes e trabalhadores, assentará sempre as suas iniciativas e decisões numa análise custo-benefício.

CAPÍTULO VIII

PLANO ORÇAMENTAL

O plano orçamental é um instrumento fundamental para qualquer organização, na medida em que constitui, de uma forma simplista, a tradução em rendimentos e gastos daquilo que é a atividade planeada para um determinado exercício.

O orçamento da AMT para 2021, é o resultado do planeamento estratégico realizado dentro da organização, tendo sempre como orientação a promoção da eficiência nos gastos a realizar, ou seja, aumentar a produtividade, gastando o mesmo ou, se possível, menos, sem prejudicar a capacidade instalada e a qualidade do serviço prestado aos seus *stakeholders*.

Também em matéria orçamental, há a realçar a significativa evolução na reposição da autonomia de gestão dos orçamentos, através da alteração operada pelo já referido artigo 427.º da Lei do Orçamento do Estado para 2021 à Lei-Quadro das Entidade Reguladoras.

Não obstante, a AMT continuará, em 2021, a pautar a sua conduta em termos de política de gastos pelo cumprimento do princípio da boa gestão dos dinheiros públicos, ou seja, o dinheiro dos contribuintes.

De realçar que, em tempo de pandemia COVID 19, atendendo a que os rendimentos da AMT estão indexados diretamente à atividade económica dos setores que regula, a concretização da globalidade das atividades planeadas, que naturalmente implicam financiamento e recursos humanos, depende do impacto que as variações de atividade nos setores regulados venham a ter na sua estrutura de rendimentos.

RENDIMENTOS

Em 2021, a atividade da AMT, conforme se tem verificado nos exercícios anteriores, será financiada exclusivamente com recurso a receitas próprias, resultantes das diversas tipologias de taxas previstas essencialmente nos seus Estatutos, mas não só.

Os rendimentos que a AMT estimou arrecadar tiveram por base a evolução da atividade económica esperada nos setores regulados durante o exercício em causa. O impacto da Pandemia foi tido em consideração na estimativa das receitas para 2021, tendo em conta o que foram os valores recebidos nos últimos 9 (nove) meses de 2020.

Para melhor enquadramento da base legal de suporte aos rendimentos da AMT, importa ainda elencá-los, conforme decorrem do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, bem como da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto:

a) Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)

A TRIR, que representa cerca de 19,73% do total dos rendimentos estimados para 2021, está prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março. Esta taxa visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado.

Atendendo a que se trata de uma receita indexada ao tráfego rodoviário, esta poderá sobre oscilações face à atividade registada em anos anteriores, em resultado das medidas de restrição de movimentos que possam vir a ser adotadas por força da situação pandémica. A esta altura já há conhecimento que o impacto da redução de tráfego real verificada em 2020, poderá vir a resultar numa variação de (50,0%) na taxa a cobrar em 2021, face ao valor cobrado no ano anterior.

b) Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)

A TRIF representa cerca de 7,35% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta taxa está prevista e regulamentada alínea b) do n.º 1 do no artigo 32.º dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional, a qual está integralmente a cargo da IP, S.A..

O valor desta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa tendo por base a aplicação de um coeficiente de 2,15% sobre o valor da TUI – Taxa de utilização da infraestrutura – cobrada em 2019.

Neste particular, importa relembrar a ausência de publicação dos necessários despachos habilitantes em 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, sendo por isso devidas as taxas relativas a estes exercícios.

c) Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)

A TRIP representa cerca de 20,65% do total dos rendimentos estimado para 2021. Esta taxa está prevista e regulamentada na alínea c) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais. O pagamento é realizado por cada administração portuária do Continente, aplicando um determinado coeficiente às receitas de exploração arrecadadas.

O coeficiente a aplicar para determinar esta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o valor absoluto considerado nos anos anteriores.

Também neste caso, não foram publicados os despachos em 2017, 2018, 2019, e 2020.

d) Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS - TVDE)

A CRS cobrada às plataformas eletrónicas de TVDE representa cerca de 7,95% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta contribuição está prevista e regulamentada no artigo 30.º, da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa que teve por base os valores recebidos durante o ano de 2020, que incluem já o impacto da Pandemia.

De realçar que esta receita é objeto de distribuição pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) e pelo IMT, I.P., conforme previsto legalmente.

e) Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)

A comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos representa cerca de 36,81% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta comparticipação está prevista alínea d) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Lei n.º 11/2011, de 26 de abril - *Estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção*.

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 9.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT.

f) Comparticipação sobre os exames de condução (EC)

A comparticipação sobre os exames de condução representa cerca de 0,82% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta comparticipação está prevista na alínea e) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho - *Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir*, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução.

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 5.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelos Decreto-lei n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, e 151/2017, de 07 de dezembro e pela Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação a pagar por cada entidade privada autorizada a realizar exames de condução, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT.

g) Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem (SIEV)

A comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem representa cerca de 3,27% do total dos rendimentos estimados. Esta comparticipação está prevista na alínea f) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Portaria 314-B/2010, de 14 de junho - define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) para todos os veículos previstos na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei 112/2009, de 18 de Maio, e para os veículos que utilizem identificadores associados ao sistema Via Verde, sem prejuízo, neste último caso, do disposto no n.º 2 do artigo 27.º da presente portaria, com vista à cobrança eletrónica de portagens, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, do artigo 19.º e do artigo 20.º do Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis (Regulamento de Matrícula).

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 22.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelas Portarias n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., proveniente da tarifa de transação eletrónica, a ser suportada pelas concessionárias, pelas subconcessionárias ou por outras entidades que, para pagamento dos seus serviços por parte dos utilizadores ou clientes, aceitem o dispositivo eletrónico como meio de cobrança, por cada transação eletrónica agregada ou não, consoante o caso, desde que não associada a uma isenção do pagamento de taxas de portagem, nos termos do artigo 18.º-A da referida Portaria.

Atendendo a que se trata de uma receita indexada ao tráfego rodoviário, esta poderá sobre oscilações face à atividade registada em anos anteriores, em resultado das medidas de restrição de movimentos que possam vir a ser adotadas por força da situação pandémica.

h) Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes

A AMT previu ainda como rendimentos a arrecadar em 2021 resultante de multas e penalidades diversas aplicadas e a aplicar, como consequência da instauração de processos contraordenacionais ao abrigo dos diversos regimes que regulamentam os setores regulados por esta Autoridade, bem como outras receitas relacionadas com outros serviços prestados. Estas receitas representam, no seu conjunto, cerca de 0,31% do total dos rendimentos.

i) Fundos comunitários

Por último a rubrica de financiamento comunitário, está relacionada com a candidatura apresentada pela AMT no âmbito do SATDAP – Sistema de Apoio à Transformação Digital da Administração Pública (SAMA 2020), representando 3,11% do total dos rendimentos, tem em vista o investimento no desenvolvimento de um sistema de informação que irá funcionar como um observatório do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, concurso esse já adjudicado durante o ano de 2020 e cuja execução se iniciará em 2021.

Assim, o plano orçamental de rendimentos para 2021, é o seguinte:

NATUREZA DOS RENDIMENTOS	VALOR
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	3 618 956
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)	1 347 410
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	3 786 790
Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS-TVDE)	1 458 680
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)	6 750 000
Comparticipação sobre os exames de condução (EC)	150 000
Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem (SIEV)	600 000
Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes (Outras)	57 000
Fundos comunitários	569 492
TOTAL	18 338 328

Unidade: Euros

Tabela 3: Orçamento de rendimentos

Em seguida apresenta-se um gráfico com a representação relativa de cada natureza de rendimento.

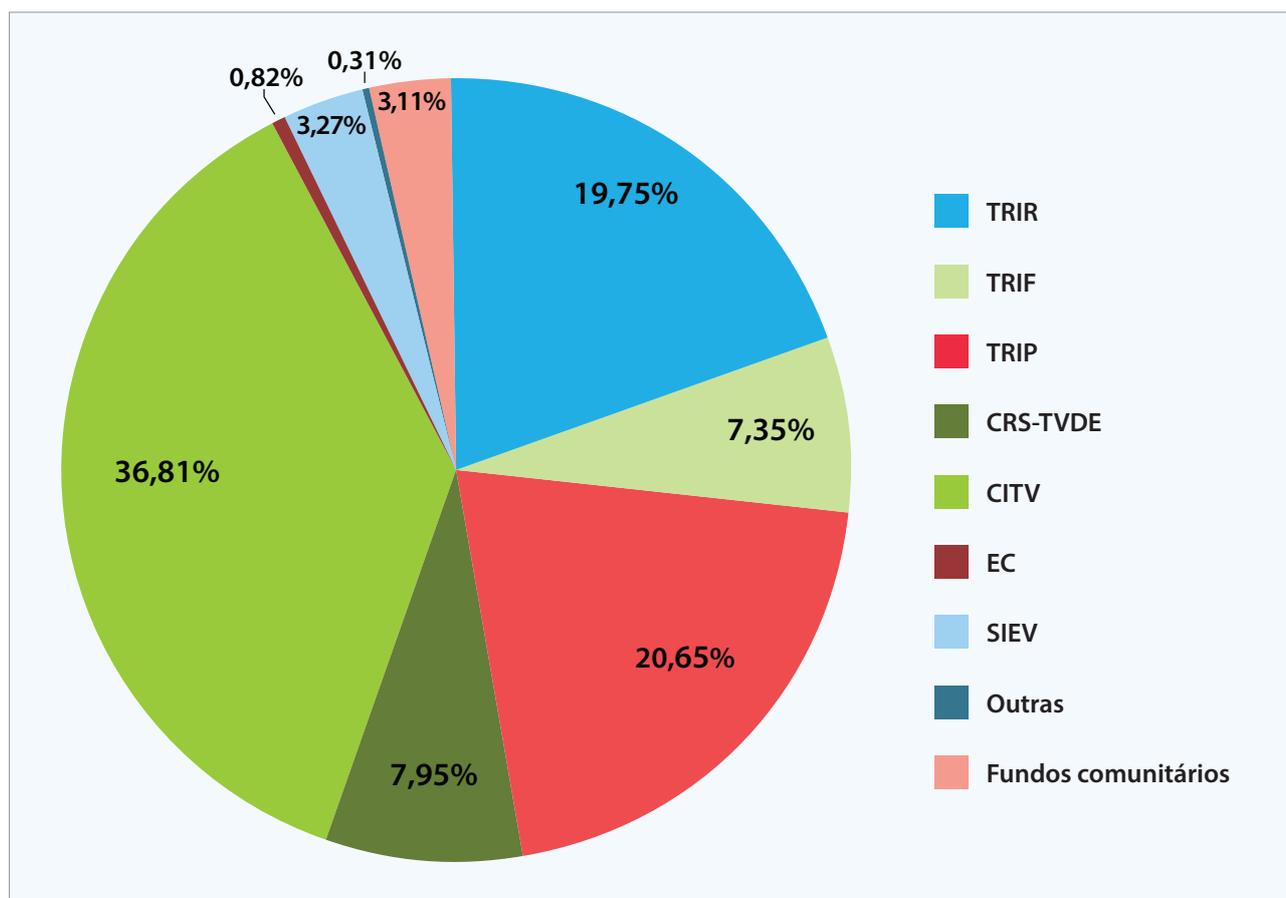


Gráfico 1: Distribuição relativa orçamento de rendimentos

GASTOS

Quanto ao orçamento de gastos para 2021, a política da AMT continuará em linha com os anos anteriores, ou seja, orientando as decisões para as soluções mais eficientes.

As principais linhas orientadoras inerentes à gestão do orçamento de gastos serão os mesmos de anos anteriores, a saber:

- > Internalização das necessidades permanentes com consequentes poupanças ao nível dos trabalhos especializados;
- > Adoção de soluções na gestão de instalações e equipamentos que permitam gerar mais eficiência e economia na utilização das mesmas, com efeitos nos consequentes consumos;
- > Implementação de soluções tecnológicas que aumentem a capacidade de recolha e tratamento de informação de forma integrada, permitindo canalizar recursos para outras tarefas/atividades; e
- > Apostar na digitalização da tramitação processual e das formas de trabalho, no sentido de reduzir o consumo de recursos que impactam negativamente na pegada ecológica.

Os gastos orçamentados para o exercício de 2021, tiveram em linha de conta as necessidades de financiamento para materialização das atividades e ações identificadas no presente plano ao longo de 12 meses completos de atividade, bem como os custos fixos inerentes à estrutura organizacional que deverá integrar os recursos humanos e materiais necessários à concretização do mesmo.

Assim, o orçamento de gastos encontra-se estruturado da seguinte forma:

NATUREZA DOS GASTOS	VALOR
Pessoal	7 285 527
Fornecimentos e serviços externos	3 950 596
Juros e outros encargos	3 000
Transferências	2 118 963
Outras despesas ¹	237 546
Investimentos em bens de capital	3 789 492
TOTAL	17 385 124

Unidade: Euros

Tabela 4: Orçamento de gastos

Os gastos com o pessoal, representam 41,91% do total global, têm na sua base o quadro aprovado para 2021, e uma previsão de processamento de salários para 14 meses. Estes gastos já incluem os recursos humanos a recrutar, quer por consolidação (pessoal em exercício de funções na AMT há mais de 12 meses em regime de cedência de interesse público), quer por concurso. Em matéria da consolidação, importa realçar que a integração nos quadros da AMT não irá ter qualquer reflexo ao nível do aumento de despesa.

A segunda natureza de gastos com maior peso na respetiva estrutura, são os relacionados com fornecimentos e serviços externos que representam cerca de 22,72% do total global. Nesta tipologia incluem-se todos os gastos relacionados com a despesa corrente inerente ao funcionamento da AMT, bem como estudos e trabalhos especializados relacionados com as atividades *core*.

As transferências para outras entidades públicas, que representam cerca de 12,19% do total global dos gastos previstos para 2021, integram as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências a realizar para o IMT, I.P. e para o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) da contribuição de regulação e supervisão cobrada pela AMT, *cf.* previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual.

¹ Inclui Reserva no valor de 235 546 €.

Com especial significado, existem ainda os gastos previstos para investimentos em bens de capital, que representam cerca de 21,80% do total global, e onde está refletido, designadamente, o desenvolvimento do sistema de *Business Intelligence* do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, em curso durante o presente exercício. De referir que este projeto envolve uma comparticipação comunitária.

Em seguida, apresenta-se um gráfico com a distribuição relativa das naturezas de gastos.

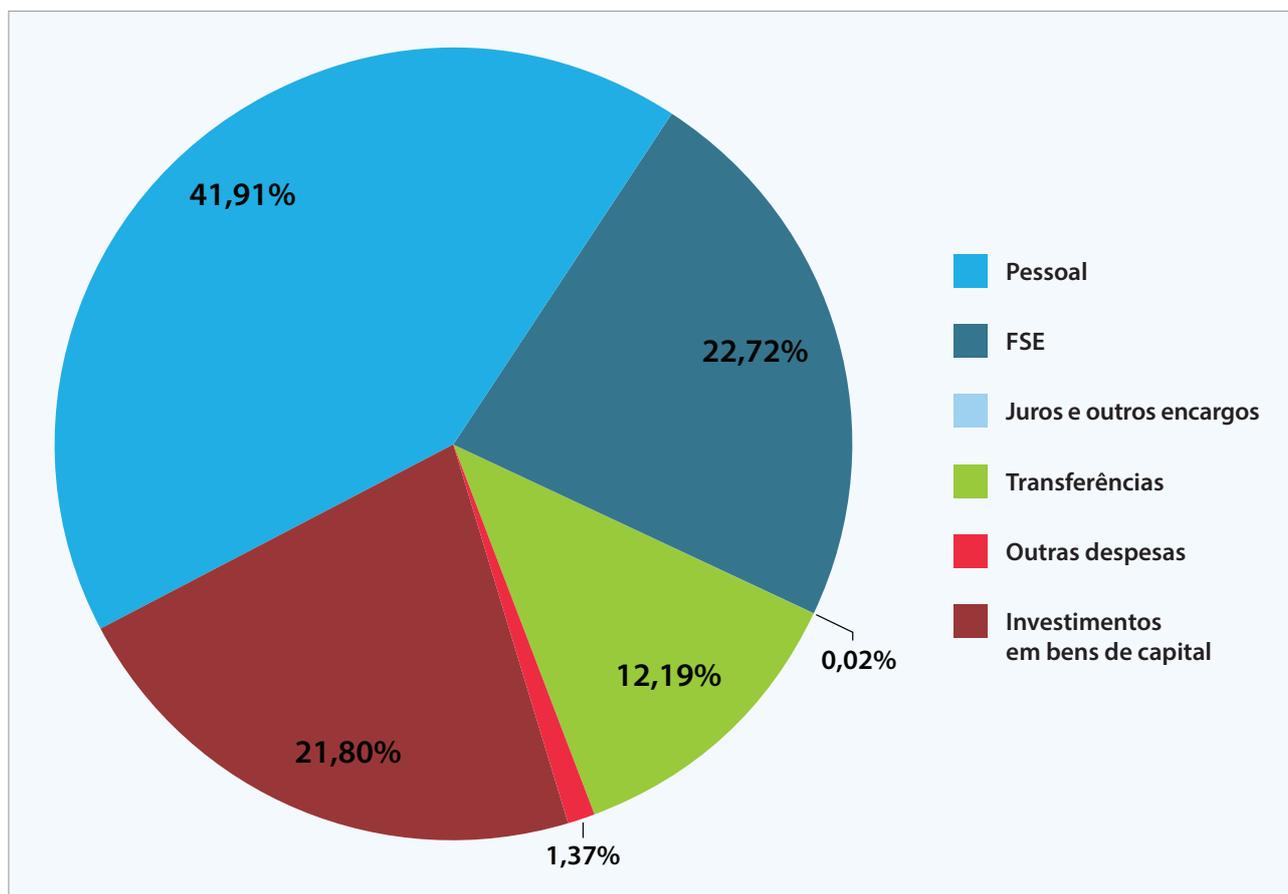


Gráfico 2: Distribuição relativa orçamento de gastos

CAPÍTULO IX

PLANO TECNOLÓGICO

O plano tecnológico da AMT para 2021, para além da gestão e manutenção evolutiva manutenção das tecnologias em uso de apoio à atividade operacional e não operacional, foca-se essencialmente no desenho e implementação da arquitetura tecnológica de suporte ao desenvolvimento do Observatório da AMT, designado de Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, o qual já se encontra em curso. Adicionalmente, foca-se também na segurança dos sistemas de informação, colocando a AMT como elemento ativo na rede CSIRT² do CNCS³.

Relativamente ao Observatório, este vai permitir obter um elevado nível de conhecimento do *Ecosistema da Mobilidade e Transportes*, através da sua observação e avaliação de forma periódica, rigorosa e permanente. Deste modo irá contribuir para a melhoria do processo de decisão da AMT, assumindo-se também como uma base de disseminação de conhecimento através de uma divulgação alargada de um conjunto muito relevante de informação estatística, estudos e relatórios sobre este ecossistema. Assim, para 2021, destacam-se neste âmbito do desenho e implementação de arquitetura tecnológica do Observatório:

- > Desenho técnico e implementação da solução tecnológica de suporte ao Observatório, incluindo o desenvolvimento da interoperabilidade com outras entidades, públicas e privadas, para a recolha de dados, e a consequente transformação em conhecimento, quer pela preparação de relatórios para a atividade interna AMT, quer para a prestação de informação e conhecimento às várias partes interessadas;
- > A celebração de protocolos de cooperação e troca de informação com outras entidades detentores dos dados e de informação relevante referente aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, marítimos e por vias navegáveis interiores;
- > Recolha e validação de informação junto das entidades reguladas, nomeadamente, nos seguintes setores de atividade:
 - Ferrovia (infraestruturas e transporte de passageiros e mercadorias);
 - Sistemas de metro;
 - Transporte fluvial de passageiros;
 - Concessões rodoviárias (infraestruturas);
 - Plataformas de TVDE e de táxis;
 - Autoridades de Transportes (municípios) e operadores de transporte publico rodoviário de passageiros;
 - Sistema marítimo-portuário.

Quanto à participação da AMT na rede de CSIRT, esta visa responder à necessidade nacional (como resposta a diretivas europeias) de manter os reguladores dos vários sectores em contacto permanente com o CNCS, com o objetivo de manter um intercâmbio informação diária sobre as ocorrências e incidentes no sector. Nesta matéria há a destacar a implementação:

- > De medidas e instrumentos necessários à antecipação, à deteção, reação e recuperação de situações que, face à iminência ou ocorrência de incidentes ou ciberataques, ponham em causa o funcionamento das infraestruturas críticas e os interesses nacionais no sector da mobilidade e transportes, e
- > Do PANORAMA (serviço promovido pelo CNCS) na AMT para garantir a integração das funções de deteção e reação a incidentes, contribuindo para a criação de um quadro situacional de cibersegurança nacional.

2 CSIRT (Computer Security Incident Response Team) grupo técnico responsável por resolver incidentes relacionados com a segurança em sistemas digitais. Pode ser um serviço prestado por uma empresa especializada ou por uma unidade da própria organização (que é o caso da AMT).

3 Centro Nacional de Cibersegurança PORTUGAL (CNCS).

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

