

## PARECER N.º 92/AMT/2023

### I. OBJETO

1. No presente documento, apresenta-se o Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativamente ao Regulamento da Zona Livre Tecnológica (ZLT) de Aveiro, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, que estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT.
2. A ZLT de Aveiro, constituída nos termos do referido Decreto-Lei n.º 67/2021, incorpora área terrestre, estuarina e marítima que abrange os concelhos de Aveiro e Ílhavo, incluindo a faixa da costa, dentro do limite da largura máxima legal do domínio público marítimo, do Porto de Aveiro bem como os canais de navegação de Mira, o canal de Ílhavo, o canal principal de navegação, no concelho de Aveiro e o canal de navegação cale do Espinheiro.
3. A ZLT é uma área dedicada à experimentação e ao teste, em ambiente operacional, de tecnologias e sistemas de comunicação e de eletrónica.
4. Pretende:
  - Facilitar o acesso às infraestruturas, tecnologias, processos de gestão/ governance, equipas e expertise desenvolvidas e consolidadas no âmbito de várias iniciativas, tal como o Aveiro Tech City, tendo as mesmas sido essenciais para a atração e retenção de talento para a região de Aveiro;
  - Permitir o teste e otimização de futuros produtos, serviços e aplicações que dependem das tecnologias de comunicação e da sua evolução.
5. Tem como visão ser uma infraestrutura de experimentação e teste, em ambiente operacional, para tecnologias e sistemas de comunicação e eletrónica em ambientes urbano e periurbano, sistemas logísticos guiados e não guiados, operações espaciais e em ecossistemas naturais – terrestres, lacustre, estuarino e marítimo.
6. Como missão pretende contribuir para facilitar e acelerar a inovação focada em tecnologias e sistemas de comunicação e eletrónica, com aplicação em ambientes urbano e periurbano, sistemas logísticos guiados e não guiados, operações espaciais e em ecossistemas naturais – terrestres, lacustre, estuarino e marítimo, incluindo as suas áreas classificadas e principais operações económicas e respetivas interações – Turismo, Indústria, Logística, Administração Pública e do Território, Espaço, Agricultura e Pescas.

## II. PARECER

7. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE) em 2020.12.09 (Comunicação COM(2020) 789 final), e em particular no âmbito da sua Iniciativa Emblemática 7 – Inovação, Dados e Inteligência Artificial para uma Mobilidade mais Inteligente, tendo em vista impulsionar a investigação e implantação de tecnologias inovadoras e sustentáveis nos transportes, considera ser fundamental a existência de um ambiente propício ao desenvolvimento dessas tecnologias e serviços associados, bem como de todos os instrumentos legislativos para a sua validação, designadamente no sentido de facilitar ensaios e provas, tornando o quadro legislativo adequado à inovação e apoiando a implantação de soluções no mercado.
8. Uma das dimensões particularmente relevante é a inteligência artificial que é determinante para a automatização dos transportes em todos os modos de transportes, sendo para tal essencial apoiar instalações de ensaio e experimentação no domínio desta dimensão.
9. Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT, materializando um quadro legislativo que promove e facilita a realização de atividades de investigação, demonstração e teste, em ambiente real, de tecnologias, produtos, serviços, processos e modelos inovadores, em Portugal, de forma transversal, aproveitando todas as oportunidades trazidas pelas novas tecnologias — desde a inteligência artificial, à *blockchain*, passando pela bio e nanotecnologia, a impressão 3D, a realidade virtual, a robótica e a IoT, incluindo o *big data* e a rede 5G, entre outras inovações científicas e tecnológicas.
10. Nos termos desse diploma são os seguintes os princípios gerais aplicáveis às ZLT:
  - A realização de testes de experimentação pode ser efetuada mediante candidatura livre e contínua a submeter à entidade gestora ou através de programas para a inovação especificamente criados para o efeito;
  - Sem prejuízo do disposto no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados, aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, podem ser previstas condições mínimas ou adicionais para o envolvimento dos participantes nos testes, para o tratamento dos seus dados pessoais e para a proteção dos mesmos, no âmbito das ZLT e dos respetivos programas para a inovação;
  - Os promotores dos testes devem obter, sempre que necessário, o consentimento livre, esclarecido e expresso de participantes e, quando aplicável, tratar os dados pessoais dos mesmos em conformidade com o quadro legal aplicável;

- Todas as entidades envolvidas devem colaborar entre si com vista a assegurar a agilização e coordenação dos processos para realização de testes que sejam realizados em ZLT, devendo nomear para o efeito pontos de contacto;
- A divulgação da informação deve salvaguardar a proteção da propriedade intelectual, do segredo de negócio e dos dados pessoais, bem como a segurança da informação classificada, de qualquer marca e grau, que seja classificada por entidade competente e nos termos das disposições legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis; e
- Os funcionários da Autoridade de Testes e da entidade gestora da ZLT, bem como de outras entidades que tenham acesso aos testes e a informação sobre os mesmos, estão sujeitos a sigilo sobre a mesma no âmbito do exercício das suas funções.

**11.** Ao abrigo do n.º 3 do artigo 6.º do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, o regulamento interno de cada ZLT está sujeito a parecer da entidade reguladora competente, sendo que, atenta a área de intervenção da ZLT de Aveiro, a AMT constitui-se como entidade reguladora competente.

**12.** Na ZLT:

- Pretende-se testar tecnologias e sensores associados com aplicação em áreas que dependam das comunicações como: a mobilidade, energia, administração pública e do território e cidades inteligentes;
- Existe um foco na logística urbana;
- Permite-se o acesso a recursos e serviços a disponibilizar para o acesso à infraestrutura: plataformas de comunicação que compreendem uma infraestrutura urbana constituída por uma área de experimentação que inclui a infraestrutura na cidade de Aveiro, uma infraestrutura rodoviária no percurso da A25 entre Aveiro e a zonas das praias (município de Ílhavo), uma infraestrutura ferroviária no percurso entre o nó de Aveiro e o Porto de Aveiro, não esquecendo o campus universitário.

**13.** A AMT é uma entidade reguladora, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, e com a missão, conforme definido nos seus estatutos aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, de regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, por vias navegáveis interiores e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção

e defesa da concorrência dos setores privado, público, cooperativo e social, nos termos desses estatutos e demais instrumentos jurídicos.

**14.** A AMT, assume, por natureza, uma função de regulação económica, devendo sempre procurar preservar o equilíbrio económico de um determinado setor que não lograria ser obtido sem essa intervenção, o que deve passar por:

- Efetuar um exercício de *compliance* com a legislação e jurisprudência aplicável, a par de um conhecimento compreensivo e constantemente atualizado dos mercados da mobilidade;
- Contribuir para o suprimento de “falhas de mercado”, a par da redução ou tendencial eliminação das “falhas de Estado” e promovendo o equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores, Profissionais e Utilizadores/Consumidores, e dos Contribuintes; e
- Pugnar por uma concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, e promovendo e defendendo o interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, ou seja, que integre as seguintes dimensões:
  - Na dimensão da inclusividade, a abrangência e coesão territorial e social, extensiva a todas as pessoas, e naturalmente também a mobilidade de bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
  - Na dimensão de eficiência, as naturais exigências de competitividade, produtividade e combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogêneas da globalização; e
  - Na dimensão da sustentabilidade, a integração das 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 (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável, o Pacto Ecológico Europeu e demais normativo nacional, da União Europeia (UE) e internacional que lhes dão sequência.

**15.** Mais concretamente, pode intervir no contexto das ZLT a diversos níveis, através de poderes regulatórios e de supervisão, designadamente:

- Analisar as políticas públicas e o seu impacto nos diferentes *stakeholders*, e diagnosticar o funcionamento dos mercados relevantes, através de estruturada e periódica recolha e reporte de informação relevante;

- Identificar, em toda a legislação ou em políticas públicas, matérias com relevância regulatória, visando cristalizações, incongruências ou barreiras à entrada nos mercados ou ao seu desenvolvimento;
  - Propor aos órgãos legislativos competentes alterações relevantes ou produzir regulamentação e definição de regras gerais, designadamente, quanto a preços, acesso a redes/infraestruturas essenciais ou obrigações de serviço público, e procurando que não sejam intrusivas; e
  - Atuar do ponto de vista da fiscalização e da correção de distorções regulatórias ou práticas anti concorrenciais ou de violação das disposições legais aplicáveis.
- 16.** Num contexto das múltiplas transições - energética, digital, ambiental - apenas através de uma interação sistemática com o mundo real será possível elevar o compromisso público da AMT e o seu patamar de exigência, transformando-se numa verdadeira “organização que aprende”, antecipando uma diversidade de futuros, e que contribui para o bem-estar dos cidadãos e das empresas, num mundo em que a regulação económica independente deve assumir um papel indispensável, decisivo e concreto.
- 17.** Portanto, o papel da AMT vai para além da mera verificação de *compliance* ou conformidade legal, mas também desta autoridade ser ela própria um facilitador da inovação, atuando numa perspetiva igualmente de promoção do equilíbrio e do desenvolvimento dos mercados e do bem estar das pessoas e das empresas.
- Independentemente de candidaturas individuais de entidades públicas ou privadas, a AMT pretende incentivar a identificação e apresentação de novos projetos ou de outros que possam potenciar projetos existentes, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público subjacente à sua atuação enquanto regulador.
  - Assim, esta autoridade encoraja os promotores de projetos de inovação nestes mercados a, previamente à submissão de manifestações de interesse junto da Agência Nacional de Inovação (ANI), estabelecerem contactos com a AMT de forma a identificar aspetos de enquadramento que possam ser mais bem esclarecidos ou potenciados.
- 18.** Importa igualmente referenciar que a AMT participou ainda na fase de projeto legislativo do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, tendo sido favorável à criação de ZLT e defendido que:
- A criação de instrumentos de experimentação, dentro das ZLT, através de programas para a inovação e/ou através de instrumentos legais e/ou regulamentares, poderá constituir uma

importante ferramenta de promoção da inovação, sempre que o regime legal ou regulamentar em vigor não o preveja ou impeça, dificulte ou onere a realização de testes;

- Um dos fatores que apresenta um potencial de impacto mais relevante no domínio da mobilidade e transportes do futuro, advém do uso da inteligência artificial, tornando-se num elemento essencial a considerar no domínio dos ensaios e experimentação, portanto, nas ZLT;
- Nesta matéria específica, será de destacar a componente dos algoritmos computacionais que terão que garantir, designadamente:
  - A liberdade de escolha e devidamente informada pelos consumidores;
  - A confidencialidade dos negócios, bem como um ambiente de concorrência não falseada, prevenindo situações de cartelização ou de abuso de posição dominante, o que é essencial para a promoção do investimento sustentado, produtivo e estruturante; e
  - Acautelar os riscos associados ao “*data led regulation*”, potencialmente conflitantes com os direitos, liberdades e garantias constitucionalmente estatuídos, em particular em matéria de proteção de dados pessoais e de proteção do consumidor, bem como suscetíveis de acarretar riscos regulatórios.

**19.** A ZLT de Aveiro foi objeto da respetiva manifestação de interesse, rececionada pela AMT, através da ANI, e nesse contexto já objeto de uma análise preliminar, incluindo em reuniões prévias.

**20.** O objetivo visado pela ZLT de Aveiro no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade autónoma e de sistemas de transportes inteligentes para smart cities, encontra-se em pleno alinhamento, quer com a mencionada Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da CE, quer com o interesse público que compete à AMT de promover e defender de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, no ecossistema da mobilidade e dos transportes.

**21.** Em anteriores intervenções públicas sobre as questões relacionadas com a digitalização ou a transição digital, a AMT tem constatado que:

- Assistimos a uma evolução tecnológica mais rápida do que pode ser antecipado pelas entidades públicas, muitas vezes conduzida por gigantes tecnológicos mundiais, que atuam,

quase sempre, fora de regulamentação específica ou nas falhas da regulamentação existente;

- Tal não permite captar as mais valias da inovação para o interesse público, nem proteger esse mesmo interesse público dos meros interesses comerciais das empresas;
- A evolução de novos modelos económicos é mais rápida que a capacidade de intervenção pública, o que impõe uma atuação de antecipação, rápida e de âmbito prospetivo;

**22.** É por isso necessário:

- O investimento na criação de enquadramentos legais e contratuais favoráveis, e na introdução de sistemas de transportes inteligentes e de plataformas eletrónicas agregadoras, pode permitir às cidades, regiões e Estados uma melhor gestão e compatibilização de todos os modos de transporte e serviços logísticos, potenciando a utilização comum e articulada das mesmas infraestruturas, diminuindo custos associados à manutenção e criação das mesmas, diminuindo a emissão de gases com efeito estufa e dos seus efeitos negativos na saúde e ambiente, aumentando a coesão e inclusão territorial e social;
- O desenvolvimento tecnológico, que é a base para a pretendida interoperabilidade, deve ser amplamente promovido, seja junto da comunidade científica e da Administração Pública, seja junto das empresas, e deverá ser coordenado através de princípios orientadores, mas que não impeçam o surgimento de novas e diferentes soluções, nem que constituam um entrave à concorrência, mas antes que permitam focalizar os investimentos e a adoção de soluções, com vantagens para a sociedade;
- A definição de parâmetros mínimos e transversais, procurando que a rápida evolução tecnológica não ultrapasse a capacidade de intervenção pública, não deverá limitar, mas antes promover, a liberdade de iniciativa e a inovação por parte da indústria no âmbito do mercado interno;
- Que as entidades públicas possam deter um elevado nível de informação, permanente e rigorosa, e analisar periodicamente indicadores operacionais, aferindo da sua eficiência, mas também do cumprimento de obrigações legais, regulamentares e contratuais, de forma a antecipar e mitigar impactos no Ecosistema, na economia e na sociedade, de um ponto de vista transversal;
- Reforçar a interoperabilidade ao nível da informação entre os diferentes stakeholders do setor da mobilidade, mas também de setores conexos – plataformas digitais multifunções e agregadoras de serviços - de modo a promover uma efetiva intermodalidade e



multimodalidade, tanto no transporte de pessoas como de mercadorias (como é exemplo a JUL - Janela Única Logística).

**23.** No que se refere à logística urbana, de acordo com a Estratégia da Mobilidade urbana Sustentável da Comissão Europeia<sup>1</sup> “*Os Estados-Membros e as autoridades urbanas devem criar condições de base (por exemplo, espaços para as entregas, regulação do acesso, repressão das infrações, etc.) que tornem atraente para os operadores logísticos privados o investimento em novas tecnologias e soluções. Devem também facilitar a cooperação entre os intervenientes, criar a capacidade necessária a nível local, estimular a aceitação das boas práticas, assegurar a interoperabilidade das soluções logísticas locais baseadas em sistemas de transporte inteligentes e garantir a sua integração nas prioridades nacionais.*” (...) *As tecnologias inteligentes e, em especial, os sistemas de transporte inteligentes (STI)<sup>2</sup> são vetores essenciais do planeamento da mobilidade urbana. Ajudam os responsáveis políticos a realizar os seus objetivos e a gerir operações de tráfego concretas e são também úteis aos utilizadores finais, proporcionando-lhes escolhas fundamentadas em matéria de mobilidade. Mais especificamente, os STI ajudam a otimizar a utilização das infraestruturas existentes por vários meios, nomeadamente semáforos, planeadores de deslocações, bilhética inteligente ou sistemas cooperativos (por exemplo, sistemas de comunicações veículo-veículo e veículo-infraestrutura). Fomentam a gestão coordenada das redes rodoviárias e de transportes públicos e facilitam a aplicação de sistemas de logística urbana e de restrição do acesso. Para que as soluções STI sejam mais coerentes e interoperáveis em toda a Europa, o grupo de peritos em STI urbanos[20]<sup>3</sup> elaborou um conjunto de orientações para a implantação de aplicações essenciais destes sistemas[21]<sup>4</sup>. Neste contexto, foram identificadas as melhores práticas, bem como as necessidades de normalização, no domínio dos STI urbanos.*<sup>5 6</sup>

**24.** A promoção da infraestruturas tecnológicas, de transportes e logística, pode ter efeitos poderosos na redução de custos de contexto e na atração de utilizadores, com efeitos multiplicadores benéficos no Estado, operadores e utilizadores, bem como nas restantes atividades económicas dependentes da existência de redes de transporte de mercadorias e passageiros, sem esquecer o contributo para a redução das emissões de gases nocivos, particularmente dos gases com efeito de estufa (GEE), do Ecosistema, na medida em que

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52013DC0913>

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ganda\\_21\\_6727](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ganda_21_6727)

<sup>3</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

<sup>4</sup> [europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_for\\_urban\\_areas\\_en.htm](http://europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm)

<sup>5</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ffac1877-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1>

<sup>6</sup> [http://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/plp\\_uploads/policy\\_briefs/Sustainable\\_urban\\_logistics.pdf](http://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/policy_briefs/Sustainable_urban_logistics.pdf)



facilita aos cidadãos, enquanto utilizadores, orientar as suas escolhas em termos de serviços de mobilidade de acordo com um racional de sustentabilidade.

- 25.** Efetivamente, o investimento na criação de enquadramentos legais e contratuais favoráveis, e na introdução de STI e de plataformas eletrónicas agregadoras, pode permitir às cidades, regiões e Estados uma melhor gestão e compatibilização de todos os modos de transporte e serviços logísticos, potenciando a utilização comum e articulada das mesmas infraestruturas, diminuindo custos associados à manutenção e criação das mesmas, diminuindo a emissão de GEE e dos seus efeitos negativos.
- 26.** De referir, igualmente, que a vitalidade e a competitividade das cidades - cada vez mais vista do ponto de vista da “cidade-região” - estão muitas vezes relacionadas, não apenas com questões de reabilitação de edificado ou espaço público, habitação ou fatores culturais, mas também com as infraestruturas e abastecimento urbano, e com os mecanismos de governança local e regional e de efetiva monitorização e gestão das diversas componentes da mobilidade.
- 27.** A multiplicação de fluxos urbanos e regionais, de mercadorias e passageiros, associada ao acréscimo da taxa de motorização, à diversificação e complexidade de fatores de deslocação e estabelecimento dos agentes económicos, potencia um tráfego intenso e multidirecional que a estrutura urbana não tem capacidade para suportar, conduzindo a disfunções nos sistemas económico (como a penalização do tempo de trabalho, de deslocação de pessoas, etc.) e urbano (de que são exemplos o congestionamento, escassez de estacionamento e a dificuldade de acesso ao mercado de trabalho)
- 28.** Por outro lado, o abastecimento deixou de estar confinado à mera distribuição física de mercadorias e o transporte de passageiros deixou de estar circunscrito ao modelo tradicional de exploração ou oferta de serviços, passando a ser entendidos como conceitos amplos, agregadores de serviços diversificados e indutores de mais-valias para os agentes envolvidos e para o território.
- 29.** O planeamento destes fluxos terá de passar a não ter apenas em conta a definição das grandes infraestruturas pensadas a nível nacional, mas também pensar a capilaridade da distribuição final, dentro de cada cidade ou área metropolitana e, dentro destas, para territórios diversificados e indutores de necessidades específicas
- 30.** Do mesmo modo, a necessidade de entrega de pequenas mercadorias, em número e frequência, tem vindo a aumentar exponencialmente e, sem prejuízo de as novas tecnologias de localização e otimização de rotas, associados aos sistemas de informação dos agentes da cadeia de valor terem vindo a dar um contributo positivo para amenizar os desafios desta

evolução, e tornar mais eficientes as operações, perfila-se que não sejam ainda suficientes e que, como tal, ainda obrigam a uma reflexão das várias entidades envolvidas, pois a adoção de políticas públicas que retirem das cidades grande parte do tráfego originado pelo transporte de mercadorias e sua correspondente substituição por redes de distribuição, e formas e meios ambientalmente mais sustentáveis para entregas de *last mile* tornam-se, cada vez mais, um imperativo no planeamento da mobilidade das cidades

31. Por isso, os desafios essenciais da Mobilidade prendem-se com a gestão holística daqueles fluxos, com a melhoria da oferta e do acesso ao transporte de passageiros (investimento em meios e infraestruturas e melhores tarifários), com a integração da logística urbana, da promoção do transporte multimodal nas ligações internas e externas de cidades e áreas metropolitanas (melhor gestão de acesso a cidades de veículos poluentes, ordenamento do estacionamento, e novas soluções de mobilidade) e ainda com a capacidade de o modelo de governança agregar, com eficiência, mecanismos eficazes de supervisão, com base nas potencialidades oferecidas pelas novas tecnologias.
32. Do ponto de vista regulatório, a primazia será assegurar regras coerentes, claras, objetivas e estáveis, em todas as atividades económicas da mobilidade e transportes, garantindo o cumprimento da legalidade, mas também induzindo mecanismos de recolha/transmissão/tratamento de informação (para a administração local e entre esta e o regulador), de garantia da sustentabilidade do sistema e maximização de recursos públicos, sem obstar ao prosseguimento das competências próprias da administração local e do Governo, entidades essas que têm a capacidade de definir e financiar o sistema multifacetado que consideram apropriado e necessário às populações.
33. Efetuado este enquadramento, quanto à visão regulatória da AMT, parece-nos que o Regulamento da ZLT, integra os aspetos essenciais necessários à sua definição e operacionalização, nos termos do mencionado Decreto-Lei n.º 67/2021, merecendo, em termos genéricos, a concordância da AMT, e sem prejuízo das considerações identificadas de seguida.
34. No contexto dessa análise prévia e atendendo algumas das áreas a testar nesta ZLT se podem reportar a competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) e da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), designadamente em matéria de regulamentação técnica e segurança, alerta-se para a relevância daquelas entidades também serem consideradas no âmbito das autoridades competentes desta ZLT.
35. Apesar de identificada no Regulamento da ZLT, importa também clarificar, no âmbito, da possibilidade de teste de soluções de mobilidade autónoma marítima e nas vias navegáveis

interiores, que a entidade competente em matéria de regulamentação técnica e segurança será a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

**36. Alertamos para:**

- A necessidade de ajustamento da alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento da ZLT - Aveiro, tendo presente que a AMT exerce funções de regulação económica, cuja aplicação às ZLT encontra-se referenciada nos pontos 14 a 17 deste parecer.
- Por sua vez, em matérias específicas de segurança dos transportes (exceto aeronáutica civil), a entidade gestora da ZLT deverá articular-se com: (i) a ANSR, para a componente rodoviária; (ii) o IMT para a componente ferroviária e outros sistemas de transporte guiado; e (iii) DGRM para a componente marítima e das vias navegáveis interiores, o que beneficiaria ser explicitado em outra disposição do regulamento.
- A Lei n.º [Lei 32/2013](#), de 10 de maio, que estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 07 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte;
- No que se refere a veículos autónomos, não existe, efetivamente, um regime específico. De referir, por relevante, o [Despacho n.º 2930/2019 - Diário da República n.º 55/2019, Série II de 2019-03-197](#) (Administração Interna, Adjunto e Economia, Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, Infraestruturas e Habitação e Ambiente e Transição Energética - Gabinetes do Ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e dos Secretários de Estado da Proteção Civil, da Economia, das Infraestruturas e Adjunto e da Mobilidade) que procedeu à criação de um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias à introdução das novas tecnologias ligadas à condução autónoma no setor automóvel, onde o IMT está representado (não a AMT), desconhecendo-se conclusões.

**37.** De qualquer forma, anota-se o facto de a área de atuação ser bastante abrangente, pelo que, tendo em conta o produto em concreto, se terá de avaliar se a sua experimentação necessita de enquadramento regulatório e regulamentar específico, uma vez que as inovações tecnológicas, designadamente nos mercados da mobilidade, estão, muitas vezes fora de qualquer enquadramento.

---

<sup>7</sup> <https://files.dre.pt/2s/2019/03/055000000/0828808288.pdf>

38. Sem prejuízo da obrigação dos promotores do Regulamento da ZLT, deverá ser igualmente garantido o cumprimento integral de todos os direitos, liberdades e garantias estatuídos constitucionalmente, em especial em termos do princípio da igualdade e dos direitos, liberdades e garantias pessoais e económicos e sociais, tais como de integridade pessoal e outros direitos pessoais, da utilização informática, da liberdade de expressão e informação, da liberdade de consciência, e ainda em matéria de direitos do consumidor e de cidadãos portadores de deficiência.
39. No contexto do dever de colaboração dos promotores dos testes com as diversas entidades envolvidas, afigura-se relevante que, para além de ser assegurada a agilização dos processos para a realização dos testes, também seja refletida a integração das recomendações dessas entidades, como por exemplo, e no que se refere mais concretamente à regulação económica independente, que sejam adotadas soluções que potenciem a liberdade de escolha e devidamente informada pelos futuros consumidores, nos termos da legislação aplicável em matéria de proteção do consumidor, bem como um ambiente de concorrência não falseada e que sejam acautelados riscos regulatórios em geral e no âmbito do “*data led regulation*” em particular.
40. Por último, assinalam-se algumas sugestões de pormenor que poderiam beneficiar ponderar no Regulamento da ZLT, designadamente:
- Atendendo à abrangência da ZLT, poderia, na Visão e Missão (artigo 2.º do regulamento) ser explicitamente identificada a área da mobilidade, tal como já consta do artigo 5.º (Áreas, setores de atividade e tecnologias prioritárias para teste);
  - Corrigir a referência ao “ponto 1.2”, efetuada no ponto 1 do artigo 11.º do regulamento, pois não existe.

### III. CONCLUSÕES

41. A AMT incentiva a identificação e apresentação de projetos, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania, subjacente à sua atuação enquanto regulador económico independente.
42. Esta autoridade é, pois, favorável ao fim visado pela ZLT de Aveiro no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade e que se encontra em pleno alinhamento com o referido interesse público que compete à AMT promover e defender.

43. No que concerne especificamente ao Regulamento da ZLT de Aveiro, o parecer da AMT é igualmente de sentido favorável, sem prejuízo da recomendação de serem devidamente acauteladas no desenvolvimento da atividade nessa ZLT as considerações constantes dos pontos 34 a 40 deste parecer.

Lisboa, 18 de outubro de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino