

PLANO DE ATIVIDADES 2025



ÍNDICE

1. MENSAGEM DA PRESIDENTE	3
2. ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT	7
2.1 ESTRATÉGIA 2025-2027	8
2.2 MISSÃO	11
2.3 VISÃO E VALORES DA AMT	13
2.4 ESTRUTURA ORGÂNICA	16
3. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS E OBJETIVOS OPERACIONAIS	17
4. INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2025	21
5. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS - OPERACIONALIZAÇÃO	23
1.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - PROMOÇÃO DA LITERACIA, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NOS TRANSPORTES	25
2.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - MELHORIA DO ENQUADRAMENTO, QUALIDADE E DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES	35
3.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	42
6. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E TECNOLÓGICOS	47
6.1. RECURSOS HUMANOS	49
6.2. RECURSOS FINANCEIROS	54
6.3. PLANO TECNOLÓGICO	60
7. ANEXO	62

1. MENSAGEM DA PRESIDENTE

É com grande entusiasmo que apresento o **Plano de Atividades 2025 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)**, um instrumento que reflete o nosso compromisso em promover uma regulação independente, transparente e voltada para a inovação e a descarbonização.

O mundo da mobilidade e dos transportes enfrenta hoje desafios cada vez mais complexos, que exigem respostas sólidas e coordenadas. Temas como o planeamento urbano e do território em geral, a transição ambiental, a descarbonização, a digitalização e automação, a gestão e análise de dados e a inclusão social e territorial são transversais e incontornáveis na definição de políticas e soluções que sirvam os interesses dos cidadãos e das empresas.

Os estudos realizados e os projetos inovadores liderados pela AMT têm tido um impacto relevante na definição estratégica das políticas públicas no setor da mobilidade e dos transportes.



Ana Paula Vitorino

Presidente da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

É neste quadro que a AMT assume como prioridades estratégicas para o período de 2025-2027 a (i) Promoção da Literacia, Inovação e Sustentabilidade nos Transportes, a (ii) Melhoria do Enquadramento, Qualidade e Descarbonização dos Transportes e a (iii) Cooperação Internacional. A desenvolver até ao final do ano de 2025, destaco quatro projetos que considero de uma importância crítica para a concretização desta Estratégia.

Em primeiro lugar, a realização de um estudo de planeamento urbano e suburbano em duas fases: numa primeira fase, uma análise do impacto das medidas incentivadoras da utilização de transporte público, como as portagens urbanas, os parques dissuasores e a integração destes com os modos suaves e clássicos (como metros, BRT e LRT), tendo por base um estudo de *benchmarking* e como objeto de análise um caso de estudo definido em articulação com um município. Numa segunda fase, uma análise do estado da arte em matéria de automação, considerando os exemplos já em operação em cidades como São Francisco, algumas cidades da China e nos Emirados Árabes Unidos (Dubai), e a identificação dos impactos e de casos concretos a criar ou desenvolver em Portugal.

Conhecendo o peso das taxas de carbono no financiamento da mobilidade e dos transportes e antecipando as dificuldades resultantes de irmos a alcançar, o mais rapidamente possível, as metas de descarbonização, é igualmente relevante a realização de um estudo sobre as fontes alternativas de financiamento, aprofundando a análise feita no estudo da AMT “Obrigações de Serviço Público Verdes”, identificando as mais atuais práticas a nível mundial e concretizando propostas designadamente em matéria de incentivos, benefícios fiscais ou captura de valor.

Em terceiro lugar, a realização de um estudo sobre a integração da segurança rodoviária na mobilidade sustentável e no espaço público, considerando temas como a gestão inteligente das cidades, a qualidade do espaço público no acesso aos transportes públicos e as medidas de acalmia de trânsito e segmentação de fluxos, como fatores determinantes para promover o aumento dos chamados passageiros de transporte público por opção.

Por fim, a elaboração de um Plano de Supervisão por modo de transporte para o período 2025-2027, com o respetivo plano de ação, que tenha em consideração as mais recentes tendências em matéria de mobilidade e transportes, tais como o impacto dos serviços de mobilidade emergentes que utilizam tecnologias de transporte disruptivas, a monitorização e supervisão das medidas tendentes ao cumprimento dos objetivos de descarbonização e a definição de um quadro conceptual e prático de gestão eficiente dos dados produzidos pelos transportes.

Vamos ainda continuar a desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços de mobilidade e transportes. Esta vertente reflete o compromisso da AMT em impulsionar projetos de investigação e *benchmarking* que contribuam para inovações na transição energética, na análise de perfis de utilizadores e na implementação de regulamentações ESG. A divulgação de orientações claras para a contratualização de serviços públicos e a elaboração de propostas de atualização de modelos regulatórios são, igualmente, iniciativas que visam dotar o setor de ferramentas mais eficazes para responder às exigências contemporâneas em matéria de eficiência, competitividade e respeito pelo ambiente.

A par destas ações, a AMT assume também a modernização interna e a aposta no desenvolvimento digital como elementos fundamentais para agilizar a sua atuação e para acompanhar os desenvolvimentos do setor dos transportes. Nesse âmbito, a introdução de novos sistemas de gestão de reclamações e de contraordenações, a utilização de inteligência artificial no Observatório, o reforço da atividade regulatória e de supervisão e a interoperabilidade de dados constituem exemplos práticos de como a transformação digital pode impulsionar a inovação, estimular a transparência e melhorar a eficiência dos processos. Ao adotar estas práticas, a AMT reforça o seu papel enquanto promotora de um ecossistema de mobilidade mais ágil, preparado para os desafios e oportunidades emergentes.

Outra área de grande relevância consiste em fomentar o debate e a troca de conhecimento entre os diversos agentes do setor, aproximando a regulação do universo académico, empresarial e de organizações da sociedade civil. A capacitação das autoridades de transporte deverá ser um dos focos da atuação da AMT. A organização de conferências sobre o papel da regulação no desenvolvimento económico, na coesão territorial e social, na inovação e no combate às alterações climáticas pretende criar um espaço de partilha de ideias, disseminar boas práticas e fortalecer parcerias estratégicas que gerem soluções sustentáveis e inclusivas. A realização de visitas técnicas a empresas e entidades públicas, as parcerias com universidades para formação e estágios, bem como a criação de prémios que valorizem a investigação científica e a inovação e promovam a mobilidade sustentável, em especial junto do público mais jovem, reforçam o compromisso da AMT em promover a excelência e a cocriação de conhecimento. Para os mais novos continuaremos a desenvolver o nosso projeto Escola Mobility Hub, no qual depositamos as maiores expectativas graças à elevada adesão que teve durante o ano de 2024.

Simultaneamente, a AMT permanece focada na capacitação das suas equipas e na adoção de uma comunicação clara e objetiva, alicerces que permitem enfrentar com eficácia as múltiplas transformações do setor. Investir em formação contínua e em mecanismos de avaliação de desempenho garante que os trabalhadores estejam

preparados para responder aos desafios de um mercado em rápida evolução, beneficiando todos quantos dependem dos serviços de mobilidade e transportes. Esta perspetiva valoriza não só as competências técnicas, mas também o desenvolvimento de competências comportamentais, a colaboração e a cultura de aprendizagem contínua, que se tornam cada vez mais cruciais num mundo de inovação acelerada.

No exercício da regulação, o foco incide ainda em assegurar a existência de um enquadramento propício ao investimento eficiente e à concorrência não falseada, promovendo a melhoria das condições de oferta, de cobertura territorial e de qualidade dos serviços e infraestruturas. A análise e revisão de regulamentos tarifários, a fixação de taxas de utilização e a garantia de objetividade nos contratos de concessão e de prestação de serviços públicos evidenciam a determinação da AMT em fomentar mercados competitivos, transparentes e centrados nas necessidades dos utilizadores. Esta determinação expressa-se igualmente na promoção de alterações legislativas e na revisão do regime jurídico em vigor, de forma a clarificar papéis institucionais, reforçar a fiscalização e responder às exigências das transições ambiental, energética e digital. Deste modo, a AMT contribui para fortalecer a confiança de investidores e operadores no setor, potencializando um ambiente de maior estabilidade e previsibilidade.

A supervisão do cumprimento das normas legais e das recomendações da AMT surge como uma vertente essencial para promover uma cultura de responsabilidade e para salvaguardar uma concorrência não falseada, os recursos públicos, os direitos dos passageiros e a solidez do setor. A realização de auditorias aos operadores de serviço público de transporte de passageiros, o controlo do pagamento de compensações financeiras e das regras de transparência financeira e de acesso e exercício da atividade económica, a elaboração de relatórios regulares sobre reclamações, constituem mecanismos que asseguram uma atuação rigorosa e transparente. Este reforço da supervisão também se estende às matérias relativas às mercadorias, à segurança rodoviária, à oferta de serviços essenciais em zonas de menor densidade populacional e à avaliação de práticas de governança e responsabilidade social, reiterando o compromisso da AMT com o bem comum.

No panorama internacional, a AMT irá reforçar a sua presença e participação em *fora* e iniciativas de cooperação, quer no espaço europeu, quer no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa. A operacionalização de protocolos de colaboração com entidades congéneres, a participação em redes de reguladores, a intervenção em grupos de trabalho técnicos e a presença nos debates da União Europeia e das Nações Unidas representam um fator adicional de fortalecimento das capacidades regulatórias. Esta abertura ao exterior permite acompanhar e influenciar tendências globais, partilhar as melhores práticas e contribuir para um debate mais consistente sobre temas centrais como a tarifação, o acesso às infraestruturas, a mobilidade multimodal, a digitalização dos serviços e a descarbonização. A participação direta e ativa da AMT nos *fora* da Comissão Europeia e em organismos como o IRG-Rail e a UITP, bem como o aprofundamento da recém criada Associação dos Reguladores da Mobilidade e dos Transportes dos Países de Língua Oficial Portuguesa, constituem oportunidades únicas de simultaneamente aprender e influenciar as melhores práticas e acompanhar os mais recentes desenvolvimentos e tendências.

Importa salientar, igualmente, a importância de se reforçar a literacia e a consciencialização dos cidadãos e dos agentes do setor quanto às grandes questões do nosso tempo: a crise climática, a necessidade de transição energética e a adoção de novas tecnologias. Nesta linha, a AMT assume a responsabilidade de esclarecer e sensibilizar a sociedade para os desafios e soluções possíveis, fomentando um ambiente mais recetivo à inovação e à mudança. A articulação com os poderes locais, regionais e nacionais, bem como com o tecido económico e a

academia, procura criar uma base mais sólida para a adesão social às mudanças necessárias no setor dos transportes.

Em suma, o Plano de Atividades 2025 traduz a visão de uma Autoridade que alia conhecimento especializado, inovação e compromisso público à responsabilidade de zelar pelos interesses de todos os intervenientes no setor. É esta combinação de estudos rigorosos, desenvolvimento tecnológico, parceria interinstitucional e supervisão proativa que confere à AMT a capacidade de impulsionar melhorias efetivas e duradouras nos serviços de transporte em Portugal. Convido, pois, todos os operadores, entidades públicas, comunidades académicas e cidadãos a juntarem-se a este esforço coletivo de construção de um ecossistema de mobilidade mais resiliente, competitivo, inclusivo e preparado para enfrentar as constantes transformações do presente e do futuro. Agradeço a todos os que, diariamente, contribuem para o fortalecimento da AMT, e reitero o meu compromisso em liderar uma instituição que, através de uma regulação independente e visionária, atua para melhorar a vida das pessoas e o desenvolvimento do país, hoje e no futuro.

2.

A ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT

2. ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT

A AMT é um regulador independente que atua em todo o território nacional e foi criada no âmbito da Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes (Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto), tendo os seus estatutos sido aprovados em 2014 (Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio). É responsável por garantir o equilíbrio, a eficiência e a competitividade no setor da mobilidade e dos transportes em Portugal. Neste sentido, o seu papel é determinante na promoção de boas práticas, fomentando um ambiente de concorrência não falseada entre os diferentes operadores e assegurando, igualmente, a proteção dos direitos e interesses dos utilizadores e consumidores. O Plano de Atividades da AMT para 2025 reveste-se, assim, de particular importância, uma vez que o sucesso do setor dos transportes está diretamente relacionado com a capacidade de regulação e supervisão efetiva, transparente e orientada para os desafios futuros.

2.1 ESTRATÉGIA 2025-2027

A AMT, enquanto entidade reguladora com competência transversal nos setores da mobilidade e dos transportes, desempenha um papel estratégico para moldar o futuro da mobilidade, assumindo-se como um agente facilitador da transição para sistemas de transporte mais sustentáveis, inteligentes e resilientes. Este papel deve abranger diversas dimensões, com foco na sustentabilidade ambiental, inovação tecnológica, coesão social e eficiência económica.

Enquanto catalisador da sustentabilidade ambiental, a AMT deverá continuar a promover uma mobilidade mais sustentável, alinhando-se com as metas estabelecidas pela União Europeia no Pacto Ecológico Europeu e na estratégia "Fit for 55". Neste contexto, o regulador deve atuar em várias frentes: na transição energética, promovendo iniciativas que conduzam à utilização de veículos de baixas emissões e alternativas energéticas, como combustíveis renováveis e eletrificação, incentivando os operadores e os passageiros a adotarem soluções mais limpas; na descarbonização do transporte, garantindo que as políticas públicas estão em consonância com as metas de neutralidade carbónica, contribuindo para a redução de gases com efeitos de estufa (GEE) em setores críticos como o transporte rodoviário e marítimo; na integração de infraestruturas sustentáveis, monitorizando e recomendando investimentos em infraestrutura que suportem modos de transporte ambientalmente responsáveis, como o transporte coletivo, a multimodalidade e as ciclovias.

A inovação tecnológica e a digitalização são pilares essenciais para o futuro da mobilidade. Como facilitador da inovação e da digitalização, o regulador deverá fomentar a utilização de tecnologias avançadas, estimulando a adoção de sistemas de transporte conectados entre si, automatizados e inteligentes, incluindo o uso de inteligência artificial para melhorar a eficiência operacional e reduzir custos; promover a harmonização, atuando como um elo entre operadores, empreendedores de tecnologia e utilizadores para garantir que a inovação seja integrada de forma segura e acessível, respeitando padrões nacionais e europeus; dinamizar o mercado digital de transporte, incentivando plataformas multimodais e a interoperabilidade entre diferentes modos de transporte.

O papel regulador é indissociável do acompanhamento das principais tendências do mercado dos regulados, seja ao nível da inovação tecnológica que tem produção permanente, seja ao nível da investigação (tecnológica e académica), pelo que a componente de análise prospetiva e impactos, deve ser um trabalho estratégico, que permita sustentar opções, gerir riscos e apontar caminhos.

O papel do regulador é cada vez mais importante na promoção da coesão social e territorial, assegurando que a mobilidade seja acessível e inclusiva, quer ao nível da universalização do acesso, garantindo que as regiões mais remotas ou socialmente vulneráveis têm acesso a serviços de transporte de qualidade, quer na defesa dos direitos do consumidor, promovendo a transparência nos serviços de transporte e garantindo que os direitos dos utilizadores são respeitados, com foco na qualidade e segurança.

A AMT regula o mercado para que este seja competitivo, sustentável, transparente e organizado. Enquanto guardiã da competitividade e eficiência económica, cabe-lhe estimular a concorrência, propondo alterações legislativas que eliminem barreiras à entrada de novos operadores e incentivando investimentos que aumentem a eficiência e a qualidade dos serviços. Mas também deve atuar ao nível da supervisão e monitorização, implementando mecanismos que assegurem a conformidade legal, promovendo uma concorrência não falseada e combatendo práticas abusivas.

Finalmente, nos três próximos anos a AMT deverá continuar a ser um participante ativo em *fora* e iniciativas no panorama interno, mas também no quadro internacional.

Esta atividade, além de permitir conhecer e promover as melhores práticas globais, permite robustecer a imagem e o quadro da supervisão nacional interpares.

Num contexto global em que muitos adotam barreiras e posições mais protecionistas da sua economia, a cooperação global será sempre uma mais-valia e uma vantagem competitiva dum país como Portugal. O posicionamento internacional e a afirmação nacional, passam por um reforço da qualidade regulatória, assente em boas práticas e em recomendações que incorporem o *know-how* nacional.

Este posicionamento, já iniciado pela criação da Associação de Reguladores de Mobilidade e Transportes dos países CPLP, deverá ser aprofundado no contexto internacional, desde logo na União Europeia, mas também nas comunidades tecnológicas de mobilidade e transportes pelo mundo.

As recomendações e o apoio às políticas nacionais, beneficiam de estudos e participações em contextos de *benchmarking*, que permitam trazer as experiências já provadas em países e sistemas com a nossa similitude.

Apesar das responsabilidades crescentes, a AMT enfrenta desafios relacionados com a rápida evolução tecnológica, a complexidade da transição energética e a necessidade de se alinhar com as expectativas dos consumidores. No entanto, as oportunidades advindas da inovação, digitalização e parcerias internacionais colocam o regulador numa posição estratégica para colaborar na liderança da transformação do setor.

O regulador, assim, consolida-se como um pilar essencial na construção de um futuro onde a mobilidade seja mais eficiente, ecológica e acessível, enquanto fortalece o crescimento económico e a coesão social.

Neste contexto, consolida-se um pilar essencial para o futuro, onde a mobilidade seja pensada de forma mais eficiente, ambientalmente mais ecológica, acessível ao cidadão, enquanto favorece e fortalece o crescimento económico e a coesão social.

São assim definidos 3 Prioridades Estratégicas para o triénio 25-27, que serão tidas em conta nos planos de atividade de cada um destes anos

P.E. 1 - PROMOÇÃO DA LITERACIA, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NOS TRANSPORTES (40%)

A AMT enquanto catalisadora da inovação, coesão social e territorial, com ações voltadas para:

Apoio às políticas setoriais, com investigação e avaliação no contexto da proteção ambiental, do combate às alterações climáticas e da descarbonização.

Dinamização de serviços por via digital e da automação, com capacitação interna para responder aos novos desafios tecnológicos e ambientais, e de proteção do consumidor.

Colaboração com a Academia, Empresas e Centros de Investigação, como forma de fomentar a aproximação às condições de mercado, à inovação e à prospetiva de sistema da mobilidade sustentável.

P.E. 2 - MELHORIA DO ENQUADRAMENTO, QUALIDADE E DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES (40%)

A AMT visará garantir a regulação que incentive:

Investimentos sustentáveis e qualidade na oferta de serviços de transporte e infraestruturas.

Recomendações legislativas que fomentem a concorrência e a eliminação de barreiras à entrada de novos operadores, e que concorram para a modernização do país.

Monitorização rigorosa na promoção dos direitos dos consumidores, assegurando transparência e qualidade, bem como a necessária atuação dos regulados na melhoria dos serviços sobre as queixas reportadas.

P.E. 3 – COOPERAÇÃO INTERNACIONAL (20%)

A AMT procurará envolver-se em *fora* e discussões de alto nível internacional, que permita ao regulador

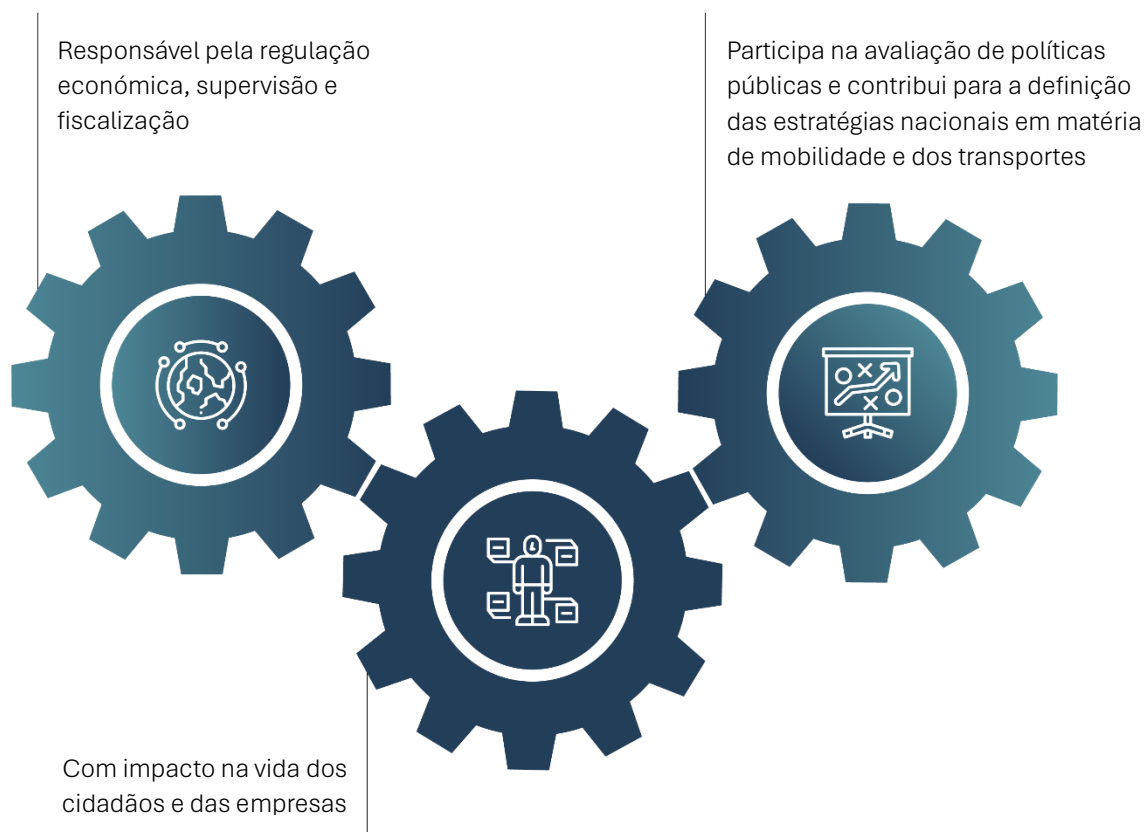
Identificar, promover e adotar as melhores práticas de regulação, especialmente no âmbito europeu e nos países CPLP.

Participar no desenvolvimento de normativos a nível europeu, que se foque na melhoria ambiental, nas transições digital e verde, e na eliminação de barreiras à concorrência interna europeia, mas também à regulação e proteção do consumidor europeu.

Contribuir ativamente em conferências internacionais, posicionamento interpares, e promover o alinhamento com os objetivos globais de sustentabilidade e mobilidade.

2.2 MISSÃO

Regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos visando a proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, dando orientações e recomendações alinhadas com os desafios estratégicos globais da transição digital, ambiental e energética.



Existe um compromisso para com a sociedade civil pelo que a missão da AMT deve ser exercida em interação permanente, enquanto organização que aprende e que antecipa uma multiplicidade de futuros possíveis.

Com impacto na vida dos cidadãos e das empresas

A sua atuação é dirigida aos operadores de serviços e infraestruturas – físicas e digitais – ferroviários, rodoviários, marítimos e fluviais, portuários e logísticos, abrangendo o transporte de passageiros e mercadorias

Participa na avaliação de políticas públicas e contribui para a definição das estratégias nacionais em matéria de mobilidade e dos transportes

A AMT participa na avaliação de políticas públicas e contribui para a definição das estratégias nacionais em matéria de mobilidade e dos transportes, nomeadamente através da realização de estudos analisando as melhores práticas internacionais, e propondo alterações legislativas e regulamentares, bem como recomendações e orientações de atuação

Responsável pela regulação económica, supervisão e fiscalização

A atuação da AMT visa:

Promover a concorrência não falseada e equitativa, designadamente no acesso à infraestrutura e padrões de qualidade dos serviços prestados, bem como a acessibilidade e a coesão social, ambiental, económico-financeira e territorial.

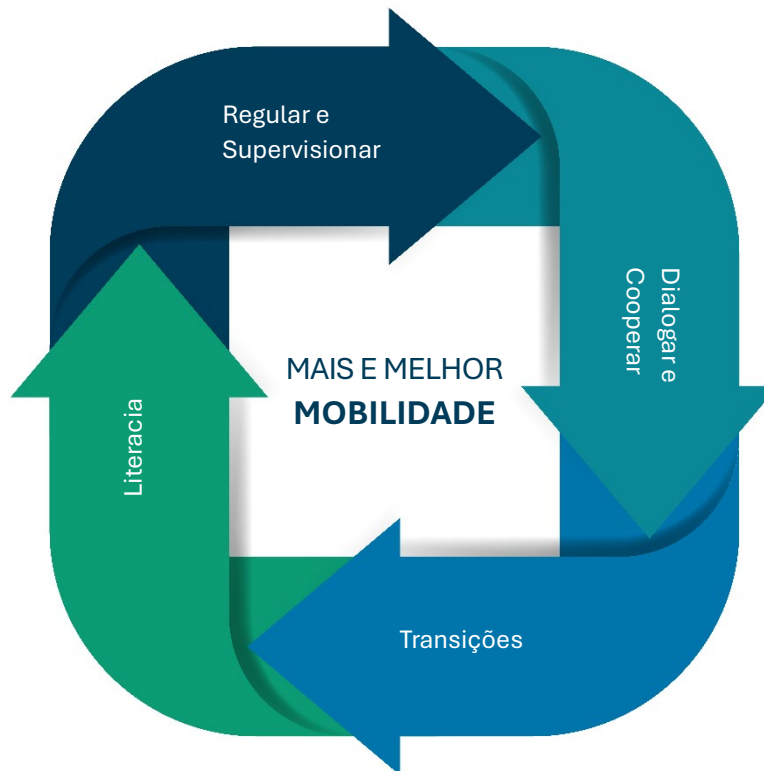
A regulação económica, para garantir o direito das pessoas e das empresas à mobilidade e à atividade económica, suprimindo as falhas de Estado e de mercado.

A realização de ações de fiscalização e auditoria, garantindo o cumprimento de obrigações de serviço público e a conformidade legal. Exerce os poderes de autoridade, aplicando as devidas sanções.

O controlo anual das compensações financeiras pagas aos operadores de transporte público de passageiros.

2.3 VISÃO E VALORES DA AMT

Visão



Contribuir para o desenvolvimento socioeconómico do País - alinhada com os desafios estratégicos globais da transição digital, ambiental e energética e empenhada na construção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes, no estabelecimento de parcerias com a academia e centros de inovação e investigação bem como na realização de estudos com impacto nos mercados regulados.

Aumentar a transparência na sua atuação - disponibiliza aos cidadãos uma infraestrutura tecnológica que agrega os principais indicadores da atividade dos operadores e é uma base de conhecimento essencial para o desenho de políticas públicas (Observatório).

Promover uma mobilidade mais inclusiva, mais eficiente, mais segura, descarbonizada, digital, acessível a todos, sem barreiras concorrenciais e mais sustentável, construindo um sistema e um mercado de mobilidade e dos transportes melhor para todos os cidadãos e empresas.

Valores



Independência

A AMT possui independência funcional, institucional, pessoal e financeira, condição fundamental para que possa cumprir a sua missão. A independência pressupõe um mandato claro, a impossibilidade de solicitar ou receber instruções de entidades terceiras e a proteção do estatuto dos membros dos órgãos de decisão.



Integridade

Todos os colaboradores da AMT colocam o interesse público no centro da sua atuação e regem-se por elevados padrões éticos e atuam no sentido de transmitir de forma objetiva e rigorosa a execução da nossa missão.



Imparcialidade e idoneidade

Isenção em relação às partes envolvidas na atividade de regulação e de supervisão, nas relações e processos internos.



Transparência

O nosso compromisso em sermos transparentes nas nossas ações e decisões, fornecendo informações claras e acessíveis sobre políticas, processos e desempenho rigoroso da execução da nossa missão, para promover a confiança e a prestação de contas perante a comunidade.



Diálogo e Cooperação

Promovemos uma atitude de colaboração com todas as partes interessadas, interação e diálogo aberto e permanente com todos os interessados, incluindo governo central regional e local, empresas de transporte, comunidade académica, organizações da sociedade civil e cidadãos, para desenvolver soluções de transporte que atendam às necessidades e expectativas da sociedade de forma holística.



Sustentabilidade

Defendemos o equilíbrio entre os interesses presentes e futuros do setor da mobilidade e dos transportes, através do rigor, proximidade e previsibilidade da regulação e a promoção de soluções de mobilidade que minimizem o impacto ambiental, visando a preservação dos recursos naturais e a redução das emissões de carbono, contribuindo para um ambiente mais saudável e sustentável.



Inclusão

Promovemos uma cultura de inclusão e diversidade em todas as nossas atividades, garantindo que as políticas regulatórias relativas aos serviços de mobilidade e de transporte atendam às necessidades de todos os grupos sociais, incluindo pessoas com deficiência, idosos, crianças, minorias étnicas e outras comunidades que tenham pobreza de mobilidade.



Inovação

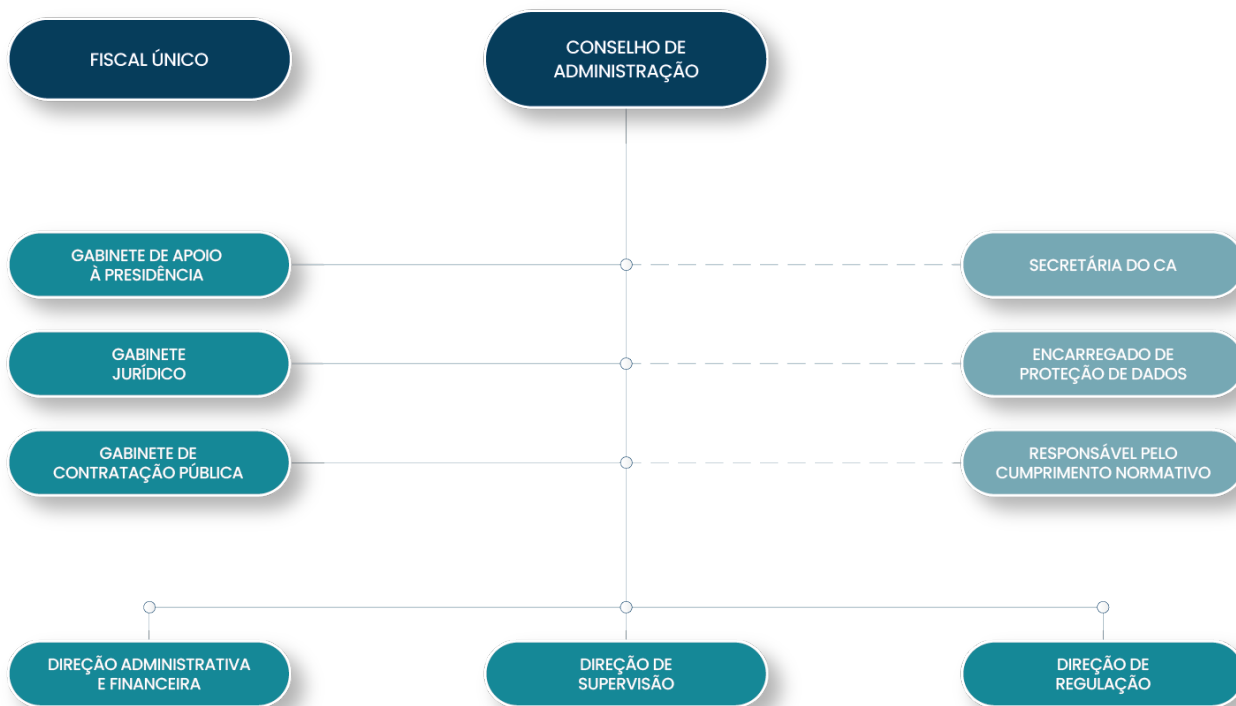
Atuamos como catalisadores de soluções inovadoras, promovendo tecnologias de análise de dados, plataformas digitais e sistemas inteligentes para modernizar o setor dos transportes e elevar a eficiência operacional. Em paralelo, fomentamos a transição digital e a adoção de energias limpas, assegurando competitividade, sustentabilidade e qualidade de serviço.



Capacitação

Para garantir a qualidade e eficácia das suas intervenções, investimos continuamente na formação dos nossos quadros técnicos e no reforço das competências internas. Só assim é possível manter elevados padrões de intervenção, bem como uma análise rigorosa e independente das dinâmicas do mercado e do quadro regulatório.

2.4 ESTRUTURA ORGÂNICA



----- Artigo 5.º do Regulamento da Estrutura Orgânica da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

3.

PRIORIDADES ESTRATÉGICAS E OBJETIVOS OPERACIONAIS

3. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS E OBJETIVOS OPERACIONAIS

Este documento incorpora uma visão estratégica para o período de três anos, de 2025 a 2027, não constituindo, porém, um plano plurianual. Esta abordagem é necessária, pois existem atividades cuja programação exige um horizonte temporal mais alargado, garantindo previsibilidade e estabilidade na atuação da AMT.

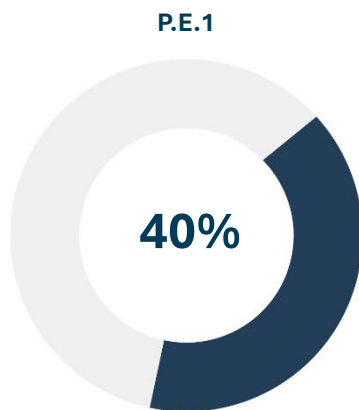
Com base nas três prioridades estratégicas definidas como estruturais para o cumprimento das atribuições da AMT, este Plano de Atividades para 2025 mantém a estrutura central adotada anteriormente. Este alinhamento assegura a continuidade na estratégia e permite uma gestão mais eficaz e coerente ao longo do período em apreço.

O plano está organizado em 16 objetivos operacionais, que se traduzem em 108 atividades específicas a serem concretizadas ao longo do ano de 2025. Esta configuração reflete um esforço coordenado para alcançar resultados concretos e mensuráveis, alinhados com as prioridades estratégicas e com a visão a médio prazo da organização.

P.E. 1 - PROMOÇÃO DA LITERACIA, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NOS TRANSPORTES

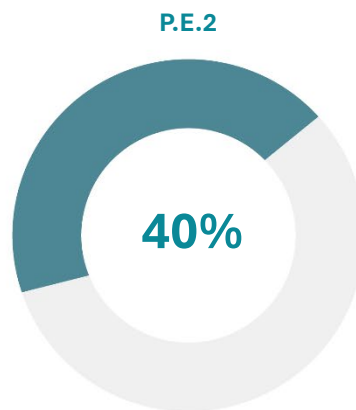
P.E. 2 - MELHORIA DO ENQUADRAMENTO, QUALIDADE E DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

P.E. 3 – COOPERAÇÃO INTERNACIONAL



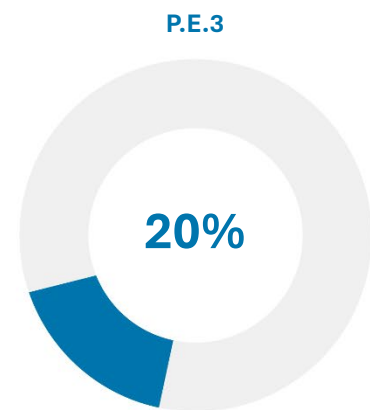
PROMOVER

o papel da AMT enquanto dinamizadora de literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e coesão social e territorial e do combate às alterações climáticas através da investigação, elaboração de estudos e avaliação de políticas públicas



MELHORAR

o enquadramento da oferta, da qualidade e acessibilidade nos mercados da mobilidade e dos transportes



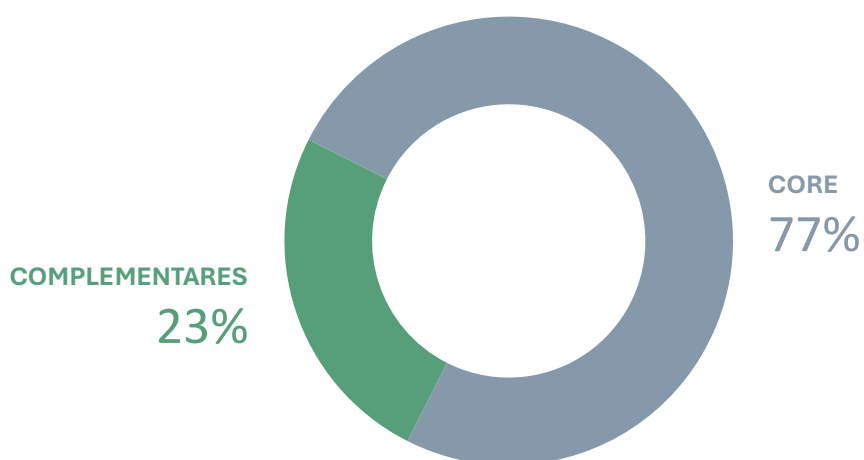
DINAMIZAR

a cooperação e participação da AMT nos fóruns internacionais da regulação da mobilidade e dos transportes e da descarbonização

N.º	%	Prioridades Estratégicas	N.º	Objetivos Operacionais	%	Indicador de desempenho	%
P.E.1	40%	Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e coesão social e territorial e do combate às alterações climáticas através da investigação, elaboração de estudos e avaliação de políticas públicas	OO.1.1	Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada	8%	Qualidade	8%
			OO.1.2	Realizar a transição e transformação digital da AMT, dinamizando também a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes	6%	Eficácia	6%
			OO.1.3	Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas	8%	Qualidade	8%
			OO.1.4	Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT	4%	Qualidade	4%
			OO.1.5	Dinamização do Projeto Escola Mobility Hub	4%	Qualidade	4%
			OO.1.6	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT	4%	Eficácia	4%
			OO.1.7	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes	6%	Eficácia	6%
P.E.2	40%	Promover a melhoria do enquadramento, da oferta, da qualidade e acessibilidade nos mercados da mobilidade e dos transportes	OO.2.1	Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes	10%	Eficácia	10%
			OO.2.2	Promover as alterações legislativas de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e transportes	10%	Qualidade	10%
			OO.2.3	Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT	10%	Eficácia	10%
			OO.2.4	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público	10%	Qualidade	10%
P.E.3	20%	Dinamizar a cooperação e participação da AMT nos <i>fora</i> internacionais da regulação da mobilidade e dos transportes e da descarbonização	OO.3.1	Operacionalização dos trabalhos da Associação de Reguladores de Mobilidade e dos Transportes dos países de língua portuguesa (ARMT), cuja presidência cabe à AMT	5%	Eficiência	5%
			OO.3.2	Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais	5%	Eficiência	5%
			OO.3.3	Desenvolver e dinamizar instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres na China, entre outros	2%	Eficiência	2%
			OO.3.4	Participar ativamente na COP30 – Belém, Brasil	4%	Eficiência	4%
			OO.3.5	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas da União Europeia e no âmbito das Nações Unidas incluindo a participação em conferências e <i>fora</i> relacionados com a mobilidade os transportes	4%	Eficiência	4%

Neste enquadramento, ao avaliarmos numa perspetiva relativa a relação entre os dois universos de atividades nos quais encaixam as 108 ações planeadas, podemos concluir que 77% das atividades resultam diretamente das atribuições de regulação e supervisão previstas no artigo 5.º dos Estatutos da AMT e os restantes 23% dizem respeito a atividades complementares a estas.

Atividades | Core vs Complementares



4.

INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2025

4. INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2025

Os indicadores de desempenho utilizados para efeitos de avaliação do desempenho da AMT, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, no exercício de 2025, são os seguintes:

Qualidade (44%)	00.1.1.	Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada (8%)
	00.1.3.	Continuar o ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas. (8%)
	00.1.4.	Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT (4%)
	00.1.5.	Dinamizar o Projeto Escola Mobility Hub (4%)
	00.2.2.	Promover as alterações legislativas de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e transportes (10%)
	00.2.4.	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público (10%)
Eficácia (36%)	00.1.2.	Realizar a transição e transformação digital da AMT, dinamizando também a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes (6%)
	00.1.6.	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT (4%)
	00.1.7.	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes (6%)
	00.2.1.	Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes (10%)
	00.2.3.	Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT (10%)
Eficiência (20%)	00.3.1.	Operacionalizar os trabalhos da Associação de Reguladores de Mobilidade e dos Transportes dos países de língua oficial portuguesa (ARMT), cuja presidência cabe à AMT (5%)
	00.3.2.	Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais (5%)
	00.3.3.	Desenvolver e dinamizar instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres na China, entre outros países (2%)
	00.3.4.	Participar ativamente na COP30 – Belém, Brasil (4%)
	00.3.5.	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas da União Europeia e no âmbito das Nações Unidas incluindo a participação em conferências e <i>fora</i> relacionados com a mobilidade os transportes (4%)

5.

PRIORIDADES ESTRATÉGICAS OPERACIONALIZAÇÃO

5. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS - OPERACIONALIZAÇÃO

No intuito de ampliar a transparência da atuação da AMT, o Planeamento Estratégico para 2025 contém todo o desdobramento operacional das atividades que compõem o leque de ações desta Autoridade que, de uma forma que se pretende esquemática e clara, estão anexas ao presente instrumento de gestão.

Destacam-se de seguida as ações estratégicas que contribuem para os objetivos operacionais e para o cumprimento das Prioridades Estratégicas.

1.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - PROMOÇÃO DA LITERACIA, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NOS TRANSPORTES

Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada (OO.1.1)

A AMT, ao abrigo das atribuições legais, enquanto entidade reguladora independente, tem como um dos seus objetivos estratégicos contribuir para a conceção e implementação de políticas públicas na mobilidade e transportes.

O desenvolvimento de estudos técnicos constitui uma das ferramentas fundamentais para o cumprimento da missão da AMT em proceder à avaliação de políticas públicas e empresariais e promover a melhoria contínua do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços de mobilidade e transportes.

Esta abordagem reflete o compromisso da AMT em impulsionar o cumprimento de objetivos nacionais e internacionais relacionados com a transição energética, ambiental, em particular da descarbonização, e digital deste setor, nas dimensões do desenvolvimento económico sustentável, com especial atenção para a coesão ambiental, social e territorial.

Pretende-se estrategicamente que a AMT seja catalisadora de inovação e da coesão social e territorial, com ações voltadas para:

- A investigação e avaliação de políticas, especialmente no contexto da proteção ambiental e no combate às alterações climáticas;
- A dinamização de serviços por via digital e da automação, com capacitação interna para responder aos novos desafios tecnológicos e ambientais, e de proteção do consumidor;
- Colaboração com a Academia, Empresas e Centros de Investigação, como forma de fomentar a aproximação às condições de mercado, à inovação e à prospetiva de sistema da mobilidade sustentável.

As iniciativas estratégicas planeadas abrangem áreas fundamentais, como o planeamento urbano e regional do território e dos transportes, o financiamento sustentável, a segurança rodoviária e melhoria do espaço público, a regulamentação de serviços públicos e a integração territorial, com destaque para projetos que fomentam a inovação e o cumprimento de normas ambientais. Entre as ações previstas, incluem-se estudos sobre o financiamento da mobilidade sustentável e a transição energética, a qualidade e indicadores de desempenho, orientações para a contratualização de serviços públicos, bem como a implementação de reportes de sustentabilidade e avaliação de impactos climáticos e sobre a automação e dinamização de serviços digitais.

Ao promover estas iniciativas, a AMT procura reforçar o seu papel estratégico como entidade reguladora, fornecendo ferramentas e recomendações que apoiem os decisores públicos e privados na formulação de políticas e soluções práticas. Estas ações refletem a ambição de criar um sistema de transportes mais eficiente, inovador e adaptado

aos desafios do futuro, respondendo às necessidades da sociedade e contribuindo para um setor mais inclusivo, seguro e sustentável.

Neste âmbito importa destacar os seguintes estudos:

- Estudo de planeamento urbano e suburbano em duas fases: numa primeira fase, uma análise do impacto das medidas incentivadoras da utilização de transporte público, como as portagens urbanas, os parques dissuasores e a integração destes com os modos suaves e clássicos (como metros, BRT e LRT), tendo por base um estudo de *benchmarking* e como objeto de análise um caso de estudo definido em articulação com um município. Numa segunda fase, uma análise do estado de arte em matéria de automação, considerando os exemplos já em operação em cidades como S. Francisco, algumas cidades da China e no Dubai, e a identificação dos impactos e de casos concretos a criar ou desenvolver em Portugal
- Estudo sobre as fontes alternativas de financiamento, aprofundando a análise feita no estudo da AMT “Obrigações de Serviço Público Verdes”, identificando as mais atuais práticas a nível mundial e concretizando propostas designadamente em matéria de incentivos, benefícios fiscais e captura de valor
- Estudo sobre a integração da segurança rodoviária na mobilidade sustentável e no espaço público, considerando temas como a gestão inteligente das cidades, a qualidade do espaço público no acesso aos transportes públicos e as medidas de acalmia de trânsito e segmentação de fluxos, como fatores determinantes para promover o aumento dos chamados passageiros de transporte público por opção;
- Plano de Supervisão por modo de transporte para o período de 2025-2027 e respetivo plano de ação, que inclua, atividades direcionadas, nomeadamente, às tendências em matéria de mobilidade e transportes, à monitorização e supervisão das medidas tendentes ao cumprimento dos objetivos de descarbonização e à definição de um quadro conceptual e prático de gestão eficiente dos dados produzidos pelos transportes;
- Implementação do Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior, através do diagnóstico do território e do sistema, a promoção do planeamento e das plataformas digitais, bem como da acessibilidade e a promoção da formação e capacitação de empresas, entidades públicas e cidadãos;
- Proposta de Atualização do Modelo Regulatório de Formação de Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária, com o objetivo de promover a estabilidade e previsibilidade do sistema e contribuir para a transferência modal e sustentabilidade ambiental e económica do sistema de transportes como um todo;
- Estudo sobre a transição energética como fator determinante para a estratégia de descarbonização, abordando os combustíveis alternativos e novas tecnologias e a promoção da investigação e ligação da academia e indústria, mas com enfoque da definição de linhas mestras que sustentem o processo de transição elétrica das frotas de passageiros e de carga para a média e longa distância e para os táxis e TVDES e tendo em conta as limitações geográficas das infraestruturas de carregamento;
- Avaliação da contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros ao abrigo do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros) e emissão de orientações para a elaboração de contratos de

serviço público de 2.^a geração, designadamente no que se refere ao adequado planeamento do território e redes de transportes, sustentabilidade da oferta e operadores, indicadores de desempenho promotores da qualidade, acessibilidade a infraestruturas e veículos;

- *Benchmarking* internacional sobre indicadores de desempenho e qualidade de operadores de transportes e gestores de infraestruturas, numa perspetiva de avaliação de quais os mais adequados para cada tipo de contrato, identificação da pertinência dos indicadores habitualmente adotados e de lacunas quanto a outros aspetos que deveriam ser considerados;
- Guiões de implementação de reportes de sustentabilidade ESG (*Environment, Social, Governance*) e avaliação de riscos climáticos na mobilidade e transportes, ao abrigo da Lei do Clima, com o objetivo de criação de índices de sustentabilidade;
- Orientações para a definição de perfis de utilizadores de transporte público de passageiros e para a realização de estudos de satisfação;
- Estudo sobre a transferência modal e complementaridade dos vários modos de transporte de passageiros – incluindo modo aéreo, nas ligações entre os principais eixos nacionais: corredor norte-sul e eixo este-oeste, à luz da estratégia para a mobilidade inteligente e sustentável da UE;
- Reflexão sobre as deficiências de planeamento, organização e gestão de interfaces, estratégicas, de transportes, como condicionador de uma mobilidade eficiente, cuja abordagem deve ser de visão integrada;
- Linhas de orientação para uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto documento orientador de desenvolvimento do racional de atuação da AMT, com impacto interno e externo

Outras atividades que contribuem para a concretização deste Objetivo:

- Elaboração de relatório de monitorização do estado de conservação da infraestrutura ferroviária, em articulação com a Autoridade de Segurança Ferroviária;
- Elaboração de relatório de monitorização dos investimentos na infraestrutura ferroviária, como fator de promoção da competitividade do setor e de aumento da capacidade e qualidade da rede para serviços existentes e serviços adicionais, em benefício de empresas, cidadãos e economia;
- Elaboração dos relatórios de implementação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que 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, nomeadamente quanto ao impacte do mesmo no desenvolvimento do setor;
- Elaboração de análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Elaboração do relatório relativo à quinta consulta bienal aos utilizadores de serviços ferroviários;

- Elaboração dos Relatórios Bienais no âmbito dos Regulamentos Europeus sobre direitos dos passageiros (Regulamento (UE) n.º 181/2011 para transporte rodoviário, Regulamento (UE) n.º 2021/782 para transporte ferroviário e Regulamento (UE) n.º 1177/2010 para transporte marítimo e por vias navegáveis interiores) em cumprimento das obrigações da AMT enquanto Organismo Nacional de Execução desses Regulamentos Europeus.

Realizar a transição e transformação digital da AMT, dinamizando também a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes (OO.1.2)

A transição e transformação digital da AMT, associada à dinamização da oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes, é um elemento central para modernizar a atuação da Autoridade e para impulsionar a inovação no setor. Este objetivo reflete o compromisso da AMT em implementar práticas e soluções tecnológicas que otimizem os seus processos internos, reforcem a eficiência regulatória e da supervisão e que promovam um ecossistema de transportes mais ágil, acessível e preparado para os desafios do futuro.

As iniciativas estratégicas incluem a implementação de sistemas digitais avançados, como os de gestão de reclamações e de contraordenações, com foco na automatização e interoperabilidade, bem como a introdução de inteligência artificial em processos internos e no Observatório da AMT, permitindo análises descritivas e preditivas mais precisas e úteis para a regulação. Adicionalmente, a aposta em automatismos tecnológicos na área jurídica visa aumentar a eficiência dos recursos, enquanto a promoção das Zonas Livres Tecnológicas vem reforçar o compromisso da AMT para com a inovação experimental e o desenvolvimento de novas soluções tecnológicas no setor.

Estas ações não servem apenas para modernizar a forma como a AMT trabalha, mas criam também condições para estimular uma evolução digital em todo o ecossistema da mobilidade e dos transportes. Ao promover o uso de tecnologia para melhorar a qualidade dos serviços, aumentar a celeridade na tomada de decisões e assegurar maior competitividade e sustentabilidade, a AMT afirma-se como uma entidade pioneira e impulsionadora de inovação, contribuindo significativamente para a transformação digital do setor e para o fortalecimento do transporte como um pilar estratégico do desenvolvimento nacional.

Neste âmbito importa destacar as seguintes iniciativas estratégicas:

- Transformação Digital da AMT e Utilização da Inteligência Artificial no funcionamento da AMT, considerando a necessidade de regular e supervisionar o funcionamento dos mercados que utilizam cada vez mais tecnologias emergentes e disruptivas;
- Implementação do Sistema de Gestão de Reclamações e definição dos critérios e metodologias de análise e tratamento das reclamações a adotar, considerando critérios de priorização e granularidade dos dados, e das regras aplicáveis ao procedimento de tratamento de reclamações pelas entidades reguladas;

- Promoção da introdução de Inteligência Artificial no Observatório, através da realização de análises de *Machine Learning* descritivo (e.g., *clustering*) e/ou da criação de modelos preditivos (*Machine Learning* preditivo), suportados nos dados disponíveis.

Outras iniciativas que contribuem para a concretização deste Objetivo:

- Atualização, melhoramento e criação de novos relatórios dinâmicos desenvolvidos no Observatório, adaptando-os em função de novas necessidades ou aplicando melhorias técnicas;
- Melhoria contínua do website do Observatório, incluindo a atualização de conteúdos, relatórios dinâmicos, publicação de análises estatísticas, interação com utilizadores, gestão de perfis;
- Também com o objetivo de aumento da taxa de resposta e de simplificação, criação de formulários no website do Observatório da AMT, interoperável com o Balcão Único da AMT, com envio automático para as entidades reguladas;
- Implementação do Sistema de Gestão de Contraordenações, tendo em vista um tratamento centralizado e automatizado dos processos de contraordenação, com o objetivo de obter maior celeridade na análise e decisão e a interoperabilidade com o Sistema de Gestão de Reclamações;
- Aposta em investimentos em tecnologia de maior impacto no desempenho jurídico, criando automatismos em soluções jurídicas já garantidamente testadas, padronizando respostas libertando recursos humanos para alocar o tempo na análise de questões jurídicas inovadoras, de maior complexidade e impacto no desenvolvimento do setor dos transportes;
- Promoção e acompanhamento da implementação de Zonas Livres Tecnológicas, (ZLT), criadas pelo Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, nos mercados da mobilidade e dos transportes, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, no sentido da promoção da inovação de base tecnológica

Continuar o ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas. (OO.1.3)

O setor da mobilidade e transportes enfrenta transformações profundas, impulsionadas pelas metas da neutralidade carbónica, digitalização e avanços tecnológicos. Como reguladora independente, a AMT desempenha um papel fundamental na construção de mercados que promovam a concorrência não falseada, a inovação e a acessibilidade para todos.

O conhecimento é essencial ao exercício eficaz das funções de regulação e supervisão nos mercados da mobilidade e dos transportes. Em 2025, a AMT continua o seu trajeto de consolidar a abertura aos cidadãos e às empresas, à academia e aos centros de inovação, através da continuação da disseminação do conhecimento e da promoção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes.

Uma das formas de concretizar este objetivo será dando continuidade ao ciclo de conferências que tem posicionado a AMT como protagonista na disseminação de conhecimento e reflexão sobre os temas cruciais para o setor da mobilidade e dos transportes. Este ciclo tem abordado, de forma consistente, os desafios atuais relacionados com a regulação, desenvolvimento económico, coesão territorial e social, inovação tecnológica e combate às alterações climáticas, alinhando-se com as metas da transição ecológica, digital e energética.

Relativamente à disseminação da literacia em mobilidade e transportes, a AMT pretende promover o conhecimento sobre os mercados regulados junto dos cidadãos, empresas e do legislador, fomentando a criação de políticas públicas informadas e consistentes com os compromissos internacionais, como as metas estabelecidas pela União Europeia para uma mobilidade limpa e sustentável e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas.

Pretende-se estimular diálogos e parcerias que acelerem a adoção de práticas inovadoras e sustentáveis no setor dos transportes, fomentando a inovação e o combate às alterações climáticas, criando consensos e promovendo uma visão integrada para o futuro do setor.

Com estes *fora* de reflexão que internalizam a regulação e a justiça concorrencial no desenho de políticas públicas, reforça-se o papel da AMT como agente transformador e pólo central facilitador do encontro das posições de todos os intervenientes no mercado, academia, centros de investigação, sociedade civil e poder central e local.

A continuidade e ampliação do Ciclo de Conferências sobre Mobilidade e Transportes, iniciado em 2021, serão estruturadas em três eventos principais, com conteúdos temáticos ajustados para atender às prioridades estratégicas de regulação, coesão social e territorial, inovação e combate às alterações climáticas, estando previstas as seguintes iniciativas:

- De forma a debater os "Desafios do Transporte de Passageiros na Insularidade", a AMT organizará, em coordenação com a Região Autónoma dos Açores, uma Conferência que terá como objetivo discutir os desafios específicos da mobilidade em regiões insulares e seu impacto no transporte de passageiros e analisar soluções inovadoras para melhorar a conectividade e a sustentabilidade ambiental nas ilhas;
- Celebrando a primeira década da existência da AMT, organizar-se-á uma Conferência Comemorativa: "10 Anos da AMT – Regulação e Transformação", onde se pretende refletir sobre os avanços regulatórios e desafios futuros no contexto nacional e europeu, lançando o livro comemorativo da primeira década da AMT;
- Conferência com Reguladores nacionais alusivo ao Relatório Draghi;
- Serão realizadas sessões de apresentação e workshops quanto aos estudos realizados pela AMT;
- Após a celebração do Protocolo que formalizou o "Projeto-Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior", liderado pela AMT com os Municípios da Guarda, Belmonte, Fundão, Covilhã e Castelo Branco, onde, em conjunto, se pensou e desenhou um novo sistema de mobilidade integrada para a região da Beira Interior, caracterizada por ser um território de baixa densidade e ocupação dispersa, a AMT apresentará publicamente os resultados do projeto-piloto, numa Conferência a realizar num dos Municípios parceiros.

Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito (OO.1.4)

A promoção de iniciativas que reforcem o diálogo estratégico e a colaboração entre os diversos agentes do setor da mobilidade e dos transportes é fundamental para alcançar um desenvolvimento sustentável e inclusivo. Este objetivo operacional reflete o compromisso da AMT em promover a inovação, a partilha de conhecimento e a valorização da regulação como motor para o desenvolvimento económico, a coesão territorial e social e o combate às alterações climáticas.

Por meio de ações estruturadas, a AMT procura criar espaços de reflexão e interação, aproximando-se de instituições académicas, empresas e organizações da sociedade civil para fomentar parcerias estratégicas e estimular a produção de conhecimento. Este enfoque fortalece a capacidade da AMT de atuar como um agente impulsionador de boas práticas e soluções inovadoras, garantindo a integração de diferentes perspetivas e contribuindo para um setor mais resiliente e alinhado com os desafios contemporâneos.

Estas iniciativas não apenas consolidam a AMT como referência em regulação e inovação, mas também reforçam o seu papel na construção de um sistema de mobilidade mais eficiente, sustentável e centrado nas necessidades da sociedade.

Neste âmbito destacam-se as seguintes atividades:

- Estabelecer parcerias com Universidades para a realização de estágios e desenvolvimento de programas de formação;
- Promover ações de formação e capacitação de quadros de autoridade de transportes, em matéria de mobilidade sustentável e indicadores de qualidade e desempenho na contratualização de serviços públicos;
- Realizar visitas técnicas a empresas e entidades públicas do ecossistema da mobilidade e dos transportes de forma a aproximar a AMT do ecossistema, a fim de conhecer melhor o seu funcionamento e contributos para objetivos comuns;
- Criar o prémio AMT promovendo, assim, a investigação científica e distinguindo trabalhos académicos nas áreas da mobilidade e dos transportes.

Dinamização do Projeto Escola Mobility Hub (OO.1.5)

O ano de 2023 ficou marcado pela criação pela AMT do projeto “Escola Mobility Hub”, que visa a promoção da literacia junto dos mais novos. As camadas jovens estão especialmente despertas quanto aos desafios das alterações climáticas, importando aprofundar o seu conhecimento, divulgar as melhores práticas e consciencializar para o papel fundamental da mobilidade sustentável, mas também recolher as suas ideias, propostas e anseios. É responsabilidade das entidades públicas informar e contribuir para a formação de cidadãos exigentes quanto ao respeito pelos seus direitos e como promotores do desenvolvimento sustentável. O projeto “Escola Mobility Hub”

têm em vista o desenvolvimento de ações concretas de envolvimento da comunidade escolar e de entidades públicas e privadas que atuem no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como ações de promoção da literacia. Após a celebração de protocolos com vários Municípios e entidades em 2024 e a realização da primeira edição do prémio anual Escola Mobility Hub, a AMT pretende em 2025 reforçar a rede de parcerias estratégicas para o sucesso e a eficácia do projeto em questão.

A Escola Mobility Hub apresenta-se como o grande projeto de literacia da mobilidade e dos transportes deste país, envolvendo administração central, administração local, operadores, agrupamentos escolares, associações e demais entidades interessadas, numa verdadeira rede de parceiros com um objetivo comum: sensibilizar para a importância de uma mobilidade mais sustentável.

A AMT lançará o *roadshow* da Escola Mobility Hub por várias escolas do país, organizando sessões pedagógicas sobre a sustentabilidade da mobilidade com a comunidade escolar e organizará a 2ª edição do Prémio Escola Mobility Hub, premiando projetos já desenvolvidos ou em desenvolvimento ("Projetos em Movimento") e distinguindo projetos ou ideias a implementar ("Projetos para o Futuro").

Criará ainda uma página de Instagram, dedicado ao projeto, que visa divulgar, num formato apelativo ao público-alvo, as ações da Escola Mobility Hub realizadas durante o ano.

Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT (OO.1.6)

Em 2025, a AMT consolidará iniciativas de comunicação para reforçar a sua posição como um regulador independente, transparente e acessível, com ações que integram inovação digital e promoção de uma cultura de proximidade e colaboração.

Pretende-se fortalecer a comunicação da AMT com a sociedade civil, as entidades reguladas, as empresas, promovendo transparência, eficiência e confiança nas atividades do regulador do setor da mobilidade e dos transportes, enquanto se reforça o compromisso com a ética, a inclusão e a inovação.

Neste sentido a AMT apresentará um Sistema de Comunicação Digital moderno e acessível que inclui um novo website da AMT, que agregue e centralize de forma clara, simples e acessível aos cidadãos, empresas e entidades todas as informações institucionais, dados regulatórios, relatórios e os projetos da AMT, bem como um acesso rápido e integrado aos dados sobre os mercados de mobilidade e transportes existentes no Observatório, promovendo a transparência de atuação da AMT.

No ano de 2025, a AMT implementará uma Campanha de Reforço da Imagem Institucional que incluirá:

- Um novo vídeo institucional apostando num reforço da identidade, valores e missão da AMT e apostando em novos conceitos estéticos;
- A apresentação de uma série de vídeos/*podcasts* educativos, de conteúdos audiovisuais curtos e informativos para redes sociais, explicando o papel da AMT e os benefícios da sua atuação para os cidadãos e empresas;

- Uma Estratégia de Comunicação Proativa com Campanhas Temáticas, com o foco em tópicos-chave, como sustentabilidade, proteção ambiental, inovação tecnológica e acessibilidade nos transportes e com o uso de múltiplos canais (redes sociais, website e podcasts) para alcançar diversos públicos;
- A criação de um Fórum Online, um espaço digital para receção de opiniões e sugestões dos cidadãos, entidades reguladas, empresas, com feedback público;
- A promoção da Literacia com a criação de *Webinars* Regulares, pequenos eventos online com especialistas da AMT abordando temas de interesse público. Os webinars temáticos podem dar origem a *podcasts* curtos no final, com especialistas da AMT;
- O lançamento da *newsletter* da AMT, pretendendo divulgar as atividades da AMT a todos as entidades reguladas e partes interessadas, mas também dados e indicadores de base mensal ou reporte regular.

No Plano de Comunicação Interna, em 2025, apostar-se-á no aprofundamento do conhecimento interno sobre os projetos em andamento na AMT, bem como a informação externa sobre inovação e sustentabilidade no setor de mobilidade, mantendo diariamente o envio do *clipping*.

Será criada uma *newsletter* interna, com periodicidade semanal, onde serão disponibilizados artigos de interesse geral e cultural.

Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes (OO.1.7)

O fortalecimento das competências e a valorização contínua dos trabalhadores desempenham um papel determinante na capacidade de resposta da AMT. Ao investir na qualificação das suas equipas, a AMT assegura uma atuação mais eficiente e inovadora, reforçando o seu papel de regulador independente ao serviço do interesse público.

Para alcançar este objetivo, a AMT concentra esforços na execução de um Plano de Formação cuidadosamente estruturado, que abrange tanto o domínio técnico (regulação de mercados, análise de dados e sustentabilidade) como áreas transversais (liderança e comunicação). Neste contexto, a Inteligência Artificial (IA) surge como prioridade, dada a crescente digitalização dos setores regulados. O domínio de ferramentas de IA permite extrair conclusões a partir de grandes volumes de dados e otimizar processos regulatórios e de supervisão, garantindo uma resposta sólida às novas exigências e oportunidades que emergem neste campo.

O acompanhamento do processo de avaliação do desempenho individual e organizacional constitui outro pilar essencial. Através de metodologias objetivas, a AMT identifica pontos fortes e áreas de melhoria, adequando os programas de formação às necessidades dos trabalhadores. Esta análise regular assegura a implementação de planos de capacitação que contribuem para o sucesso global da AMT, orientando-a para os resultados.

Ao conjugar a adoção de tecnologias emergentes com uma cultura de melhoria contínua, a AMT estabelece as bases para uma atuação mais robusta e eficaz. Desta forma, cada trabalhador participa de forma ativa na construção de

respostas sólidas aos desafios da mobilidade e dos transportes, consolidando o compromisso com a excelência e com o desenvolvimento sustentável dos setores regulados.

2.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - MELHORIA DO ENQUADRAMENTO, QUALIDADE E DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes (OO.2.1)

A promoção de uma regulação ativa e eficaz é um dos pilares fundamentais para assegurar o desenvolvimento equilibrado da mobilidade e dos transportes. Este objetivo operacional reflete o compromisso da AMT em fomentar o investimento eficiente, a concorrência justa e a transparência nos mercados regulados, assegurando simultaneamente a qualidade, a cobertura territorial e a sustentabilidade dos serviços e infraestruturas.

A atividade regulatória pode desempenhar um papel determinante na organização da atividade económica, condicionando ou orientando o comportamento e práticas das entidades que nele atuam, mas também promovendo a sua competitividade.

O objetivo da atuação regulatória é o de contribuir para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, tendo por base:

- A avaliação de políticas públicas, a inovação e a antecipação de novos mercados, procurando construir um paradigma de concorrência não falseada, ou seja, sem restrições, nem distorções;
- 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 verificação da conformidade de normas, procedimentos e atuações, face ao enquadramento legal bem como de orientações boas práticas e instrumentos nacionais e internacional, designadamente no âmbito da mobilidade sustentável.

Tal atuação de cariz preventivo, peditivo e pedagógico, mas também reativo e sancionatório não considera o exercício de poderes regulação como fim em si mesmo, mas sim a promoção e defesa de um interesse público e da competitividade económica, que não deve considerar-se condicionada pelas dinâmicas da concorrência, da digitalização ou da descarbonização, mas impulsionada e promotora da coesão socioeconómica e territorial.

Neste contexto, a AMT procura atuar de forma estratégica, analisando e avaliando elementos essenciais como tarifas, taxas de utilização e modelos contratuais, de forma a promover uma relação equitativa entre os diferentes agentes económicos e a proteger os interesses dos utilizadores. A publicação de regulamentos tarifários e a elaboração de instrumentos regulatórios e legislativos, de promoção da equidade de agentes económicos e cidadãos são também ações que traduzem a sua determinação em garantir um enquadramento regulatório que responda aos desafios contemporâneos, como as transições ambiental, energética e digital que promovam a confiança no sistema, aumentando o investimento e a sua utilização.

Este enfoque reforça o papel da AMT como promotora de boas práticas e da legalidade e da eficiência no setor, assegurando um quadro regulatório sólido e transparente para os mercados de mobilidade e transportes.

Pretende-se que a AMT garanta uma regulação que incentive:

- Investimentos sustentáveis, qualidade, acessibilidade e inclusividade na oferta de serviços e infraestruturas – físicas e digitais – de mobilidade e transportes;
- Alterações legislativas para fomentar a concorrência e eliminar barreiras à entrada de novos operadores e garantir o acesso equitativo a infraestruturas;
- Monitorização rigorosa e promoção de direitos dos consumidores, assegurando transparência e qualidade nos serviços.

Como regulador, a AMT está no centro das transformações rumo à sustentabilidade, inovação e inclusividade, acessibilidade e não discriminação nos transportes.

Foi neste contexto que foram planeadas um conjunto de atividades previstas em anexo, destacando-se as seguintes:

- Análise e decisão sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2026, de cada uma das Administrações Portuárias do Continente, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados;
- Análise, avaliação e homologação das tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor, garantido a respetiva objetividade e transparência, segundo parâmetros europeus, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais, no âmbito do regime que estabelece um espaço ferroviário europeu único;
- Publicação do regulamento tarifário para o serviço público de transporte de passageiros em táxi, que estabeleça as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, após consulta pública;
- Emissão de pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, para assegurar a legalidade da atuação dos *stakeholders* e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes, designadamente no que se refere ao adequado planeamento do território e redes de transportes, sustentabilidade da oferta e operadores, indicadores de desempenho promotores da qualidade, acessibilidade a infraestruturas e veículos;
- Validação do Diretório de Rede, o qual deve incluir a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura, forma a garantir um quadro comum de relacionado entre agentes económicos e entidades públicas neste mercado.

Promover as alterações legislativas de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e transportes (OO.2.2)

A melhoria do enquadramento legislativo do ecossistema da mobilidade e dos transportes é essencial para promover a eficiência, a transparência e a adequação das normas regulatórias às exigências atuais do setor. Este compromisso visa assegurar que o quadro jurídico-normativo em vigor acompanhe as necessidades emergentes e os desafios das transições ambiental, energética e digital, alinhando-se com as melhores práticas nacionais e europeias.

Para alcançar este propósito, a AMT dedica-se à análise e revisão do regime jurídico aplicável, propondo alterações legislativas que clarifiquem papéis institucionais, reforcem o regime contraordenacional e aperfeiçoem os mecanismos de fiscalização. Esta abordagem permite não só alinhar as normas às dinâmicas do setor, mas também dotar a AMT de instrumentos mais eficazes para o cumprimento da sua missão reguladora e supervisora.

Estas ações traduzem a ambição de consolidar um quadro legal robusto e funcional, que suporte um ecossistema de transportes mais transparente e eficiente, capaz de responder aos desafios atuais e futuros de forma consistente e articulada.

Neste âmbito destacam-se as seguintes atividades:

- Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios e legislativos de implementação das recomendações constantes do Estudos da AMT no domínio das Três Transições (Ambiental, Energética e Digital), tendo em conta os estudos e a avaliação de políticas públicas efetuadas;
- Realização do levantamento exaustivo do quadro jurídico-normativo em vigor, que compõe e regula a mobilidade e dos transportes em Portugal e propor aperfeiçoamentos aos regimes jurídicos aplicáveis aos mercados regulados.
- Identificação e clarificação no âmbito da legislação europeia e nacional aplicável ao Ecossistema de Mobilidade e dos Transportes qual o papel do regulador em matéria de fiscalização e de regimes contraordenacionais aplicáveis.
- Elaboração de propostas de atualização legislativa, em matéria contraordenacional, de legislação na área da mobilidade e transportes.
- Realização de estudo sobre "Enquadramento Jurídico do Modelo Ensino-Examinação da Condução: Análise de Incompatibilidades e Propostas de Reflexão.
- Elaboração de um estudo sobre a eventual criação de um regime contraordenacional especial, adotado às necessidades da AMT (ainda que ancorado, do ponto de vista concetual, no Regime Geral das Contraordenações/RGCO).

Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT (OO.2.3)

O acompanhamento e verificação da efetiva adoção das recomendações emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções da AMT, assim como da conformidade legal da atuação das entidades reguladas, é uma atividade fundamental para garantir uma concorrência não falseada e a proteção dos direitos dos consumidores, bem como para contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e para a eficiência do investimento.

Para o efeito, estão previstas várias ações, de entre as quais se destacam as seguintes.

Em matéria financeira, considerando que a transparência e sustentabilidade financeira das empresas são essenciais para garantir, por um lado, a igualdade das condições de concorrência e evitar distorções do mercado e, por outro, para promover a melhoria das condições de prestação de serviços e melhorar a capacidade competitiva das empresas, designadamente sob o ponto de vista ambiental:

- Supervisão ao cumprimento, pelos portos do continente que integram a rede transeuropeia de transportes, das obrigações decorrentes do regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, constantes do Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro;
- Supervisão ao cumprimento do requisito da capacidade financeira das empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, nacional ou internacional, enquanto requisito de acesso e exercício da atividade, constante do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho;
- Supervisão ao cumprimento da obrigação de separação contabilística prevista no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 e ao cumprimento de obrigações de serviço público previstas em contratos de serviço público de transporte de passageiros.

Em matéria de controlo anual de compensações financeiras concedidas aos operadores de serviço público de transporte de passageiros no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal:

- Elaboração de relatório estatístico sobre o período de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, sem prejuízo da manutenção das auditorias de verificação documental por mais um ano, relativamente aos pagamentos efetuados em 2023;
- Implementação das atividades de supervisão da competência da AMT no âmbito da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro (passes gratuitos), que estabelece que a AMT efetua anualmente a supervisão dos montantes das compensações financeiras atribuídas, no âmbito do controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral, determinando a devolução de montantes ou o acerto de contas em pagamentos subsequentes em caso de desconformidade legal e regulamentar;
- Implementação das atividades de supervisão da competência da AMT no âmbito do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março (Incentiva + TP), que estabelece que a AMT efetua, de dois em dois anos, uma avaliação intercalar do financiamento atribuído, na qual avalia: a) Se existem verbas não executadas e não comprometidas em ações

plurianuais ao abrigo do decreto-lei; e b) Se as receitas do sistema de transportes superam ou são inferiores aos custos.

No que se refere a ações de supervisão no terreno, reforçando a presença da AMT junto das entidades reguladas e o exercício de trabalho colaborativo com outras autoridades competentes:

- Supervisão ao exercício das competências de supervisão, fiscalização e regime sancionatório, previstas nos artigos 42.º e seguintes da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, por parte das autoridades de transporte, no que se refere à exploração do serviço público de transporte de passageiros, abrangendo os operadores que registam o maior número de reclamações monitorizadas pela AMT por incumprimentos das obrigações previstas nos contratos, incluindo incumprimentos de obrigações de serviço público cuja instauração e instrução dos processos de contraordenação compete à AMT, tendo em vista a emissão de relatório com recomendações;
- Supervisão, em articulação com o Instituto Nacional para a Reabilitação, das condições de acesso a serviços e infraestruturas de transportes por pessoas com mobilidade condicionada, tendo em vista a verificação da conformidade legal e a emissão de recomendações, incluindo de alteração legislativa, de promoção dos direitos dos passageiros com mobilidade condicionada;
- Supervisão sobre a aplicação do Regulamento da AMT que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de interfaces ou terminais de transporte público de passageiros, bem como critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição da capacidade, transparentes, equitativas e não discriminatórias, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, incluindo ações aos interfaces ou terminais que tenham sido objeto de recurso por parte de operadores quanto à dificuldade de acesso aos mesmos;
- Supervisão e fiscalização sistemáticas a todos os operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), incluindo a transmissão de dados necessários ao cálculo da contribuição de regulação e supervisão.

Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público (OO.2.4)

A defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores, a promoção da transparência dos operadores face aos consumidores e utentes e a prestação de serviços públicos de qualidade, para além de atribuições estatutárias, são desígnios muito relevantes para a AMT enquanto regulador independente.

O conhecimento e tratamento das reclamações, queixas e denúncias pela AMT afigura-se fundamental para o exercício das suas atribuições de regulador, sendo estruturante para a definição da ação regulatória e de supervisão, permitindo a monitorização dos mercados e a avaliação do desempenho dos operadores e prestadores de serviços, e a adoção das providências necessárias para salvaguarda dos direitos e interesses dos consumidores e utentes.

Através da verificação da existência de indícios de incumprimento de normas específicas aplicáveis à matéria objeto de reclamação, a AMT pode, no âmbito das suas competências, determinar medidas corretivas ou instaurar processo de contraordenação destinado a sancionar a entidade infratora.

Neste âmbito, durante o ano de 2025 será desenvolvido o procedimento de contratação pública e, uma vez adjudicado, implementado o Sistema de Gestão de Contraordenações da AMT, tendo em vista um tratamento centralizado e mais automatizado dos processos de contraordenação, com o objetivo de obter maior celeridade na tramitação, análise e decisão, numa lógica de interoperabilidade com o Sistema de Gestão de Reclamações.

O volume de reclamações de que a AMT toma conhecimento e trata vem registando um acentuado crescimento ao longo dos últimos semestres, sendo que em 2023 se registaram 29.674 queixas e reclamações e, no 1.º semestre de 2024, 14.839, estimando-se que em 2025 continue a verificar-se o seu aumento (cf. figura seguinte).

É essencial o recurso a técnicas e componentes tecnológicos modernos e robustos, tais como a Inteligência Artificial aplicada ao processamento inteligente de documentos, ao processamento de linguagem natural e à aprendizagem automática, para possibilitar ganhos de eficiência e incrementos de produtividade que permitam uma resposta adequada ao volume de reclamações a tratar.

Assim, durante o ano de 2025, concluído o procedimento concursal de aquisição do Sistema de Gestão de Reclamações da AMT, a Área de Gestão de Reclamações da AMT deve focar a sua atenção e esforços na implementação deste sistema e na definição dos critérios e metodologias de análise e tratamento das reclamações a adotar, considerando critérios de priorização e granularidade dos dados, e das regras aplicáveis ao procedimento de tratamento de reclamações pelas entidades reguladas.

Por outro lado, foram planeadas atividades a desenvolver, onde, mais uma vez, se incluem algumas que têm um carácter regular anual. Para o efeito, destaca-se:

- Elaboração do relatório de análise relativo às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre: modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados alcançados decorrentes da atuação deste regulador;
- Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas, tendo em vista identificar a existência de indícios de incumprimentos ou irregularidades, que sejam passíveis de determinação de medidas corretivas adequadas pela AMT, promovendo o respetivo encaminhamento para as entidades competentes;
- Análise do cumprimento e adoção das medidas corretivas propostas, identificação de sancionamento e contraordenações;
- Acompanhamento ao nível nacional e europeu, das 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, incluindo a representação da AMT em reuniões de organismos nacionais responsáveis pela aplicação de legislação relativa a direitos dos passageiros;

- Promoção de ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores;
- Emissão de pareceres sobre a conformidade legal dos contratos de adesão, com uso de cláusulas contratuais gerais, no âmbito do acesso e exercício da atividade de *rent-a-car*, *sharing* e *rent-a-cargo* e no âmbito dos sistemas eletrónicos de portagens rodoviárias.

3.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Operacionalização dos trabalhos da Associação de Reguladores de Mobilidade e dos Transportes dos países de língua oficial portuguesa (ARMT), cuja presidência cabe à AMT (OO.3.1)

Porque as soluções inovadoras surgem do espírito colaborativo, da troca de conhecimentos e da disseminação do saber, a AMT apresentou aos congéneres dos países de língua portuguesa o desafio de criar a primeira associação de reguladores de mobilidade e dos transportes, o que foi concretizado na cerimónia protocolar ocorrida na Conferência do Dia Mundial do Transporte Sustentável, organizada pela AMT em Lisboa, no dia 26 de novembro de 2024.

Cabendo a presidência do primeiro ano de existência à AMT, organizaremos a 1ª Reunião Plenária da ARMT em Lisboa, com a presença dos representantes das Autoridades de Regulação de Mobilidade e Transportes dos países membros (Brasil, Angola, Cabo Verde, Moçambique e Portugal), promovendo, trimestralmente, reuniões temáticas a ocorrer nos países membros da ARMT.

Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais (OO.3.2)

Neste campo o objetivo estratégico da AMT passa pelo envolvimento ativo em *fora* e iniciativas internacionais, procurando:

- Identificar, promover e adotar as melhores práticas de regulação, especialmente no âmbito europeu e da CPLP;
- Participar no desenvolvimento de normas da União Europeia, apoiando as transições ambientais e digitais;
- Contribuir para conferências internacionais, promovendo a integração e alinhamento com os objetivos globais de sustentabilidade;
- Concretizar no plano multilateral, os mecanismos de cooperação identificados no Protocolo estabelecido entre a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo, designadamente aqueles que visem medidas e estratégias de consciencialização e a capacidade para responder aos desafios das transições ambiental, digital e energética.

A promoção da cooperação com entidades congéneres, tanto europeias como da CPLP, constitui uma prioridade para a AMT. Este objetivo reflete o compromisso em fortalecer a partilha de conhecimento e experiências, identificar as melhores práticas internacionais, e alinhar-se com as transformações globais no setor da mobilidade e dos transportes.

A AMT procura consolidar parcerias estratégicas através da operacionalização de protocolos de colaboração, participação em redes internacionais, e envolvimento ativo nos *fora* e grupos de trabalho técnicos. Estas iniciativas

permitem não só acompanhar a evolução das políticas europeias e globais, mas também contribuir para o debate e o desenho de soluções que promovam a eficiência e a integração no setor.

Ao fomentar estas colaborações, a AMT fortalece a sua presença internacional e promove um ambiente regulatório mais dinâmico e alinhado com as tendências e desafios globais. Esta abordagem assegura uma atuação mais informada e eficaz, em benefício de um setor de mobilidade e transportes competitivo e inovador.

Pretende-se, estrategicamente:

- Influenciar a construção do quadro normativo e de referência do sistema de mobilidade e dos transportes sustentáveis na União Europeia e no quadro das Nações Unidas;
- Alargar a rede da Associação dos Reguladores da Mobilidade e dos Transportes dos países de língua portuguesa a outros países da União Europeia e do resto do mundo
- Prosseguir a participação nos *fora* europeus e internacionais (COP, IRG-Rail, Comissão Europeia, UITP, ITF, IMO).

Neste contexto está em causa, nomeadamente:

- Operacionalização dos Protocolos de Colaboração e Capacitação com entidades congéneres da Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa;
- Participação nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB), designadamente abrigo da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário único europeu;
- Participação no grupo de Peritos do fórum SERAF - Single European Railway Area Forum da Comissão Europeia no sentido da participação ativa no processo legislativo europeu, designadamente nos grupos de trabalho sobre (i) mecanismos de resolução de conflitos e (ii) procedimentos de consulta e planeamento de capacidade da rede ferroviário, no âmbito da implementação do novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia;
- Participação nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) no sentido da promoção da internacionalização da AMT e da promoção da cooperação de entidades competentes da União Europeia, no contexto do Regulamento (EU) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da RTE-T.

Desenvolver e dinamizar instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres na China, entre outros países (OO.3.3)

Considerando que o desenvolvimento sustentável necessita de parcerias entre os diferentes intervenientes públicos e privados, orientadas para os ODS definidos pelas Nações Unidas, e de uma estratégia de colaboração que favoreça

a Educação, Investigação e Inovação, pretende-se ampliar a rede de cooperação institucional com entidades internacionais que detenham uma larga experiência em mobilidade e transportes e apresentem propostas inovadoras e disruptivas.

Neste contexto planeia-se uma parceria com entidades académicas, institutos de investigação e pesquisa, organismos públicos e empresas com atividade e atribuições relacionadas com a mobilidade e os transportes no quadro geoestratégico do Sudeste Asiático. Trata-se de importantes rotas de comércio e de aprovisionamento energético e os atuais desenvolvimentos na região apresentam-se como incontornáveis desafios no quadro político-económico internacional, razões pelas quais deverá ser promovido o intercâmbio e fomentado o reforço institucional.

Com o objetivo de explorar inovações tecnológicas e boas práticas regulatórias no maior mercado de mobilidade do mundo, pretende-se na missão China:

- Organizar reuniões com entidades chinesas do setor da mobilidade e dos transportes, privilegiando a troca de experiências em regulação ferroviária, portuária e digitalização de transportes;
- Realização de visitas técnicas para conhecer sistemas de mobilidade sustentável, nomeadamente com a utilização de veículos elétricos e autónomos e as infraestruturas de alta velocidade (ferrovias) e os portos “inteligentes”;
- Estabelecer parcerias estratégicas, com a assinatura de memorandos de entendimento com centros de inovação e universidades chinesas.

Participar ativamente na COP30 - Belém, Brasil (OO.3.4)

A 30.^a sessão da Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (UNFCCC COP 30) realizar-se-á em novembro de 2025 em Belém, no Brasil. A COP 30, reúne a 20.^a reunião da COP que serve de Reunião das Partes do Protocolo de Quioto (CMP 20) e a sétima reunião da COP que serve de Reunião das Partes do Acordo de Paris (CMA 7), bem como a 63.^a sessão do Órgão Subsidiário de Aconselhamento Científico e Tecnológico (SBSTA) e a 63.^a sessão do Órgão Subsidiário de Implementação (SBI).

Trata-se da plataforma de excelência para acompanhar os progressos e o desempenho relativo aos objetivos do desenvolvimento sustentável, na qual a AMT deverá participar enquanto organização genuinamente comprometida em promover as boas práticas e as soluções eficientes, assim como associar-se e fortalecer laços com as entidades signatárias com vista a implementar uma efetiva estratégia de responsabilidade social para a descarbonização e a transição energética.

A COP 30 representará um ponto crítico na responsabilização dos decisores políticos para garantir o objetivo de redução do aquecimento global a 1,5.°C, perspetivando-se que os principais temas da cimeira em 2025 sejam o aumento do financiamento aos países em desenvolvimento, investimentos imediatos e tangíveis em energias renováveis, infraestruturas sustentáveis e soluções baseadas na natureza.

Na COP 28 a AMT marcou presença e participou em eventos e debates sobre a transição energética e apresentou o estudo “OSP Verdes – Rumo à Mobilidade Sustentável”. Em razão do anteriormente justificado, em 2025 deverá manter o nível de participação e de parcerias.

Participar nas reuniões da União Europeia e no âmbito das Nações Unidas incluindo a participação em conferências e *fora* relacionados com a mobilidade os transportes (OO.3.5)

O aprofundamento da participação da AMT na conceção e desenvolvimento de normas europeias e internacionais reflete o seu compromisso em contribuir ativamente para a definição de políticas públicas que moldam o futuro da mobilidade e dos transportes. Este objetivo reforça o papel da AMT como uma entidade reguladora de referência, alinhada com as dinâmicas globais e preparada para antecipar e influenciar tendências no setor.

A atuação da AMT neste âmbito inclui a participação em processos de consulta pública da Comissão Europeia e a presença em grupos de trabalho especializados, como o IRG-Rail, que abordam questões estratégicas relacionadas com o quadro regulamentar europeu. Este envolvimento permite à AMT não apenas acompanhar os desenvolvimentos legislativos, mas também contribuir para a harmonização de práticas e a formulação de soluções consistentes em áreas como a tarifação, acesso à infraestrutura e multimodalidade.

Estas iniciativas reforçam a posição da AMT como uma entidade comprometida com a cooperação internacional, promovendo a integração do setor português nos principais debates e decisões globais, e assegurando que as normas e políticas adotadas refletem as necessidades e prioridades dos mercados regulados.

Assim, foram planeadas atividades a desenvolver, das quais se destacam:

- Participar nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Participar nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-Rail - rede de reguladores ferroviários, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu - nos seguintes grupos de trabalho: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de tarifação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; (4) instalações de serviço (5) preparação da implementação no novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia (6) participação em plenários (7) monitorização do mercado; (8) multimodalidade;
- Participar nos Comitês de Trabalho da UITP - Union Internationale des Transports Publics de veículos e mobilidade partilhados e táxis e *ride-hailing*, bem como nas Divisões de Autoridades, Metros e Transporte de Passageiros,

com o objetivo de disseminar as práticas regulatórias e estudos realizados pela AMT e conhecer as atividades da mobilidade e transportes a nível internacional, para efeitos de *benchmarking*;

- Participar nos Grupos de Trabalho do Transporte Rodoviário, do Transporte Ferroviário e do Transporte Marítimo e por Vias Navegáveis Interiores da Comissão Europeia, para acompanhamento, na qualidade de *National Enforcement Body*, da execução dos Regulamentos Europeus em matéria de direitos dos passageiros

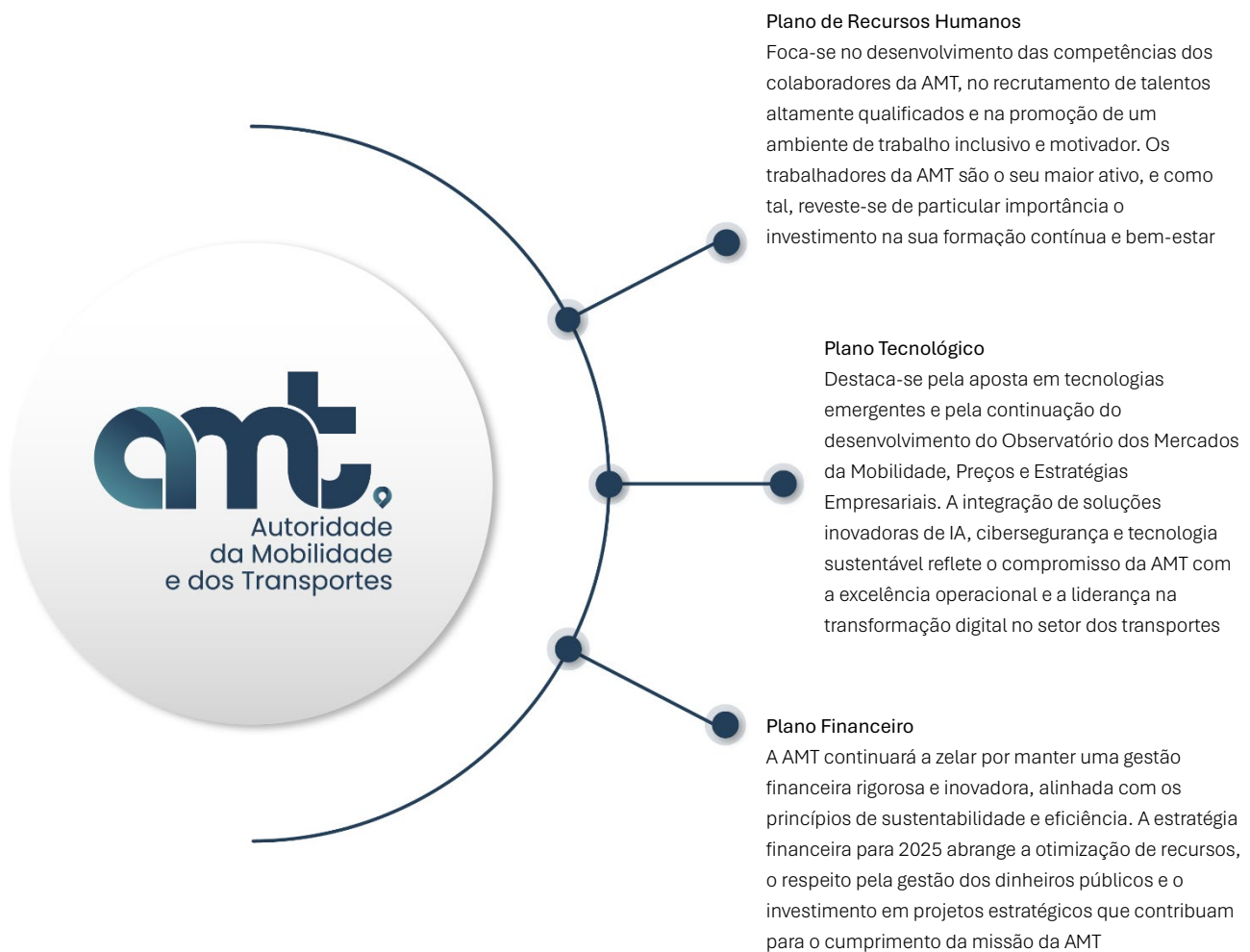
6.

RECURSOS
HUMANOS,
FINANCEIROS E
TECNOLÓGICOS

6. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E TECNOLÓGICOS

A AMT delineou para 2025 um plano estratégico abrangente que visa fortalecer a sua posição enquanto entidade reguladora de referência, promovendo a inovação sustentável alicerçada na eficiência no setor.

Neste contexto, e olhando para dentro, a AMT definiu três pilares fundamentais:



Cada um destes pilares foi pensado para responder não só às necessidades atuais, mas também às futuras exigências dos mercados, procurando antecipar tendências e preparando a AMT para liderar a transformação num mundo em constante mudança.

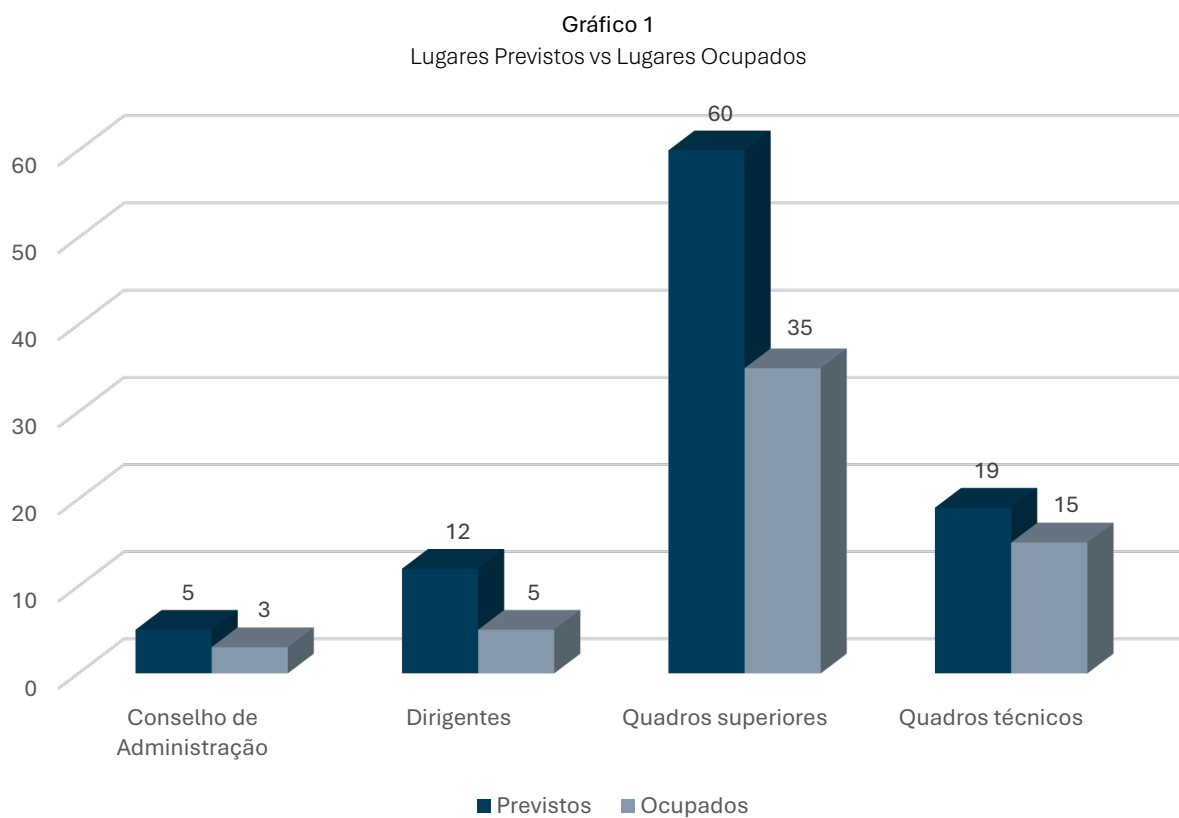
6.1. RECURSOS HUMANOS

Em 2025, a AMT procura elevar a gestão de recursos humanos a um patamar mais dinâmico e inovador, antecipando os desafios de um setor em acelerada transformação. Esta abordagem parte da convicção de que a atração, o desenvolvimento e a retenção de talentos são elementos fundamentais para assegurar a capacidade de intervenção regulatória e para impulsionar soluções criativas num panorama marcado pela digitalização, pela transição energética e pela crescente complexidade da mobilidade.

Situação no final de 2024

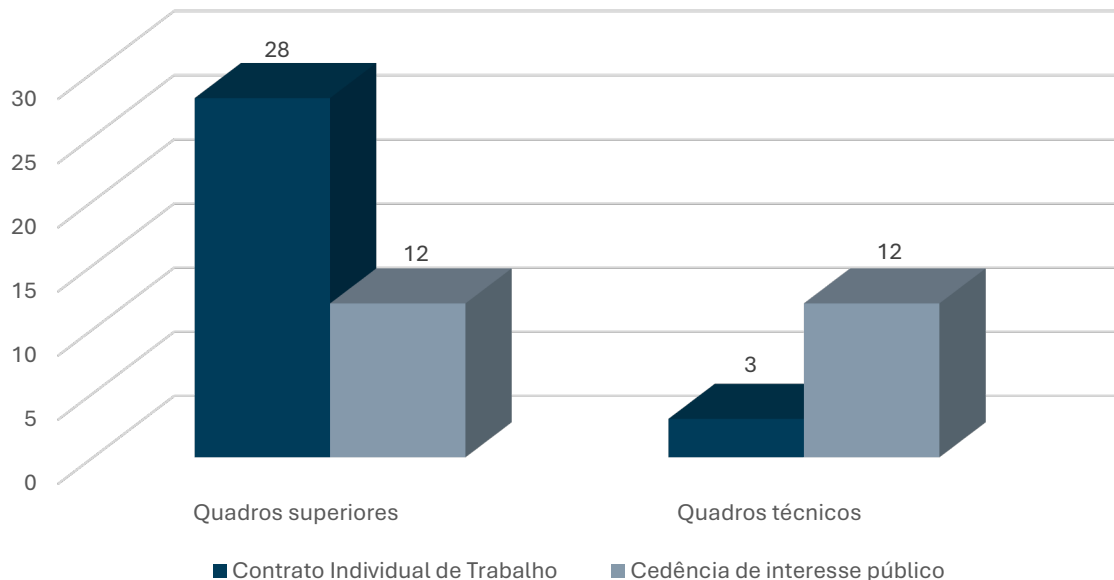
A AMT aposta num processo de recrutamento mais ousado e abrangente, que não se limita às áreas económicas, financeiras, jurídicas e de engenharia de transportes. Em 2025, ganha particular relevância a procura de competências em inteligência artificial, análise de dados e modelação de sistemas de grande escala, assim como na inovação e sustentabilidade.

No final de 2024 a situação do quadro de pessoal quanto ao preenchimento de lugares e tipo de vínculo com a AMT era a seguinte sendo, no entanto, de realçar que 4 (quatro) dos trabalhadores incluídos nesta análise se encontram cedidos a outros organismos do Estado:



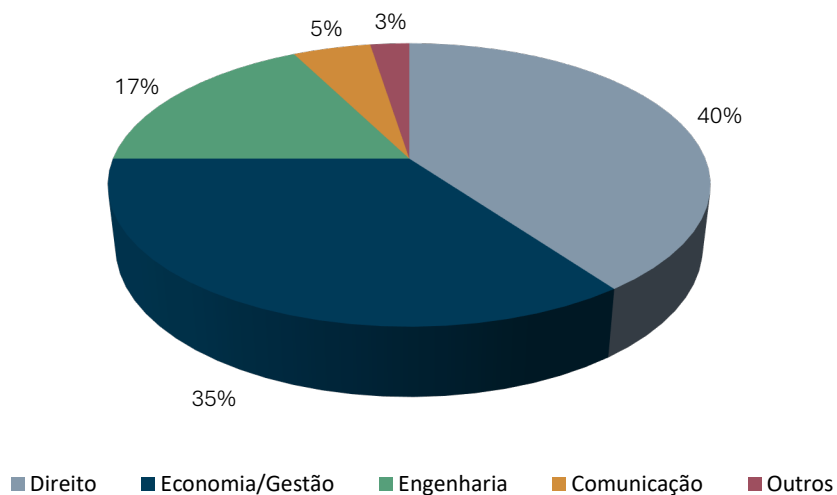
Da leitura do gráfico anterior resulta que a taxa de ocupação do quadro de pessoal em 31 de dezembro era de 60,4%, salientando-se o facto de haver uma maior predominância de quadros altamente especializados.

Gráfico 2
Lugares ocupados por tipo de vínculo



No que se refere aos quadros superiores por área de formação, a situação no final de 2024 era a seguinte:

Gráfico 3
Quadros superiores por áreas de formação



A visão geral do quadro da AMT com distribuição por unidade orgânica é a que se apresenta no seguinte quadro.

Quadro 1
Formação por Unidades Orgânicas

Unidade Orgânica	DS	DR	GAP	DAF	GJ	GCP
Dirigentes	1	1	-	1	1	1
Direito	1	1	-	-	1	-
Economia/Gestão	-	-	-	1	-	1
Quadros superiores	14	8	4	5	3	1
Direito	6	2	1	1	3	-
Economia/Gestão	5	2	-	4	-	1
Engenharia	3	4	-	-	-	-
Comunicação	-	-	2	-	-	-
Outros	-	-	1	-	-	-
Quadros técnicos	5	1	6	3	-	-
Totais	20	10	10	9	4	2

Visão Estratégica para 2025

Neste contexto, e considerando que os quatro engenheiros atualmente em funções na área da regulação se encontram próximo da idade da aposentação e é necessário assegurar a transmissão do conhecimento, e a AMT prevê em 2025 contratar quadros especializados tendo em vista o reforço das áreas da regulação e supervisão, bem como das áreas com carácter proeminentemente jurídico, num máximo de 13 quadros superiores, com as valências académicas e para as funções identificadas no quadro infra.

Quadro 2
Recrutamento de quadros especializados

Área orgânica	Área de formação base	N.º de trabalhadores	Funções a desempenhar
Regulação	Engenharia civil, eletrotécnica, mecânica e outras similares (incluindo planeamento)	4	Exercício das competências e atividades previstas no artigo 11.º do Regulamento de Estrutura orgânica da AMT.
	Direito	1	
	Economia	2	
Supervisão	Ciências sociais	1	Exercício das competências e atividades previstas no artigo 12.º do Regulamento de Estrutura orgânica da AMT.
	Engenharia informática e outras similares	2	
	Economia, Auditoria, Gestão ou outras similares	1	
Gabinete Jurídico	Direito	1	Exercício das competências e atividades previstas no artigo 9.º do Regulamento de Estrutura orgânica da AMT.
Gabinete de Contratação Pública	Direito	1	Exercício das competências e atividades previstas no artigo 10.º do Regulamento de Estrutura orgânica da AMT.

Para além dos habituais procedimentos concursais, prevê-se um envolvimento mais próximo da academia, seja de universidades, centros de investigação de referência e empresas tecnológicas, bem como a participação em iniciativas que coloquem em contacto direto a AMT com perfis altamente especializados e motivados a contribuir para a modernização do setor. Neste sentido a AMT tem projetado o lançamento de um programa de estágios curriculares para estudantes da área do direito, da economia e da engenharia, tendo criado aquela possibilidade em outubro de 2024 com a aprovação do Regulamento Único de Pessoal.

No que respeita à valorização e retenção dos trabalhadores, a AMT deixa de se limitar a formar equipas em competências estritamente técnicas para privilegiar itinerários de crescimento mais personalizados. Apostar-se-á em academias internas focadas nas áreas estratégicas da Autoridade, em programas de mentoria que incentivem a colaboração interdisciplinar e em oportunidades de intercâmbio com outras entidades congéneres ou equipas internacionais, enriquecendo o conhecimento e a versatilidade dos profissionais.

A avaliação de desempenho passará a incluir mecanismos de reconhecimento de mérito, recompensando iniciativas de melhoria ou projetos com impacto relevante no funcionamento da AMT e na qualidade dos serviços prestados aos mercados regulados.

No domínio do bem-estar e da flexibilidade no trabalho, a AMT pretende reforçar políticas que conciliem as exigências do serviço público com a criação de um ambiente de trabalho estimulante. O teletrabalho e os horários flexíveis continuarão a ser otimizados de forma a favorecer a coesão interna e a qualidade dos resultados. O cuidado com a saúde mental e física dos profissionais ganha maior destaque, com o desenvolvimento de ações de apoio psicológico sempre que necessário, iniciativas de promoção de estilos de vida saudáveis através da celebração de protocolos com ginásios e programas de acompanhamento preventivo que visem uma melhor integração das pessoas nos seus contextos de trabalho.

Com vista a garantir que estas medidas tenham impacto efetivo, a AMT planeia ainda adotar plataformas tecnológicas avançadas que ofereçam recursos de análise preditiva, permitindo antecipar necessidades de recrutamento e identificar lacunas de competências, assim como acompanhar de forma contínua a evolução do desempenho das equipas. Dessa forma, espera-se fortalecer a gestão estratégica de recursos humanos, direcionando as ações formativas e de desenvolvimento de acordo com as prioridades e as metas definidas para a Autoridade.

Pretende-se ainda adotar um conjunto indicadores de gestão de RH que permitirão, designadamente monitorizar e avaliar o impacto destas medidas na produtividade da organização e na capacidade de retenção de pessoas.

Quadro Previsto e Orçamentado para 2025

É de assinalar, que a taxa de trabalhadores da AMT se encontram ao abrigo de Acordo de 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, se mantém nos cerca de 50%.

Esta “solução” de contratação, embora tenha a virtude 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 da Administração Pública, tem-se revelado instável, na medida em que se tratam de relações precárias de carácter tripartido (cedente, cessionário e trabalhador) podendo qualquer uma das partes 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.

Relativamente à estrutura de carreiras, a AMT está organizada em grupos profissionais que integram diferentes níveis de qualificação, académica e profissional, como são os quadros superiores e os quadros médios.

A distribuição por aqueles grupos profissionais, bem como pelos cargos de liderança previstos na sua estrutura orgânica para 2025, e que está na base no orçamento de recursos humanos, é a seguinte:

Quadro 3
Quadro de pessoal

Cargos / Grupos profissionais	Previstos	Ocupados	Vagos
1. Conselho de Administração	5	3	2
2. Dirigente	Nível 1	5	1
	Nível 2	0	6
3. Quadros Superiores	60	35	25
4. Quadros Técnicos	19	15	4
Total (1+2+3+4)	96	58	38

O peso do investimento nos recursos humanos em 2025 é de cerca de 30,1% do orçamento de despesa global da AMT, o que se traduz numa diminuição de cerca de 1,5 pontos percentuais quando comparado com o ano de 2024, a diminuição no peso não é, no entanto, reflexo do investimento em termos absolutos que cresce 427 491 euros quando comparado como período homólogo.

No quadro seguinte encontra-se detalhado o investimento nos recursos humanos, que compara com o exercício transato, apresentando as respetivas variações relativas, e está alicerçado no quadro de pessoal aprovado para o exercício de 2025, destacando-se a previsão de verbas para fazer face a novos recrutamentos e à progressão na carreira dos trabalhadores que reúnam condições para o efeito em resultado da avaliação de desempenho.

Quadro 4
 Orçamento de gastos com o pessoal, incluindo formação profissional
 (em euros)

Natureza dos gastos	2024	2025	Δ %
Remunerações e incentivos	6 319 220	6 704 809	6,1%
Encargos sobre remunerações (CGA+SS)	1 443 072	1 521 974	5,7%
Seguro acidentes de trabalho	80 000	40 000	(50,0%)
Formação	107 423	107 423	0,0%
Total	7 949 715	8 374 206	5,3%

6.2 RECURSOS FINANCEIROS

6.2.1 Estratégia Financeira para 2025

Em 2025, a AMT apresenta um Plano Financeiro concebido para consolidar a capacidade institucional de cumprir a sua missão estratégica e responder a um setor em constante evolução. Este exercício assenta em princípios de sustentabilidade, inovação e eficiência, assegurando a estabilidade e a responsabilidade financeira necessárias para suportar as iniciativas estratégicas definidas, bem como outras que possam surgir ao longo do ano.

A AMT reforça o seu compromisso com uma gestão financeira rigorosa, norteada pela transparência e pela aplicação criteriosa dos recursos disponíveis. Mais do que salvaguardar a sustentabilidade e a capacidade de investimento, o Plano Financeiro para 2025 reflete o dever de responsabilidade perante a sociedade e os mercados regulados, colocando o interesse público no centro das decisões.

Com foco na inovação, a estratégia financeira irá incorporar práticas e processos mais ágeis, promovendo a melhoria contínua dos resultados. Em paralelo, a AMT manterá uma conduta compatível com os princípios de boa gestão dos dinheiros públicos.

Por meio de processos de controlo e avaliação regulares, a AMT procurará assegurar um alinhamento constante entre as metas financeiras e os objetivos regulatórios, fortalecendo a confiança dos diferentes agentes do setor.

6.2.2 Rendimentos

Nos termos do previsto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, constituem receitas da AMT:

- O produto da taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias (TRIR) - 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.
- A participação na taxa de regulação das infraestruturas ferroviárias (TRIF) - 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.

Carece de despacho anual dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

- A participação na taxa de regulação das infraestruturas portuárias (TRIP) - 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.

É fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

- 30% da receita do IMT, I.P., proveniente da comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos (CITV).
- 30% da receita do IMT, I.P., proveniente da comparticipação das entidades privadas autorizadas a realizar exames de condução (EC) - visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão neste âmbito.
- 40% do produto das sanções contratuais pecuniárias previstas nos contratos de concessão e de subconcessão.
- uma contribuição relativa ao exercício das funções de regulação, designada por Contribuição da Mobilidade e Transportes, a cobrar às entidades sujeitas ao exercício da atividade reguladora não abrangidas pelas alíneas anteriores, cujo âmbito objetivo e subjetivo é definido em legislação própria, inserindo-se neste âmbito a Contribuição de regulação e supervisão cobrada às plataformas eletrónicas de TVDE (CRS - TVDE) - 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. De realçar que esta receita é objeto de distribuição pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) e pelo IMT, I.P., conforme legalmente previsto.

Outras receitas próprias:

- produto das taxas pela prestação de serviços compreendidos nas suas atribuições;
- produto da coima aplicada na punição das contraordenações, bem como as custas dos processos de contraordenação que lhe caiba instruir e decidir;
- produto de aplicação às entidades reguladas de sanções pecuniárias previstas em regulamento, por insuficiência de desempenho em matéria de segurança e qualidade;

- produto resultante da venda ou prestação de bens ou serviços, incluindo publicações e outros suportes de informação, ações de formação e emissão de pareceres;
- produto resultante das taxas prevista no Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) 2019/520, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária, cujo valor não foi ainda fixado pelo Governo;
- rendimentos provenientes da gestão do seu património mobiliário e imobiliário, assim como os dos bens do domínio público ou privado do Estado confiados à sua administração.

O orçamento aprovado pelo Conselho de Administração para o ano de 2025, apresenta um acréscimo de 10,4% face ao transato, a receita total passou de cerca de 25,37 milhões de euros para 28,01 milhões de euros, conforme gráfico seguinte:

Quadro 5
Receita Total 2024-2025

Tipo de Receita	2024	2025	Δ %
Receita Própria	15,53M	18,95M	22,0%
Transferências da AP	9,84M	9,06M	(7,9%)
Total	25,37M	28,01M	10,4%

Salienta-se que as verbas relativas a transferências da administração pública constituem igualmente receitas próprias da AMT embora a receita seja cobrada por terceiros e transferida para esta Autoridade.

Relativamente ao orçamento da receita importa salientar:

- a) **Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)** - 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 2013.

Quanto a esta taxa importa lembrar a ausência de publicação dos necessários despachos habilitantes entre 2015 e 2024 (10 anos) sendo por isso devidas as taxas relativas a estes exercícios. Atualmente, a AMT tem registado na conta de acréscimo de proveitos o valor 12 301 229,60 euros tendo por base a aplicação do coeficiente fixado no último despacho publicado.

- b) **Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)** - Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o valor absoluto considerado nos anos anteriores.

Também neste caso, não foram publicados os despachos entre 2014 e 2024 (8 anos) e atualmente a AMT tem registado na conta de acréscimo de proveitos o valor 9 461 533,97 euros tendo por base a aplicação do coeficiente fixado no último despacho publicado

- c) **Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)** - Ao contrário do exercício a participação dos CITV sofreu um decréscimo na estimativa de cobrança em resultado da revisão do número de inspeções a realizar em 2025.
- d) **Comparticipação sobre os exames de condução (EC)** – No caso desta participação verifica-se um ligeiro crescimento em resultado da previsão de exames a realizar.
- e) **Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS - TVDE)** – assinala-se o sucessivo crescimento desta contribuição, acompanhando assim o aumento da atividade económica no setor.

No gráfico seguinte apresenta-se a evolução de cada um dos rendimentos de 2024 para 2025:

Quadro 6
Orçamento de rendimentos 2024 - 2025

Natureza da Receita	2024	2025	Δ %
CITV	9 618 646	8 800 000	(8,5%)
TVDE	6 832 848	9 155 272	34,0%
TRIR	5 532 831	5 922 849	7,0%
TRIP	1 529 697	1 955 038	27,8%
TRIF	1 506 313	1 772 708	17,7%
Centros de Exame	220 354	260 000	18,0%
Outras Receitas	132 539	145 742	10,0%
Total	25 373 228	28 011 609	10,4%

6.2.3 Gastos

Para o ano de 2025, a AMT coloca em prática um conjunto de princípios de gestão que visam maximizar a utilização dos recursos disponíveis, sem comprometer a qualidade e a eficácia da sua atuação. Num ambiente crescente de complexidade no setor da mobilidade e transportes, torna-se essencial que a estratégia orçamental de gastos se oriente por critérios de rigor, eficiência e inovação, garantindo que cada valor investido gera um benefício real para o setor e para a sociedade.

O enfoque deste orçamento recai na procura de soluções que, por um lado, permitam a execução das atividades regulatórias e de supervisão a cargo da AMT e, por outro, promovam uma abordagem cada vez mais sustentável e responsável na gestão de despesas. Em 2025, a racionalização dos custos passa pela incorporação de iniciativas

que incentivem a internalização de necessidades permanentes, sempre que se revele possível e vantajoso, propiciando uma redução substancial na contratação de serviços externos. Pretende-se, assim, garantir uma maior autonomia técnica e operacional, consolidando competências relevantes dentro da própria Autoridade.

Além disso, a adoção de soluções que reforçam a eficiência operacional das instalações e dos equipamentos permite não só diminuir consumos, mas também fomentar um ambiente de trabalho mais sustentável, alinhado com as diretrizes nacionais e europeias em matéria de preservação de recursos. Essa otimização implica modernizar processos internos, introduzir novas tecnologias e melhorar a análise de dados, assegurando que as equipas disponham de ferramentas adequadas para responder às crescentes exigências que enfrenta.

A digitalização da tramitação processual e a diversificação das metodologias de trabalho avançam como prioridades, na perspetiva de agilizar fluxos de informação, reduzir custos logísticos e burocráticos e diminuir a pegada ecológica associada à atividade da AMT. Esta abordagem permite ainda canalizar recursos humanos para tarefas de maior complexidade, promovendo assim uma cultura de excelência e melhoria contínua.

O orçamento de gastos para 2025 aposta, portanto, em mecanismos de redução de despesa orientados pela eficiência, pela qualidade e pela sustentabilidade. Ao criar as condições certas para um desempenho mais tecnológico, responsável e integrado, a AMT procura assegurar a máxima rentabilização das verbas disponíveis e reforçar, em simultâneo, a capacidade de cumprir os seus compromissos perante o país e os setores que regula, num cenário em constante evolução.

Os gastos orçamentados para o exercício de 2025, 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 dos mesmos.

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

Quadro 7
 Orçamento de Gastos 2024-2025

Natureza dos Gastos	2024	2025	Δ %
Pessoal ¹	7 949 715	8 374 206	5,3%
Fornecimentos e serviços externos	5 769 011	4 164 993	(27,8%)
Transferências	8 852 854	10 640 857	20,2%
Reserva	386 272	471 762	22,1%
Outras despesas correntes ²	8 750	75 292	760,5%
Investimentos em bens de capital	2 298 139	4 050 000	76,2%
Total	25 264 741	27 777 111 €	9,9%

¹ Inclui as despesas com formação profissional dos trabalhadores.

² Engloba os outros encargos financeiros e outros impostos e taxas.

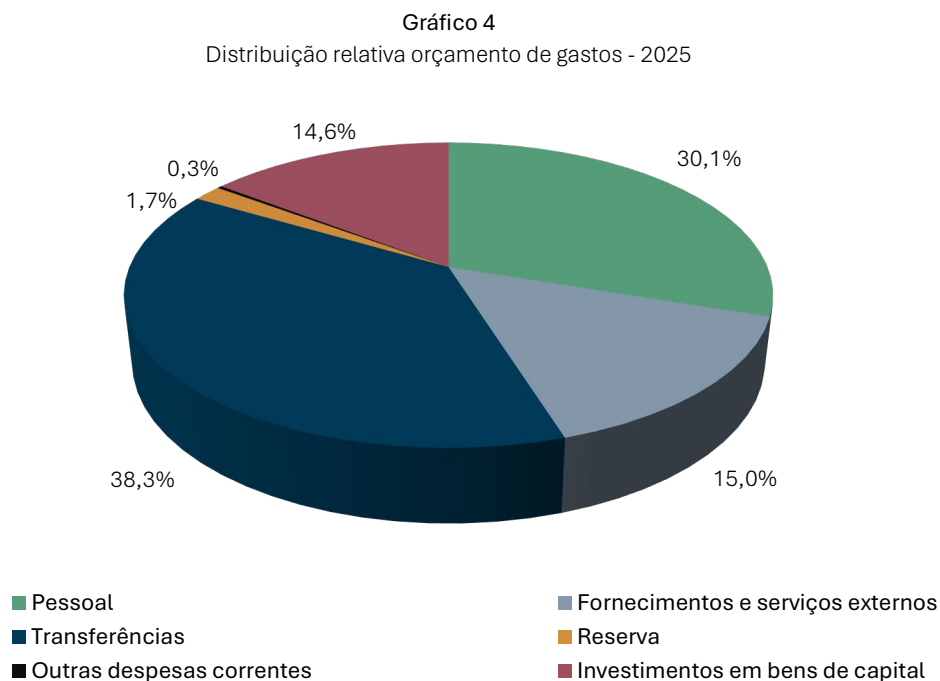
As transferências para outras entidades públicas, representam cerca de 38,3% do total global dos gastos previstos para 2025. Estas integram, entre outras, as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências 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 (cfr. previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual).

A segunda natureza de gastos com maior peso na estrutura orçamental é o pessoal, que representa 29,8% do total global, e tem na sua base o quadro aprovado para 2025, com uma previsão de despesa com salários para 14 meses. De notar que estes gastos já incluem os recursos humanos a recrutar e as evoluções na carreira.

Seguidamente são os gastos relacionados com fornecimentos e serviços externos que representam cerca de 15,4% 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.

Finalmente os gastos relativos a investimentos em bens de capital com um peso de 14,6% no total, onde se prevê essencialmente o investimento na renovação do parque tecnológico e a aquisição de equipamento diverso para as instalações.

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



6.3 PLANO TECNOLÓGICO

Em 2025, a AMT irá dar início a um arrojado plano de transformação digital com impacto em toda a sua estrutura, sendo o principal foco a adoção da IA em todas as atividades com o enfoque reforçado na regulação e supervisão.

Para que tal revolução digital seja possível nos projetos que em seguida se elencam, a existência dos recursos humanos apropriados é peça central do plano que irá ser desenvolvido em 2025 e nos anos vindouros.

O plano transformacional da realidade digital na AMT envolve a evolução tecnológica de sistemas já em uso e o desenvolvimento de novas soluções que visam reforçar e alavancar a sua capacidade regulatória. Assim os projetos a desenvolver em 2025 são:

- **Desenvolvimento de Plano de Transformação Digital da AMT e promoção das potencialidades da Inteligência Artificial:** Em que se irá proceder ao levantamento da situação atual da AMT em termos de infraestrutura tecnológica e maturidade digital da organização bem como a análise da estratégia para a transformação digital da AMT no curto/médio prazo e também a definição dos principais processos a transformar, em conjunto com a AMT, bem como a medição do impacto dos mesmos na organização. Incluirá *benchmark* de alto nível das principais tendências do setor no que respeita às 4 dimensões principais (processos, pessoas, tecnologia e dados), o desenho da visão integrada da estratégia de transformação digital, a definição de uma arquitetura tecnológica adequada ao contexto da organização, a definição de 5 use cases de inteligência artificial (IA) para melhorar a recolha, análise e exploração de dados.
- **Observatório 5.0:** O Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes é o principal instrumento tecnológico de monitorização e produção de informação estruturada sobre os mercados regulados. Por este motivo, e porque se trata de uma ferramenta base para o planeamento da atividade operacional da AMT, está prevista a implementação de novas soluções de recolha de informação junto das entidades reguladas e a integração de Inteligência Artificial para análise e tratamento dos dados, procurando desta forma aumentar a capacidade de processamento do volume de informação e a qualidade e eficácia com que a mesma é disponibilizada aos *stakeholders*.
- **Sistema de Gestão de Reclamações (SGR):** A celebração do contrato para desenvolvimento e implementação do novo sistema de gestão de reclamações, compromisso assumido pela AMT em 2024 já foi celebrado, e todos os trabalhos irão ser desenvolvidos em 2025. Com este novo prevê-se o início de um trajeto de crescente eficiência operacional, no que concerne à gestão, análise e tratamento de reclamações, e promover a produção de informação de gestão e planeamento relevante para a atividade de supervisão.
- **Sistema de Gestão Documental (Webdoc):** O Webdoc é o repositório digital de toda a informação que entra e sai na AMT, integrando também todos os fluxos e correlações que lhe estão associadas. Por ser um sistema central para a organização, em 2025 irão ser realizados novos desenvolvimentos no sentido de adequá-lo cada vez mais aos fluxos de trabalho em função do resultado da revisão em curso da AMT Digital e implementar a sua integração plena com os sistemas em uso e com os que irão ser desenvolvidos.
- **Segurança e confiança no Ciberespaço:** A Cibersegurança é uma matéria de elevada preocupação para a AMT. Assim, considerando o enquadramento do Decreto-Lei n.º 65/2021 e do Regulamento (UE) 2019/881, este

regulador irá dar continuidade aos trabalhos que visam garantir a segurança e a confiabilidade das suas operações digitais. Irá, também, à semelhança do que tem vindo a ocorrer, manter a estreita colaboração com o CNCS – Centro Nacional de Cibersegurança – designadamente na monitorização e identificação de incidentes, bem como no encaminhamento das queixas que sejam apresentadas por regulados e utentes.

- **Implementação do novo site:** O ano em que a AMT irá completar os 10 (dez) anos de atividade, irá ser lançado o novo site, que se pretende mais útil e intuitivo para o cidadão e ao mesmo tempo concorrer para uma maior transparência, um dos principais desígnios do regulador.
- **Renovação do parque tecnológico:** A renovação do parque tecnológico da AMT, operação fundamental para garantir uma adequada segurança digital, visto que a maior parte dos equipamentos em uso ainda têm uma média de 7 (sete) anos, irá ter continuidade e será concluído em 2025.

Em suma, o plano tecnológico gizado para 2025 reflete a continuidade e conclusão de atividades iniciadas em anos anteriores e o compromisso da AMT com a inovação contínua, a segurança e a sustentabilidade, tem em vista a capacitação apropriada para desenvolver uma regulação e supervisão nos setores da mobilidade e dos transportes eficaz, eficiente e de qualidade. A integração e endogeneização destas tendências tecnológicas contribuirá para que a AMT esteja preparada para enfrentar os desafios futuros.

7.

ANEXO

7. ANEXO

GABINETE DE APOIO À PRESIDÊNCIA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Elaboração de estudo sobre fontes alternativas de financiamento
	OO.1.1.	X	Elaboração de Estudo sobre Planeamento urbano e suburbano
	OO.1.1.	X	Estudo sobre integração da segurança rodoviária na mobilidade sustentável e no espaço público
	OO.1.1.	X	Implementação do Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior
	OO.1.1.	X	Estudo sobre a transição energética como fator determinante para a estratégia de descarbonização
	OO.1.1.		Reflexão sobre as deficiências de planeamento, organização e gestão de interfaces enquanto infraestruturas estratégicas, de transportes, como condicionador de uma mobilidade eficiente, cuja abordagem deve ser de visão integrada
	OO.1.2.	X	Transformação Digital da AMT e Utilização da Inteligência Artificial no funcionamento da AMT
	OO.1.3.	X	Ciclo de Conferências sobre Mobilidade e Transportes, incluindo sessões de apresentação e <i>workshops</i> sobre estudos da AMT
	OO.1.3.		Conferência "Desafios do Transporte de Passageiros na Insularidade"
	OO.1.3.		Conferência Comemorativa: "10 Anos da AMT – Regulação e Transformação"
	OO.1.3.		Conferência com Reguladores nacionais alusivo ao Relatório Draghi
	OO.1.4.		Criar o prémio AMT, promovendo investigação científica e distinguindo trabalhos académicos nas áreas da mobilidade e dos transportes
	OO.1.4.		Elaborar parcerias com Universidades para a realização de estágios e desenvolvimento de programas de formação
	OO.1.5.		Dinamização do Projeto Escola Mobility Hub
	OO.1.6.		Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT
	P.E.3.	OO.3.1.	
OO.3.1.			Operacionalização dos Protocolos de Colaboração e Capacitação com entidades congéneres dos Países de Língua Oficial Portuguesa

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	00.3.2 + 00.1.4		Concretizar no plano multilateral, os mecanismos de cooperação identificados no Protocolo estabelecido entre a AMT a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo, designadamente aqueles que visem medidas e estratégias de consciencialização e a capacidade para responder aos desafios das transições ambiental, digital e energética
	OO.3.3.		Desenvolver e dinamizar instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres na China
	OO.3.4.		Participar ativamente na COP30 – Belém, Brasil

DIREÇÃO DE REGULAÇÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Elaboração de Proposta de Atualização do Modelo Regulatório de Formação de Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária
	OO.1.1.	X	Avaliação da contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e emissão de orientações para a elaboração de contratos de serviço público de 2.ª geração.
	OO.1.1.		Publicação de <i>benchmarking</i> internacional sobre indicadores de desempenho e qualidade de operadores de transportes e gestores de infraestruturas, numa perspetiva de avaliação de quais os mais adequados para cada tipo de contrato, identificação da pertinência dos indicadores habitualmente adotados e de lacunas quanto a outros aspetos que deveriam ser considerados.
	OO.1.1.		Elaboração de relatório de monitorização do estado de conservação da infraestrutura ferroviária, em articulação com a Autoridade de Segurança Ferroviária
	OO.1.1.		Elaboração de relatório de monitorização dos investimentos na infraestrutura ferroviária, como fator de promoção da competitividade do setor e de aumento da capacidade e qualidade da rede para serviços existentes e serviços adicionais, em benefício de empresas, cidadãos e economia
	OO.1.1.	X	Publicação e divulgação dos Guiões de implementação da regulamentação europeia em matéria de reporte de sustentabilidade ESG (<i>Environment, Social, Governance</i> - Ambiente, Social, Governança) e avaliação de riscos climáticos na mobilidade e transportes, ao abrigo da Lei do Clima
	OO.1.1.	X	Publicação de orientações para a definição de perfis de utilizadores de transporte público de passageiros e elaboração de estudos de satisfação
	OO.1.1.		Estudo sobre a substituíbilidade e complementaridade dos diversos modos de transporte de passageiros, incluindo aéreo, nas ligações entre os principais eixos do país, norte-sul e oeste-este, à luz da estratégia da Mobilidade Inteligente e Sustentável da União Europeia, compromissos de descarbonização e imperativos de coesão territorial

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Elaboração de linhas de orientação para uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto documento orientador de desenvolvimento do racional de atuação da AMT, com impacto interno e externo.
	OO.1.1.		Publicar relatório de diagnóstico e avaliação da implementação do transporte flexível de passageiros em Portugal.
	OO.1.2. e OO.1.7		Visitas técnicas a empresas e entidades públicas do ecossistema da mobilidade e dos transportes de forma aproximar a AMT do ecossistema, a fim de conhecer melhor o seu funcionamento e contributos para objetivos comuns
	OO.1.2.		Promover e acompanhar a implementação de Zonas Livres Tecnológicas, (ZLT), criadas pelo Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, nos mercados da mobilidade e dos transportes, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, no sentido da promoção da inovação de base tecnológica
P.E.2	OO.2.1.		Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios e legislativos de implementação das recomendações constantes do Estudos da AMT no domínio das Três Transições (Ambiental, Energética e Digital)
	OO.2.1.	X	Formação e capacitação de autoridades de transportes e operadores em mobilidade sustentável
	OO.2.1.	X	Acompanhar o mercado portuário, através de relatórios mensais, com a transmissão periódica e sistemática de informação relevante sobre a evolução da movimentação de carga, de contentores e navios, nas vertentes dos fluxos de embarque e desembarque, no sentido da promoção da disseminação do conhecimento e promoção da literacia da mobilidade e comunicação de indicadores relevantes e uniformes e de apoio à decisão de agentes económicos.
	OO.2.1.		Analisar e decidir sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2026, de cada uma das Administrações Portuárias do Continente, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados.
	OO.2.1.		Análise, avaliação e homologação das tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor, garantido a respetiva objetividade e transparência, segundo parâmetros europeus, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais, no âmbito do regime que estabelece um espaço ferroviário europeu único.
	OO.2.1.	X	Acompanhamento da implementação das orientações sobre tarifários de instalações de serviço (terminais de mercadorias), para garantia de transparência e objetividade na formação de preços.
	OO.2.1.		Aprovação, consulta pública e publicação de regras e princípios quanto à emissão do Parecer Prévio Vinculativo, nomeadamente no que respeita aos elementos instrutórios, contratos ou procedimentos elegíveis para submissão a pedido de parecer, regime sancionatório, entre outros.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2	OO.2.1.		Elaboração de análises regulatórias sobre mercados específicos da mobilidade e dos transportes, com base em análises estatísticas.
	OO.2.1.	X	Publicação regulamento tarifário para o serviço público de transporte de passageiros em táxi, que estabeleça as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, após consulta pública.
	OO.2.1.		Emissão de parecer sobre os pedidos de acesso ao mercado doméstico de transporte ferroviário de passageiros, em conformidade com metodologia prevista relativa ao Teste de Equilíbrio Económico, prevista no Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, através do qual a AMT estabeleceu os procedimentos e os critérios adotados para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, assegurando o acesso livre e não discriminatório a infraestruturas de transportes segundo parâmetros europeus, e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
	OO.2.1.		Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, para assegurar a legalidade da atuação dos <i>stakeholders</i> e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes.
	OO.2.1.		Emitir pareceres sobre operações de concentração de empresas e estudos de mercado e inquéritos, no âmbito da articulação da Autoridade da Concorrência (AdC) e a AMT, nos termos do Regime Jurídico da Concorrência.
	OO.2.1.	X	Emitir pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT ou a pedido dos órgãos de soberania, ou, ainda, quando estejam previstos em instrumentos de direito nacional e da União Europeia, no âmbito dos setores regulados pela AMT.
	OO.2.1.		Realização de análises económicas simplificadas sobre novos serviços Expresso, e à emissão do consequente parecer prévio vinculativo, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, quanto à avaliação de impactos daqueles serviços em contratos de serviço público, para assegurar o acesso livre e não discriminatório ao mercado segundo parâmetros europeus e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
	OO.2.1.		Validação do Diretório de Rede, o qual deve incluir a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura, forma a garantir um quadro comum de relacionado entre agentes económicos e entidades públicas neste mercado.
	OO.2.1.		Participação em fóruns nacionais de planeamento da mobilidade sustentável, na perspetiva ambiental, social, territorial, digital e regulatória e no âmbito das transições

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2	OO.2.1.		Desenvolvimento dos procedimentos para o apuramento do valor a liquidar relativamente às Taxas de Regulação a cobrar aos mercados da mobilidade e transportes, designadamente no âmbito portuário, ferroviário e rodoviário
	OO.2.1.	X	Acompanhar a implementação das Linhas de Orientação para uma Inteligência Artificial Ética, Transparente, de Confiança e Responsável (Resumo)
	OO.2.3.		Elaborar proposta de especificação de critérios contabilísticos no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro.
	OO.2.4.		Publicação dos relatórios de implementação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que 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, nomeadamente quanto ao impacto do mesmo no desenvolvimento do setor.
	OO.2.1.	X	Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios e legislativos de implementação das recomendações constantes do Estudos da AMT no domínio das Três Transições (Ambiental, Energética e Digital)
P.E.3.	OO.3.1.		Assegurar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB), designadamente abrigo da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário único europeu.
	OO.3.5.	X	Participação no grupo de Peritos do fórum SERAF - Single European Railway Area Forum da Comissão Europeia no sentido da participação ativa no processo legislativo europeu, designadamente nos grupos de trabalho sobre (i) mecanismos de resolução de conflitos e (ii) procedimentos de consulta e planeamento de capacidade da rede ferroviário, no âmbito da implementação do novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia.
	OO.3.5.		Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas (CT) no contexto do Sistema Português da Qualidade, com o objetivo da promoção de standards técnicos comuns e equitativos para todos os agentes económicos, em ambiente concorrencial.
	OO.3.5.		Participar nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) no sentido da promoção da internacionalização da AMT e da promoção da cooperação de entidades competentes da União Europeia, no contexto do Regulamento (EU) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da RTE-T

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.5.		Participação nos Comitês de Trabalho da UITP - Union Internationale des Transports Publics de veículos e mobilidade partilhados - designadamente na elaboração de estudos de impacto dos veículos partilhados e de <i>benchmark</i> sobre o enquadramento legal e regulamentar dos veículos partilhados - e táxis e <i>ride-hailing</i> , bem como nas Divisões de Autoridades, Metros e Transporte de Passageiros
	OO.3.5.	X	Participar nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes
	OO.3.5.	X	Assegurar sentido da promoção da internacionalização da AMT, a participação deste Autoridade nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-Rail - rede de reguladores ferroviários, contando atualmente com a participação de 31 países europeus, que visa atuar como uma plataforma de cooperação, troca de informações e partilha de boas práticas, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu - nos seguintes grupos de trabalho: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de tarifação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; (4) instalações de serviço (5) preparação da implementação no novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia e (4) participação em plenários
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Participação na organização de conferências da AMT
			Participação em estudos da AMT
			Elaboração de análises regulatórias sobre mercados específicos da mobilidade e dos transportes, com base em análises estatísticas.
			Participação no processo de transformação digital da AMT
			Participação em ações de supervisão da AMT
			Elaboração de propostas de atualização legislativa na área da mobilidade e transportes
			Elaboração de ações de formação internas e externa da AMT
			Participação em parcerias com Universidades e outras entidades relevantes

DIREÇÃO DE SUPERVISÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Publicação de análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes
	OO.1.1.		Realização da quinta consulta bienal aos utilizadores de serviços ferroviários, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 217/2015, tendo por base a recolha e tratamento dos dados dirigidos às empresas utilizadoras da infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário; aos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros; aos utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias.
	OO.1.2.		Recolha de Informação que consiste na preparação, envio e receção de cerca de 830 formulários, implementando mecanismos de acompanhamento e controlo com vista ao cumprimento dos prazos definidos, junto de cerca de 500 entidades (Infraestrutura, Ferrovia, Passageiros e Mercadorias, Sistemas de Metro, Plataformas de TVDE e Táxis, Vias Navegáveis interiores, Portuário (Anual), Autoridades de Transporte (CIM, AM e Municípios), Operadores de Transporte Regular e de Expressos e concessões rodoviárias, Transporte Regular de Carga entre o Continente e as Região Autónomas)
	OO.1.2.		Criação de formulários no Website do Observatório, com envio automático para as entidades reguladas, através dos registos disponíveis no Balcão Único /Website do Observatório (plataformas interoperáveis para efeitos de registo).
	OO.1.2.	X	Introdução de Inteligência Artificial no Observatório, através da realização de análises de <i>Machine Learning</i> descritivo (e.g., <i>clustering</i>) e/ou da criação de modelos preditivos (<i>Machine Learning</i> preditivo), suportados nos dados disponíveis.
	OO.1.2.	X	Implementação do Sistema de Gestão de Contraordenações, tendo em vista um tratamento centralizado e automatizado dos processos de contraordenação, com o objetivo de obter maior celeridade na análise e decisão e a interoperabilidade com o Sistema de Gestão de Reclamações
	OO.1.2.	X	Implementação do Sistema de Gestão de Reclamações e definição dos critérios e metodologias de análise e tratamento das reclamações a adotar, considerando critérios de priorização e granularidade dos dados, e das regras aplicáveis ao procedimento de tratamento de reclamações pelas entidades reguladas.
	OO.1.2.		Atualização, melhoramento e criação de novos relatórios dinâmicos desenvolvidos no Observatório, adaptando-os em função de novas necessidades ou aplicando melhorias técnicas.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.		Gestão do website, incluindo a atualização de conteúdos, atualização de relatórios dinâmicos, publicação de análises estatísticas, interação com utilizadores, gestão de perfis, bem como, a manutenção corretiva no âmbito da gestão da garantia.
	OO.1.2.		Recolha (com o devido acompanhamento, tendo em vista o cumprimento dos prazos) e carregamento dos dados mensais do setor marítimo-portuário no <i>Data Warehouse</i> , contemplando o respetivo processo de avaliação da consistência e da qualidade dos dados.
	OO.1.2.		Carregamento de dados no <i>Data Warehouse</i> e respetivo processo de avaliação da consistência e da qualidade dos dados.
	OO.1.2.		Preparação dos dados do mercado ferroviário para o <i>market monitoring data tool</i> do IRG-Rail.
P.E.2	OO.2.3.	X	Supervisão, documental e no terreno, ao exercício das competências de supervisão, fiscalização e regime sancionatório, previstas nos artigos 42.º e seguintes da Lei n.º 52/2015, por parte das autoridades de transporte, no que se refere à exploração do serviço público de transporte de passageiros, abrangendo os operadores que registam o maior número de reclamações monitorizadas pela AMT por incumprimentos das obrigações previstas nos contratos, incluindo incumprimentos de obrigações de serviço público cuja instauração e instrução dos processos de contraordenação compete à AMT, tendo em vista a emissão de relatório com recomendações
	OO.2.3.	X	Supervisão, no terreno, em articulação com o Instituto Nacional para a Reabilitação, das condições de acesso a serviços e infraestruturas de transportes por pessoas com mobilidade condicionada, tendo em vista a verificação da conformidade legal e a emissão de recomendações, incluindo de alteração legislativa, de promoção dos direitos dos passageiros com mobilidade condicionada
	OO.2.3.		Supervisão, documental e no terreno, sobre a aplicação do Regulamento AMT n.º 3/2025, que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de interfaces ou terminais de transporte público de passageiros, bem como critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição da capacidade, transparentes, equitativas e não discriminatórias, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, incluindo ações aos interfaces ou terminais que tenham sido objeto de recurso por parte de operadores quanto à dificuldade de acesso aos mesmos.
	OO.2.3.		Supervisão ao cumprimento, pelos portos do continente que integram a rede transeuropeia de transportes, das obrigações decorrentes do regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, constantes do Decreto-Lei n.º 9/2022.
	OO.2.3.		Supervisão ao cumprimento do requisito da capacidade financeira das empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, nacional ou internacional, enquanto requisito de acesso e exercício da atividade, constante do Decreto-Lei n.º 257/2007.
	OO.2.3.		Supervisão ao cumprimento da obrigação de separação contabilística prevista no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e ao cumprimento de obrigações de serviço público previstas em contratos de serviço público de transporte de passageiros.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2	OO.2.3.		Supervisão para monitorização da implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, tendo em conta as recomendações efetuadas pela AMT e no sentido de assegurar a objetividade e transparência de tarifas para utilizadores e a sustentabilidade deste mercado.
	OO.2.3.	X	Supervisão e fiscalização sistemáticas, documental e no terreno, a todos os operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), incluindo a transmissão de dados necessários ao cálculo da contribuição de regulação e supervisão.
	OO.2.3.	X	Auditoria dos operadores de serviço público de transporte de passageiros, na sequência dos resultados apurados no âmbito da implementação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, efetuando a verificação documental da conformidade das receitas e gastos declarados à AMT, no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal.
	OO.2.3.		Monitorização da atualização tarifária para o transporte público de passageiros em cumprimento do previsto na Lei n.º 52/2015, no Regulamento AMT n.º 430/2019 e na Portaria n.º 298/2018.
	OO.2.3.	X	Controlo anual das compensações financeiras concedidas aos operadores de serviço público de transporte de passageiros no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal, incluindo elaboração de relatório estatístico sobre o período de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 e implementação das atividades de supervisão da competência da AMT no âmbito da Portaria n.º 7-A/2024 (passes gratuitos) e do Decreto-Lei n.º 21/2024 (Incentiva + TP)
	OO.2.3.		Ação de supervisão ao novo regime de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor (rent-a-cargo) estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 92/2023, de 12 de outubro, em particular no que se refere aos contratos de adesão com uso de cláusulas contratuais gerais.
	OO.2.3.		Emissão de 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 <i>rent-a-car</i> e <i>sharing</i> , em cumprimento do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto de forma a assegurar a objetividade, a transparência, a legalidade no relacionamento entre operadores de transporte e os utilizadores.
	OO.2.3.	X	Instauração, instrução e proposta de decisão no âmbito de processos de contraordenação
	OO.2.3.		Recolha dos relatórios públicos anuais de obrigações de serviço público, previstos na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e elaborados pelas autoridades de transportes, mantendo uma lista atualizada dos relatórios rececionados e dos relatórios em falta.
	OO.2.4.		Elaboração de relatório semestral das reclamações recebidas na AMT relativas aos serviços públicos de transporte de passageiros que se desenvolvem nas áreas geográficas da AML e da AMP, que indiciem o incumprimento pelos operadores de obrigações legais no âmbito dos direitos dos passageiros, e de obrigações de serviço público contratualizadas, cuja fiscalização compete às Autoridades de Transportes, nos termos dos artigos 42.º, 44.º e 45.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2	OO.2.4.	X	Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas tendo em vista identificar a existência de indícios de incumprimentos ou irregularidades que possam determinar o sancionamento e a determinação de medidas corretivas adequadas pela AMT, promovendo o respetivo encaminhamento para as competentes unidades orgânicas internas
	OO.2.4.	X	Acompanhamento ao nível nacional e europeu, das 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, incluindo a representação da AMT em reuniões de organismos nacionais responsáveis pela aplicação de legislação relativa a direitos dos passageiros.
	OO.2.4.		Elaboração dos Relatórios Bienais no âmbito dos Regulamentos Europeus sobre direitos dos passageiros (Regulamento (UE) n.º 181/2011 para transporte rodoviário, Regulamento (UE) n.º 2021/782 para transporte ferroviário e Regulamento (UE) n.º 1177/2010 para transporte marítimo e por vias navegáveis interiores) em cumprimento das obrigações da AMT enquanto Organismo Nacional de Execução desses Regulamentos Europeus.
	OO.2.4.	X	Elaboração de relatório semestral relativo às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados decorrentes da atuação da AMT
	OO.2.4.		Promoção de 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.
P.E.3.	OO.3.2.	X	Participação nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-Rail, mantendo a atividade de cooperação, troca de informações e partilha de boas práticas, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu, atuando, principalmente, sobre as áreas de: (1) monitorização do mercado; (2) multimodalidade
	OO.3.2.		Apresentação de contributos sobre propostas legislativas no setor da mobilidade e transportes, com relevância regulatória e jus concorrencial no sentido da participação ativa nas instâncias de decisão quer da União Europeia quer a nível nacional e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Análise preliminar à qualidade dos dados recebidos. Identificação de falhas, erros, inconsistências ou dados em falta, interação com os fornecedores de informação com vista a suprir as falhas detetadas
			Preparação de dados e resposta a pedidos dirigidos pelas UO da AMT ou por entidades externas
			Realização de atividades não planeadas e que sejam consideradas de execução prioritária pelo Conselho de Administração, incluindo a participação e/ou coordenação de grupos de trabalho e reuniões. (DS)
			Colaboração na elaboração de estudos, relatórios ou outros documentos promovidos pela AMT, integrando grupos de trabalho criados para esse efeito e/ou fornecendo dados disponíveis no Observatório.
			Processamento de dados ao abrigo de Protocolos de Partilha de Informação - BDCA, FCPC, STePP, CITV, Ensino da Condução, Ficheiro de Identificação dos Regulados, Dados INE (etc).

GABINETE JURÍDICO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Estudo sobre "Enquadramento Jurídico do Modelo Ensino-Examinação da Condução: Análise de Incompatibilidades e Propostas de Reflexão"
	OO.1.1.	X	Elaboração de propostas legislativas de concretização de recomendações de estudos estratégicos da AMT, em articulação com o GAP
	OO.1.2.	X	Implementar tecnologia com maior impacto no desempenho jurídico do GJ, criando automatismos em soluções jurídicas já garantidamente testadas, padronizando respostas libertando recursos humanos para a análise de questões jurídicas inovadoras, de maior complexidade e impacto no desenvolvimento do setor dos transportes
	OO.1.3.	X	Participar na apresentação de propostas sobre regulação sustentável e inovação nos mercados regulados e garantir a conformidade jurídica dos processos relacionados com a organização das Conferências
P.E.2.	OO.2.2.	X	Realizar o levantamento exaustivo do quadro jurídico-normativo em vigor, que compõe e regula o setor da mobilidade e dos transportes em Portugal e propor aperfeiçoamentos aos regimes jurídicos aplicáveis aos mercados regulados.
	OO.2.2.	X	Identificar e clarificar no âmbito da legislação europeia e nacional aplicável ao Ecosistema de Mobilidade e dos Transportes qual o papel do regulador em matéria de fiscalização e de regimes contraordenacionais aplicáveis
	OO.2.2.	X	Elaboração de um estudo sobre a eventual criação de um regime contraordenacional especial, adotado às necessidades da AMT (ainda que ancorado, do ponto de vista concetual, no Regime Geral das Contraordenações/RGCO)
	OO.2.2.		Elaboração de propostas de atualização legislativa, em matéria contraordenacional, de legislação na área da mobilidade e transportes.
P.E.3.	OO.3.1.		Participar na preparação técnica dos trabalhos da 1ª Reunião Plenária da ARMT em Lisboa, com a presença dos representantes das Autoridades de Regulação de Mobilidade e Transportes dos países membros (Brasil, Angola, Cabo Verde, Moçambique e Portugal), contribuindo para as reuniões trimestrais temáticas a ocorrer nos países membros da ARMT.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Elaborar informações e pareceres no âmbito do direito europeu, internacional e nacional, bem como relativos a outras matérias que sejam sujeitas à sua apreciação
			Proceder à identificação e análise de questões jurídicas, cujo esclarecimento se revele pertinente para o desenvolvimento das atribuições da AMT
			Proceder de forma sistemática à identificação e mapeamento da legislação nacional, europeia e internacional, e de jurisprudência com interesse para as atividades prosseguidas pela AMT
			Organizar e instruir os processos disciplinares
			Promover, em articulação com os centros da rede nacional de arbitragem a mediação e conciliação das partes ou, em alternativa, a resolução do litígio por via da arbitragem.
			Resposta às questões jurídicas colocadas relativamente a todos os setores e subsetores da mobilidade e dos transportes, no âmbito das atribuições da AMT, sempre que solicitado.
			Emissão de pareceres e estudos relativamente a todos os setores e subsetores da mobilidade e dos transportes, no âmbito das atribuições da AMT, sempre que solicitado.
			Em matéria contenciosa, garantir o exercício do patrocínio judiciário nos processos em que a AMT intervenha, assegurando a sua representação em juízo ou perante outras instituições e entidades públicas no âmbito dos respetivos processos.
			Executar outras atividades que lhe sejam cometidas pelo CA, de apoio jurídico, geral ou especializado, nas áreas de atuação comuns aos mercados da mobilidade e dos transportes, bem como de atividades conexas.
			Relatório trimestral de execução do plano de atividades de 2025
		Garantir a conformidade Jurídica e a legalidade nos processos decisórios da AMT e dar apoio técnico especializado em matérias regulatórias e de supervisão, que sejam determinadas pelo Conselho de Administração	

GABINETE DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.	X	Procedimentos de contratação pública no âmbito do processo de transição e transformação digital da AMT, dinamizando também a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes
	OO.1.3.	X	Apoio à realização de conferências, <i>workshops</i> e seminários – Processos de contratação pública
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Gestão e realização de processos de contratação pública
			Elaboração de Relatórios Trimestrais da Contratação (incluindo planeamento do trimestre seguinte)
			Elaboração do Relatório Anual da Contratação - ano 2024
			Elaboração da Carta de princípios dos Fornecedores, incluindo ficha de avaliação de fornecedores
			Elaboração do Plano Anual de Contratação para 2026 da AMT
			Ministrar ações de formação no âmbito da contratação pública para cada unidade orgânica

DIREÇÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.	X	Publicação de análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes
	OO.1.7.	X	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Elaboração do Plano de Atividades da AMT para 2025
			Aplicação e acompanhamento do processo de avaliação do desempenho individual e da AMT
			Administração e inventariação do património
			Preparação dos projetos de orçamento, gestão e controlo orçamental da execução, gestão integrada dos recursos financeiros e organização e elaboração da conta de gerência
			Relato periódico à gestão de topo
			Dar cumprimento ao normativo aplicável no âmbito da cibersegurança

PLANO DE ATIVIDADES 2025