

PLANO DE ATIVIDADES 2026



ÍNDICE

1. MENSAGEM DA PRESIDENTE	3
2. ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT	5
2.1 ESTRATÉGIA 2026	6
2.2 MISSÃO	9
2.3 VISÃO E VALORES DA AMT	11
2.4 ESTRUTURA ORGÂNICA	14
3. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS E OBJETIVOS OPERACIONAIS	15
4. INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2026	18
5. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS - OPERACIONALIZAÇÃO	21
6. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E TECNOLÓGICOS	38
6.1. RECURSOS HUMANOS	40
6.1.1. Situação no final de 2025	40
6.1.2. Síntese	44
6.1.3. Visão Estratégica para 2026	45
6.2. RECURSOS FINANCEIROS	46
6.2.1. Estratégia Financeira para 2026	46
6.2.2. Rendimentos	46
6.2.3. Gastos	50
6.3. PLANO TECNOLÓGICO	53
7. ANÁLISE SWOT	55
8. ANEXO	62

1. MENSAGEM DA PRESIDENTE

Os sistemas de mobilidade e transportes ocupam hoje uma posição central na resposta aos principais desafios económicos, territoriais, tecnológicos, energéticos e ambientais. A sua evolução deixou de poder ser analisada de forma fragmentada, exigindo antes uma abordagem integrada, capaz de articular planeamento, investimento, transição climática, digitalização, tratamento de dados, inovação, acessibilidade e coesão social e territorial. Neste contexto, a qualidade da regulação e das políticas públicas assume um papel particularmente decisivo na construção de soluções sustentáveis, eficientes e orientadas para o interesse público.

É neste enquadramento que a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes apresenta o seu Plano de Atividades para 2026.

Vivemos um tempo em que os desafios da mobilidade e dos transportes deixaram de poder ser lidos apenas à escala dos modos de transporte, das infraestruturas ou dos mercados individualmente considerados. Hoje, é em torno deste setor que convergem questões estruturantes para o futuro coletivo: a competitividade da economia, a coesão dos territórios, a transição climática, a modernização tecnológica, a qualidade dos serviços públicos, a inclusão social e a confiança dos cidadãos nas instituições. Regular neste contexto exige, por isso, mais do que capacidade de resposta. Exige visão, discernimento, coerência e uma compreensão profunda das transformações em curso.

AAMT assume esta responsabilidade com sentido de missão, mas também com convicção e com energia. Enquanto regulador económico independente, cabe-lhe contribuir para mercados mais transparentes, mais equilibrados e mais eficientes; para serviços de mobilidade e transportes com maior qualidade, acessibilidade e cobertura; para decisões públicas e privadas mais sustentáveis e mais racionais; e para uma relação mais justa entre operadores, entidades públicas, utilizadores e território. Trata-se de uma missão exigente, que convoca conhecimento técnico, robustez institucional, exigência ética e uma permanente atenção ao interesse público.

AAMT assume esta responsabilidade com sentido de missão, mas também com convicção e com energia. Enquanto regulador económico independente, cabe-lhe contribuir para mercados mais transparentes, mais equilibrados e mais eficientes; para serviços de mobilidade e transportes com maior qualidade, acessibilidade e cobertura; para decisões públicas e privadas mais sustentáveis e mais racionais; e para uma relação mais justa entre operadores, entidades públicas, utilizadores e território. Trata-se de uma missão exigente, que convoca conhecimento técnico, robustez institucional, exigência ética e uma permanente atenção ao interesse público.

A experiência demonstra que os reguladores mais relevantes são aqueles que conseguem conjugar independência com capacidade analítica, previsibilidade com adaptação, exigência regulatória com abertura à inovação e autoridade institucional com proximidade aos mercados e às pessoas. Mas demonstra também que nenhuma instituição cumpre plenamente a sua missão sem equipas qualificadas, motivadas e mobilizadas por um propósito comum. O valor do trabalho público constrói-se precisamente aí: na capacidade de transformar competência em utilidade coletiva, rigor em confiança, e compromisso em resultados que melhorem concretamente o funcionamento dos sistemas e a vida dos cidadãos.

É essa ambição que este Plano de Atividades procura refletir.



Por um lado, reafirma o núcleo central da missão da Autoridade: regular, supervisionar, fiscalizar, emitir pareceres, acompanhar mercados, contribuir para o aperfeiçoamento do enquadramento normativo e assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores. Por outro, reconhece que a qualidade da regulação depende hoje de um conjunto mais vasto de fatores: da produção de conhecimento, da monitorização sistemática dos mercados, da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação digital, da segurança e resiliência dos sistemas de informação, da cibersegurança, da cooperação institucional e da capacidade interna para responder com consistência e competência a um ambiente em acelerada transformação.

Em 2026, a AMT continuará a concentrar a sua atuação em áreas particularmente críticas para o presente e o futuro do setor. Entre elas contam-se a contratualização de serviços públicos, a regulação tarifária, a supervisão e monitorização dos mercados, a modernização dos instrumentos de reporte e análise, a promoção de soluções digitais, a melhoria da qualidade e da acessibilidade dos serviços, o reforço da transparência, o acompanhamento da evolução legislativa e regulamentar e o aprofundamento da cooperação a nível nacional, europeu e internacional. Trata-se de áreas em que a qualidade da intervenção regulatória pode fazer uma diferença efetiva, seja na criação de condições para o investimento eficiente, seja na proteção dos utilizadores, seja na construção de um sistema de mobilidade mais justo, mais sustentável e mais preparado para os desafios do futuro.

Este Plano exprime igualmente uma preocupação clara com a solidez interna da AMT. A qualidade da regulação depende, em grande medida, da qualidade da instituição que a exerce: da preparação das suas equipas, da adequação dos seus instrumentos de gestão, da fiabilidade dos seus sistemas de informação, da capacidade de planeamento, monitorização e reporte e da aptidão para integrar novos métodos de trabalho e novas ferramentas tecnológicas. Reforçar a instituição por dentro é, por isso, condição indispensável para intervir melhor por fora.

A AMT encara, assim, 2026 como um ano de consolidação, aprofundamento e mobilização. Consolidação de um modelo de atuação regulatória exigente, tecnicamente credível e orientado para resultados. Aprofundamento de uma visão institucional que reconhece que a mobilidade e os transportes não são apenas setores económicos, mas dimensões estruturantes da vida coletiva, da competitividade do País, da coesão territorial, da sustentabilidade ambiental e da qualidade de vida das pessoas. E mobilização das equipas em torno de um compromisso partilhado: o de continuar a servir com competência, seriedade, sentido construtivo e confiança no trabalho realizado.

Este é, por isso, um plano de continuidade estratégica, mas também de ambição institucional. Um plano que procura afirmar uma regulação economicamente rigorosa, juridicamente sólida, tecnicamente preparada e publicamente útil. Mas é também um plano assente na convicção de que o trabalho da AMT tem valor, gera confiança e produz impacto. E essa é, talvez, a maior motivação de todas: saber que, através de um trabalho exigente, discreto e persistente, se contribui para uma mobilidade mais eficiente, mais transparente, mais sustentável, mais inovadora e mais centrada nas necessidades dos cidadãos e da economia.

2.

A ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT

2. ESTRATÉGIA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT

2.1 ESTRATÉGIA 2026

A AMT, enquanto entidade reguladora com competência transversal nos setores da mobilidade e dos transportes, desempenha um papel central na configuração do presente e do futuro do setor, afirmando-se como uma instituição chamada a contribuir para sistemas de mobilidade mais sustentáveis, mais inteligentes, mais acessíveis, mais resilientes e mais orientados para o interesse público. Em 2026, esta responsabilidade assume particular relevância num contexto marcado pela aceleração das transformações económicas, tecnológicas, ambientais e territoriais que atravessam os mercados regulados e exigem uma atuação pública mais preparada, mais informada e mais consequente.

A mobilidade e os transportes constituem hoje um domínio estruturante para a competitividade da economia, para a coesão social e territorial, para a transição climática, para a eficiência energética e para a qualidade de vida das populações. A sua evolução exige uma abordagem integrada, capaz de articular investimento, planeamento, sustentabilidade, inovação tecnológica, digitalização, gestão de dados, acessibilidade e inclusão. É neste enquadramento que a estratégia da AMT para 2026 se orienta para o reforço da qualidade da regulação económica, da eficácia da supervisão, da robustez dos instrumentos normativos e da capacidade de acompanhar e influenciar positivamente as mudanças em curso nos mercados da mobilidade e dos transportes.

Enquanto regulador económico independente, a AMT continuará a dirigir a sua intervenção para a promoção de mercados mais transparentes, mais previsíveis, mais acessíveis e mais equilibrados, capazes de conciliar concorrência, investimento, qualidade da oferta e proteção dos utilizadores. Num setor em que coexistem infraestruturas essenciais, contratos complexos, serviços públicos e atividades em mercado aberto, a estabilidade regulatória, a clareza das regras e a coerência dos critérios de decisão assumem especial importância para gerar confiança, reduzir custos de contexto e favorecer comportamentos mais eficientes.

A sustentabilidade manter-se-á no centro da atuação da Autoridade em 2026. Tal implica acompanhar a evolução dos mercados e das políticas públicas em matérias como eletrificação, combustíveis alternativos, mobilidade coletiva, integração modal, utilização eficiente das infraestruturas e reforço da atratividade dos transportes públicos e partilhados. Neste quadro, a AMT deverá contribuir para que as decisões regulatórias, os pareceres, as recomendações e os instrumentos de monitorização favoreçam soluções compatíveis com uma mobilidade progressivamente menos intensiva em carbono, mais racional na utilização de recursos e mais bem preparada para responder às exigências ambientais e energéticas do presente.

A inovação tecnológica e a digitalização continuarão, igualmente, a assumir um papel estruturante. O setor da mobilidade e dos transportes encontra-se no centro de profundas transformações tecnológicas, que abrangem a automação, a integração digital de serviços, a utilização intensiva de dados, a inteligência artificial, as novas plataformas e os sistemas de monitorização em tempo real. Neste contexto, o papel da AMT consiste não apenas em acompanhar estas mudanças, mas em criar condições para que a sua integração nos mercados regulados ocorra de forma ordenada, transparente, concorrencialmente equilibrada e compatível com a proteção dos utilizadores. Em 2026, esta orientação traduz-se também no reforço dos sistemas de informação, da

cibersegurança, do Observatório e dos instrumentos digitais de suporte à regulação, à supervisão e à relação com os diferentes stakeholders.

A coesão social e territorial constitui outra dimensão essencial da estratégia da AMT para 2026. A regulação económica da mobilidade e dos transportes não pode ser dissociada das desigualdades territoriais, da necessidade de assegurar acesso efetivo a serviços essenciais de transporte, da promoção da inclusão e da resposta aos fenómenos de pobreza de mobilidade. A AMT continuará, por isso, a valorizar soluções que reforcem a cobertura territorial, a acessibilidade, a integração modal, a adequação da oferta às necessidades das populações e a proteção dos utilizadores em contextos de maior vulnerabilidade. A mobilidade deve ser entendida não apenas como mercado, mas também como condição de participação económica, social e cívica.

A estratégia para 2026 assenta igualmente no reforço da qualidade regulatória e da previsibilidade institucional. Num setor em que decisões públicas e privadas envolvem horizontes longos, investimentos intensivos e forte sensibilidade a alterações de enquadramento, a estabilidade regulatória, a clareza normativa, a transparência dos critérios de decisão e a proporcionalidade da intervenção são condições essenciais para gerar confiança e favorecer comportamentos eficientes. A AMT continuará, neste contexto, a privilegiar uma atuação baseada em evidência, juridicamente sólida, economicamente informada e sensível à diversidade dos mercados e dos modelos de prestação de serviços. Pretende-se, deste modo, consolidar uma regulação que não seja apenas reativa, mas também preventiva, prospetiva e pedagogicamente orientadora.

A supervisão e a fiscalização continuarão, por sua vez, a desempenhar um papel central. A boa regulação depende não apenas da existência de regras adequadas, mas também da sua efetiva aplicação e do acompanhamento do cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais. A AMT deverá, por isso, prosseguir uma atuação de supervisão exigente, proporcional e consequente, orientada para a identificação de incumprimentos, para a correção de disfunções, para a monitorização de mercados e para a proteção dos direitos dos consumidores e utilizadores.

A produção de conhecimento e a participação na avaliação de políticas públicas manter-se-ão igualmente como vetores estruturantes da atuação da Autoridade. A realização de estudos, análises comparadas, relatórios de monitorização e exercícios de reflexão prospetiva constitui uma ferramenta essencial para sustentar a decisão regulatória, qualificar o debate público e contribuir para a melhoria do enquadramento legislativo e das opções de política pública no setor. A AMT continuará, assim, a reforçar a sua vocação de instituição que observa, aprende, antecipa e propõe, articulando a experiência acumulada da regulação com o conhecimento técnico, a cooperação institucional e a análise das melhores práticas nacionais e internacionais.

Finalmente, a estratégia para 2026 pressupõe o reforço da capacidade institucional da própria AMT. A qualidade da regulação depende da qualidade da instituição que a exerce: das suas pessoas, dos seus sistemas, dos seus instrumentos de gestão, da sua cultura de exigência e da sua capacidade para cooperar e aprender. O investimento na capacitação dos trabalhadores, na melhoria dos sistemas de informação, na segurança digital, na comunicação institucional, na monitorização e na participação em redes nacionais e internacionais continuará, por isso, a constituir um eixo essencial da atuação da Autoridade.

É neste enquadramento que se definem, para 2026, três Prioridades Estratégicas, que organizam a intervenção da AMT e estruturam os respetivos objetivos operacionais e atividades:

P.E. 1 - PROMOVER A MELHORIA DO ENQUADRAMENTO, DA OFERTA, DA QUALIDADE E ACESSIBILIDADE NOS MERCADOS DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES (50%)

Esta prioridade estratégica concentra o núcleo central da intervenção regulatória da AMT. Através dela, a Autoridade visa promover uma regulação que incentive o investimento eficiente e sustentável, reforce a qualidade da oferta de serviços e infraestruturas, assegure transparência, acessibilidade e cobertura territorial adequada, e favoreça condições concorrenciais abertas e equitativas. Integra, igualmente, o aperfeiçoamento dos enquadramentos legislativos e regulamentares, o reforço da supervisão do cumprimento das regras aplicáveis e a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores. É, em suma, neste domínio que se exprime com maior intensidade a missão da AMT enquanto regulador económico independente.

P.E. 2 - PROMOVER A INOVAÇÃO, A COESÃO SOCIAL E TERRITORIAL, A LITERACIA E COESÃO SICIAL E TERRITORIAL, A SUSTENTABILIDADE (ECONÓMICA, SOCIAL E AMBIENTAL), NA MOBILIDADE E NOS TRANSPORTES, ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, ELABORAÇÃO DE ESTUDOS E AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (40%)

A segunda prioridade estratégica evidencia a dimensão analítica, prospetiva e transformadora da atuação da AMT. Nela se integram a produção de estudos, a avaliação de políticas públicas, a dinamização da inovação, a transformação digital, a literacia da mobilidade e dos transportes, a criação de parcerias e o reforço das capacidades internas da Autoridade. Esta prioridade traduz uma visão de regulação que não se limita a reagir ao mercado, antes procura compreendê-lo, antecipá-lo e influenciá-lo positivamente, reforçando simultaneamente as condições institucionais necessárias a uma atuação mais preparada, mais inteligente e mais eficaz.

P.E. 3 - DINAMIZAR A COOPERAÇÃO E A INTERVENÇÃO DA AMT NOS FÓRUNS INTERNACIONAIS DA REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES E DA DESCARBONIZAÇÃO (10%)

A terceira prioridade estratégica projeta a atuação da AMT no plano externo, reconhecendo que a qualidade da regulação nacional depende também da capacidade de acompanhar desenvolvimentos internacionais, aprender com a experiência comparada e intervir em espaços de cooperação e construção normativa relevantes para o futuro do setor. Neste âmbito, a AMT procurará identificar, promover e incorporar as melhores práticas regulatórias, reforçar a cooperação com entidades congéneres, em especial europeias e do espaço lusófono, e participar ativamente em redes, fóruns e processos de consulta com relevância para a mobilidade, os transportes, a concorrência, a transição verde e a transformação digital.

É à luz destas três Prioridades Estratégicas que se estruturam os objetivos operacionais da AMT para 2026 e se organiza a subsequente operacionalização das atividades, procurando assegurar coerência entre orientação estratégica, instrumentos de atuação e resultados esperados.

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.

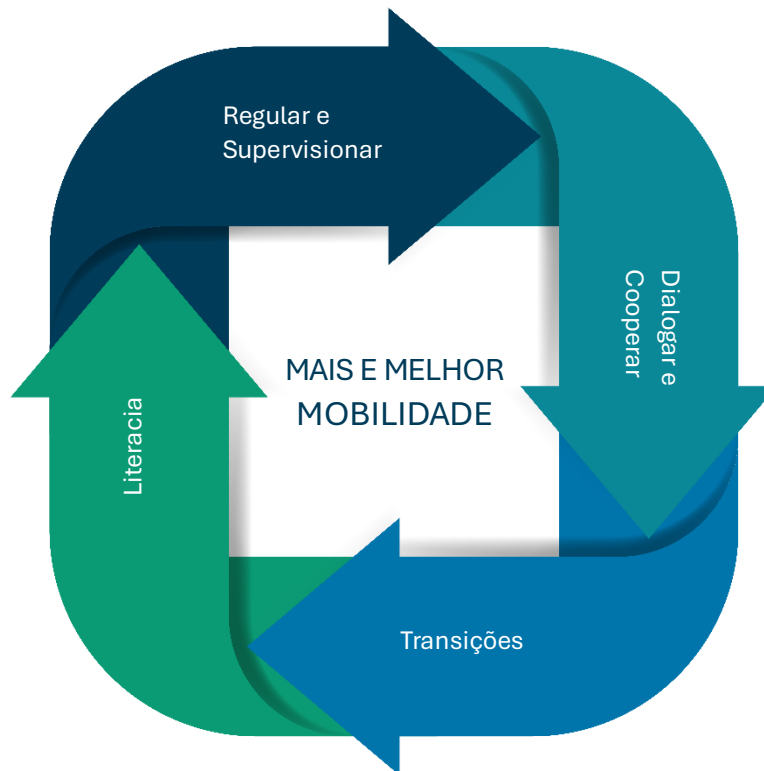
A regulação económica, para garantir o direito das pessoas e das empresas à mobilidade e à atividade económica, suprimindo as falhas de Estado e de mercado.

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

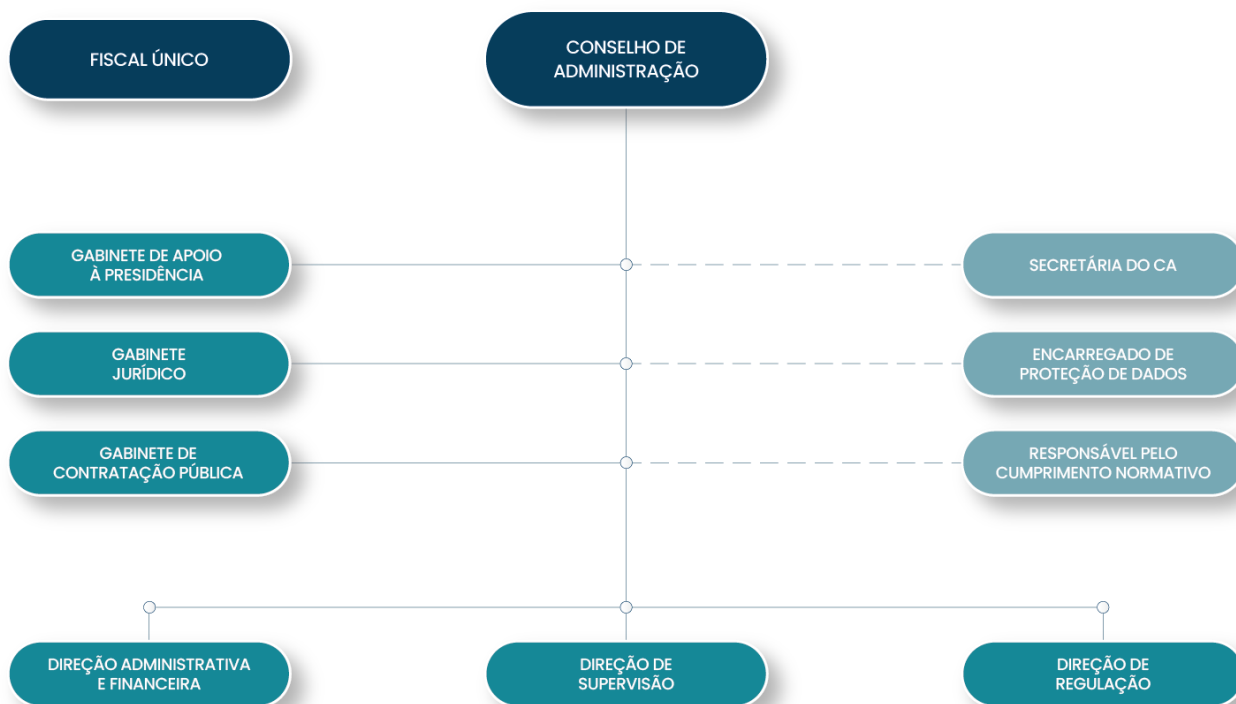
Atuamos como catalisadores de soluções inovadoras, promovendo tecnologias de análise de dados, plataformas digitais e sistemas inteligentes para modernizar o setor dos transportes e elevar a eficiência operacional. Em paralelo, fomentamos a transição digital e a adoção de energias limpas, assegurando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

O presente Plano de Atividades estrutura-se, para 2026, em torno de três Prioridades Estratégicas e treze objetivos operacionais, aos quais corresponde o conjunto de iniciativas constantes do anexo.

Esta arquitetura procura assegurar uma relação clara entre orientação estratégica, programação da atividade e avaliação do desempenho, permitindo uma leitura mais coerente da intervenção da AMT e uma melhor articulação entre prioridades, objetivos, recursos e resultados esperados.

O anexo ao presente Plano integra 162 atividades, refletindo a amplitude da missão da AMT e a diversidade dos instrumentos mobilizados para a sua prossecução. A respetiva distribuição evidencia uma concentração mais significativa no núcleo regulatório e de supervisão, sem prejuízo da relevância crescente das áreas da inovação, produção de conhecimento, transformação digital, capacitação institucional e cooperação internacional.

As Prioridades Estratégicas e os objetivos operacionais para 2026 constam da tabela seguinte.

N.º	%	Prioridades Estratégicas	N.º	Objetivos Operacionais	%	Indicador de desempenho	%
P.E.1	50%	Promover a melhoria do enquadramento, da oferta, da qualidade e acessibilidade nos mercados da mobilidade e dos transportes	OO.1.1	Potenciar uma regulação eficaz, promovendo o investimento eficiente e sustentável em infraestruturas de mobilidade e dos transportes, com qualidade, transparência, acessibilidade e a melhor cobertura territorial.	10%	Eficácia	10%
			OO.1.2	Promover mercados concorrenciais abertos, transparentes e equitativos.	10%	Eficácia	10%
			OO.1.3	Propor alterações legislativas e regulamentares de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e transportes	10%	Qualidade	10%
			OO.1.4	Promover medidas de supervisão e dissuasão para situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações e determinações da AMT	10%	Eficácia	10%
			OO.1.5	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores.	10%	Qualidade	10%
P.E.2	40%	Promover a inovação, a literacia e coesão social e territorial, a sustentabilidade (económica, social e ambiental), na mobilidade e nos transportes, através da investigação, elaboração de estudos e avaliação de políticas públicas	OO.2.1	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, e que reforcem a literacia nestes domínios	10%	Qualidade	10%
			OO.2.2	Dinamizar a oferta de serviços e de inovação digitais, nos mercados da mobilidade e dos transportes	8%	Eficácia	8%
			OO.2.3	Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação, no contexto do desenvolvimento económico, da coesão territorial e social, da inovação, da sustentabilidade e da literacia para a mobilidade	6%	Qualidade	6%
			OO.2.4	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	8%	Qualidade	8%
			OO.2.5	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes	8%	Eficácia	8%
P.E.3	10%	Dinamizar a cooperação e participação da AMT nos fóruns 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	3,5%	Eficiência	3,5%
			OO.3.2	Promover a cooperação com outras autoridades congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP, no âmbito da regulação e promoção da concorrência, com vista à identificação das melhores práticas	3,5%	Eficiência	3,5%
			OO.3.3	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas europeias e internacionais, incluindo a participação em conferências e fóruns relacionados com a mobilidade os transportes	3%	Eficiência	3%

4.

INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2026

4. INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2026

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, são definidos para 2026 em continuidade com a lógica adotada no Plano de Atividades 2025, assente nas dimensões de Qualidade, Eficácia e Eficiência. Esta opção permite preservar coerência metodológica e comparabilidade institucional, sem prejuízo da adaptação da ponderação dos indicadores à nova arquitetura estratégica do Plano para 2026.

A distribuição agora adotada reflete a reconfiguração do Plano de Atividades para 2026, estruturado em treze objetivos operacionais e num universo mais alargado de atividades, com maior concentração no núcleo regulatório, de supervisão e de transformação institucional da AMT. Neste contexto, a dimensão da Eficácia assume um peso relativo superior, traduzindo a prioridade atribuída à concretização da regulação económica, da supervisão, da inovação digital e da capacitação institucional. A dimensão da Qualidade mantém um peso muito relevante, refletindo a importância da produção normativa, da defesa dos utilizadores, da elaboração de estudos e da construção de parcerias e iniciativas de literacia regulatória. A dimensão da Eficiência, por sua vez, surge associada à componente de cooperação e projeção externa da Autoridade, em coerência com a ponderação atribuída à terceira Prioridade Estratégica. Esta evolução representa uma adaptação do modelo de 2025 à nova configuração estratégica e operacional da AMT.

Em 2025, os indicadores globais de desempenho distribuíam-se pelas três dimensões referidas, com ponderações de 44% para Qualidade, 36% para Eficácia e 20% para Eficiência. Para 2026, a nova distribuição dos objetivos operacionais e o reposicionamento relativo das prioridades estratégicas justificam uma solução distinta, em que a Eficácia passa a concentrar 46%, a Qualidade representa 44% e a Eficiência corresponde a 10%. Esta distribuição é coerente com a maior centralidade atribuída ao núcleo regulatório e de supervisão da AMT e com o reforço da dimensão de execução e transformação institucional no plano anual.

A tabela seguinte apresenta a correspondência entre Prioridades Estratégicas, objetivos operacionais, ponderações associadas e respetivos indicadores de desempenho.

Indicador de Desempenho	N.º	Objetivos Operacionais
Eficácia (46%)	00.1.1.	Potenciar uma regulação eficaz, promovendo o investimento eficiente e sustentável em infraestruturas de mobilidade e dos transportes, com qualidade, transparência, acessibilidade e a melhor cobertura territorial
	00.1.2.	Promover mercados concorrenciais abertos, transparentes e equitativos
	00.1.4.	Promover medidas de supervisão e dissuasão para situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações e determinações da AMT
	00.2.2.	Dinamizar a oferta de serviços e de inovação digitais, nos mercados da mobilidade e dos transportes
	00.2.5.	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes
Qualidade (44%)	00.1.3.	Propor alterações legislativas e regulamentares de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e transportes
	00.1.5.	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores.
	00.2.1.	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, e que reforcem a literacia nestes domínios
	00.2.3.	Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação, no contexto do desenvolvimento económico, da coesão territorial e social, da inovação, da sustentabilidade e da literacia para a mobilidade
	00.2.4.	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
Eficiência (10%)	00.3.1.	Operacionalização dos trabalhos da Associação de Reguladores de Mobilidade e dos Transportes dos países de língua portuguesa (ARMT), cuja presidência cabe à AMT
	00.3.2.	Promover a cooperação com outras autoridades congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP, no âmbito da regulação e promoção da concorrência, com vista à identificação das melhores práticas
	00.3.3.	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas europeias e internacionais, incluindo a participação em conferências e fóruns relacionados com a mobilidade os transportes

5.

PRIORIDADES ESTRATÉGICAS OPERACIONALIZAÇÃO

5. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS - OPERACIONALIZAÇÃO

O presente ponto identifica, para cada objetivo operacional, as principais iniciativas que concretizam, em 2026, as Prioridades Estratégicas definidas no presente Plano de Atividades. Em linha com a metodologia adotada no Plano de Atividades 2025, destacam-se, em cada domínio, as atividades com maior relevância estratégica e maior capacidade de traduzir, em termos operacionais, a missão da AMT, sem prejuízo do detalhe integral constante do anexo.

A organização seguida procura, por isso, evidenciar as linhas de atuação que estruturam a intervenção da AMT em 2026, distinguindo entre atividades estratégicas e outras iniciativas relevantes, e permitindo uma leitura mais direta da forma como os objetivos operacionais se traduzem em ação regulatória, de supervisão, normativa, analítica e institucional. Esta opção evita a mera enumeração indistinta de tarefas e favorece uma leitura mais material do Plano, centrada no que melhor exprime a utilidade pública da atuação da Autoridade.

1.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA - Promover a melhoria do enquadramento, da oferta, da qualidade e acessibilidade nos mercados da mobilidade e dos transportes

Potenciar uma regulação eficaz, promovendo o investimento eficiente e sustentável em infraestruturas de mobilidade e dos transportes, com qualidade, transparência, acessibilidade e a melhor cobertura territorial (OO.1.1)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma linha de intervenção centrada na regulação contratual, económico-financeira, tarifária e infraestrutural, com particular incidência sobre instrumentos e decisões com impacto estrutural na organização dos mercados, na sustentabilidade dos operadores e na proteção do interesse público.

A AMT continuará, neste âmbito, a desenvolver uma atuação orientada para reforçar a previsibilidade e a transparência dos enquadramentos aplicáveis, melhorar a qualidade da contratualização pública, assegurar maior coerência nos regimes tarifários e acompanhar, de forma tecnicamente informada, os fatores que condicionam a robustez económica e a qualidade da oferta nos setores regulados. A complexidade crescente dos modelos de financiamento, das obrigações de serviço público e das condições de acesso e utilização de infraestruturas essenciais torna particularmente relevante uma intervenção regulatória que combine análise jurídica, leitura económica e acompanhamento sistemático dos mercados.

Neste contexto, assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Análise regulatória, económico-financeira e de sustentabilidade das empresas dos setores da mobilidade e dos transportes, com vista a aprofundar o conhecimento sobre a robustez dos respetivos modelos de funcionamento, a sustentabilidade das soluções adotadas e os riscos relevantes para a estabilidade e qualidade da oferta, permitindo uma leitura mais informada das dinâmicas de mercado e da respetiva compatibilidade com os objetivos de interesse público prosseguidos pela AMT;
- Elaboração de regulamentação relativa ao regime dos serviços Expresso, designadamente em matéria de paragens, reforçando a coerência do enquadramento aplicável e a sua articulação com a organização territorial da oferta;
- Emissão de pareceres prévios vinculativos sobre peças de formação de contratos de concessão e de prestação de serviços públicos, bem como sobre alterações promovidas em contratos em vigor, assegurando o controlo preventivo da legalidade, da coerência regulatória, da adequada repartição de riscos e da incorporação de boas práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes;
- Publicação do regulamento relativo à tramitação da emissão de parecer prévio vinculativo e acompanhamento da respetiva implementação, clarificando os elementos instrutórios exigíveis, o universo de procedimentos abrangidos, a tramitação aplicável e os critérios de uniformização da atuação regulatória, com ganhos de segurança jurídica e previsibilidade institucional;

- Elaboração de relatório sobre contratos de serviço público de 2.^a geração e de guião de conformidade regulatória para Autoridades de Transportes, reforçando a consistência dos processos de instrução, reporte e acompanhamento contratual e promovendo maior homogeneidade de critérios na estruturação e monitorização dos modelos contratuais aplicáveis ao setor;
- Desenvolvimento dos procedimentos necessários ao apuramento das taxas de regulação a cobrar nos mercados da mobilidade e dos transportes, em particular nos setores portuário, ferroviário e rodoviário, reforçando a robustez e transparência dos mecanismos de financiamento da atividade regulatória;
- Realização de análises económicas simplificadas sobre novos serviços Expresso e emissão do correspondente parecer prévio vinculativo, assegurando a compatibilização entre abertura do mercado, racionalidade económica, enquadramento legal aplicável e proteção do interesse público;
- Elaboração de pareceres em matéria tarifária no transporte público de passageiros, contribuindo para maior objetividade na formação dos preços, maior previsibilidade regulatória e melhor articulação entre atualização tarifária, sustentabilidade do sistema e proteção dos utilizadores;
- Publicação e acompanhamento da implementação do regulamento tarifário aplicável ao serviço público de transporte de passageiros em táxi, promovendo maior coerência, inteligibilidade e transparência na formação dos preços e reforçando a estabilidade do enquadramento aplicável a este segmento do mercado;
- Validação do Diretório de Rede, homologação das tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e validação de tarifários de instalações de serviço, designadamente terminais de mercadorias, assegurando conformidade com o quadro europeu, objetividade na formação de preços e maior transparência no acesso e utilização da infraestrutura;
- Elaboração do relatório anual de monitorização do estado de conservação da infraestrutura ferroviária, do relatório anual de monitorização dos investimentos na infraestrutura ferroviária e dos relatórios de implementação do regime do espaço ferroviário europeu único, reforçando a capacidade da AMT para acompanhar de forma estruturada a qualidade, a capacidade e a sustentabilidade da rede ferroviária;
- Elaboração de relatórios mensais de movimentação portuária e análise das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias do Continente, contribuindo para uma melhor leitura da evolução do setor portuário, para a transparência dos mercados e para a defesa dos interesses dos utilizadores e agentes económicos;

Outras iniciativas relevantes neste objetivo incluem a preparação de informação técnica de suporte à decisão regulatória em matérias tarifárias, contratuais e infraestruturais, bem como a colaboração na elaboração de relatórios e documentos de natureza analítica com impacto na regulação económica dos setores abrangidos.

Promover mercados concorrenciais abertos, transparentes e equitativos (OO.1.2)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma linha de intervenção dirigida à prevenção de restrições injustificadas ao mercado, ao escrutínio das condições de acesso a infraestruturas e atividades económicas essenciais e à promoção de critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios no funcionamento dos diferentes segmentos da mobilidade e dos transportes.

A promoção da concorrência efetiva exige, neste contexto, uma atuação que vá para além da apreciação formal dos regimes aplicáveis. Exige a identificação de barreiras materiais à entrada, a clarificação de fronteiras entre modelos de serviço, a análise do impacto concorrencial de novas soluções tecnológicas e a avaliação dos mecanismos de acesso a interfaces e outras infraestruturas críticas. A intervenção da AMT neste domínio continuará, por isso, a articular análise económica, análise jurídica e leitura setorial especializada, com vista a reforçar a equidade e a neutralidade do enquadramento regulatório.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Emissão de pareceres sobre operações de concentração, estudos de mercado e inquéritos, no quadro da articulação com a Autoridade da Concorrência, assegurando que a leitura dos impactos concorrenciais incorpora adequadamente as especificidades dos setores regulados pela AMT;
- Análise do enquadramento legal aplicável ao transporte de passageiros de âmbito turístico, em especial quanto à sua complementaridade, substituíbilidade e eventual sobreposição com o transporte público de passageiros, com vista a clarificar fronteiras de mercado e a prevenir distorções concorrenciais;
- Apreciação de iniciativas relativas à criação de Zonas Livres Tecnológicas nos mercados da mobilidade e dos transportes, equilibrando inovação, experimentação regulada, segurança jurídica e preservação de condições concorrenciais minimamente simétricas;
- Análise e proposta de decisão sobre recursos relativos ao acesso equitativo e não discriminatório a interfaces, reforçando a previsibilidade da atuação regulatória em matéria de utilização de infraestruturas críticas e prevenindo situações de bloqueio ou discriminação indevida;
- Emissão de pareceres sobre os regimes aplicáveis ao Serviço Eletrónico Europeu de Portagens e ao Serviço Eletrónico Nacional de Portagens, atendendo à neutralidade tecnológica, à concorrência entre prestadores e à proteção dos utilizadores;
- Análise dos pedidos de autorização de serviços Expresso, assegurando coerência entre dinâmica concorrencial, estabilidade do sistema, continuidade do serviço público e enquadramento regulatório aplicável;

Outras iniciativas relevantes incluem o acompanhamento de matérias suscetíveis de afetar a neutralidade concorrencial dos mercados regulados e a produção de informação de suporte à apreciação de soluções emergentes com impacto na organização da oferta e nas condições de acesso ao mercado.

Propor alterações legislativas e regulamentares de melhoria do enquadramento do ecossistema da mobilidade e dos transportes (OO.1.3)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma agenda de aperfeiçoamento legislativo e regulamentar orientada para a clarificação de regimes aplicáveis, a redução de zonas de incerteza normativa e a adaptação do quadro jurídico à evolução dos mercados, das tecnologias e dos modelos de prestação de serviços.

A qualidade da regulação depende, em larga medida, da qualidade das regras que a suportam. Por isso, a atuação da AMT nesta matéria não se limita à aplicação do quadro normativo existente, antes compreende também a identificação de insuficiências, ambiguidades ou lacunas que condicionam o funcionamento eficiente dos mercados ou a proteção dos utilizadores. Num setor em rápida transformação, a capacidade para formular propostas de aperfeiçoamento e para participar de forma qualificada na evolução do enquadramento jurídico constitui uma dimensão essencial da função regulatória.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Implementação do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, incluindo a preparação de atos regulamentares e a formulação de propostas legislativas, por forma a assegurar um enquadramento regulatório funcional, previsível e ajustado ao desenvolvimento do setor;
- Elaboração, execução e monitorização da proposta de alteração legislativa relativa a terminais e interfaces, atendendo ao papel estruturante destas infraestruturas na articulação entre operadores, modos de transporte e utilizadores;
- Elaboração de matriz de enquadramento aplicável aos táxis marítimo-fluviais e respetivos requisitos técnicos, com especial atenção à articulação entre transporte turístico e transporte público;
- Preparação de memorando sobre responsabilidade civil e seguro no âmbito da mobilidade suave, numa matéria que convoca inovação, proteção do utilizador e clarificação do regime aplicável.
- Conclusão do procedimento relativo ao projeto de regulamento que aprova a tramitação para emissão de parecer prévio vinculativo, reforçando a segurança procedimental e a coerência regulatória;
- Análise do enquadramento legal aplicável ao transporte flexível e ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional, procurando identificar insuficiências, lacunas e necessidades de adaptação normativa;
- Apresentação de contributos sobre propostas legislativas nacionais e europeias com relevância regulatória e jusconcorrencial, reforçando a capacidade da AMT para intervir de forma qualificada nos processos de formação de políticas públicas;
- Emissão de pronúncias e pareceres, por iniciativa própria ou a pedido dos órgãos de soberania, sempre que estejam em causa matérias enquadráveis nas atribuições da Autoridade.

Outras iniciativas relevantes incluem a produção de instrumentos de apoio interpretativo, a sistematização de enquadramentos jurídicos aplicáveis a matérias emergentes e a participação técnica em processos de discussão normativa com impacto nos setores regulados.

Promover medidas de supervisão e dissuasão para situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações e determinações da AMT (OO.1.4)

A Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma linha de atuação fortemente centrada na supervisão, fiscalização e auditoria, bem como no reforço dos instrumentos sancionatórios e contraordenacionais ao dispor da AMT.

A supervisão constitui uma das expressões mais materiais da atuação da Autoridade. É nela que se verifica se o quadro legal, regulamentar e contratual produz efeitos efetivos, se os operadores cumprem as suas obrigações, se as recomendações e determinações da AMT são observadas e se os mercados evoluem dentro de padrões de legalidade, transparência e proteção do interesse público. A atuação neste domínio exige, por isso, presença no terreno, acompanhamento documental rigoroso, articulação com outras entidades competentes e capacidade de resposta corretiva ou sancionatória quando se verificarem incumprimentos relevantes.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Auditoria ao contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e às respetivas prorrogações, com vista à verificação do cumprimento das determinações emitidas pela AMT;
- Supervisão das condições de acesso transparentes, equitativas e não discriminatórias a terminais rodoviários, incluindo ações no terreno quando se verifiquem recursos de operadores, dificuldades de acesso ou dúvidas quanto à qualificação das infraestruturas em causa;
- Auditoria ao pagamento 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”, por ser também uma atividade estratégica da AMT;
- Supervisão às reclamações e queixas relativas à atividade de transporte Expresso, designadamente em situações de alegada concorrência com o transporte regular de passageiros, incluindo ações em articulação com outras entidades;
- Caracterização dos contratos de concessão rodoviária e portuária em vigor, reforçando a capacidade da AMT para acompanhar o cumprimento das respetivas obrigações legais, regulamentares e contratuais, bem como os direitos e interesses dos utentes;
- Supervisão e fiscalização sistemáticas no mercado TVDE, em articulação com outras entidades, atendendo à complexidade e dinâmica particular deste segmento;
- Auditoria aos Centros de Inspeção Técnica de Veículos, incluindo fatores de formação de preços, implantação territorial, qualidade do serviço e informação ao consumidor;
- Supervisão da conformidade legal dos contratos de adesão no âmbito do rent-a-car e sharing, bem como das práticas dos operadores com maior número de reclamações, com especial atenção às cláusulas contratuais gerais e às recomendações da AMT;

- Auditoria ao cumprimento da obrigação de separação contabilística prevista no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, bem como a contratos de serviço público de transporte ferroviário e fluvial, incluindo a verificação do cumprimento de indicadores operacionais e de qualidade;
- Auditoria à implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, supervisão à capacidade de movimentação de cargas nos portos e acompanhamento do cumprimento do regime da prestação de serviços portuários e da transparência financeira;
- Desenvolvimento do Sistema de Gestão de Contraordenações, instauração, instrução e proposta de decisão em processos contraordenacionais, reforçando a robustez jurídica e económica das decisões e a garantia dos direitos de defesa;
- Aquisição de serviços externos para realização de estudo de cliente mistério e auditoria ao pagamento de compensações financeiras concedidas a operadores de serviço público de transporte de passageiros, como instrumentos complementares de reforço da capacidade de supervisão e dissuasora.

Outras iniciativas relevantes incluem o acompanhamento do cumprimento de medidas corretivas determinadas pela AMT, a articulação com entidades competentes em ações de fiscalização conjuntas e a produção de relatórios e recomendações decorrentes das ações de supervisão desenvolvidas.

Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores (OO.1.5)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma abordagem integrada entre tratamento de reclamações, análise de padrões de incumprimento, monitorização do comportamento dos operadores, produção de informação regulatória e divulgação de direitos aos utilizadores.

A defesa dos consumidores e utilizadores constitui uma das dimensões mais diretamente ligadas à utilidade pública da AMT. A proteção efetiva dos direitos dos passageiros e dos utentes exige não apenas a reação a situações de incumprimento, mas também o conhecimento aprofundado das reclamações recebidas, a capacidade de transformar essa informação em inteligência regulatória e a existência de instrumentos de resposta suficientemente céleres, consistentes e tecnicamente robustos. O reforço desta área assume particular relevância num contexto de crescimento do volume de reclamações e de maior complexidade dos mercados regulados. O Plano de Atividades 2025 já atribuía relevância especial a esta vertente, designadamente no contexto da evolução do Sistema de Gestão de Reclamações e da necessidade de modernização dos instrumentos de tratamento e análise da informação recebida.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Evolução do Sistema de Gestão de Reclamações, incluindo simplificação e desmaterialização de procedimentos, reforço da deteção de práticas ilícitas, integração progressiva de componentes de inteligência artificial e valorização institucional do projeto;

- Elaboração de relatórios semestrais sobre reclamações, em termos gerais e no contexto dos serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, reforçando a leitura analítica do comportamento dos mercados e dos operadores;
- Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas, com vista à identificação de indícios de incumprimento, ao respetivo encaminhamento interno e à utilização dessa informação no desenho e avaliação das ações de supervisão;
- Eventual elaboração de regulamento com eficácia externa relativo à adesão ao Sistema de Gestão de Reclamações como canal único de contacto com a AMT, caso tal se revele necessário após a sua entrada em produção;
- Monitorização da atualização tarifária do transporte público de passageiros e acompanhamento das matérias relativas à promoção e defesa dos direitos dos passageiros, tanto a nível nacional como europeu;
- Promoção de ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, incidindo sobre orientações, boas práticas, enquadramento normativo e concertação com entidades competentes.

Outras iniciativas relevantes incluem a emissão de pareceres sobre a conformidade legal de contratos de adesão com cláusulas contratuais gerais, sempre que estes tenham impacto direto na proteção dos utilizadores, e a articulação com entidades nacionais e europeias responsáveis pela aplicação de regimes relativos a direitos dos passageiros.

2.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA – Promover a inovação, a literacia coesão social e territorial, a sustentabilidade (económica, social e ambiental), na mobilidade e nos transportes, através da investigação, elaboração de estudos e avaliação de políticas públicas

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, e que reforcem a literacia nestes domínios (OO.2.1)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma linha de produção de conhecimento aplicado orientada para a melhoria do desempenho dos serviços, a avaliação de políticas públicas, a leitura prospetiva dos mercados e a identificação de soluções regulatórias e institucionais mais adequadas aos desafios do setor.

A produção de estudos, análises e relatórios estratégicos constitui uma das formas mais relevantes de acrescentar valor público à atuação da AMT. Ao desenvolver conhecimento estruturado sobre o funcionamento dos mercados, a organização dos serviços e os efeitos de diferentes políticas e modelos de operação, a Autoridade reforça a qualidade da sua intervenção regulatória, qualifica o debate público e contribui para uma compreensão mais integrada e informada dos desafios da mobilidade e dos transportes. O Plano de Atividades 2025 já valorizava expressamente esta dimensão, sublinhando o papel dos estudos técnicos como ferramenta fundamental para o cumprimento da missão da AMT e para a avaliação de políticas públicas e empresariais.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Reflexão sobre o enquadramento de interfaces e terminais rodoviários de passageiros, incluindo as respetivas deficiências de planeamento, organização e gestão enquanto infraestruturas estratégicas para uma mobilidade eficiente e integrada;
- Estudo estratégico sobre o financiamento da rede rodoviária no médio e longo prazo, em articulação com a necessidade de sustentabilidade financeira, qualidade do serviço e racionalidade na afetação de recursos;
- Contributos no âmbito da Lei de Bases da Mobilidade Sustentável, reforçando a participação da AMT em discussões estruturantes sobre o futuro do setor;
- Nova fase do Estudo da Mobilidade Integrada na Beira Interior, aprofundando a leitura territorial e a avaliação de soluções ajustadas a contextos de menor densidade;
- Estudo sobre planeamento da mobilidade urbana e suburbana, incluindo a perspetiva da digitalização e automação e o respetivo impacto no desenho de políticas e serviços;
- Elaboração do Manual da Mobilidade 2026-2028, enquanto instrumento de sistematização, difusão de conhecimento e apoio ao debate setorial;
- Análise da influência da mobilidade militar nas infraestruturas e serviços críticos, numa perspetiva de resiliência, capacidade e coordenação intersetorial;

- Estudo estratégico sobre contratos de serviço público de 2.^a geração e respetivo guião de conformidade regulatória, reforçando a componente de aprendizagem institucional e harmonização de práticas;
- Análise sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional, bem como análise sobre a complementaridade, substituíbilidade e sobreposição do transporte turístico com o transporte público de passageiros e análise sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte flexível;
- Colaboração na elaboração de estudos, relatórios ou outros documentos promovidos pela AMT, sempre que tal contribua para o reforço da base de conhecimento da Autoridade.

Outras iniciativas relevantes neste objetivo incluem ações transversais de reforço institucional com impacto direto na capacidade analítica da Autoridade, designadamente a consolidação dos instrumentos de planeamento, controlo de gestão, monitorização e reporte, a gestão orçamental, a reorganização dos espaços de trabalho, a gestão patrimonial e o acompanhamento do Plano de Prevenção de Riscos de Gestão.

Dinamizar a oferta de serviços e de inovação digitais, nos mercados da mobilidade e dos transportes (OO.2.2)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de uma agenda de modernização tecnológica e de reforço da inteligência de dados orientada para melhorar a capacidade da AMT para recolher, tratar, integrar, analisar e disponibilizar informação relevante, bem como para reforçar a robustez e resiliência dos seus sistemas de suporte à decisão e à gestão.

A transformação digital tornou-se uma condição essencial da eficácia regulatória. A capacidade de dispor de informação fiável em tempo útil, de automatizar processos, de desenvolver soluções tecnológicas de suporte às áreas core e de assegurar a segurança e fiabilidade dos sistemas é hoje inseparável de uma atuação mais inteligente, mais tempestiva e mais próxima dos mercados. O Plano de Atividades 2025 já dava relevo a esta dimensão, designadamente no contexto do Sistema de Gestão de Reclamações, da segurança digital e do novo site, evidenciando a centralidade da transformação digital na qualidade da intervenção da AMT.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Publicação de análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes, reforçando a capacidade da AMT para produzir informação de suporte à decisão e ao debate público;
- Recolha estruturada de informação junto das entidades reguladas e demais entidades abrangidas, incluindo preparação, envio e receção de formulários, mecanismos de controlo de prazos e acompanhamento da resposta;
- Análise preliminar da qualidade dos dados recebidos, com identificação de falhas, inconsistências ou omissões e interação com os fornecedores de informação para respetiva correção;
- Atualização, melhoramento e criação de relatórios dinâmicos no Observatório, adaptando ferramentas e formatos às novas necessidades de monitorização e análise;

- Gestão do website da AMT, incluindo atualização de conteúdos, publicação de relatórios dinâmicos, disponibilização de análises estatísticas, gestão de perfis e manutenção corretiva;
- Carregamento e tratamento de dados no Data Warehouse, incluindo avaliação da consistência e qualidade da informação e preparação de dados para instrumentos europeus de market monitoring;
- Desenvolvimento de novos processos de ETL e projetos-piloto de introdução de inteligência artificial nos processos de gestão do Observatório;
- Projeto-piloto para transmissão online automática de dados por parte de entidades reguladas, testando soluções com potencial de escalabilidade e de melhoria da eficiência regulatória;
- Desenvolvimento e implementação do Plano Estratégico de Comunicação da AMT, conclusão e divulgação do novo website institucional e produção de conteúdos diferenciados, como podcasts e videocasts.

Outras iniciativas relevantes incluem o processamento de dados ao abrigo de protocolos de partilha de informação, a resposta a pedidos de dados dirigidos à AMT e o aperfeiçoamento gradual dos instrumentos digitais de suporte à gestão e à monitorização institucional.

Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação, no contexto do desenvolvimento económico, da coesão territorial e social, da inovação, da sustentabilidade e da literacia para a mobilidade (OO.2.3)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através da dinamização de espaços de reflexão, divulgação e debate público orientados para os grandes desafios da mobilidade e dos transportes, reforçando a literacia regulatória e a projeção institucional da AMT.

A realização de conferências, seminários e outros formatos de partilha constitui um instrumento importante para valorizar o trabalho técnico desenvolvido pela Autoridade, aproximá-la do ecossistema da mobilidade e dos transportes e contribuir para uma discussão mais qualificada sobre matérias estruturantes do setor. Esta dimensão já era valorizada no Plano de Atividades 2025, através da organização de ciclos de conferências, sessões de apresentação de estudos e outras iniciativas de debate público.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Realização de workshops, webinars, seminários e conferências sobre temas relevantes para a regulação, a sustentabilidade, a inovação, a coesão territorial e a qualidade dos serviços;
- Organização de iniciativas associadas à apresentação de estudos, projetos e resultados, contribuindo para maior circulação pública do conhecimento produzido pela AMT;
- Articulação destas iniciativas com a estratégia de comunicação e literacia regulatória da Autoridade, reforçando o seu impacto e visibilidade;

Outras iniciativas relevantes incluem o apoio à realização de eventos temáticos de menor escala e a integração destas ações em dinâmicas mais amplas de comunicação institucional e de disseminação de boas práticas.

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 (OO.2.4)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através do aprofundamento de redes de colaboração com universidades, escolas, centros de investigação, entidades parceiras e organizações da sociedade civil, reforçando a capacidade da AMT para mobilizar conhecimento, promover inovação e alargar o alcance social da sua atuação.

A cooperação com entidades externas constitui uma alavanca importante da estratégia de literacia, inovação e valorização pública da regulação. Permite aproximar a Autoridade dos territórios, dos utilizadores e das comunidades de conhecimento, reforçando a circulação de ideias, a identificação de boas práticas e a formação de novas gerações de reflexão sobre a mobilidade e os transportes. O Plano de Atividades 2025 já atribuía especial relevo a esta dimensão, designadamente no contexto do Projeto Escola Mobility Hub, da criação de prémios e da articulação com universidades e parceiros institucionais.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Desenvolvimento e implementação do Plano de Atividades do Projeto Escola Mobility Hub;
- Organização da 3.ª edição do Prémio Escola Mobility Hub 2026, incluindo abertura do concurso, receção e avaliação das candidaturas;
- Realização da cerimónia de entrega de prémios da 3.ª edição;
- Monitorização dos projetos das 1.ª e 2.ª edições do Prémio;
- Revisão e dinamização dos protocolos de colaboração com parceiros e com escolas e agrupamentos escolares;
- Reforço da rede de parceiros do Projeto Escola Mobility Hub.

Outras iniciativas relevantes incluem a colaboração com entidades académicas e de investigação em projetos e iniciativas com relevância para a inovação e a literacia setorial.

Promover a capacitação dos trabalhadores, potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes (OO.2.5)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através de um conjunto articulado de medidas de formação, sistematização de conhecimento, acolhimento, desenvolvimento organizacional e reforço das condições internas necessárias a uma atuação regulatória tecnicamente exigente, juridicamente sólida e institucionalmente robusta.

A qualidade da regulação depende, em grande medida, da qualidade da organização que a exerce. A capacitação dos trabalhadores, a valorização das competências, a gestão prospetiva de recursos humanos e a consolidação de uma cultura organizacional exigente constituem, por isso, elementos essenciais da capacidade regulatória da AMT. O Plano de Atividades 2025 já sublinhava expressamente a importância da capacitação para garantir elevados padrões de intervenção e uma análise rigorosa e independente das dinâmicas de mercado e do quadro regulatório.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Ações de formação e capacitação dirigidas a autoridades de transportes e operadores, reforçando o papel da AMT como entidade disseminadora de conhecimento regulatório;
- Publicação mensal do Boletim Jurídico – Radar Lex AMT, atualização legislativa sistemática e manutenção de quadros legislativos aplicáveis à AMT;
- Elaboração de regulamento interno para tramitação de processos administrativos, criação de fichas jurídicas e FAQ, contribuindo para maior uniformidade de critérios e apoio à decisão;
- Estruturação de uma abordagem integrada de planeamento estratégico de recursos humanos, gestão prospetiva de competências e formação, assegurando renovação da força de trabalho, gestão ativa do conhecimento e preparação da sucessão;
- Atração, recrutamento e retenção de trabalhadores com perfis ajustados às necessidades da AMT, reforçando a sua capacidade técnica, especializada e operacional;
- Transformação digital interna, incluindo simplificação e digitalização dos processos administrativos, financeiros e de recursos humanos, levantamento de necessidades, desenvolvimento de soluções de suporte às áreas core e de suporte, adaptação aos requisitos de cibersegurança aplicáveis e evolução da arquitetura de segurança e dos sistemas de informação;
- Consolidação de uma cultura organizacional orientada para resultados, inovação e colaboração e valorização de um ambiente de trabalho inclusivo, saudável e sustentável.

Outras iniciativas relevantes incluem a articulação entre capacitação e avaliação do desempenho, a melhoria contínua dos instrumentos internos de apoio técnico e a consolidação de práticas de gestão de conhecimento e de cooperação interna.

3.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA – Dinamizar a cooperação e participação da AMT nos fóruns internacionais da regulação da mobilidade e dos transportes e da descarbonização

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

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através do aprofundamento da agenda de cooperação da ARMT, num contexto em que a presidência exercida pela AMT lhe confere especial responsabilidade na dinamização da associação, na estruturação das respetivas prioridades e na consolidação dos respetivos instrumentos de trabalho.

A cooperação entre reguladores do espaço lusófono constitui uma oportunidade relevante para promover a partilha de conhecimento, a aproximação institucional e o reforço de capacidades regulatórias em torno de desafios comuns. A criação da ARMT, formalizada em 2024, abriu um novo ciclo de cooperação estruturada entre autoridades congéneres, cuja consolidação assume especial importância em 2026. O Plano de Atividades 2025 já destacava a presidência da AMT na ARMT como uma oportunidade estratégica de projeção institucional e de densificação de mecanismos de colaboração.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Coordenação e execução do Plano de Atividades da ARMT durante o exercício da presidência;
- Criação de grupo de trabalho para definição da estratégia da associação para o próximo triénio;
- Realização de reunião plenária extraordinária em formato virtual;
- Preparação da 2.ª reunião plenária anual.

Outras iniciativas relevantes incluem a operacionalização de instrumentos de colaboração e capacitação no espaço da ARMT e o aprofundamento das relações técnicas e institucionais entre os reguladores participantes.

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)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através do reforço das redes de colaboração institucional da AMT, da execução de acordos bilaterais e multilaterais e da participação em iniciativas de partilha de conhecimento e harmonização de práticas com entidades congéneres.

A cooperação institucional com outros reguladores constitui um instrumento importante de aprendizagem interpares, atualização técnica e robustecimento regulatório. Permite acompanhar tendências internacionais, comparar soluções, identificar boas práticas e ampliar a capacidade de resposta a desafios comuns nos setores da mobilidade e dos transportes. O Plano de Atividades 2025 já sublinhava esta dimensão, associando-a à necessidade

de fortalecer a cooperação com entidades congéneres europeias e da CPLP e de adotar referências internacionais relevantes.

Assumem especial relevo as seguintes atividades estratégicas:

- Consolidação e expansão da rede de colaboração institucional e do plano de cooperação internacional com entidades congéneres;
- Execução das ações previstas no âmbito dos acordos de cooperação bilateral estabelecidos;
- Revisão de protocolos de colaboração e capacitação com entidades congéneres da CPLP;
- Criação ou integração em redes jurídicas e técnicas vocacionadas para a partilha de conhecimento e harmonização de práticas.

Outras iniciativas relevantes incluem a participação em iniciativas multilaterais, fóruns temáticos e mecanismos de benchmarking com utilidade para a intervenção regulatória da AMT.

Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas europeias e internacionais, incluindo a participação em conferências e fóruns relacionados com a mobilidade e os transportes (OO.3.3)

Em 2026, este objetivo operacional concretiza-se através da presença qualificada da AMT em redes, fóruns e processos de construção normativa europeus e internacionais, reforçando a sua capacidade de acompanhar tendências, incorporar boas práticas e contribuir com experiência regulatória própria para debates e decisões com impacto direto nos mercados nacionais.

Num setor crescentemente moldado por referenciais externos, a participação da AMT em espaços de cooperação técnica e normativa constitui um fator importante da qualidade da sua intervenção nacional. Não se trata apenas de acompanhar o que é decidido no plano europeu e internacional; trata-se também de intervir de forma tecnicamente informada, contribuir para a harmonização de práticas e assegurar que as soluções desenvolvidas refletem as necessidades e prioridades dos mercados regulados pela Autoridade. O Plano de Atividades 2025 atribuía relevo particular a esta dimensão, designadamente através da participação da AMT em redes ferroviárias europeias, fóruns da Comissão Europeia e grupos de trabalho especializados.

Assumem especial relevo a participação:

- Nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia relacionados com políticas públicas no âmbito da mobilidade e dos transportes;
- Nas reuniões e grupos de trabalho do IRG-Rail, abrangendo acesso à infraestrutura, tarifação, propostas legislativas em desenvolvimento, instalações de serviço, gestão de capacidade, monitorização de mercado e multimodalidade;

- Na Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB), em articulação com o quadro europeu aplicável ao espaço ferroviário único;
- Nos comités da UITP relativos à mobilidade a pedido, mobilidade combinada e veículos partilhados;
- No fórum SERAF da Comissão Europeia, designadamente nos grupos de trabalho ligados à resolução de conflitos, à consulta e planeamento de capacidade da rede ferroviária e à evolução do novo regime europeu de gestão da capacidade;
- Nos Grupos de Trabalho da Comissão Europeia, enquanto organismo nacional de aplicação dos regulamentos europeus em matéria de direitos dos passageiros;
- No Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), reforçando o posicionamento da AMT em debates estruturantes sobre infraestrutura, conectividade e integração territorial;
- Em fóruns nacionais de planeamento da mobilidade sustentável, em ligação com os grandes temas da transição ambiental, digital e energética.

Outras iniciativas relevantes incluem a participação em conferências e fóruns internacionais de mobilidade e transportes com utilidade para o benchmarking regulatório e para a projeção institucional da AMT.

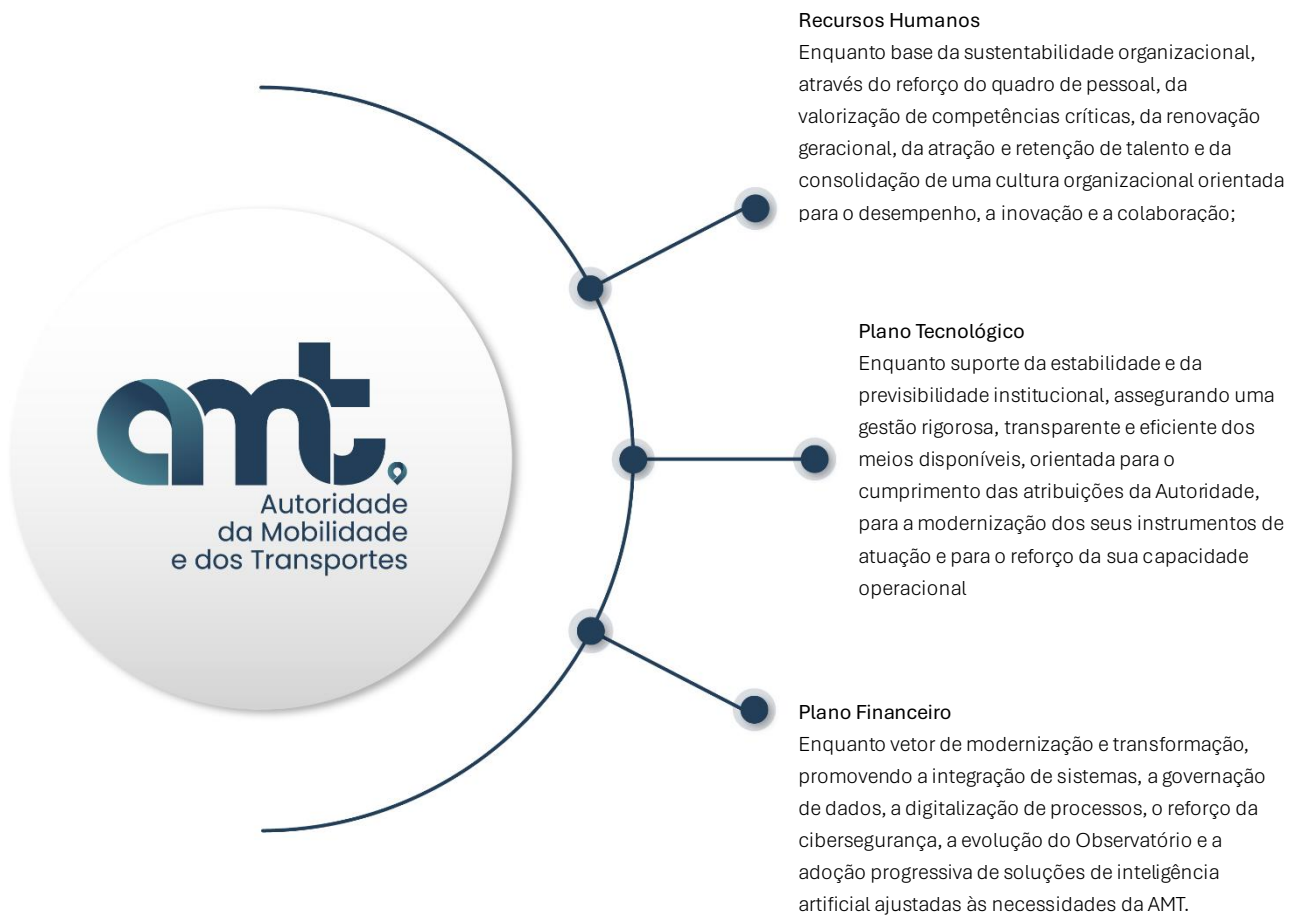
6.

RECURSOS
HUMANOS,
FINANCEIROS E
TECNOLÓGICOS

6. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E TECNOLÓGICOS

A AMT definiu para 2026 uma linha de ação interna orientada para o reforço da sua capacidade institucional, partindo do entendimento de que a qualidade da regulação, da supervisão e da produção de conhecimento depende também da solidez da organização, dos seus recursos e dos instrumentos que suportam a sua atividade.

Neste enquadramento, e numa perspetiva de fortalecimento interno, a AMT estrutura a sua atuação em torno de três pilares fundamentais:



Estes três pilares traduzem uma opção clara de investimento na robustez interna da Autoridade. Mais do que responder às exigências imediatas de funcionamento, procuram criar condições duradouras para uma atuação regulatória mais qualificada, mais ágil e mais preparada para acompanhar a evolução dos mercados, reforçando a capacidade da AMT para enfrentar novos desafios com consistência, eficiência e visão de futuro.

6.1. RECURSOS HUMANOS

Em 2026, a AMT prossegue o reforço de uma abordagem estratégica à gestão de recursos humanos, alinhada com os desafios de um setor em contínua transformação, marcado pela digitalização, inovação e crescente complexidade regulatória.

Neste contexto, assume particular relevância a consolidação do quadro de pessoal, com vista à convergência progressiva para o mapa aprovado, através de uma política ativa de recrutamento orientada para o reforço de competências críticas.

Será promovido o planeamento estratégico de recursos humanos, numa lógica prospetiva, com enfoque na renovação geracional, na gestão e transferência de conhecimento e na preparação de sucessão, assegurando a sustentabilidade das competências essenciais. Em paralelo, será reforçada a capacidade de atração e retenção de talento, mediante a valorização da AMT enquanto entidade empregadora e o desenvolvimento de percursos profissionais e mecanismos de reconhecimento.

A transformação digital da função de recursos humanos continuará a ser aprofundada, promovendo a eficiência, a desmaterialização dos processos e uma gestão suportada em dados. Simultaneamente, será consolidada uma cultura organizacional orientada para o desempenho, a inovação e a colaboração.

Por último, a AMT manterá o compromisso com a promoção de um ambiente de trabalho inclusivo, saudável e sustentável, valorizando a diversidade, o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal e o bem-estar dos trabalhadores.

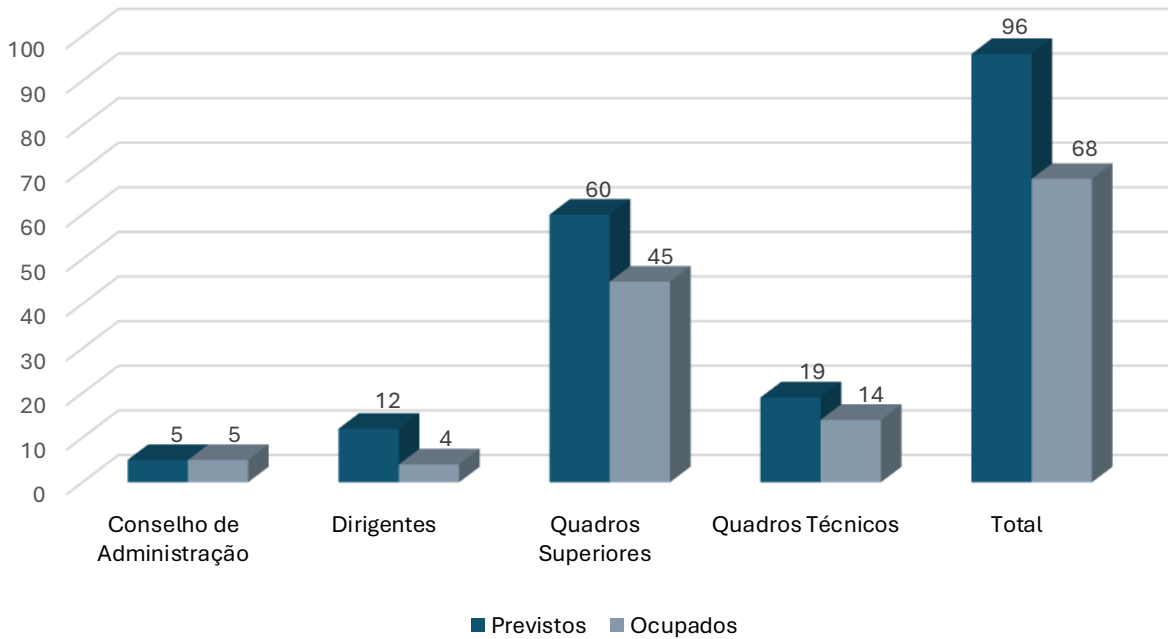
6.1.1 Situação no final de 2025

Apresenta-se de seguida a análise da situação dos recursos humanos da AMT no período em referência, tendo por base a comparação entre o mapa de pessoal aprovado e os efetivos existentes, bem como a caracterização da estrutura de vínculos, do perfil de qualificações e da distribuição dos trabalhadores pelas unidades orgânicas.

Esta análise visa proporcionar uma visão integrada da capacidade instalada da Autoridade, evidenciando o grau de execução do quadro de pessoal e identificando as principais tendências e condicionantes associadas à gestão de recursos humanos. Em particular, procura-se enquadrar a adequação dos recursos existentes face às exigências decorrentes das atribuições da AMT, num contexto marcado pela crescente complexidade técnica e regulatória.

Os elementos apresentados permitem, assim, sustentar o diagnóstico organizacional e fundamentar as opções estratégicas a prosseguir, designadamente no que respeita ao reforço do quadro de pessoal, à estabilidade dos vínculos laborais e ao desenvolvimento de competências críticas, em alinhamento com os objetivos definidos para o período subsequente.

Gráfico 1
Lugares Previstos vs Lugares Ocupados



A análise do quadro de pessoal evidencia uma diferença entre os postos de trabalho previstos e os efetivamente ocupados, traduzindo uma taxa de execução inferior ao planeado, ainda que com sinais de evolução face ao período anterior, evidenciados pela redução do desvio face ao mapa de pessoal, de cerca de 40% para aproximadamente 29%.

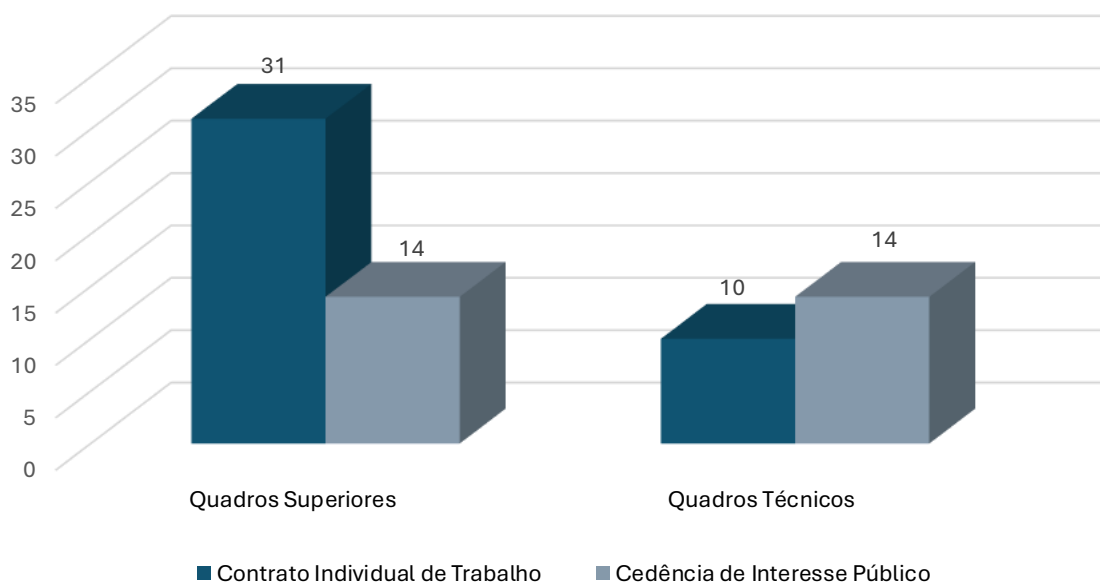
Importa, contudo, assinalar que 5 (cinco) dos trabalhadores considerados nesta análise se encontram cedidos a outros organismos do Estado, a que acresce 1 (uma) trabalhadora destacada na DG MOVE, na qualidade de perita nacional, circunstâncias que influenciam a disponibilidade efetiva de recursos humanos da Autoridade.

A desagregação por categorias profissionais permite identificar assimetrias relevantes. Enquanto o Conselho de Administração apresenta uma ocupação integral, as funções de direção e níveis intermédios evidenciam um grau de preenchimento reduzido, com particular incidência em determinadas posições de chefia, o que condiciona, em certa medida, a capacidade de coordenação e gestão.

Ao nível dos quadros superiores, que constituem o núcleo central da capacidade técnica da Autoridade, verifica-se um diferencial relevante face ao previsto, refletindo a necessidade de reforço de recursos especializados. Já as carreiras de natureza técnica e operacional apresentam níveis de execução mais equilibrados, embora ainda aquém dos valores definidos no mapa de pessoal.

No seu conjunto, o quadro evidencia uma capacidade instalada em consolidação, justificando a adoção de medidas orientadas para o reforço e estabilização dos recursos humanos.

Gráfico 2
Tipos de Vínculo por Quadro

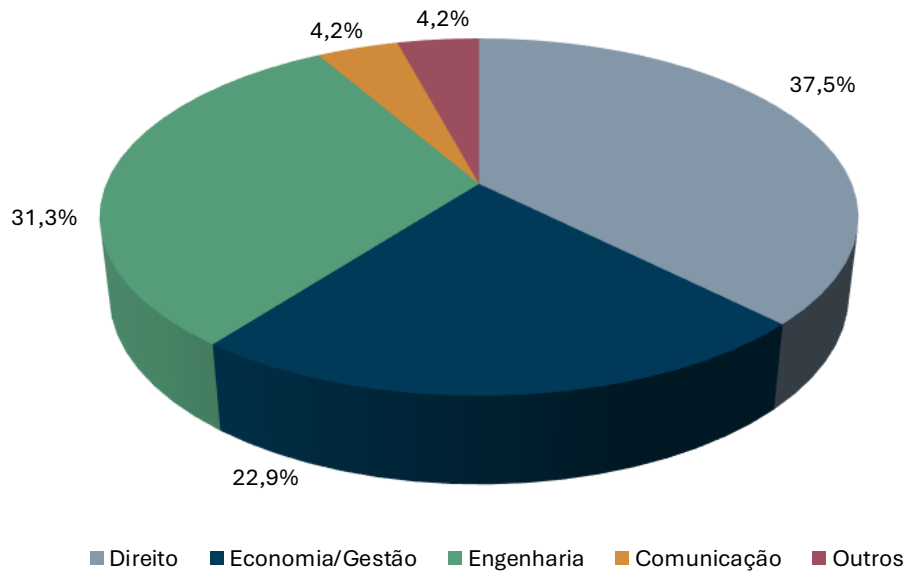


A estrutura dos vínculos laborais caracteriza-se por uma coexistência entre contratos individuais de trabalho e situações de cedência de interesse público.

Nos quadros superiores, observa-se uma predominância de vínculos mais estáveis, refletindo uma tendência para a consolidação do capital humano especializado. Por sua vez, nos quadros técnicos, verifica-se um maior equilíbrio entre as diferentes modalidades de vínculo, traduzindo uma utilização significativa de mecanismos de mobilidade no âmbito da Administração Pública.

Esta configuração permite conferir flexibilidade na gestão de recursos, embora introduza fatores de variabilidade associados à natureza das cedências, cuja continuidade não depende exclusivamente da Autoridade. Neste contexto, assume particular relevância o reforço progressivo de vínculos estáveis, contribuindo para a sustentabilidade e previsibilidade do quadro de pessoal.

Gráfico 3
Áreas de formação dos quadros superiores



A distribuição dos quadros superiores por áreas de formação revela um alinhamento consistente com as competências nucleares exigidas pela missão da AMT.

Destacam-se as áreas do direito, da engenharia e da economia/gestão, que concentram a maioria dos recursos, refletindo a natureza jurídica, técnica e económica das funções exercidas. As restantes áreas de formação assumem um peso residual, ainda que contribuam para a diversidade de competências existentes.

Este perfil constitui uma base sólida para o desempenho das atribuições da Autoridade, sendo, contudo, de assinalar a importância de promover, de forma gradual, a diversificação de competências, designadamente em domínios emergentes, de modo a reforçar a capacidade de resposta a novos desafios regulatórios.

Quadro 1
 Formação por Unidades Orgânicas

Unidade Orgânica	DS	DR	GAP	DAF	GJ	GCP
Dirigentes	1	1	-	1	-	1
Direito	1	1	-	-	-	-
Economia/Gestão	-	-	-	1	-	1
Quadros superiores	12	8	10	6	3	-
Direito	8	2	1	1	3	-
Economia/Gestão	4	1	1	2	-	-
Engenharia	-	5	5	3	-	-
Comunicação	-	-	2	-	-	-
Outros	-	-	1	-	-	-
Quadros técnicos	4	1	6	3	-	-
Totais	17	10	16	10	3	1

6.1.2. Síntese

A análise global do quadro de recursos humanos no período em referência transparece uma organização em processo de consolidação, com progressos ao nível do preenchimento de postos de trabalho, ainda que subsistam diferenças face ao mapa de pessoal aprovado.

Persistem constrangimentos ao nível da capacidade instalada, designadamente em funções de direção e em áreas técnicas especializadas, bem como desafios associados à natureza de alguns vínculos laborais, cuja evolução deverá ser enquadrada numa lógica de maior estabilidade e sustentabilidade.

O perfil de qualificações apresenta um alinhamento consistente com as exigências da missão da AMT, constituindo uma base adequada para o exercício das suas competências, sendo, contudo, relevante promover a sua progressiva diversificação, em resposta à evolução do contexto regulatório e tecnológico.

A distribuição dos recursos humanos pelas unidades orgânicas evidencia uma orientação clara para as áreas operacionais, coexistindo com assimetrias na dotação de algumas estruturas, o que poderá justificar ajustamentos futuros, tendo em vista uma maior eficiência e equilíbrio organizacional.

Em termos globais, o enquadramento do ano anterior confirma a necessidade de consolidar o reforço do quadro de pessoal, promover a estabilidade dos vínculos e assegurar o desenvolvimento contínuo de competências críticas evidenciando do mesmo passo que o número de recursos humanos total previsto no quadro de pessoal revela-se

insuficiente face às vastas competências e atribuições previstas nos Estatutos, o que realça a necessidade de revisão do mesmo.

6.1.3. Visão Estratégica para 2026

No contexto do reforço das atribuições da AMT e da crescente exigência técnica associada ao exercício das suas competências de regulação e supervisão, assume particular relevância a consolidação do quadro de pessoal, com vista à rápida convergência para o mapa de pessoal aprovado. Neste âmbito, a AMT prosseguirá uma política ativa de recrutamento, orientada para o reforço de quadros qualificados, assegurando a reposição de capacidades críticas e a sustentabilidade da organização no médio e longo prazo.

Face aos constrangimentos identificados no período anterior, designadamente ao nível do défice de recursos em categorias estruturantes e da necessidade de assegurar a renovação geracional, será conferida prioridade à contratação de perfis especializados nas áreas do direito, economia, engenharia, ciências sociais e outras áreas afins ou complementares, essenciais ao cumprimento das atribuições da Autoridade. Este reforço incidirá, em particular, sobre áreas críticas onde se anteveem saídas por aposentação e áreas estratégicas, garantindo a adequada transmissão de conhecimento e a continuidade das funções.

A estratégia de recrutamento continuará a privilegiar, em paralelo com os procedimentos concursais legalmente previstos, o reforço das ligações à academia, a centros de investigação e a outros ecossistemas de inovação, promovendo a captação de talento altamente qualificado. Neste contexto, será igualmente consolidado o desenvolvimento de instrumentos de aproximação ao meio académico, designadamente através de programas de estágios e iniciativas de cooperação institucional, contribuindo para a criação de um fluxo sustentado de novos profissionais.

Neste enquadramento, a gestão de recursos humanos será progressivamente orientada por uma lógica estratégica e prospetiva, assente na antecipação das necessidades de competências e na adequação contínua do perfil da força de trabalho aos desafios emergentes do setor.

Será dada particular atenção à renovação e sustentabilidade dos recursos humanos, mediante o rejuvenescimento das equipas, a valorização da transferência de conhecimento e a preparação de mecanismos de sucessão em funções críticas, assegurando a continuidade e a resiliência organizacional.

Paralelamente, será reforçada a capacidade de atração e retenção de talento, através da afirmação da AMT enquanto entidade empregadora de referência, da valorização de percursos profissionais estruturados e da consolidação de mecanismos de reconhecimento e progressão. Neste domínio, assume igualmente relevância a promoção de condições que favoreçam o compromisso e a estabilidade dos trabalhadores, contribuindo para a redução da dependência de vínculos de natureza mais precária.

A modernização da função de recursos humanos será prosseguida através da adoção de soluções digitais integradas, que permitam reforçar a eficiência, a desmaterialização e a capacidade de análise dos processos de gestão de pessoas. Estas ferramentas contribuirão para uma gestão mais informada e integrada do ciclo de vida dos

trabalhadores, bem como para a identificação atempada de necessidades de recrutamento e de desenvolvimento de competências.

Simultaneamente, será promovida uma cultura organizacional orientada para o desempenho, a inovação e a colaboração, assente no alinhamento entre os objetivos estratégicos da Autoridade e os contributos individuais. A valorização do mérito, o reforço do trabalho em equipa e a responsabilização individual e coletiva constituirão elementos centrais deste modelo organizacional.

Será dada particular atenção ao fortalecimento da cultura interna da AMT, mediante iniciativas de *team building*, partilha de experiências e valorização da cooperação entre equipas. Esta abordagem visa reforçar a articulação organizacional, a motivação dos trabalhadores e a qualidade da resposta institucional.

Por último, a AMT continuará a promover um ambiente de trabalho inclusivo, saudável e sustentável, valorizando a diversidade e assegurando condições que favoreçam o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal. A adoção de práticas de flexibilidade laboral e o desenvolvimento de iniciativas orientadas para o bem-estar físico e mental dos trabalhadores contribuirão para o reforço da motivação, do desempenho e do compromisso com a missão da Autoridade.

6.2 RECURSOS FINANCEIROS

6.2.1 Estratégia Financeira para 2026

Em 2026, a AMT estrutura o seu Plano Financeiro como um instrumento de suporte à execução da sua estratégia institucional, procurando garantir os meios necessários para responder às exigências de um setor em contínua transformação. A abordagem adotada privilegia uma gestão equilibrada dos recursos, orientada para a sustentabilidade financeira, a modernização dos processos e a utilização eficiente dos meios disponíveis.

Neste enquadramento, a gestão financeira assume um papel central no reforço da capacidade operacional da instituição, assegurando que as prioridades estratégicas possam ser concretizadas com estabilidade e previsibilidade. O planeamento para 2026 procura igualmente criar condições para acomodar novas iniciativas ou necessidades que possam surgir ao longo do exercício, mantendo sempre uma atuação responsável e prudente.

A atuação da AMT continuará assente em critérios de rigor, responsabilidade e transparência na aplicação dos recursos públicos, procurando garantir que as decisões financeiras contribuem para o cumprimento das suas atribuições e para o bom funcionamento dos mercados regulados.

Paralelamente, será dada especial atenção à melhoria dos instrumentos de gestão e acompanhamento financeiro, reforçando práticas de monitorização e avaliação que permitam apoiar a tomada de decisão e assegurar coerência entre os recursos mobilizados e os objetivos institucionais definidos. Desta forma, a AMT pretende consolidar a confiança dos diferentes intervenientes do setor e continuar a desempenhar o seu papel regulador de forma eficaz e sustentável.

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. 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.

Quadro 2
 Receita Total 2025-2026

Tipo de Receita	2025	2026	Δ %
Receita Própria	18,95M	19,33M	2,0%
Transferências da AP	9,06M	9,20M	1,5%
Total	28,01M	28,53M	1,8%

O orçamento aprovado para o ano de 2026, apresenta um acréscimo de 1,8% face ao transato a receita total passou de cerca de 28,0 milhões de euros para 28,5 milhões de euros. Neste particular, salienta-se que as verbas relativas a transferências da AP constituem igualmente receitas próprias da AMT embora a receita seja cobrada por terceiros (IMT, I.P.) e transferida para esta Autoridade. Importa, ainda, expor os seguintes pressupostos:

- 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 2024.
- Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)** - Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o coeficiente de 2% sobre as receitas de exploração de cada porto integrado em administração portuária considerado nos anos anteriores.

No quadro seguinte apresenta-se a evolução de cada um dos rendimentos de 2025 para 2026:

Quadro 3
 Orçamento de rendimentos 2025 - 2026

Natureza da Receita	2024	2025	Δ %
CITV	8 800 000	9 000 000	2,2%
TVDE	9 155 272	8 533 668	(7,3%)
TRIR	5 922 849	6 743 151	12,2%
TRIP	1 955 038	1 958 947	0,2%
TRIF	1 772 708	1 948 473	9,0%
Centros de Exame	260 000	195 000	(33,3%)
Outras Receitas	145 742	152 500	4,4%
Total	28 011 609	28 531 739	1,8%

O quadro apresentado evidencia a evolução da estrutura de receitas entre 2025 e 2026, registando-se um aumento global de 1,8%, passando o total previsto de 28 011 609 euros para 28 531 739 euros. Esta evolução reflete essencialmente o comportamento positivo de algumas das principais fontes de financiamento da AMT, compensando a diminuição observada noutras rubricas.

A rubrica associada ao CITV – Centros de Inspeção Técnica de Veículos apresenta um crescimento moderado de 2,2%, passando de 8,8 milhões de euros para 9 milhões de euros, mantendo-se como uma das principais fontes de receita da entidade.

Em sentido inverso, as receitas provenientes da atividade de TVDE – Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica - registam uma diminuição de 7,3%, passando de 9 155 272 euros em 2025 para 8 533 668 euros em 2026, refletindo um ajustamento nas previsões associadas a esta atividade.

Por sua vez, a rubrica TRIR apresenta o crescimento mais expressivo, com um aumento de 12,2%, atingindo 6 743 151 euros em 2026, o que evidencia uma expectativa de maior contributo desta componente para o financiamento global.

As receitas provenientes de TRIP mantêm-se relativamente estáveis, registando uma variação marginal de 0,2%, enquanto a rubrica TRIF apresenta um crescimento relevante de 9,0%, reforçando o peso desta fonte no conjunto das receitas.

Em contraste, as receitas provenientes dos centros de exame registam uma diminuição significativa de 33,3%, passando de 260 000 euros para 195 000 euros, traduzindo um ajustamento nas previsões associadas a esta atividade.

Por fim, as outras receitas apresentam um crescimento moderado de 4,4%, mantendo, contudo, um peso residual no total das receitas.

Globalmente, o quadro revela uma evolução positiva da receita prevista para 2026, sustentada sobretudo pelo crescimento de algumas contribuições de regulação e supervisão, o que permite reforçar a capacidade financeira da AMT para assegurar o cumprimento das suas atribuições.

6.2.3 Gastos

Para o ano de 2026, a AMT orienta a sua gestão financeira e operacional por princípios de rigor, eficiência, inovação e sustentabilidade, assegurando a utilização responsável e estratégica dos recursos disponíveis no cumprimento da sua missão de regulação, supervisão e promoção do funcionamento eficiente do setor da mobilidade e dos transportes. Num contexto caracterizado por rápidas transformações tecnológicas, ambientais e organizacionais, bem como por uma crescente complexidade dos mercados regulados, torna-se essencial que a gestão orçamental se baseie numa lógica de criação de valor público e de reforço da qualidade da intervenção regulatória.

Neste enquadramento, o orçamento de gastos para 2026 assenta numa abordagem integrada orientada para a execução das competências regulatórias da AMT e para o reforço da sua capacidade institucional. A gestão dos recursos pauta-se por critérios de racionalidade económica, eficiência operacional e inovação organizacional, privilegiando soluções que permitam otimizar processos, reduzir encargos estruturais e assegurar uma utilização equilibrada dos meios disponíveis.

A estratégia para 2026 inclui igualmente o reforço da autonomia técnica da Autoridade, através da consolidação de competências internas em áreas consideradas estratégicas para o exercício da função regulatória. Sempre que adequado, será privilegiada a internalização de capacidades técnicas e analíticas, contribuindo para a redução da dependência de serviços externos e para o fortalecimento do conhecimento institucional, elemento essencial para apoiar a tomada de decisão e acompanhar a evolução dos mercados regulados.

Paralelamente, a AMT prosseguirá o processo de modernização administrativa e tecnológica, com particular enfoque na digitalização de procedimentos, na melhoria dos sistemas de informação e na utilização de ferramentas de análise e gestão de dados. Estas iniciativas visam reforçar a eficiência organizacional, facilitar a circulação de informação e apoiar uma atuação regulatória cada vez mais informada e eficaz.

Em complemento, a Autoridade manterá o compromisso com a adoção de práticas de gestão ambientalmente responsáveis, promovendo a utilização eficiente de energia e de outros recursos. Neste contexto, o orçamento de gastos para 2026 reflete uma estratégia de gestão orientada para a eficiência, a sustentabilidade e a utilização criteriosa dos recursos disponíveis, tendo em consideração as necessidades de financiamento das atividades previstas ao longo do exercício e os encargos inerentes à estrutura organizacional da AMT.

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

Quadro 4
 Orçamento de Gastos 2025-2026

Natureza dos Gastos	2025	2026	Δ %
Pessoal ¹	8 374 206	8 447 622	0,9%
Fornecimentos e serviços externos	4 164 993	5 773 873	27,9%
Transferências	10 640 857	10 333 784	(3,0%)
Reserva	471 762	-	-
Outras despesas correntes ²	75 292	74 292	(1,4%)
Investimentos em bens de capital	4 050 000	2 962 662	(36,7%)
Total	27 777 111 €	27 592 233 €	(0,67%)

O orçamento de gastos previsto para 2026 evidencia uma estrutura global relativamente estável face ao exercício anterior, registando-se uma ligeira redução do total da despesa de 0,67%, passando de 27,8 milhões de euros em 2025 para 27,6 milhões de euros em 2026.

As transferências para outras entidades públicas continuam a constituir a componente com maior expressão no total da despesa, representando cerca de 37,5% do orçamento global em 2026. Estas incluem, entre outras, as prestações a transferir para a Autoridade da Concorrência (AdC) ao abrigo do Decreto-Lei n.º 125/2014, bem como os montantes a entregar ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.) e ao Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) provenientes da contribuição de regulação e supervisão cobrada pela AMT, nos termos previstos na **Lei n.º 45/2018, na sua redação atual.

Os gastos com pessoal constituem a segunda maior rubrica da despesa, representando aproximadamente 30,6% do total previsto para 2026, registando um crescimento moderado de 0,9% face ao ano anterior. Esta evolução reflete essencialmente a consolidação do quadro de pessoal aprovado, incluindo a previsão de recrutamento de recursos humanos adicionais e a progressão na carreira dos trabalhadores, considerando uma estimativa de encargos salariais correspondente a 14 meses de remuneração.

Destaca-se ainda o aumento significativo dos fornecimentos e serviços externos, que registam uma variação de 27,9%, passando a representar cerca de 20,9% do total da despesa. Esta evolução está associada, sobretudo, ao reforço de atividades de suporte ao funcionamento da AMT, bem como à realização de estudos, análises e trabalhos especializados diretamente relacionados com as áreas nucleares de regulação, supervisão e monitorização do setor.

Por sua vez, os investimentos em bens de capital apresentam uma redução de 36,7%, refletindo a conclusão ou diminuição de necessidades de investimento estrutural face ao exercício anterior. Ainda assim, esta rubrica mantém um peso relevante de 10,7% no total do orçamento, estando essencialmente direcionada para a modernização do

¹ Inclui as despesas com formação profissional dos trabalhadores.

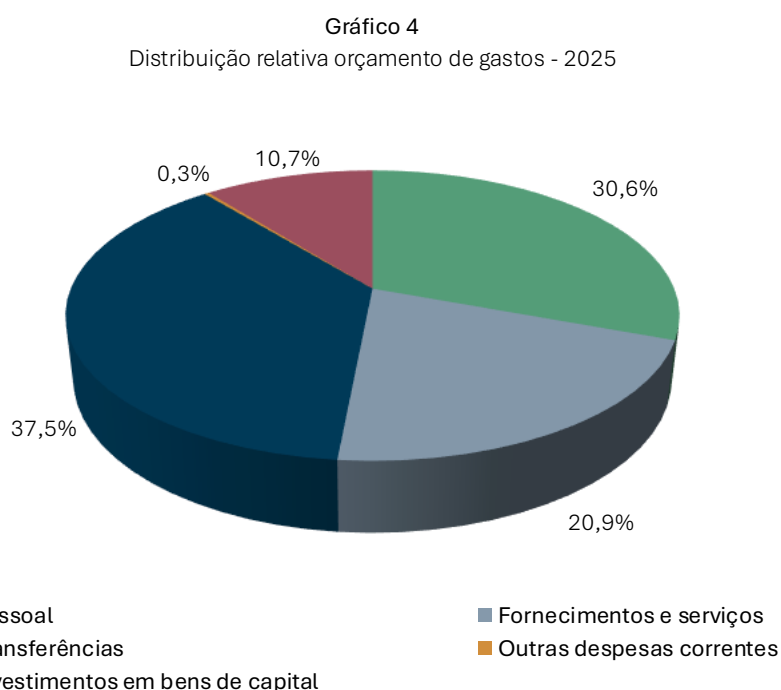
² Engloba os outros encargos financeiros e outros impostos e taxas.

parque tecnológico, atualização de sistemas informáticos e aquisição de equipamentos necessários ao funcionamento das instalações.

Por fim, as outras despesas correntes mantêm um peso residual no conjunto da despesa, registando uma ligeira redução face ao exercício anterior.

No seu conjunto, a estrutura de gastos prevista para 2026 traduz uma gestão financeira orientada para a estabilidade orçamental e para o reforço das capacidades operacionais da AMT, assegurando simultaneamente o cumprimento das obrigações legais associadas às transferências para outras entidades públicas.

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



6.3 PLANO TECNOLÓGICO

Em 2026, a AMT prosseguirá o seu processo de transformação digital, aprofundando a modernização dos seus sistemas, processos e instrumentos de trabalho, com vista ao reforço da sua capacidade regulatória, de supervisão, de análise e de apoio à decisão.

Num contexto em que a tecnologia, os dados e a inteligência artificial assumem um papel cada vez mais relevante na atividade das entidades públicas e reguladoras, a AMT procurará consolidar as iniciativas já lançadas, promover uma maior integração entre sistemas, reforçar a qualidade da informação disponível e criar condições para uma utilização mais eficiente, segura e inteligente dos recursos tecnológicos.

Este percurso exige não apenas o desenvolvimento e evolução das soluções tecnológicas, mas também a adequação dos processos internos, o reforço da interoperabilidade, a valorização da informação enquanto ativo estratégico, a capacitação dos recursos humanos e a consolidação de práticas robustas de cibersegurança e confiança digital.

Destacam-se para 2026 as seguintes linhas de atuação:

- Consolidação do plano de transformação digital da AMT: Dar continuidade à concretização do plano de transformação digital da AMT, assegurando a priorização das iniciativas com maior relevância para a atividade da organização, a articulação entre as necessidades das diferentes unidades orgânicas e a evolução sustentada da arquitetura tecnológica e aplicacional de suporte à missão da AMT.
- Governação de dados, integração de sistemas e apoio à decisão: Reforçar a integração entre sistemas e a qualidade, consistência e rastreabilidade da informação, promovendo uma gestão mais articulada dos dados e criando melhores condições para a monitorização da atividade, a produção de indicadores, o controlo de gestão e o apoio à decisão.
- Adoção progressiva de soluções de inteligência artificial: Promover a utilização progressiva de soluções de inteligência artificial em domínios com aplicação concreta à atividade da AMT, designadamente na recolha, tratamento, análise e exploração de informação, assegurando uma utilização responsável, gradual e ajustada às necessidades institucionais.
- Evolução do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes: Prosseguir a evolução funcional e tecnológica do Observatório, reforçando a recolha estruturada de informação, o tratamento automatizado de dados, a produção de indicadores e a disponibilização de informação relevante para suporte à regulação, supervisão e planeamento da atividade da AMT.
- Implementação e estabilização do Sistema de Gestão de Reclamações: Assegurar a plena implementação e estabilização do Sistema de Gestão de Reclamações, promovendo uma maior eficiência, uniformidade e rastreabilidade no tratamento das reclamações, bem como uma melhor exploração da informação produzida para efeitos de supervisão e monitorização dos mercados.

- Desenvolvimento do sistema de gestão documental e digitalização de processos: Dar continuidade à evolução do sistema de gestão documental e à digitalização de processos internos, promovendo uma maior integração entre fluxos de trabalho, uma circulação mais eficiente da informação e o reforço da simplificação administrativa e da eficiência operacional.
- Reforço da cibersegurança e da resiliência digital: Prosseguir o reforço das condições de segurança da informação e das operações digitais da AMT, através do aperfeiçoamento de mecanismos de prevenção, deteção, resposta e recuperação face a incidentes, bem como da continuidade da articulação com as entidades competentes nesta matéria.
- Serviços digitais, transparência e relacionamento com os stakeholders: Aprofundar a evolução dos canais digitais da AMT, designadamente do seu portal institucional e de outras soluções de comunicação e disponibilização de informação, com vista a reforçar a transparência, a acessibilidade, a utilidade da informação disponibilizada e a qualidade da interação com cidadãos, empresas e entidades reguladas.
- Capacitação interna para a transformação digital: Promover o reforço das competências internas necessárias à utilização eficaz dos sistemas, dos dados e das novas ferramentas tecnológicas, reconhecendo que a consolidação da transformação digital depende da adequada capacitação dos trabalhadores e dirigentes e da apropriação organizacional das mudanças em curso.
- Em síntese, o plano tecnológico da AMT para 2026 assenta numa lógica de consolidação, integração e valorização operacional das soluções tecnológicas, orientada para o reforço da capacidade institucional da Autoridade. Mais do que desenvolver ferramentas de forma isolada, pretende-se assegurar uma evolução coerente e sustentada da componente digital da organização, em benefício de uma regulação e supervisão mais eficazes, mais informadas, mais eficientes e mais ajustadas aos desafios presentes e futuros dos setores da mobilidade e dos transportes.
- Certificação da qualidade: No âmbito do Plano Tecnológico e de Qualidade para 2026, a AMT dará início ao processo de certificação da qualidade dos seus processos internos, tendo como ponto de partida o manual de processos e de funções já existente, o qual será objeto de revisão, atualização e harmonização com os sistemas de informação em utilização. Este alinhamento permitirá assegurar uma efetiva integração entre os procedimentos organizacionais e as plataformas tecnológicas de suporte, promovendo maior consistência operacional, rastreabilidade das atividades, fiabilidade da informação e capacidade de reporte. O trabalho a desenvolver contemplará o mapeamento detalhado e a reengenharia dos processos críticos, a definição de indicadores de desempenho (KPIs), a automatização progressiva de fluxos de trabalho e a implementação de mecanismos digitais de controlo, monitorização e auditoria interna. Paralelamente, serão reforçadas as competências internas através de ações de capacitação orientadas para a utilização eficiente dos sistemas de informação e para a adoção de práticas de gestão da qualidade, fomentando uma cultura organizacional assente na melhoria contínua, na inovação e na tomada de decisão baseada em dados. Este percurso contribuirá de forma estruturante para o reforço da maturidade digital da AMT, para o cumprimento dos requisitos de certificação e para a prestação de um serviço público mais eficiente, transparente e centrado nos cidadãos.

7.

ANÁLISE SWOT

7. ANÁLISE SWOT

A análise SWOT constitui um instrumento de diagnóstico estratégico particularmente útil para enquadrar o posicionamento institucional da AMT no início do ciclo de execução de 2026. A sua utilidade não reside apenas na identificação de fatores positivos e negativos, internos e externos, mas sobretudo na capacidade de evidenciar os pontos em que a Autoridade dispõe de maior robustez, os constrangimentos que limitam a sua capacidade instalada, as oportunidades que pode capitalizar e os riscos que deverá antecipar e mitigar.

No caso da AMT, esta leitura assume especial relevância num contexto marcado pela crescente complexidade técnica, jurídica e económica dos mercados da mobilidade e dos transportes, pela aceleração das transições digital e energética, pela intensificação do escrutínio sobre a qualidade dos serviços públicos e pela necessidade de reforçar a capacidade institucional do regulador. A análise que se segue procura, por isso, refletir não apenas a situação atual da Autoridade, mas também a sua posição relativa face aos desafios estratégicos que enquadram a execução do Plano de Atividades para 2026.

A AMT dispõe de um mandato institucional abrangente e materialmente relevante, que lhe permite intervir sobre dimensões centrais do ecossistema da mobilidade e dos transportes, designadamente ao nível da regulação económica, da supervisão, da promoção da concorrência, da proteção dos utilizadores e da produção de pareceres e recomendações com impacto efetivo nos mercados. Esta amplitude de atribuições, associada à natureza independente da Autoridade, constitui um ativo institucional de relevo e reforça a sua legitimidade enquanto regulador setorial.

A Autoridade beneficia, igualmente, de uma base técnica multidisciplinar consistente, assente sobretudo em perfis jurídicos, económicos e de engenharia, coerente com a natureza complexa e transversal das suas atribuições. Esta configuração permite à AMT abordar matérias regulatórias, contratuais, tarifárias, infraestruturais e concorrenciais com uma perspetiva integrada e tecnicamente qualificada, o que constitui uma condição essencial para a qualidade da sua intervenção.

Outra força relevante reside na crescente maturidade da AMT enquanto entidade produtora de conhecimento aplicado. A elaboração de estudos estratégicos, relatórios de monitorização, análises de mercado e instrumentos de apoio à decisão tem vindo a reforçar a capacidade da Autoridade para sustentar a sua atuação em evidência, leitura prospetiva e avaliação de políticas públicas, aproximando-a de modelos regulatórios mais sofisticados e orientados por dados.

A AMT evidencia ainda uma presença regulatória material e visível nos mercados, expressa na emissão de pareceres prévios vinculativos, na apreciação de regimes tarifários, na supervisão de contratos e operadores, na análise de reclamações e na realização de auditorias e ações de fiscalização. Esta presença concreta fortalece a perceção de efetividade da regulação e contribui para a credibilidade institucional da Autoridade.

No plano organizacional, importa igualmente sublinhar a aposta crescente na transformação digital, na modernização de processos e na valorização da informação enquanto ativo estratégico. O reforço dos instrumentos de recolha, tratamento e análise de dados, a evolução do Observatório, a modernização dos sistemas de suporte e a integração progressiva de soluções tecnológicas mais avançadas criam condições para uma regulação mais inteligente, mais célere e mais informada.

Por fim, constitui uma força relevante a crescente projeção externa da AMT, quer através da participação em redes e fóruns europeus e internacionais, quer através da presidência da Associação de Reguladores de Mobilidade e dos Transportes dos países de língua portuguesa. Esta inserção alarga a capacidade de aprendizagem institucional, de incorporação de boas práticas e de afirmação da AMT como interlocutor credível em processos de cooperação e construção normativa.

A principal fragilidade estrutural da AMT continua a situar-se ao nível da subexecução do mapa de pessoal, ainda que com evolução positiva face ao período anterior. A diferença entre os postos de trabalho aprovados e os efetivamente ocupados limita a capacidade instalada da Autoridade e reduz a sua margem de resposta num contexto de crescente exigência técnica, regulatória e de supervisão.

Persistem, em particular, assimetrias relevantes no preenchimento de categorias estruturantes, com incidência em funções de direção, em posições intermédias de coordenação e em áreas especializadas do quadro superior. Esta realidade condiciona a capacidade de liderança, planeamento, coordenação técnica e continuidade organizacional, introduzindo fragilidades num momento em que a complexidade das matérias tratadas pela AMT se intensifica.

A estrutura atual dos recursos humanos revela também alguma dependência de vínculos e soluções de afetação menos estáveis, designadamente situações de cedência ou mobilidade, o que, embora confira flexibilidade, reduz previsibilidade e continuidade. A existência de trabalhadores formalmente integrados no universo da AMT, mas efetivamente afetos a outros organismos ou em destacamento, introduz igualmente uma diferença entre capacidade nominal e capacidade real.

Outra fragilidade prende-se com a pressão crescente sobre a capacidade operacional da Autoridade, em especial em áreas como o tratamento de reclamações, a supervisão no terreno, a instrução contratual, o acompanhamento de mercados e a produção normativa. O aumento do volume de atividade, quando não acompanhado por reforço proporcional de recursos e de instrumentos tecnológicos, tende a gerar sobrecarga, maior dispersão e risco de compressão da capacidade analítica.

No plano organizacional, subsistem ainda desafios de consolidação da função de recursos humanos numa lógica plenamente estratégica e prospetiva, incluindo antecipação de necessidades, planeamento de sucessão, gestão de competências críticas e reforço da atratividade institucional da AMT enquanto empregador. Embora esta agenda esteja claramente identificada, o seu grau de maturidade operacional ainda se encontra em fase de consolidação.

Por último, a distribuição interna dos recursos humanos evidencia algumas assimetrias entre unidades orgânicas, com estruturas mais pressionadas ou com menor capacidade instalada, o que pode comprometer o equilíbrio organizacional e a sustentabilidade da resposta em determinadas áreas, sobretudo quando se acumulam exigências permanentes e projetos de transformação.

OPORTUNIDADES

O contexto atual oferece à AMT uma oportunidade particularmente favorável para se afirmar como regulador de referência num setor em plena reconfiguração estrutural. A transição energética, a digitalização, a mobilidade elétrica, a automação, a reorganização dos serviços públicos de transporte, a evolução dos modelos logísticos e a crescente valorização da coesão territorial colocam a regulação no centro das transformações do setor.

A crescente centralidade das políticas de mobilidade sustentável, descarbonização, acessibilidade e eficiência territorial abre espaço para reforçar o papel da AMT na formulação de propostas regulatórias e legislativas, na avaliação de políticas públicas e na produção de conhecimento com utilidade estratégica. Esta evolução permite à Autoridade projetar-se não apenas como regulador reativo, mas como entidade com capacidade de leitura sistémica e de antecipação.

A transformação digital da atividade regulatória constitui outra oportunidade decisiva. O recurso mais intensivo a dados, inteligência artificial, automação de processos, plataformas de monitorização e instrumentos de apoio à supervisão pode gerar ganhos muito significativos de eficiência, produtividade, qualidade analítica e capacidade preditiva, reforçando a efetividade da atuação da AMT.

A ligação à academia, centros de investigação, ecossistemas de inovação e redes de conhecimento especializado representa também uma oportunidade relevante para apoiar o recrutamento de perfis altamente qualificados, diversificar competências, renovar geracionalmente as equipas e reforçar a capacidade de resposta a novos desafios regulatórios e tecnológicos.

No plano internacional, a presidência da ARMT, a cooperação com entidades congéneres e a participação em redes europeias e internacionais constituem uma oportunidade para reforçar influência institucional, incorporar melhores práticas e projetar a experiência regulatória portuguesa em fóruns relevantes, ampliando simultaneamente a capacidade de benchmarking e de atualização técnica da AMT.

Finalmente, a consolidação da AMT como entidade produtora de estudos, relatórios, indicadores e instrumentos de literacia pode reforçar o seu posicionamento como referência técnica e institucional no debate sobre o futuro da mobilidade e dos transportes em Portugal, aumentando a sua centralidade no ecossistema regulatório e de políticas públicas.

AMEAÇAS

A primeira ameaça relevante resulta da aceleração da complexidade dos mercados regulados, num contexto em que novas formas de mobilidade, maior densidade normativa, evolução tecnológica e crescente exigência dos utilizadores podem pressionar a capacidade da AMT para acompanhar, regular e supervisionar com a profundidade e tempestividade desejáveis.

A persistência de limitações ao nível do quadro de pessoal, associada à possibilidade de saídas por aposentação, à dificuldade de recrutamento de perfis altamente qualificados e à concorrência por talento especializado, constitui uma ameaça direta à sustentabilidade da capacidade técnica da Autoridade e à continuidade do conhecimento institucional.

Também a dependência de vínculos laborais menos estáveis e de mecanismos de mobilidade administrativa pode representar um fator de vulnerabilidade, na medida em que reduz previsibilidade, dificulta a consolidação de equipas e enfraquece a retenção de competências críticas.

O aumento continuado do volume de reclamações, do número de matérias com relevância sancionatória, da exigência de supervisão e da necessidade de resposta a novos fenómenos regulatórios pode gerar sobrecarga operacional, sobretudo se os sistemas de apoio e os meios humanos e tecnológicos não forem reforçados de forma proporcional.

A evolução do quadro europeu e internacional, embora globalmente favorável à afirmação da regulação, pode também constituir uma ameaça sob a forma de maior densidade de obrigações, novas exigências técnicas e necessidade de adaptação rápida a regimes complexos, sem que exista sempre correspondência imediata em reforço de meios internos.

A cibersegurança e a resiliência dos sistemas de informação representam igualmente uma ameaça transversal. Quanto maior for a dependência de plataformas digitais, dados integrados, automatização de processos e inteligência artificial, maior será a exposição a riscos tecnológicos, falhas operacionais ou incidentes com impacto na continuidade da atividade.

Por fim, a eventual manutenção de assimetrias internas na afetação de recursos e na capacidade de resposta entre áreas poderá dificultar a execução equilibrada do plano, comprometer prioridades mais exigentes e reduzir a capacidade da AMT para transformar ambição estratégica em resultados operacionais consistentes.

Síntese Interpretativa

A leitura global da presente análise evidencia uma instituição com forte legitimidade funcional, base técnica qualificada, crescente maturidade analítica e projeção externa em reforço, mas que continua a enfrentar constrangimentos significativos ao nível da capacidade instalada, da estabilidade dos recursos humanos e da necessidade de acelerar a sua modernização organizacional e tecnológica.

Em termos estratégicos, a principal conclusão é clara: a AMT encontra-se bem posicionada para reforçar o seu papel enquanto regulador económico moderno, tecnicamente robusto e institucionalmente relevante, desde que consiga transformar as oportunidades externas – transição digital, mobilidade sustentável, cooperação internacional, reforço da produção de conhecimento – em ganhos efetivos de capacidade interna, estabilidade organizacional e qualidade de intervenção.

Neste sentido, a SWOT sugere quatro prioridades estratégicas de gestão particularmente relevantes para 2026:

A primeira consiste em consolidar a capacidade instalada da AMT, através do reforço do quadro de pessoal, da estabilização de vínculos e da redução das fragilidades associadas à escassez de recursos em categorias e áreas críticas.

A segunda passa por acelerar a transformação digital e a inteligência institucional, convertendo dados, sistemas e automação em instrumentos efetivos de supervisão, análise, priorização e apoio à decisão.

A terceira implica aprofundar a especialização técnica e a capacidade prospetiva da Autoridade, reforçando a articulação entre produção de conhecimento, avaliação de políticas públicas e intervenção regulatória.

A quarta exige capitalizar a crescente projeção externa da AMT, utilizando a cooperação internacional, a participação em redes e a presidência da ARMT como plataformas de aprendizagem, influência e afirmação institucional.

Em suma, a AMT dispõe hoje de condições sólidas para reforçar a sua posição no sistema regulatório nacional e internacional. O desafio decisivo para 2026 residirá em transformar essa base favorável numa capacidade institucional ainda mais estável, mais moderna, mais ágil e mais preparada para responder à crescente complexidade dos mercados da mobilidade e dos transportes.

8.

ANEXO

8. ANEXO

DIREÇÃO DE REGULAÇÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.	X	Realizar análises regulatórias, económico-financeiras e de sustentabilidade às empresas dos setores da mobilidade e dos transportes.
	OO.1.2.	X	Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, bem como sobre as alterações introduzidas em contratos em vigor, assegurando a legalidade da atuação dos stakeholders e a adoção de boas práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes.
	OO.1.2.	X	Publicar o Regulamento relativo à emissão de Parecer Prévio Vinculativo e acompanhar a respetiva implementação, designadamente quanto aos elementos instrutórios, contratos ou procedimentos elegíveis para submissão, regime sancionatório e demais aspetos aplicáveis, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.	X	Emitir pareceres sobre operações de concentração de empresas, estudos de mercado e inquéritos, no âmbito da articulação entre a Autoridade da Concorrência e a AMT, nos termos do Regime Jurídico da Concorrência.
	OO.1.2.	X	Elaborar relatório sobre contratos de serviço público de 2.ª geração e guião de conformidade regulatória para Autoridades de Transportes, incluindo instrução de processos e mecanismos de reporte, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.		Desenvolver os procedimentos necessários ao apuramento do valor a liquidar relativamente às taxas de regulação a cobrar nos mercados da mobilidade e dos transportes, designadamente nos setores portuário, ferroviário e rodoviário.
	OO.1.2.		Realizar análise regulatória sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte de passageiros de âmbito turístico, bem como sobre a sua complementaridade, substituíbilidade e sobreposição com o transporte público de passageiros, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.		Emitir pareceres no âmbito da criação de Zonas Livres Tecnológicas nos mercados da mobilidade e dos transportes, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, com vista à promoção da inovação de base tecnológica.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.	X	Realizar análises económicas simplificadas sobre novos serviços Expresso e emitir o correspondente parecer prévio vinculativo, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, e do Regulamento AMT n.º 973/2021.
	OO.1.2.		Analisar e propor decisão sobre recursos interpostos por operadores quanto ao acesso equitativo e não discriminatório a interfaces, nos termos do Regulamento AMT n.º 3/2025.
	OO.1.2.	X	Elaborar pareceres em matéria tarifária no transporte público de passageiros, nos termos do Regulamento AMT n.º 430/2019.
	OO.1.2.		Publicar regulamentação no âmbito do novo diploma da mobilidade elétrica e acompanhar a respetiva implementação, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.		Realizar análise regulatória sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte flexível, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.	X	Publicar regulamento tarifário para o serviço público de transporte de passageiros em táxi e acompanhar a respetiva implementação, designadamente quanto às regras gerais de formação dos preços em função dos diferentes tipos de serviço, na sequência dos trabalhos iniciados em 2025.
	OO.1.2.		Analisar os pedidos de autorização de serviços Expresso, no âmbito do Decreto-Lei n.º 140/2019.
	OO.1.2.		Emitir pareceres sobre regulamentação do Serviço Eletrónico Europeu de Portagens e do Serviço Eletrónico Nacional de Portagens.
	OO.1.2.	X	Validar o Diretório de Rede, incluindo as regras gerais, prazos, procedimentos e critérios relativos aos regimes de tarifação e repartição de capacidade, bem como as informações necessárias para os pedidos de capacidade de infraestrutura, tendo em conta o novo modelo regulatório de tarifação da infraestrutura, nos termos do Regulamento AMT n.º 1375/2024.
	OO.1.2.	X	Analisar, avaliar e homologar as tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor, garantindo a sua objetividade e transparência, de acordo com parâmetros europeus, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais.
	OO.1.2.		Validar tarifários de instalações de serviço, designadamente terminais de mercadorias, assegurando transparência e objetividade na formação de preços, nos termos da Recomendação AMT n.º 1/2025.
	OO.1.2.		Apoiar a apresentação de contributos da AMT sobre propostas legislativas no setor da mobilidade e dos transportes com relevância regulatória e jusconcorrencial, promovendo a participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e a nível nacional, a antecipação de tendências e a formação de políticas comuns.
	OO.1.2.		Emitir pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT, a pedido dos órgãos de soberania ou quando previstos em instrumentos de direito nacional ou da União Europeia, no âmbito dos setores regulados pela AMT.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.		Participar nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, promovendo a internacionalização da AMT, a participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e a antecipação de tendências.
	OO.1.2.		Apoiar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários, designadamente ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único.
	OO.1.2.		Apoiar a participação da AMT em fóruns nacionais de planeamento da mobilidade sustentável, nas dimensões ambiental, social, territorial, digital e regulatória, no âmbito das transições em curso.
	OO.1.2.		Apoiar ações de formação e capacitação de autoridades de transportes e operadores em matéria de mobilidade sustentável.
P.E.2	OO.2.1.		Elaborar relatórios mensais de movimentação portuária, assegurando a transmissão periódica e sistemática de informação relevante sobre a evolução da movimentação de carga, contentores e navios, nas vertentes de embarque e desembarque, com vista à disseminação do conhecimento, ao reforço da literacia da mobilidade e à disponibilização de indicadores relevantes e uniformes de apoio à decisão dos agentes económicos.
	OO.2.1.	X	Analisar e decidir sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2027, de cada uma das Administrações Portuárias do Continente, assegurando a objetividade e transparência de preços, a defesa dos interesses dos utilizadores e agentes económicos e a sustentabilidade dos mercados, nos termos da Deliberação AMT n.º 835/2020.
	OO.2.4.		Elaborar o relatório anual de monitorização do estado de conservação da infraestrutura ferroviária, em articulação com a Autoridade de Segurança Ferroviária.
	OO.2.4.		Elaborar o relatório anual de monitorização dos investimentos na infraestrutura ferroviária, enquanto fator de promoção da competitividade do setor e de reforço da capacidade e qualidade da rede para serviços existentes e adicionais, em benefício das empresas, dos cidadãos e da economia.
	OO.2.4.		Elaborar relatórios de implementação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, designadamente quanto ao impacto do mesmo no desenvolvimento do setor.
P.E.3.	OO.3.3.		Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos setores regulados, assegurando a representação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas no contexto do Sistema Português da Qualidade, com vista à promoção de standards técnicos comuns e equitativos para todos os agentes económicos, em ambiente concorrencial.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.3.	X	Apoiar a participação da AMT nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes, promovendo a internacionalização da AMT e a cooperação entre entidades competentes da União Europeia, no contexto do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.
	OO.3.3.		Apoiar a participação da AMT no grupo de peritos do fórum SERAF – Single European Railway Area Forum da Comissão Europeia, designadamente nos grupos de trabalho sobre mecanismos de resolução de conflitos e procedimentos de consulta e planeamento de capacidade da rede ferroviária, incluindo a co-redação de relatório da Comissão para revisão do regime aplicável a instalações de serviço.
	OO.3.3.		Apoiar a participação da AMT nas reuniões dos grupos de trabalho do IRG-Rail, designadamente sobre acesso à infraestrutura, sistema de tarifação de utilização da infraestrutura, propostas legislativas em desenvolvimento, instalações de serviço, preparação da implementação do novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia e participação em plenários.
			Colaborar na elaboração de estudos, relatórios ou outros documentos promovidos pela AMT, integrando grupos de trabalho criados para esse efeito ou fornecendo dados disponíveis.
			Apoiar ações de supervisão.
			Apoiar a participação em júris de recrutamento e em procedimentos de aquisição de serviços.

DIREÇÃO DE SUPERVISÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.3.		Apresentar contributos sobre propostas legislativas no setor da mobilidade e dos transportes com relevância regulatória e jusconcorrencial, promovendo a participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e a nível nacional e a antecipação de tendências e de políticas comuns.
	OO.1.4.	X	Realizar auditoria ao contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e às suas prorrogações, para verificação do cumprimento das determinações da AMT.
	OO.1.4.		Realizar ações de supervisão às condições de acesso transparentes, equitativas e não discriminatórias a terminais rodoviários, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019 e do Regulamento AMT n.º 3/2025, dando seguimento às conclusões da ação de supervisão de 2025 e desenvolvendo ações no terreno sempre que se verifiquem recursos de operadores ou dúvidas quanto à qualificação das infraestruturas.
	OO.1.4.		Realizar ações de supervisão às reclamações e queixas relativas à atividade de transporte Expresso licenciada nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, designadamente quando exista alegada concorrência com o transporte regular de passageiros, incluindo ações no terreno em colaboração com outras entidades.
	OO.1.4.	X	Caracterizar os contratos de concessão rodoviária em vigor, incluindo vigência, tipologias jurídicas, objeto, tarifários, responsabilidades das partes, fiscalização e competências da AMT, com vista à fiscalização do cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais pelas concessionárias e subconcessionárias e à monitorização dos direitos e interesses dos utentes.
	OO.1.4.		Realizar ações sistemáticas de supervisão e fiscalização no terreno, em articulação com outras entidades, aos operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE).
	OO.1.4.	X	Realizar auditoria aos Centros de Inspeção Técnica de Veículos abrangidos pela Lei n.º 11/2011, designadamente quanto aos fatores de formação de preços, cumprimento dos critérios de implantação territorial, qualidade do serviço e prestação de informação ao consumidor.
	OO.1.4.		Realizar ações de supervisão à conformidade legal dos contratos de adesão com cláusulas contratuais gerais submetidos à apreciação da AMT, designadamente no âmbito do acesso e exercício da atividade de rent-a-car e sharing, assegurando objetividade, transparência e legalidade no relacionamento entre operadores e utilizadores.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.		Realizar ações de supervisão aos operadores licenciados para a atividade de rent-a-car com maior número de reclamações recebidas na AMT, verificando o cumprimento das recomendações da AMT sobre cláusulas contratuais gerais, incluindo a adoção dos modelos de contrato recomendados e de boas práticas quanto a procedimentos administrativos.
	OO.1.4.	X	Realizar auditoria 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 transporte de passageiros.
	OO.1.4.		Realizar auditoria ao contrato de serviço público da CP – Comboios de Portugal, E.P.E., para verificação do cumprimento dos indicadores relacionados com a regularidade e pontualidade nas linhas suburbanas das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.
	OO.1.4.	X	Realizar auditoria ao contrato de serviço público de transporte fluvial de passageiros celebrado entre o Estado Português e a TTSL – Transtejo Soflusa, para verificação do cumprimento das recomendações da AMT, designadamente quanto ao cumprimento de indicadores operacionais e de qualidade.
	OO.1.4.		Realizar auditoria à implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, tendo em conta as recomendações da AMT e assegurando a objetividade e transparência tarifária para os utilizadores e a sustentabilidade deste mercado.
	OO.1.4.	X	Realizar ações de supervisão à capacidade de movimentação de cargas nos portos, tendo em vista a avaliação dos níveis legais e contratuais de serviço das administrações portuárias.
	OO.1.4.	X	Caracterizar os contratos de concessão portuária em vigor, incluindo vigência, tipologias jurídicas, objeto, tarifários, responsabilidades das partes, fiscalização e competências da AMT, com vista à fiscalização do cumprimento das respetivas obrigações legais, regulamentares e contratuais e à monitorização dos direitos e interesses dos utentes.
	OO.1.4.		Realizar ações de 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 das regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, constantes do Decreto-Lei n.º 9/2022.
	OO.1.4.		Elaborar pareceres em matéria tarifária no serviço público de transporte de passageiros, nos termos do Regulamento AMT n.º 430/2019
	OO.1.4.		Desenvolver o Sistema de Gestão de Contraordenações, tendo em vista a simplificação e desmaterialização de procedimentos, a robustez económica e jurídica das decisões e a garantia dos direitos de defesa e da transparência.
	OO.1.4.		Instaurar, instruir e propor decisão no âmbito de processos de contraordenação.
	OO.1.4.		Adquirir serviços externos para realização de estudo de cliente mistério, de apoio às ações de supervisão a realizar em 2026 e 2027, com vista à avaliação da qualidade do serviço prestado pelas entidades reguladas.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
	OO.1.4.		Monitorizar a atualização tarifária do transporte público de passageiros, em cumprimento da Lei n.º 52/2015, do Regulamento AMT n.º 430/2019 e da Portaria n.º 298/2018.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.		Realizar auditoria ao pagamento de compensações financeiras concedidas aos operadores de serviço público de transporte de passageiros, assegurando a maximização dos recursos públicos e a respetiva conformidade legal, incluindo atividades de supervisão no âmbito da Portaria n.º 7-A/2024 e do Decreto-Lei n.º 21/2024.
	OO.1.5.	X	Evoluir o Sistema de Gestão de Reclamações, tendo em vista o incremento da simplificação e desmaterialização de procedimentos, a monitorização com recurso a tecnologia, o reforço da deteção de práticas ilícitas, a monitorização contínua da performance das componentes de IA, a gestão da mudança associada à entrada em produção dessas componentes e a valorização institucional do projeto através da sua apresentação em fóruns relevantes.
	OO.1.5.		Elaborar relatório semestral das reclamações recebidas na AMT relativas aos serviços públicos de transporte de passageiros desenvolvidos nas áreas geográficas da AML e da AMP, sempre que indiciem incumprimento, por parte dos operadores, de obrigações legais no âmbito dos direitos dos passageiros e de obrigações de serviço público contratualizadas cuja fiscalização compete às Autoridades de Transportes.
	OO.1.5.		Analisar as queixas, reclamações e denúncias recebidas, com vista à identificação de indícios de incumprimentos ou irregularidades suscetíveis de determinar sancionamento ou a adoção de medidas corretivas, promovendo o respetivo encaminhamento para as unidades orgânicas competentes ou o seu aproveitamento no apoio e avaliação das atividades de supervisão.
	OO.1.5.		Elaborar relatório semestral relativo às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, por modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação, atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados decorrentes da atuação da AMT.
	OO.1.5.	X	Elaborar regulamento com eficácia externa para adesão ao Sistema de Gestão de Reclamações como canal único de contacto com a AMT e para promoção da transformação digital da AMT, caso se revele necessário em função da adesão após a entrada em produção do sistema.
	OO.1.5.		Acompanhar, a nível nacional e europeu, as matérias relativas à 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 operadores e entidades públicas, incluindo a representação da AMT em reuniões de organismos nacionais competentes.
	OO.1.5.		Promover ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, incidindo sobre orientações, guias de boas práticas, concertação com entidades nacionais e europeias competentes e regulamentação europeia aplicável.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.1.	Colaborar na elaboração de estudos, relatórios ou outros documentos promovidos pela AMT, integrando grupos de trabalho criados para o efeito ou fornecendo dados disponíveis.
P.E.3.	OO.3.3.	Apoiar a participação da AMT nas reuniões dos grupos de trabalho do IRG-Rail, designadamente sobre multimodalidade, bem como a participação em plenários.
	OO.3.3.	Apoiar a participação da AMT nos comités da UITP relativos à mobilidade a pedido e à mobilidade combinada, acompanhando as tendências mundiais nessas áreas e participando em reuniões e na elaboração de documentos técnicos e outros projetos promovidos pela UITP
	OO.3.3.	Apoiar atividades de regulação, tais como colaborar na emissão de pareceres
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas		Apoiar a participação em júris de recrutamento e em procedimentos de aquisição de serviços.

DIREÇÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.2.		Simplificar e digitalizar os processos administrativos, financeiros e de recursos humanos, com recurso a soluções tecnológicas ajustadas às necessidades da AMT, aumentando a eficiência operacional, a uniformização de procedimentos, a desmaterialização e a integração da informação de suporte à gestão.
	OO.2.2.		Levantar necessidades, conceber, desenvolver, parametrizar, integrar e evoluir soluções de tecnologias de informação de suporte às áreas core e de suporte da AMT, em articulação com as demais Unidades Orgânicas, garantindo adequação funcional, interoperabilidade aplicacional, fiabilidade da informação e maior eficiência dos processos institucionais.
	OO.2.2.		Adaptar progressivamente a AMT aos requisitos aplicáveis no domínio da cibersegurança, designadamente no quadro da NIS 2, através do reforço de práticas, procedimentos e mecanismos de prevenção, deteção e resposta a incidentes.
	OO.2.2.		Evoluir a arquitetura de segurança e os sistemas de informação da AMT, numa lógica de maior robustez, integração, fiabilidade, resiliência e adequação às necessidades operacionais da organização.
	OO.2.5.		Estruturar uma abordagem integrada de planeamento estratégico de recursos humanos, gestão prospetiva de competências e formação, assegurando a renovação e sustentabilidade da força de trabalho, a gestão ativa do conhecimento, a preparação da sucessão e o reforço das competências críticas para a missão da AMT.
	OO.2.5.		Atrair, recrutar e reter trabalhadores com perfis ajustados às necessidades da AMT, contribuindo para o preenchimento do quadro de pessoal, para a valorização da AMT enquanto entidade empregadora e para o reforço sustentado da sua capacidade técnica, especializada e operacional.
	OO.2.5.		Consolidar uma cultura organizacional orientada para resultados, inovação e colaboração, assente em modelos de avaliação do desempenho alinhados com os objetivos estratégicos, no reforço do trabalho em equipa e na valorização da responsabilidade individual e coletiva.
	OO.2.5.		Valorizar um ambiente de trabalho inclusivo, saudável e sustentável, que reconheça a diversidade, favoreça o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal e contribua para o bem-estar, a motivação e o compromisso dos trabalhadores com a organização.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas			Consolidar os instrumentos de planeamento, controlo de gestão, monitorização e reporte institucional, assegurando uma articulação mais eficaz entre objetivos, orçamento, execução e avaliação de resultados e melhorando a qualidade da informação de suporte à decisão e ao acompanhamento da atividade da AMT.
			Preparar o orçamento e acompanhar a execução orçamental e financeira, garantindo uma gestão rigorosa dos recursos, uma adequada afetação dos meios disponíveis e a elaboração atempada dos instrumentos de prestação de contas aplicáveis.
			Requalificar e reorganizar os espaços de trabalho da AMT, de modo a assegurar melhores condições de funcionamento, maior adequação às necessidades das equipas e uma utilização mais racional e eficiente dos recursos disponíveis.
			Estruturar a gestão do património, dos equipamentos e dos meios materiais, assegurando a sua adequada afetação, atualização, valorização, registo e controlo, em articulação com as necessidades de funcionamento da AMT.
			Atualizar, operacionalizar e acompanhar o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas, mediante a identificação e monitorização de riscos, a definição de medidas de mitigação e o fortalecimento dos mecanismos de controlo interno e de conformidade da AMT.

GABINETE DE APOIO À PRESIDÊNCIA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.		Participar nas reuniões do Comité de Acompanhamento do Programa de Ação Climática e Sustentabilidade – Sustentável 2030.
	OO.1.1.		Emitir pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT, a pedido dos órgãos de soberania ou quando previstos em instrumentos de direito nacional e da União Europeia, no âmbito dos setores regulados pela Autoridade.
	OO.1.3.		Assegurar a recolha dos relatórios públicos anuais de obrigações de serviço público, previstos na Lei n.º 52/2015, elaborados pelas autoridades de transportes, mantendo uma lista atualizada dos relatórios recebidos e dos relatórios em falta.
	OO.1.3.	X	Desenvolver contributos no âmbito da Lei de Bases da Mobilidade Sustentável.
	OO.1.3.		Realizar análise sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional.
	OO.1.3.		Realizar análise sobre o enquadramento legal aplicável ao transporte flexível.
	OO.1.3.		Apresentar contributos da AMT sobre propostas legislativas no setor da mobilidade e dos transportes com relevância regulatória e jusconcorrencial, promovendo a participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e a nível nacional, bem como a antecipação de tendências e a formação de políticas comuns.
P.E.2.	OO.2.1.	X	Publicar análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes.
	OO.2.1.	X	Desenvolver reflexão relativa ao enquadramento de interfaces e terminais rodoviários de passageiros e às eventuais deficiências de planeamento, organização e gestão enquanto infraestruturas estratégicas de transporte.
	OO.2.1.	X	Elaborar estudo estratégico sobre o financiamento da rede rodoviária no médio e longo prazo.
	OO.2.1.		Desenvolver nova fase do Estudo da Mobilidade Integrada na Beira Interior.
	OO.2.1.		Elaborar estudo sobre planeamento da mobilidade urbana e suburbana, incluindo a perspetiva da digitalização e automação.
	OO.2.1.	X	Elaborar o Manual da Mobilidade 2026-2028.
	OO.2.1.		Analisar a influência da mobilidade militar nas infraestruturas e serviços críticos.
	OO.2.1.	X	Elaborar estudo estratégico sobre contratos de serviço público de 2.ª geração e guião de conformidade regulatória para as Autoridades de Transportes.
	OO.2.1.		Realizar análise sobre a complementaridade, substituíbilidade e sobreposição do transporte turístico com o transporte público de passageiros.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.2.	X	Assegurar a recolha de informação, incluindo a preparação, envio e receção de formulários e a implementação de mecanismos de acompanhamento e controlo com vista ao cumprimento dos prazos definidos, junto das entidades reguladas e demais entidades abrangidas.
	OO.2.2.		Proceder à análise preliminar da qualidade dos dados recebidos, identificando falhas, erros, inconsistências ou omissões e promovendo a interação com os fornecedores de informação para suprimento das falhas detetadas, com especial enfoque na informação relativa ao serviço público de transporte de passageiros regular e flexível.
	OO.2.2.	X	Atualizar, melhorar e criar relatórios dinâmicos desenvolvidos no Observatório, em função de novas necessidades ou de melhorias técnicas.
	OO.2.2.	X	Assegurar a gestão do website, incluindo a atualização de conteúdos, relatórios dinâmicos e análises estatísticas, a interação com utilizadores, a gestão de perfis e a manutenção corretiva no âmbito da gestão da garantia.
	OO.2.2.	X	Assegurar a recolha, com o devido acompanhamento, e o carregamento dos dados mensais do setor marítimo-portuário no Data Warehouse, incluindo a respetiva avaliação da consistência e da qualidade dos dados.
	OO.2.2.	X	Proceder ao carregamento de dados no Data Warehouse e à respetiva avaliação da consistência e da qualidade da informação.
	OO.2.2.	X	Desenvolver novos processos de ETL, com apoio na componente de negócio.
	OO.2.2.	X	Desenvolver projeto-piloto de introdução da inteligência artificial nos processos de gestão do Observatório.
	OO.2.2.	X	Desenvolver projeto-piloto para transmissão online automática de dados por parte das entidades reguladas.
	OO.2.2.		Apoiar ações de formação e capacitação de autoridades de transportes e operadores.
	OO.2.2.	X	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT.
	OO.2.2.	X	Concluir e divulgar o novo website da AMT.
	OO.2.2.	X	Produzir conteúdos diferenciados, designadamente podcasts e videocasts.
	OO.2.2.		Preparar dados e responder a pedidos apresentados pelas unidades orgânicas da AMT ou por entidades externas.
	OO.2.2.	X	Proceder ao tratamento de dados ao abrigo de protocolos de partilha de informação, designadamente BDCA, FCPC, STePP, CITV, En sino da Condução, Ficheiro de Identificação dos Regulados e dados do INE.
	OO.2.3.	X	Realizar eventos, designadamente workshops, webinars, seminários e conferências.
	OO.2.4.	X	Desenvolver e implementar o Plano de Atividades do Projeto Escola Mobility Hub.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.4.		Organizar a 3.ª edição do Prémio Escola Mobility Hub 2026, incluindo abertura de concurso, receção e avaliação das candidaturas.
	OO.2.4.		Realizar a cerimónia de entrega de prémios da 3.ª edição do Prémio Escola Mobility Hub.
	OO.2.4.		Monitorizar os projetos das 1.ª e 2.ª edições do Prémio Escola Mobility Hub.
	OO.2.4.		Rever e dinamizar os protocolos de colaboração com os parceiros e com as escolas e agrupamentos escolares do Projeto Escola Mobility Hub.
	OO.2.4.		Reforçar a rede de parceiros do Projeto Escola Mobility Hub.
P.E.3.	OO.3.1.	X	Coordenar e executar o Plano de Atividades da ARMT durante o exercício da Presidência.
	OO.3.1.		Criar grupo de trabalho para definição da estratégia da ARMT para o próximo triénio.
	OO.3.1.		Realizar reunião plenária extraordinária em formato virtual.
	OO.3.1.		Preparar a realização da 2.ª reunião plenária anual.
	OO.3.2.		Apoiar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários, ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE.
	OO.3.2.		Apoiar a participação da AMT nas reuniões do Comité e dos grupos de trabalho do IRG-Rail, designadamente em matérias de acesso à infraestrutura, sistema de tarifação, propostas legislativas em desenvolvimento, instalações de serviço, preparação da implementação do novo regulamento de gestão da capacidade ferroviária europeia e participação em plenários.
	OO.3.2.		Preparar os dados do mercado ferroviário para o market monitoring data tool do IRG-Rail.
	OO.3.2.	X	Consolidar e expandir a rede de colaboração institucional e o plano de cooperação internacional com entidades de natureza con gènere.
	OO.3.2.	X	Assegurar a execução das ações previstas no âmbito dos acordos de cooperação bilateral estabelecidos.
	OO.3.3.		Apoiar a participação da AMT nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia relacionados com políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, promovendo a internacionalização da AMT, a participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e a antecipação de tendências.
	OO.3.3.		Apoiar a participação da AMT nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes, promovendo a internacionalização da AMT e a cooperação entre entidades competentes da União Europeia.
	OO.3.3.		Apoiar a participação da AMT no grupo de peritos do fórum SERAF – Single European Railway Area Forum da Comissão Europeia, designadamente nos grupos de trabalho sobre mecanismos de resolução de conflitos e procedimentos de consulta e planeamento de capacidade da rede ferroviária.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.3.	Apoiar a participação da AMT em fóruns nacionais de planeamento da mobilidade sustentável, nas dimensões ambiental, social, territorial, digital e regulatória, no âmbito das transições em curso.

GABINETE JURÍDICO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	X	Elaborar regulamentação relativa ao regime dos serviços Expresso, designadamente em matéria de paragens.
	OO.1.1.	X	Assegurar a revisão jurídica e de compliance de pareceres prévios vinculativos e de contratos de concessão.
	OO.1.3.	X	Apoiar a implementação do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, designadamente através da elaboração de atos regulamentares e de propostas legislativas.
	OO.1.3.	X	Elaborar, executar e monitorizar a proposta de alteração legislativa relativa a terminais e interfaces, no âmbito do Decreto-Lei n.º 140/2019.
	OO.1.3.		Elaborar matriz de enquadramento relativa aos táxis marítimo-fluviais e respetivos requisitos técnicos, designadamente quanto à articulação entre transporte turístico e transporte público.
	OO.1.3.		Elaborar memorando sobre responsabilidade civil e seguro no âmbito da mobilidade suave.
	OO.1.3.	X	Concluir o procedimento relativo ao projeto de regulamento que aprova a tramitação aplicável à emissão de parecer prévio vinculativo, nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT.
P.E.2.	OO.2.1.	X	Desenvolver trabalhos de análise e enquadramento relativos a terminais e interfaces no âmbito do Decreto-Lei n.º 140/2019.
	OO.2.1.	X	Colaborar na elaboração de estudos, relatórios ou outros documentos promovidos pela AMT, integrando grupos de trabalho criados para esse efeito ou fornecendo dados disponíveis.
	OO.2.5.		Elaborar e executar o Plano de Acolhimento aos juristas.
	OO.2.5.		Realizar três ações de formação interna.
	OO.2.5.		Publicar mensalmente o Boletim Jurídico – Radar Lex AMT, com temas relevantes para a capacitação de trabalhadores e regulados e criação de podcast jurídico.
	OO.2.5.		Assegurar a atualização legislativa através de clipping institucional.
	OO.2.5.		Atualizar os quadros legislativos aplicáveis à AMT na plataforma comum.
	OO.2.5.	X	Elaborar regulamento interno para a tramitação de processos administrativos.
OO.2.5.		Criar fichas jurídicas de apoio à atividade da AMT.	

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional Relevante	Descrição detalhada da atividade
	OO.2.5.	Criar FAQ para apoio interno e externo em matérias jurídicas relevantes.
P.E.3.	OO.3.2.	Criar ou participar em grupo de trabalho jurídico com congéneres nacionais, designadamente na Rede Jurídica Multidisciplinar das Entidades Reguladoras, com vista à partilha de conhecimento e à harmonização de práticas.
	OO.3.2.	Rever protocolos de colaboração e capacitação com entidades congéneres da CPLP.
	OO.3.3.	Acompanhar ou participar, caso assim seja decidido pelo Conselho de Administração, no Fórum SERAF, no Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes, nas reuniões dos grupos de trabalho do IRG-Rail e noutros grupos de trabalho em que a componente jurídica suscite intervenção especializada do Gabinete Jurídico ou se revele essencial para a influência regulatória e a transposição eficaz de diretivas.

GABINETE DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional Relevante	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.3	<p>Apoiar a realização de conferências, workshops e seminários, no âmbito dos processos de contratação pública, com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação, no contexto do desenvolvimento económico, da coesão territorial e social, da inovação e sustentabilidade.</p>
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas		Assegurar a gestão e realização de processos de contratação pública.
		Elaborar relatórios trimestrais da contratação, incluindo o planeamento do trimestre seguinte.
		Elaborar o Relatório Anual da Contratação relativo a 2025.
		Elaborar o Guia Prático para o Gestor de Contrato.
		Elaborar o Plano Anual de Contratação da AMT para 2027.
		Ministrar ações de formação interna no âmbito da contratação pública.

PLANO DE ATIVIDADES 2026