

PARECER N.º 02/AMT/2026

[versão não confidencial]

I - Introdução

1. Veio o Gabinete de S.Exa. o Ministro das Infraestruturas e Habitação, remeter o projeto de Decreto-Lei 351_XXV_2025 «que procede à red denominação do Fundo para o Serviço Público de Transportes, que passa a designar-se por Fundo para a Mobilidade e Transportes e à correspondente regulamentação, para efeitos de emissão de parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), até 9 de janeiro de 2026.
2. Refere o preâmbulo que:
 - O artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, prevê a criação de um Fundo para o Serviço Público de Transportes, por forma a auxiliar o financiamento das autoridades de transportes.
 - *“A Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro, alterada pela Portaria n.º 41/2019, de 30 de janeiro, criou o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT), com o intuito de, primordialmente, contribuir para o financiamento e o funcionamento das autoridades de transporte, e, em complemento, financiar ações destinadas à promoção e desenvolvimento do sistema de transporte público de passageiros.*
 - *Porém, passados quase oito anos da criação e aplicação do FSPT, é necessário redenominá-lo e alargar o seu âmbito, através do aumento das finalidades e entidades beneficiárias, para que fique plenamente alinhado com os objetivos de eficiência, descarbonização, digitalização, sustentabilidade e intermodalidade da política de mobilidade do XXV Governo Constitucional.”*
3. O projeto legislativo procede à red denominação do Fundo para o Serviço Público de Transportes, que passa a designar-se “Fundo para a Mobilidade e Transportes” (FMT) e revoga expressamente:
 - A Portaria n.º 359-A/2017, alterada pela Portaria n.º 41/2019;
 - O Despacho n.º 3741/2018, que estabelecia orientações estratégicas detalhadas para o funcionamento do FSPT.

II – Enquadramento

4. O Fundo mantém a natureza de património autónomo, sem personalidade jurídica, com autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e funciona sob tutela do membro do Governo responsável pela área da mobilidade.
5. Mantém-se como finalidade central o financiamento e funcionamento das autoridades de transporte e o financiamento regular e o financiamento de ações/projetos.
6. As orientações estratégicas continuam a ser aprovadas por despacho governamental (finanças, autarquias locais e mobilidade) e com a revogação do Despacho 3741/2018 deixam de constar normas que especificavam:
 - Domínios prioritários (capacitação, transporte público, mobilidade alternativa, ambiente);
 - Exemplos concretos de projetos elegíveis;
 - Foco em baixa densidade, bilhética, informação ao público, transporte flexível.
7. Para além do financiamento regular das autoridades de transporte, o FMT passa a poder apoiar:
 - Capacitação organizativa e técnica das autoridades de transporte;
 - Articulação institucional entre autoridades;
 - Investigação, desenvolvimento e disseminação de sistemas de transportes inteligentes;
 - Estudos de planeamento, implementação e monitorização de sistemas de transportes;
 - Ações de melhoria da segurança, qualidade e sustentabilidade da mobilidade;
 - Projetos de descarbonização e digitalização do setor (sem prejuízo das competências do Fundo Ambiental);
 - Transporte ferroviário e rodoviário de mercadorias;
 - Logística urbana;
 - Projetos de intermodalidade;
 - Melhoria da imagem do transporte público;

- Mobilidade ativa e modos suaves;
 - Outras rubricas a definir por despacho governamental, dentro dos limites do plano plurianual.
8. A gestão do Fundo é atribuída ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), através do seu conselho diretivo, com as competências do IMT de:
- Elaboração de regulamentos, manuais e formulários;
 - Proposta e execução de programas de avisos para candidaturas;
 - Elaboração dos planos anual e plurianual de atividades;
 - Avaliação, seleção e financiamento de projetos;
 - Celebração e acompanhamento de contratos de apoio;
 - Verificação da elegibilidade, viabilidade e conformidade legal dos apoios;
 - Prestação de contas e elaboração de relatórios de atividades.
9. O diploma estrutura o funcionamento do Fundo em torno de três instrumentos principais:
- Orientações estratégicas, aprovadas por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das autarquias locais e da mobilidade;
 - Plano plurianual de atividades, elaborado pelo IMT e aprovado pelas tutelas, após consulta às autoridades de transporte;
 - Plano anual de atribuição de apoios, aprovado por despacho do membro do Governo responsável pela mobilidade, integrando um programa de avisos para apresentação de candidaturas.
10. As receitas do Fundo incluem:
- Dotações do Orçamento do Estado;
 - Apoios do Fundo Ambiental;
 - Doações, heranças e contribuições mecenáticas;
 - Contribuições de regulação e supervisão;
 - Coimas relacionadas com transportes coletivos;

- Reembolsos e outras receitas legalmente atribuídas.
11. As despesas do Fundo destinam-se ao financiamento regular das autoridades de transporte e ao financiamento de ações e projetos alinhados com as suas finalidades.
 12. O diploma estabelece regras de contabilidade, documentos previsionais e prestação de contas, impondo:
 - Elaboração anual de documentos previsionais;
 - Relatórios de atividades e contas;
 - Publicitação dos relatórios dos últimos cinco anos.

III – Análise

13. Antes de mais, importa referir que a proposta de diploma não é clara quanto à articulação deste fundo (FMNT) com o atual fundo ambiental (FA), no que respeita ao risco de duplicação ou possibilidade de cumulação.
14. Isto é, refere o segundo como fonte de receitas do primeiro e, inclusive, explicita no artigo 3.º “sem prejuízo das atribuições do Fundo Ambiental”, no entanto afigura-se que deveria estabelecer expressamente se é permitido cofinanciamento FA + FMT, se sim, em que condições e/ou com que limites, porque, aparentemente, financiam o mesmo tipo de projetos.
15. Por outro lado, o conjunto de atribuições e competências do IMT é significativa ainda que o âmbito do Fundo seja muito alargado, pelo que se sugere a criação de uma comissão de acompanhamento ou mesmo de fórum estratégico consultivo, onde entidades como a AMT poderiam fazer sugestões.
16. No artigo 18.º é referido que os beneficiários podem vir a ter de restituir o montante recebido. Contudo, não é clara a existência de uma avaliação dessa necessidade, como a obrigatoriedade de produção de relatórios de execução ou avaliação de desempenho, mediante metas ou indicadores.
17. Uma das principais inovações do diploma é o alargamento muito significativo das finalidades do Fundo, sendo que o elenco de finalidades revela uma transição de um fundo centrado no transporte público de passageiros para um instrumento transversal de política pública de mobilidade, o que é de assinalar positivamente.

18. Tratando-se de um instrumento de interesse estratégico, consideramos ser de chamar à colação estudos elaborados por esta Autoridade, que se encontram disponíveis no respetivo sítio da internet¹:
- Estudo Serviço Público Transporte de Passageiros Flexível em Portugal;
 - Estudo (Fase I) Mobilidade Integrada na Beira Interior;
 - Revisão do Regime Jurídico Aplicável à Operação Portuária;
 - Orientações para a Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável;
 - Primeira abordagem à implementação de indicadores de avaliação de investimentos em infraestruturas e serviços de mobilidade e transportes;
 - Obrigações de Serviço Público Verdes;
 - Formação de Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária e Medidas de Promoção da Competitividade do Setor Ferroviário;
 - Linhas de Orientação Sobre a Regulação da Micromobilidade Partilhada;
 - Os Desafios da Descarbonização nos Portos, Transporte Marítimo e por Vias Navegáveis Interiores
19. De todos eles resultam áreas que devem merecer a atenção do Governo na definição de políticas públicas que devem ser apoiadas, como seja na literacia, inovação, investigação, planeamento, competitividade, etc.
20. Os diversos estudos elaborados por esta Autoridade, em diferentes domínios do sistema de mobilidade e transportes, convergem na identificação de fragilidades estruturais, desafios emergentes e oportunidades de transformação, que devem ser considerados de forma integrada na definição das prioridades de apoio público.
21. Desses estudos resulta que a mobilidade deve ser abordada enquanto sistema complexo e interdependente, que envolve pessoas, bens, infraestruturas, serviços, tecnologias, energia, território e regulação, e que está no centro das transições ambiental, energética e digital. Neste contexto, a definição das áreas e matérias a apoiar deve privilegiar intervenções estruturantes, com impacto sistémico, promovendo

¹ [Teses e Estudos](#)

simultaneamente eficiência económica, coesão territorial, inclusão social, competitividade e sustentabilidade ambiental.

Literacia, capacitação institucional e conhecimento técnico

22. Os estudos evidenciam que uma das principais limitações à eficácia das políticas públicas de mobilidade reside na assimetria de conhecimento técnico e institucional, tanto ao nível das autoridades públicas como dos operadores e utilizadores. A literacia em mobilidade sustentável, planeamento, regulação económica, contratualização e avaliação de investimentos surge como condição prévia para decisões públicas informadas e consistentes.

23. Deveriam, assim, ser apoiadas matérias como:

- Programas de capacitação técnica das autoridades de transporte, em especial ao nível do planeamento da oferta, definição de obrigações de serviço público, análise económica e monitorização contratual;
- Formação especializada em regulação económica, concorrência, sustentabilidade financeira e avaliação de desempenho;
- Desenvolvimento de competências internas em matéria de transições ambiental, energética e digital;
- Criação e disseminação de guias técnicos, manuais metodológicos e instrumentos de apoio à decisão;
- Ações de literacia dirigidas aos utilizadores, promovendo o conhecimento dos direitos dos passageiros, da oferta existente e das vantagens da mobilidade sustentável;
- Promoção da cultura de avaliação e de utilização de indicadores de desempenho e impacto.

24. Por exemplo:

- Programas de formação técnica das autoridades de transporte em:
 - Planeamento da oferta;
 - Contratualização de obrigações de serviço público;
 - Avaliação económico-financeira dos serviços;

- Monitorização contratual e indicadores de desempenho.
 - Elaboração e disseminação de:
 - Guias técnicos de mobilidade sustentável;
 - Manuais metodológicos para avaliação de investimentos;
 - Instrumentos de apoio à decisão pública.
 - Ações de literacia dos utilizadores:
 - Informação sobre direitos dos passageiros;
 - Promoção do uso do transporte público e da mobilidade ativa;
 - Sensibilização para os benefícios ambientais da transferência modal.
25. O reforço da literacia constitui um investimento estrutural, com efeitos multiplicadores na qualidade das políticas públicas e na eficiência da despesa pública.

Planeamento estratégico e integrado da mobilidade

26. Uma conclusão transversal dos estudos é a insuficiência de uma abordagem sistemática e integrada ao planeamento da mobilidade, quer ao nível nacional, quer regional e local. O planeamento surge frequentemente fragmentado, reativo e dissociado do ordenamento do território, das políticas ambientais e das estratégias económicas.
27. Neste contexto, deveriam ser apoiadas matérias como:
- Elaboração, atualização e implementação de planos de mobilidade sustentável, incluindo planos nacionais, regionais e locais;
 - Integração do planeamento da mobilidade com os instrumentos de gestão territorial e com as opções estratégicas de desenvolvimento económico;
 - Desenvolvimento de modelos de planeamento multimodal e intermodal, considerando de forma integrada todos os modos de transporte;
 - Estudos de procura, acessibilidade, cobertura territorial e equidade no acesso à mobilidade;
 - Desenvolvimento de metodologias de avaliação ex ante e ex post das opções de planeamento;

- Criação de sistemas de monitorização contínua da execução dos planos e do cumprimento de objetivos.

28. Por exemplo, os estudos referem, como exemplos concretos:

- Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável, enquanto instrumento estruturante de política pública.
- Desenvolvimento e revisão de:
 - Planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS);
 - Planos regionais de mobilidade;
 - Planos integrados de mobilidade em territórios de baixa densidade.
- Integração do planeamento da mobilidade com:
 - Instrumentos de gestão territorial;
 - Opções estratégicas de localização de grandes infraestruturas;
 - Estratégias de desenvolvimento económico regional.

29. O planeamento estratégico deve ser entendido como instrumento dinâmico, baseado em dados, orientado para resultados e capaz de se adaptar à evolução das necessidades e do contexto tecnológico e ambiental.

Avaliação de investimentos e desempenho de infraestruturas e serviços

30. Os estudos sublinham a necessidade de superar uma lógica de decisão baseada exclusivamente no investimento físico, promovendo uma abordagem orientada para o valor público, a eficiência económica e o impacto social e ambiental.

31. Neste âmbito, deveriam ser apoiadas matérias como:

- Implementação de sistemas de indicadores comuns para avaliação de investimentos em infraestruturas e serviços de mobilidade;
- Desenvolvimento de metodologias de análise custo-benefício alargada, incluindo externalidades ambientais, sociais e territoriais;
- Avaliação comparativa de alternativas de investimento, incluindo soluções de gestão da procura e de otimização da oferta existente;

- Monitorização do desempenho das infraestruturas e serviços ao longo do seu ciclo de vida;
- Avaliação da coerência dos investimentos com os objetivos estratégicos nacionais e europeus;
- Desenvolvimento de capacidades institucionais para a análise crítica de grandes projetos de investimento.

32. Por exemplo:

- Implementação de indicadores comuns de avaliação de investimentos em infraestruturas e serviços de mobilidade, incluindo:
 - Indicadores económicos;
 - Indicadores sociais;
 - Indicadores ambientais;
 - Indicadores territoriais.
- Avaliação comparativa entre:
 - Construção de novas infraestruturas;
 - Reforço da oferta de serviços;
 - Soluções de gestão da procura.
- Monitorização do desempenho de serviços públicos e infraestruturas de transporte, com base em:
 - Cobertura territorial;
 - Frequência e fiabilidade;
 - Procura e taxa de ocupação;
 - Qualidade do serviço prestado, incluindo estudos de satisfação.

33. A avaliação rigorosa dos investimentos e a monitorização do desempenho de infraestruturas e serviços de mobilidade e transportes, físicas e digitais, é essencial para garantir a eficiência da despesa pública, a credibilidade das decisões políticas e a sustentabilidade financeira do sistema.

Inovação, investigação e experimentação

34. A inovação surge, nos estudos, como fator crítico para responder aos desafios da mobilidade contemporânea, desde a descarbonização à inclusão social e à eficiência operacional. Contudo, é salientada a necessidade de enquadrar a inovação numa lógica de interesse público e de avaliação de resultados.
35. Deveriam ser apoiadas matérias como:
- Investigação aplicada em mobilidade, transportes e logística;
 - Projetos-piloto e iniciativas experimentais, com avaliação sistemática dos resultados;
 - Desenvolvimento de novos modelos de serviço e de organização da oferta;
 - Inovação em processos de planeamento, contratualização e regulação;
 - Transferência de conhecimento entre universidades, centros de investigação, autoridades públicas e operadores;
 - Disseminação e escalabilidade de soluções testadas com sucesso.
36. Por exemplo:
- Desenvolvimento de projetos-piloto de mobilidade integrada, incluindo:
 - Integração de serviços ferroviários, rodoviários regulares e flexíveis;
 - Planeamento integrado da rede;
 - Criação de interfaces e terminais de transportes;
 - Avaliação de cenários alternativos de governação,
 - Experimentação de novos modelos de serviço, designadamente:
 - Transporte a pedido;
 - Serviços flexíveis em territórios de baixa densidade;
 - Serviços adaptados a populações envelhecidas;
 - Novos serviços tecnológicos através de Zonas Livre Tecnológicas;
 - Criação de plataformas digitais de gestão, monitorização e supervisão de serviços e infraestruturas de transportes

37. A inovação deve ser orientada para resolver problemas concretos do sistema e não apenas para introduzir tecnologia sem impacto mensurável.

Digitalização e sistemas inteligentes de mobilidade

38. A digitalização é identificada como eixo transversal a todas as áreas da mobilidade, com potencial para melhorar a eficiência, a qualidade do serviço, a informação ao utilizador e a capacidade de planeamento e supervisão.

39. Deveriam ser apoiadas matérias como:

- Desenvolvimento de sistemas de informação integrados sobre oferta, procura e desempenho;
- Interoperabilidade da bilhética e dos sistemas de pagamento;
- Plataformas digitais de apoio ao planeamento e à gestão da oferta;
- Sistemas de informação ao utilizador em tempo real;
- Utilização de dados abertos e interoperáveis;
- Digitalização dos processos administrativos e regulatórios.

40. Por exemplo:

- Interoperabilidade da bilhética, incluindo:
 - Bilhética integrada entre operadores;
 - Sistemas tarifários integrados;
 - Soluções digitais de pagamento.
- Desenvolvimento de plataformas de informação ao utilizador, com:
 - Informação em tempo real;
 - Integração multimodal;
 - Melhoria da experiência do passageiro.
- Utilização de dados e indicadores digitais para:
 - Planeamento da oferta;
 - Monitorização da execução contratual;

- Avaliação de políticas públicas.

41. A digitalização deve ser encarada como instrumento ao serviço da política pública, garantindo transparência, acessibilidade e proteção de dados.

Mobilidade inclusiva e coesão territorial

42. Os estudos evidenciam desigualdades significativas no acesso à mobilidade, em particular em territórios de baixa densidade, envelhecidos ou com menor capacidade institucional. A mobilidade inclusiva é apresentada como condição para o exercício de direitos fundamentais e para a coesão territorial.

43. Deveriam ser apoiadas matérias como:

- Desenvolvimento de soluções de transporte flexível adaptadas às necessidades locais;
- Integração de diferentes serviços de transporte numa lógica de mobilidade integrada;
- Modelos de governação adequados a territórios de baixa densidade;
- Criação de interfaces e soluções de primeira e última milha;
- Promoção da mobilidade ativa e acessível;
- Combate à pobreza de mobilidade e ao isolamento social.

44. Os estudos apontam como exemplos concretos:

- Implementação de **serviços de transporte público flexível**, incluindo:
 - Serviços porta-a-porta;
 - Serviços a pedido;
 - Articulação com transporte regular e ferroviário.
- Criação de **redes integradas de mobilidade** em territórios de baixa densidade, com:
 - Planeamento da oferta à escala intermunicipal;
 - Integração tarifária;
 - Informação integrada ao utilizador.

45. A mobilidade inclusiva deve ser tratada como investimento social e não apenas como custo.

Obrigações de Serviço Público e qualidade do serviço

46. Os estudos sobre OSP Verdes destacam a necessidade de redefinir o conceito de serviço público de transportes, incorporando critérios ambientais, energéticos e de qualidade do serviço.

47. Deveriam ser apoiadas matérias como:

- Definição de obrigações de serviço público alinhadas com objetivos de sustentabilidade;
- Integração de critérios ambientais e energéticos nos contratos;
- Monitorização da qualidade do serviço e da experiência do passageiro;
- Modelos de contratualização que incentivem o desempenho;
- Harmonização de práticas contratuais e regulatórias;
- Avaliação do impacto das OSP na transferência modal.

48. Por exemplo:

- Introdução de **Obrigações de Serviço Público Verdes**, incluindo:
 - Critérios ambientais nos contratos;
 - Requisitos de eficiência energética;
 - Metas de redução de emissões.
- Substituição **progressiva** de frotas por:
 - Veículos elétricos;
 - Veículos a hidrogénio;
 - Outras soluções de baixas emissões.
- Monitorização da **qualidade do serviço** e da experiência do passageiro.

49. A qualidade do serviço é determinante para a atratividade do transporte público e para a eficácia das políticas de mobilidade.

Descarbonização e transição energética

50. A descarbonização é identificada como um dos maiores desafios do setor dos transportes, exigindo intervenções coordenadas em todos os modos, incluindo marítimo, ferroviário, rodoviário e vias navegáveis interiores.
51. Deveriam ser apoiadas matérias como:
- Substituição progressiva de frotas por veículos de baixas ou nulas emissões;
 - Desenvolvimento de infraestruturas de abastecimento energético;
 - Promoção de combustíveis alternativos;
 - Eficiência energética de infraestruturas e operações;
 - Internalização das externalidades ambientais;
 - Apoio à transição energética no setor marítimo e portuário.
52. Por exemplo:
- Apoio à descarbonização do transporte marítimo, nomeadamente:
 - Utilização de combustíveis alternativos;
 - Eletrificação de operações portuárias;
 - Eficiência energética das infraestruturas.
 - Desenvolvimento de infraestruturas de abastecimento energético em portos e terminais.
 - Promoção da transferência modal do transporte rodoviário para:
 - Transporte ferroviário;
 - Transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.
53. A descarbonização deve ser acompanhada de medidas que preservem a competitividade e evitem distorções de mercado.

Competitividade, intermodalidade e logística

54. Os estudos sublinham a importância da mobilidade e dos transportes para a competitividade da economia, em especial no transporte de mercadorias e na articulação entre modos.
55. Deveriam ser apoiadas matérias como:

- Promoção da transferência modal para modos mais sustentáveis;
 - Incentivos à utilização do transporte ferroviário e marítimo;
 - Melhoria da intermodalidade e da articulação logística;
 - Revisão de regimes tarifários com impacto na competitividade;
 - Investimentos em infraestruturas críticas para cadeias logísticas;
 - Simplificação regulatória e digitalização de processos;
 - Investimentos orientados para a competitividade das cadeias logísticas.
56. A competitividade deve ser compatibilizada com os objetivos ambientais e sociais.
57. Por outro lado, a AMT considera que a atribuição de financiamento no âmbito do Fundo para a Mobilidade e Transportes deve ser orientada por uma avaliação sistemática do valor acrescentado dos investimentos públicos, assegurando que os recursos são canalizados para intervenções com maior impacto económico, social, territorial e ambiental, ao longo do ciclo de vida das infraestruturas e serviços apoiados.
58. Neste contexto, os critérios de financiamento deveriam refletir não apenas a natureza do investimento, mas sobretudo o seu desempenho esperado, o impacto induzido e a eficiência na utilização de recursos públicos, em linha com as recomendações da AMT sobre avaliação de investimentos e monitorização de resultados.
- Critério de valor acrescentado territorial e social**
59. A seleção de projetos deve integrar uma avaliação do valor acrescentado territorial, privilegiando investimentos que demonstrem maior contributo para:
- A redução de assimetrias regionais no acesso à mobilidade;
 - A melhoria da conectividade em territórios de baixa densidade ou com fraca cobertura de serviços;
 - A mitigação de fenómenos de isolamento, envelhecimento e exclusão social;
 - O reforço da coesão territorial e da acessibilidade a serviços essenciais.
60. Este critério traduz-se numa discriminação positiva fundamentada, baseada não no custo absoluto do investimento, mas no valor social marginal gerado, reconhecendo que

investimentos em determinados territórios apresentam retornos sociais superiores, ainda que com menor procura inicial.

Critério de combate à pobreza de mobilidade, baseado em resultados

61. O financiamento deve priorizar projetos que demonstrem impacto mensurável na redução da pobreza de mobilidade, avaliada através de indicadores de desempenho e de impacto, tais como:
- Aumento efetivo da cobertura territorial e temporal da oferta;
 - Redução de tempos médios de deslocação para atividades essenciais;
 - Redução dos custos suportados pelos utilizadores;
 - Aumento do número de pessoas com acesso funcional a soluções de mobilidade adequadas.
62. Este critério deve aplicar-se de forma transversal a todos os modos e tipologias de investimento, incluindo soluções de transporte flexível, mobilidade integrada, logística de proximidade, acessibilidades multimodais, interfaces e soluções de primeira e última milha.

Critério de impacto nos objetivos de sustentabilidade e transições

63. A AMT recomenda que a atribuição de financiamento seja fortemente condicionada pelo impacto dos investimentos nos objetivos de sustentabilidade, avaliado com base em indicadores comparáveis e verificáveis, designadamente:
- Redução de emissões de gases com efeito de estufa;
 - Ganhos de eficiência energética;
 - Contributo para a transferência modal;
 - Redução de externalidades negativas (congestionamento, poluição, ruído);
 - Utilização mais eficiente das infraestruturas existentes.
64. Este critério deve reconhecer que investimentos em ferrovia de mercadorias, portos, vias navegáveis interiores, tarifação de infraestruturas, digitalização e logística podem gerar impactos ambientais e sistémicos superiores, devendo ser avaliados em função do seu contributo líquido para os objetivos estratégicos.

Critério de desempenho esperado de serviços e infraestruturas

65. A AMT considera essencial que o financiamento esteja associado a uma avaliação ex ante do desempenho esperado, incluindo:
- Níveis de utilização e eficiência operacional;
 - Qualidade do serviço e fiabilidade;
 - Robustez da solução face a variações de procura;
 - Capacidade de adaptação futura.
66. Este critério permite distinguir investimentos que aumentam a capacidade instalada sem ganhos reais de desempenho daqueles que otimizam o funcionamento do sistema, promovendo melhor utilização dos recursos existentes.

Critério de impacto estrutural e efeito multiplicador

67. Devem ser priorizados projetos que demonstrem:
- Capacidade de induzir mudanças estruturais nos padrões de mobilidade;
 - Efeito multiplicador sobre outros investimentos públicos ou privados;
 - Integração funcional entre modos, serviços e infraestruturas;
 - Potencial de replicação, escalabilidade ou disseminação de boas práticas.
68. A AMT sublinha que o valor acrescentado de um investimento deve ser avaliado numa perspetiva sistémica, e não apenas no perímetro imediato do projeto.

Critério de avaliação, monitorização e responsabilização

69. O acesso ao financiamento deve estar condicionado à existência de:
- Objetivos claros e quantificados;
 - Indicadores de desempenho e de impacto previamente definidos;
 - Mecanismos de monitorização contínua;
 - Avaliação ex post do valor gerado pelo investimento.
70. A AMT recomenda que os apoios sejam progressivamente associados a uma lógica de financiamento orientado para resultados, reforçando a transparência, a aprendizagem institucional e a melhoria contínua das políticas públicas.

71. A reformulação dos critérios de atribuição de financiamento, assente na avaliação do valor acrescentado dos investimentos e no desempenho de serviços e infraestruturas, permite alinhar o Fundo para a Mobilidade e Transportes com uma abordagem moderna, baseada em evidência, orientada para impactos e coerente com os objetivos estratégicos nacionais e europeus. Este modelo pode assegurar que o financiamento público privilegia intervenções com maior retorno social, ambiental e territorial, promovendo uma mobilidade mais sustentável, inclusiva e eficiente, independentemente do modo de transporte envolvido.
72. Finalmente, o diploma estabelece que, de todos os avisos que não sejam dirigidos a entidades específicas deve ser dado conhecimento à Associação Nacional de Municípios Portugueses, à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e associações empresariais do setor legalmente constituídas.
73. Tendo em conta que a AMT é contribuinte do fundo, em 3 milhões de euros anuais, e tendo em conta também a informação que detém quanto ao funcionamento dos mercados da mobilidade e dos transportes, considera-se que pode participar mais ativamente no seu funcionamento, podendo sugerir ações concretas que possam ser elegíveis e que demonstrem ter impacto estrutural.
74. E tendo em conta que nos termos do artigo 22.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), os operadores de serviço público de transporte de passageiros, no cumprimento do dever de informação e comunicação, têm de registar obrigatoriamente num sistema de informação (designado abreviadamente STePP), de âmbito nacional, cuja gestão é da responsabilidade do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), informação referente à operação de transporte público de passageiros, sugerimos desde que já que esta ou uma nova plataforma, ligada ao Observatório da AMT possa ser financiada.
75. O racional subjacente à existência de uma plataforma de informação nacional acerca do serviço público de transporte de passageiros é auxiliar as entidades competentes a exercer as respetivas funções de organização, monitorização e fiscalização do sistema;
76. Contudo, diversas ações de supervisão realizadas pela AMT constataam que a plataforma continua a não ter a informação necessária, bem como não permite a recolha de dados necessária à fiscalização, por parte da AMT, de obrigações legais de transmissão de informação.

77. Sinaliza-se, assim, como positiva a articulação que o Decreto-Lei que aprova o regime jurídico do Programa de Incentivo ao transporte público coletivo de passageiros (Incentiva+TP)”, estabelece entre o IMT, a AMT e o Fundo Ambiental no que se refere à definição da estrutura e do formato da informação a disponibilizar, com base nos princípios da acessibilidade e do reporte único, características que se consideram essenciais para aumentar a quantidade e qualidade dos reportes.
78. Este é aliás outro motivo para considerar essencial a evolução tecnológica e procedimental do STePP, caso venha a ser esta a plataforma utilizada.
79. Para viabilizar o exercício dos poderes de fiscalização e sancionatórios que competem à AMT, bem como a correta monitorização no mercado dos transportes públicos de passageiros, importa introduzir alterações tecnológicas no sistema STePP bem como no enquadramento do seu funcionamento e ainda na transmissão de informação à AMT pelos operadores e autoridades de transporte, quer no âmbito da atividade de gestão da plataforma pelo IMT.
80. Mais se considera ser propor que entidades públicas e privadas que não cumpram obrigações legais, não por deficiências estruturais, mas intencionalmente, designadamente de transmissão de informação para efeitos de monitorização e supervisão dos mercados, possam ser condicionadas de ter acesso ao financiamento público.

IV - Conclusões

81. Em suma, uma das principais inovações do diploma é o alargamento muito significativo das finalidades do Fundo, sendo que o elenco de finalidades revela uma transição de um fundo centrado no transporte público de passageiros para um instrumento transversal de política pública de mobilidade, o que é de assinalar positivamente.
82. Ainda assim, consideramos ser de ponderar as sugestões da AMT, no sentido de potenciar os objetivos deste fundo e promover uma mobilidade sustentável, do ponto de vista económico, financeiro, social, territorial e ambiental.

Lisboa, 09 de janeiro de 2026.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino