

# **Relatório**

## **De Atividades e Autoavaliação**

### **2022**



## **FICHA TÉCNICA**

### **Título**

Relatório Anual de Atividades de 2022

### **Edição**

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Av. Elias Garcia, 103

1050-098 Lisboa

E-mail: [imt@imt.pt](mailto:imt@imt.pt)

**Data de Edição** MAIO 2024

## ÍNDICE

<b>ÍNDICE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>2. NOTA INTRODUTÓRIA .....</b>	<b>6</b>
2.1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO ORGANISMO .....	6
2.1.1. Enquadramento legislativo e âmbito de atuação .....	6
2.1.2. Missão e Atribuições .....	7
2.1.3. Orgânica Interna.....	11
2.1.4. Sistema de Controlo Interno e Reforço Positivo .....	14
<b>3. QUAR – Avaliação de Resultados .....</b>	<b>15</b>
<b>Diagrama – Objetivos estratégicos do IMT .....</b>	<b>16</b>
3.1. Objetivos operacionais e respetiva concretização .....	16
Concretização do Plano de Atividades.....	19
<b>4. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E PATRIMONIAIS.....</b>	<b>19</b>
4.1. Recursos Humanos.....	20
4.2. Recursos Financeiros.....	25
4.3. Recursos Patrimoniais .....	29
<b>5. ATENDIMENTO AO PÚBLICO E NÍVEIS DE DESEMPENHO .....</b>	<b>35</b>
<b>6. ATIVIDADE SECTORIAL DAS UNIDADES ORGÂNICAS.....</b>	<b>40</b>
6.1. Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica.....	40
6.2. Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões .....	51
6.3. Direção de Serviços de Regulamentação Técnica de Qualidade e Segurança.....	87
6.4. Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva.....	94
6.5. Direção de Serviços de Formação e Certificação .....	103
6.6. Direção de Serviços de Fiscalização .....	106
6.7. Direção de Serviços de Sistemas de Informação .....	123
6.8. Direção de Serviços de Administração de Recursos .....	126
6.9. Direção de Serviços de Repositório Institucional.....	127
6.10. Gabinete Jurídico e de Contencioso .....	129
6.11. Gabinete de Auditoria Interna.....	129
6.12. Gabinete de Assessoria Técnica .....	131
<b>7. AUDIÇÃO DE DIRIGENTES INTERMÉDIOS E TRABALHADORES .....</b>	<b>167</b>

<b>8. PUBLICIDADE INSTITUCIONAL .....</b>	<b>167</b>
<b>9. PROGRAMA DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO.....</b>	<b>167</b>
<b>10. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA .....</b>	<b>168</b>
<b>11. PROPOSTA DE MENÇÃO .....</b>	<b>168</b>
<b>12. AVALIAÇÃO FINAL / CONCLUSÕES.....</b>	<b>169</b>
<b>ANEXO I - Quadro de Avaliação e Responsabilização 2022 .....</b>	<b>170</b>
<b>ANEXO II – Relatório de Execução do Plano de Formação .....</b>	<b>171</b>
<b>ANEXO III - Balanço Social 2021 .....</b>	<b>172</b>
<b>ANEXO IV - Execução de Planos de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.....</b>	<b>173</b>

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente Relatório Anual de Atividades, elaborado em cumprimento das disposições conjugadas do n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro e do artigo 8.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, na sua redação atual, apresenta uma síntese dos resultados da atividade desenvolvida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) em 2022.

A estratégia prosseguida pelo IMT, em 2022, privilegiou a melhoria contínua dos serviços prestados aos cidadãos e às empresas através da melhoria dos procedimentos internos, capacitação institucional, da simplificação de procedimentos no âmbito do processo de transformação digital, da promoção da segurança rodoviária e ferroviária e da integridade do setor dos transportes, da partilha e divulgação do conhecimento técnico nos vários domínios da mobilidade e dos transportes e de várias campanhas voltadas para os cidadãos – “*O Futuro é Coletivo*” e regime de notificações para revalidação da carta de condução por *sms* e correio.

No que se refere aos objetivos operacionais estabelecidos para 2022 assistimos ao cumprimento e à superação da maioria dos objetivos, o que se traduziu na obtenção de importantes ganhos de eficácia e eficiência, bem como na melhoria da qualidade dos serviços prestados aos cidadãos e nas condições de trabalho dos colaboradores do IMT. Como resulta da Autoavaliação, dos 9 objetivos operacionais foram superados 6 e atingidos 3, o que denota um elevado compromisso de toda a estrutura organizacional do IMT em torno da estratégia.

Considerando os resultados alcançados, o Conselho Diretivo do IMT mantém a forte convicção de que a sua capacidade de cumprimento da missão e das vastas atribuições do Instituto depende fortemente da dedicação e qualidade dos seus dirigentes e trabalhadores e, assim, continuará a levar a cabo um conjunto de iniciativas de reforço desta capacidade que passará não só pelo reforço do seu corpo de trabalhadores, mas também das suas competências técnicas.

## **2. NOTA INTRODUTÓRIA**

O presente Relatório de Atividades foi elaborado em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, que estabelece os princípios a que deve obedecer o plano e relatório anual de atividades dos serviços e organismos da Administração Pública, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – que aprovou o Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (SIADAP). Foram, ainda, observadas as Linhas de Orientação<sup>1</sup> estabelecidas pela Secretária-Geral da Presidência do Conselho de Ministros (SGPCM) e demais legislação relevante.

Para o efeito, apresentamos neste Relatório o Resultado da Autoavaliação do QUAR 2022, tendo por referência os objetivos operacionais e respetivas metas.

Neste relatório apresentamos ainda os contributos das diferentes unidades orgânicas que compõem este Instituto relativamente ao cumprimento do Plano de Atividades 2022 no âmbito das respetivas áreas de competência.

### **2.1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO ORGANISMO**

#### **2.1.1. Enquadramento legislativo e âmbito de atuação**

O IMT, I. P. foi constituído em 31 de outubro de 2012, com a publicação do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, e resulta da fusão de um conjunto de organismos, nomeadamente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., do Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, I.P., e do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. no que concerne à supervisão e regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos e ainda das atribuições da Comissão de Planeamento de Emergência dos Transportes Terrestres.

A publicação do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, vem alterar o Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, determinando assim a reestruturação do IMT.

O IMT é um instituto público, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio, prossequindo as atribuições em diversas áreas governativas (Administração Interna, Infraestruturas e da Habitação, do Ambiente e do Mar).

---

<sup>1</sup> Cf. Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, Linhas de Orientação: Relatório de Atividades e Autoavaliação (2022-v.05), 11. 02.2022.

### **2.1.2. Missão e Atribuições**

A missão do IMT, que decorre do conjunto de diplomas que o criaram e alteraram, está definida como:

- O exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos;
- A gestão de contratos de concessão em que o Estado seja concedente, nos referidos setores ou em outros setores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens.

#### **São atribuições genéricas do IMT:**

- a) Apoiar o Governo na implementação e avaliação de políticas para os setores da mobilidade, dos transportes terrestres, fluviais e dos portos comerciais e transportes marítimos, na sua vertente económica, e das infraestruturas rodoviárias, assegurando a sua coordenação interna com os subsistemas de circulação e segurança e delineando estratégias de articulação intermodal;
- b) Acompanhar a gestão de contratos de concessão nos quais o Estado seja concedente em setores não incluídos na alínea anterior, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, na sequência de determinação específica de poderes por parte da tutela;
- c) Apoiar o Governo na elaboração de diplomas legais e regulamentares e na preparação e condução de procedimentos pré-contratuais nos setores dos transportes terrestres, fluviais e dos portos comerciais e transportes marítimos, na sua vertente económica, e das infraestruturas rodoviárias, no âmbito das suas atribuições;
- d) Representar o Estado Português, em articulação com o Ministério dos Negócios Estrangeiros, em organismos internacionais dos setores da mobilidade, dos transportes terrestres e das infraestruturas rodoviárias, acompanhando ou assegurando, quando necessário, a representação e participação internacionais no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, sem prejuízo da representação da AMT enquanto autoridade reguladora.
- e) Coordenar, no quadro dos assuntos europeus, a participação nas áreas das infraestruturas, dos transportes e das comunicações, designadamente, através do acompanhamento dos

processos de transposição das diretivas e de execução dos regulamentos, bem como dos processos de pré-contencioso e do contencioso da União Europeia;

- f) Assegurar o relacionamento com as instituições europeias e demais instituições internacionais, bem como a representação no quadro da celebração de instrumentos de direito internacional convencional de natureza bilateral ou multilateral nas áreas das infraestruturas, transportes e comunicações, sem prejuízo da representação das entidades administrativas independentes de supervisão e regulação;
- g) Assegurar a divulgação e difusão da informação referente a temas relacionados com a Política Europeia dos Transportes e da Política Europeia das Telecomunicações e proceder à sua divulgação.

#### **São atribuições do IMT, em matéria de mobilidade e transportes terrestres:**

- a) Assessorar o Governo no exercício dos seus poderes de concedente de serviços de transporte público, nomeadamente acompanhando os contratos de fornecimento de serviço público nessa matéria, incluindo contratos de concessão e contratos de prestação de serviços;
- b) Autorizar, nos termos da lei, os serviços de transporte público de passageiros;
- c) Colaborar na implementação da política tarifária dos transportes públicos;
- d) Assegurar, no âmbito das suas atribuições, em ligação com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), o cumprimento das melhores práticas em matéria de segurança rodoviária;
- e) Promover a definição e atualização do quadro normativo e regulamentar do setor dos transportes terrestres, designadamente o acesso e permanência das atividades transportadoras e das respetivas profissões, bem como as condições de emissão de títulos habilitantes e de certificados profissionais;
- f) Autorizar, licenciar e fiscalizar o exercício das atividades de transporte terrestre e complementares, incluindo a coordenação do processo de licenciamento e gestão de plataformas e outras instalações logísticas, nos termos da legislação aplicável;
- g) Certificar profissionais dos transportes terrestres e promover a habilitação dos condutores, reconhecer, licenciar e supervisionar as entidades formadoras e examinadoras sujeitas à sua supervisão, definir as políticas de formação e garantir e fiscalizar a sua aplicação;
- h) Definir as condições da emissão, revalidação, troca e apreensão de títulos de condução e certificados profissionais;

- i) Acompanhar a aplicação da regulamentação social no domínio dos transportes rodoviários, enquanto autoridade nacional responsável pela implementação dos respetivos instrumentos de controlo (tacógrafos);
- j) Aprovar, homologar e certificar veículos e equipamentos afetos aos sistemas de transporte terrestre, garantindo os padrões técnicos e de segurança exigidos, licenciando as entidades intervenientes nos processos de certificação e inspeção;
- k) Promover os aperfeiçoamentos técnicos em veículos rodoviários e ferroviários, incluindo componentes, equipamentos, materiais, bem como infraestruturas, oficinas de manutenção e outros meios de exploração do transporte ferroviário, em conformidade com as normas legais aplicáveis e a evolução tecnológica, com o objetivo de melhorar a segurança e a eficiência da exploração dos transportes rodoviários e ferroviários, a interoperabilidade e a redução de impactos ambientais negativos;
- l) Assegurar as funções de autoridade nacional de segurança ferroviária, nos termos da legislação em vigor;
- m) Assegurar a gestão dos registos nacionais do setor dos transportes, designadamente de veículos, infraestruturas ferroviárias, centros de inspeção, condutores, escolas de condução, empresas transportadoras e atividades complementares, serviços de transporte público de passageiros e profissionais de transporte;
- n) Acompanhar a elaboração de instrumentos de gestão territorial, bem como de instrumentos setoriais de escala nacional;
- o) Assegurar, em articulação com a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), o planeamento da utilização dos transportes terrestres em situação de crise e de guerra e apoiar o Governo na tomada de decisões no âmbito do Sistema Nacional de Planeamento Civil de Emergência;
- p) Propor, em articulação com a ANPC, a representação nacional nos comités correspondentes do Alto Comité de Planeamento Civil de Emergência/Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN).

**São atribuições do IMT, em matéria de infraestruturas rodoviárias, incluindo matérias específicas relativas à rede rodoviária nacional:**

- a) Propor o planeamento da rede rodoviária nacional, no âmbito das políticas de planeamento dos transportes e de ordenamento do território;
- b) Promover a qualidade e a segurança das infraestruturas rodoviárias;

- c) Promover a definição de normas regulamentares aplicáveis ao setor das infraestruturas rodoviárias em matéria de qualidade e de segurança, após a avaliação do seu impacto por referência aos padrões contratuais em vigor, e fiscalizar o cumprimento das obrigações delas decorrentes pelos operadores do setor;
- d) Colaborar com a ANSR na elaboração de Planos Nacionais de Segurança Rodoviária;
- e) Participar na definição do regime e estatuto da infraestrutura rodoviária;
- f) Participar na gestão da rede rodoviária e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos contratos de concessão e subconcessão, sem prejuízo das atribuições da AMT enquanto autoridade reguladora ou das atribuições cometidas a outras entidades;
- g) Exercer as funções previstas em instrumentos legais ou contratuais, designadamente no Estatuto das Estradas Nacionais, no Plano Rodoviário Nacional e nos contratos de concessão e subconcessão da infraestrutura rodoviária, sem prejuízo das atribuições da AMT enquanto autoridade reguladora ou das atribuições cometidas a outras entidades;
- h) Promover estudos e a divulgação técnica e científica, nos planos nacional e internacional, das atividades e funções públicas do universo das infraestruturas rodoviárias;
- i) Exercer, no âmbito da gestão e exploração da rede rodoviária, os poderes e as competências atribuídas ao concedente Estado, por lei ou por contrato, exceto se estes previrem expressamente a intervenção dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, ou de outras entidades públicas, sem prejuízo da faculdade de subdelegação, realizando uma gestão criteriosa e eficaz que garanta a salvaguarda dos interesses públicos em presença;
- j) Exercer os serviços de gestão de normas e processos do sistema de identificação eletrónica de veículos, de autorização de utilizadores do sistema de identificação eletrónica de veículos, de gestão dos dispositivos eletrónicos e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à atividade que desenvolve, de aprovação e fiscalização de sistemas de identificação automática de dispositivos eletrónicos (*road side equipment* ou RSE), e de exploração de RSE próprios;
- k) Gerir os processos de atribuição e manutenção das isenções de taxas de portagem, ao abrigo dos contratos de concessão e subconcessão de infraestruturas rodoviárias.

**São atribuições do IMT, em matéria relativa ao setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos:**

- a) Promover, em articulação com os serviços competentes da área do mar, a elaboração, avaliação, acompanhamento e revisão dos instrumentos de planeamento e ordenamento para o setor portuário comercial, componente económica dos transportes marítimos, assegurando a sua articulação com os demais instrumentos de gestão territorial;
- b) Acompanhar as atividades de serviços de transporte marítimo e de exploração portuária, autorizando, licenciando e fiscalizando as entidades do setor em cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, sem prejuízo das atribuições da AMT enquanto autoridade reguladora;
- c) Assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, no âmbito das suas atribuições e competências;
- d) Contribuir para a definição e atualização das políticas de planeamento civil de emergência, na área do transporte marítimo;
- e) Regulamentar a atividade das entidades que atuam no setor marítimo-portuário, no âmbito das suas atribuições, designadamente aprovando normas administrativas de regulamentação, em articulação com os serviços competentes da área do mar.

**2.1.3. Orgânica Interna**

São órgãos do IMT, o Conselho Diretivo e o Fiscal Único, sendo o primeiro formado por um Presidente e dois Vogais.

O Conselho Diretivo do IMT, em funções em 2022 foi constituído pelos seguintes elementos:

- ✓ Presidente – Eduardo Elísio Peralta Feio, designado pelo Despacho n.º 5911-C/2016, de 3 de maio e posteriormente pelo Despacho n.º 7435/2018, de 6 de agosto;
- ✓ Presidente – João Jesus Caetano, designado pelo Despacho n.º 11619/2022, de 30 de setembro;
- ✓ Vogal – Maria da Luz Rodrigues António, designada pelo Despacho n.º 9605/2021, de 27 de agosto;
- ✓ Vogal – Pedro Miguel Guerreiro da Silva, designado pelo Despacho n.º 9606/2021, de 27 de agosto.

A organização interna do IMT, está definida na Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, sendo constituída por unidades orgânicas centrais e por serviços desconcentrados.

As unidades orgânicas centrais estruturam-se em unidades orgânicas de nível I, subordinadas hierárquica e funcionalmente ao Conselho Diretivo, e por unidades orgânicas de nível II, integradas em unidades orgânicas de nível I, à exceção dos gabinetes, unidades de nível II igualmente, mas que se subordinam hierárquica e funcionalmente ao Conselho Diretivo.

São unidades orgânicas centrais de nível I:

- Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica;
- Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões;
- Direção de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e Segurança;
- Direção de Serviços de Formação e Certificação;
- Direção de Serviços de Repositório Institucional;
- Direção de Serviços de Fiscalização;
- Direção de Serviços de Sistemas de Informação;
- Direção de Serviços de Administração de Recursos;
- Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospecção.

São unidades orgânicas centrais de nível II:

- Departamento de Regulamentação e Licenciamento de Transportes Terrestres e Infraestruturas;
- Departamento de Regulamentação e Licenciamento de Atividades Marítimo -Portuárias;
- Departamento de Homologação de Veículos;
- Departamento de Inspeção de Veículos;
- Departamento de Equipamentos e Infraestruturas de Transporte;
- Departamento de Habilitação de Condutores;
- Departamento de Formação e Certificação de Profissões e Atividades;
- Departamento de Desenvolvimento de Sistemas e Aplicações;
- Departamento de Tecnologias de Informação e Comunicação;
- Departamento de Atendimento e Apoio ao Utilizador;
- Departamento de Recursos Financeiros;
- Departamento de Recursos Patrimoniais;
- Departamento de Recursos Humanos;
- O Gabinete Jurídico e de Contencioso;
- Gabinete de Assessoria Técnica;
- Gabinete de Auditoria Interna.

São serviços desconcentrados do IMT, as seguintes unidades orgânicas de nível I:

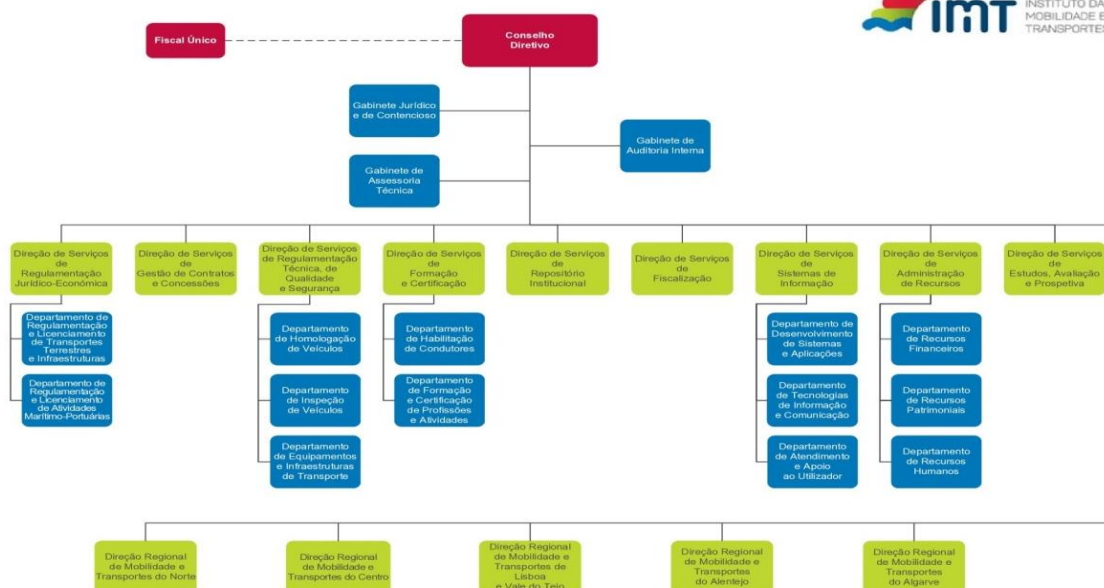
- Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte;
- Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Centro;
- Direção Regional de Mobilidade e Transportes de Lisboa e Vale do Tejo;
- Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo;
- Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Algarve.

Pela deliberação n.º 2049/2015, de 09 novembro do Conselho Diretivo do IMT, foram criadas 10 unidades orgânicas de nível II (delegações distritais) e 12 de nível III dependentes das delegações regionais (núcleos), a saber:

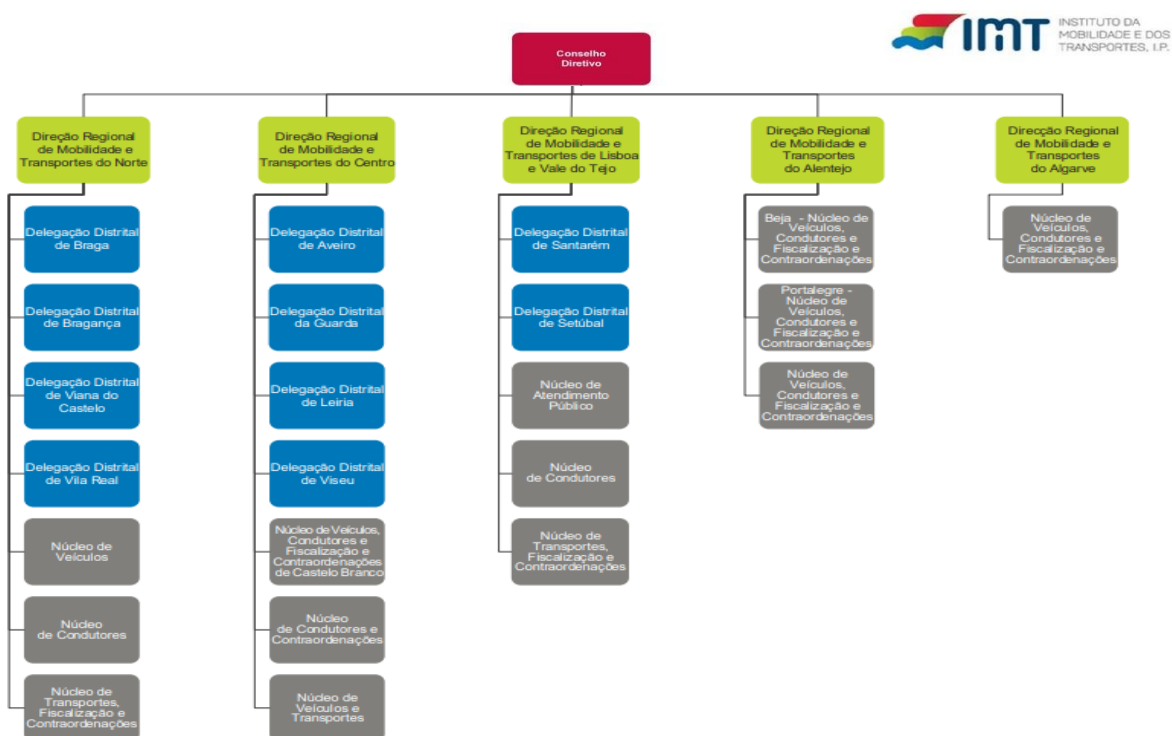
- no âmbito da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte foram criadas as delegações distritais de Braga, Viana do Castelo, Bragança e Vila Real e os núcleos de veículos, de condutores e de transportes, fiscalização e contraordenações;
- no âmbito da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Centro foram criadas as delegações distritais de Aveiro, de Leiria, de Viseu e Guarda e o núcleo de Castelo Branco e ainda os núcleos de veículos, de condutores e de transportes, fiscalização e contraordenações;
- no âmbito da Direção Regional de Mobilidade e Transportes de Lisboa e Vale do Tejo foram criadas as delegações regionais de Santarém e de Setúbal e os núcleos de veículos, de condutores e de transportes, fiscalização e contraordenações;
- no âmbito da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo foram criados os núcleos de Beja e de Portalegre;
- e, por último, no âmbito da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Algarve foi criado o núcleo de veículos, condutores, fiscalização e atividades de transportes.

A estrutura orgânica central e regional do IMT, está representada nos organigramas seguintes:

Organigrama das unidades orgânicas centrais



Organograma das unidades orgânicas regionais



#### 2.1.4. Sistema de Controlo Interno e Reforço Positivo

O IMT, inclui na sua orgânica uma unidade de nível II – Gabinete de Auditoria Interna - que tem como atribuição a realização de auditorias internas e emissão de pareceres e

recomendações corretivas. Para além da validação de procedimentos, das auditorias podem resultar recomendações e propostas de medidas de melhoria.

A implementação dessas recomendações e propostas de melhoria é alvo de verificação posterior.

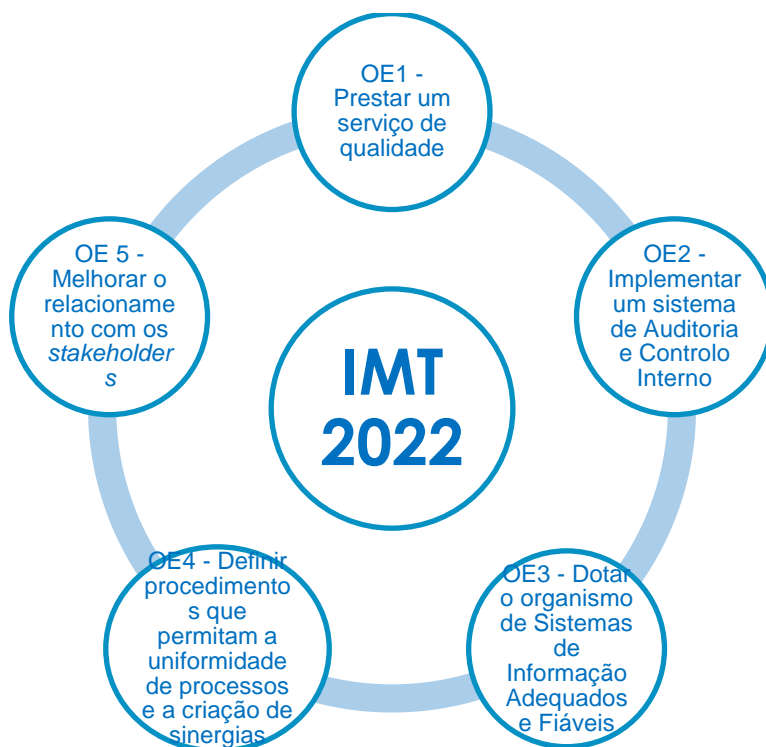
Em 2022, o GAI desenvolveu plenamente a sua atividade, efetuando diversas auditorias internas com a emissão final de relatórios e propostas de melhoria.

### **3. QUAR – Avaliação de Resultados**

No âmbito das disposições legais vertidas no SIADAP, aprovado pela Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação do desempenho anual dos serviços é realizada obrigatoriamente através do procedimento de autoavaliação, do qual resultará a elaboração e consequente reporte superior, de um sumário informativo sobre a atividade desenvolvida no âmbito da prossecução dos objetivos anuais fixados, dos resultados alcançados, do apuramento e justificação de desvios ocorridos.

No que respeita ao QUAR 2022, os objetivos foram delineados em respeito pela missão e atribuições legais do IMT, bem como pelos objetivos estratégicos plurianuais superiormente aprovados, tendo sido priorizados neste instrumento de gestão, os seguintes objetivos estratégicos:

**Diagrama – Objetivos estratégicos do IMT**



### 3.1. Objetivos operacionais e respetiva concretização

Em referência aos objetivos estratégicos, foram definidos no âmbito do QUAR 2022, um total de 9 (nove) objetivos operacionais, distribuídos pelos parâmetros Eficácia, Eficiência; Qualidade, num total de 3 por parâmetro, mas com ponderações distintas como desenvolveremos mais adiante.

Com efeito, a presente avaliação incide sobre os objetivos operacionais, indicadores e metas que passamos a descrever:

#### **Eficácia**

- OP 1 – Reduzir o tempo de resposta a solicitações dos cidadãos, sendo aferido em número de dias para a emissão da carta de condução (não incluindo troca de títulos estrangeiros) pedidas no próprio ano.

Meta: 24

- OP 2 – Assegurar a formação aos colaboradores do IMT de acordo com o Plano de Formação, que se traduz na percentagem de colaboradores, (formandos em uma ou mais ações de formação).

Meta: 50%

- OP 3 – Implementação da Medicina do Trabalho, sendo aferido em número de consultas.

Meta: 381

### **Eficiência**

- OP 4 – Aumentar o número anual de pedidos, no domínio dos condutores, registadas através do sistema de informação e comunicação destinado à disponibilização de serviços via IMTONLINE.

Meta 250 000

- OP 5 – Aumentar o número de ações de inspeção e fiscalização realizadas.

Meta - 1.317

- OP 6 – Taxa de execução do plano de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa

Meta – 90%

### **Qualidade**

- OP 7 - Melhorar os níveis de atendimento, aferível pela Taxa de Chamadas Atendidas.

Meta – 40%

- OP 8 – Garantir o deferimento na atribuição de horários que permitam conciliar a vida profissional com a vida pessoal e familiar

Meta – 85%

- OP 9 – Promover a satisfação dos cidadãos na interação com o IMT, aferível através do Índice de Satisfação do Cidadão no Portal da Queixa.

Meta - 75%

No quadro seguinte apresentamos, de forma sistematizada, os resultados relativos ao cumprimento das metas fixadas e a respetiva taxa de realização por objetivo operacional, que permitem concluir o seguinte:

- Dos 9 objetivos definidos, 6 foram superados e 3 foram atingidos;
- O grau de realização dos parâmetros Eficácia, Eficiência e Qualidade situou-se em 100%; 129% e 118%, respetivamente;

#### QUADRO 1 – Concretização dos objetivos operacionais

##### EFICÁCIA (Peso 35%)

##### Taxa de realização do parâmetro 100%

Objetivos Operacionais	Indicadores	Meta 2022	Resultado 2022	Taxa de Realização
OP1: Reduzir o tempo médio de resposta a solicitações dos cidadãos (40%)	N.º médio de dias para emissão da carta de condução (não incluindo troca de títulos estrangeiros) pedidas no próprio ano	24	25	100%
OP2: Assegurar a formação aos colaboradores do IMT, I.P., de acordo com o Plano de Formação	Percentagem de colaboradores do IMT, I.P., formados em uma ou mais ações de formação	50%	52%	100%
OP3: Implementar a Medicina do Trabalho	Número de consultas	381	306	100%

##### EFICIÊNCIA (Peso 35%)

##### Taxa de realização do parâmetro 129%

Objetivos Operacionais	Indicadores	Meta 2022	Resultado 2022	Taxa de Realização
OP4: Aumentar o número anual de pedidos, no domínio dos condutores, registados através do sistema de informação e comunicação destinado à disponibilização de serviços Via IMTONLINE	Número anual de pedidos de cartas de condução concluídos efetuados via IMTONLINE	250 000	310 420	160%
OP5: Aumentar o número de ações de Inspeção e fiscalização realizadas	Número de ações realizadas	1 317	1377	103%
OP6: Taxa de execução do plano do projeto de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa	Percentagem de medidas implementadas face ao estimado em projeto	90%	100%	125%

##### QUALIDADE (Peso 30%)

##### Taxa de realização do parâmetro 118%

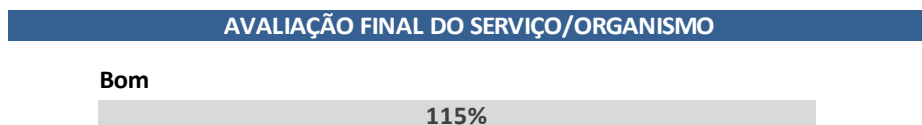
Objetivos Operacionais	Indicadores	Meta 2022	Resultado 2022	Taxa de Realização
OP7: Melhorar os níveis de atendimento	Percentagem de chamadas atendidas - Atendimento telefónico	40%	46%	110%
OP8: Garantir o deferimento na atribuição de horários que permitam conciliar a vida profissional com a vida pessoal	Taxa de aprovação de jornadas contínuas e outros horários específicos	85%	100%	125%
OP9: Promover a satisfação do cidadão na interação com o IMT, I.P.	Índice de satisfação do cidadão no Portal da Queixa	75%	82%	118%

- A taxa de realização global, já considerando a ponderação dos parâmetros acima referidos, situou-se em 115%.

#### QUADRO 2 – Taxa de realização global

Eficácia Ponderação: 35%	Eficiência Ponderação : 35%	Qualidade Ponderação : 30%
115%		

### QUADRO 3 – Avaliação final



### Concretização do Plano de Atividades

No quadro n.º 4 apresentamos o grau de concretização das atividades que permite concluir que, em boa medida, foram concretizadas as metas referentes a 86%<sup>2</sup> das atividades planeadas.

A descrição detalhada das atividades realizadas por Unidade Orgânica será desenvolvida pormenorizadamente no ponto 6 do presente Relatório.

### QUADRO 4 – Concretização do Plano de atividades

	Meta Superada	Meta atingida	Meta não atingida	Cancelado	Reagendado para 2023	Total UO
Serviços Desconcentrados		60	9	42	37	148
Direção de Serviços de Administração e Recursos (DSAR)		5			9	14
Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospectiva (DSEAP)		13		3	2	18
Direção de Serviços de Formação e Certificação (DSFC)		2			3	5
Direção de Serviços de Gestão de Contratos de Concessões (DSGCC)		6	3		9	18
Direção de Serviços de Repositório Institucional (DSRI)					3	3
Direção de Serviços de Regulamento Jurídico-Económico (DSRJE)		15	5		18	38
Direção de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e Segurança (DSRTQS)		2	3		4	9
Direção de Serviços de Sistemas de Informação (DSSI)		4			1	5
Gabinete de Auditoria Interna (GAI)		3				3
Gabinete de Assessoria Técnica (GAT)	2	10				12
Gabinete Jurídico e de Contencioso (GJC)		4				4
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>124</b>	<b>20</b>	<b>45</b>	<b>86</b>	<b>277</b>

## 4. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E PATRIMONIAIS

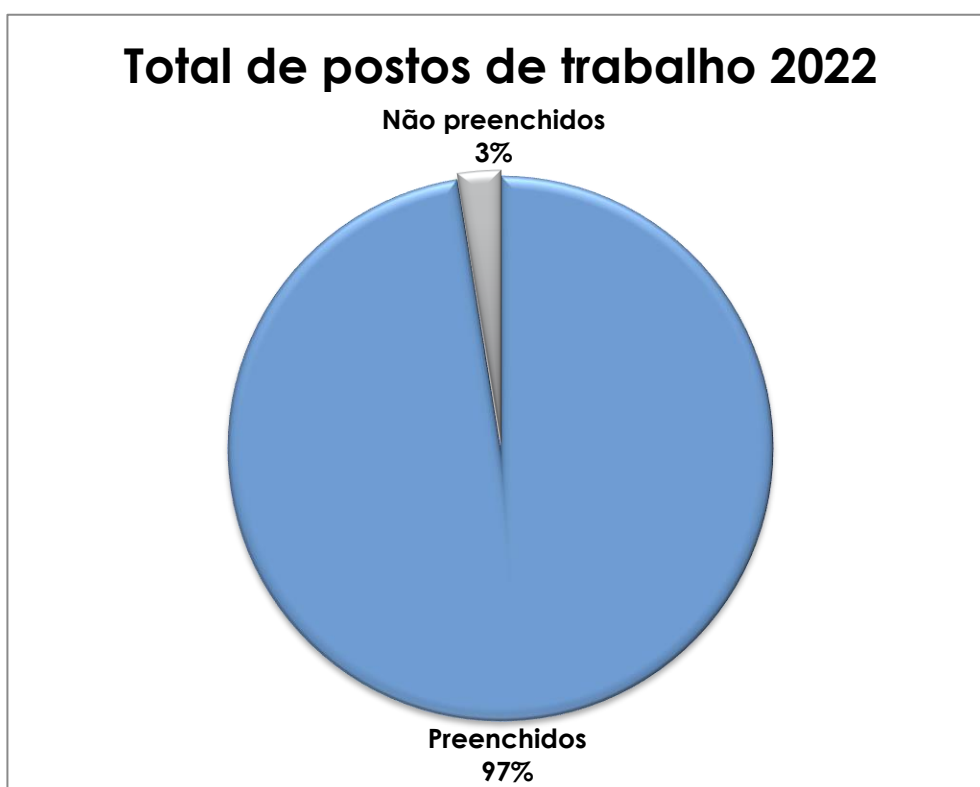
O conteúdo dos pontos seguintes tem como fonte os Departamentos da Direção de Serviços de Administração e Recursos.

<sup>2</sup> Taxa de execução – Deduzindo as atividades reagendadas e canceladas, temos um universo 146 atividades, verificando-se que foram superadas e atingidas as metas relativas a 126 atividades.

#### 4.1. Recursos Humanos

A 31 de dezembro de 2022, o número de efetivos a exercer funções no IMT, era de 848 trabalhadores, para um total de 859 postos de trabalho (incluindo o fiscal único) e o mapa de pessoal aprovado para 2022, de que resulta uma taxa de ocupação de 97 %.

GRÁFICO 1



Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

Por sua vez, para efeitos de Balanço Social não se contabilizam os trabalhadores/as ausentes por motivos de doença há mais de 6 meses. Por uma questão de uniformidade conceptual, optou-se por seguir a mesma metodologia nos dados a seguir apresentados. Nessa conformidade, considerando que em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se 11 trabalhadores/as nessas condições, o total do efetivo a considerar será de 837 trabalhadores/as.

A evolução dos efetivos desde 2013, representada graficamente, demonstra uma perda acentuada até 2018, 14,4%.

Constatou-se, no entanto, um aumento relevante dos efetivos em 2019 em comparação com o ano de 2018, e essa tendência manteve-se tenuemente em 2020. Em 2021 voltou a existir uma perda de 5,6% mas em 2022 existiu novamente um aumento relevante de 8,6% dos efetivos.

Em suma, analisando o arco cronológico de 2013 a 2022, constata-se que existiu um aumento de trabalhadores de 2,0%. Este valor prende-se com a opção com o recrutamento de trabalhadores para várias unidades orgânicas do IMT, como as direções regionais do Alentejo e do Algarve, a Direção de Serviços de Fiscalização, a Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões, o Departamento de Apoio ao Atendimento e ao Utilizador e o Departamento de Equipamentos e Infraestruturas de Transportes.

**GRÁFICO 2**



Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

Os recursos humanos do IMT, encontravam-se, à data, distribuídos essencialmente em dois grupos relevantes, assistentes técnicos e técnicos superiores.

A distribuição dos efetivos por carreira mostra que a carreira mais representativa no IMT, I.P continua a ser a técnica superior aumentando inclusive a sua representatividade em 4% para um total de 47,7 % dos efetivos. Por sua vez, surge como o segundo grupo e representa atualmente 39,5% dos efetivos

Quanto às carreiras com média de idade mais elevada, sobressai a de assistente operacional com uma média de 58 anos pelo que existiu um envelhecimento médio de 1 ano de 2021 para 2022.

Em sentido oposto encontra-se a carreira de técnico superior com a média de idade menos elevada, cerca de 49 anos.

À data de 31 dezembro de 2022, a distribuição dos efetivos, por cargo, carreira e categoria bem como a sua média de idade, era a seguinte:

**QUADRO 5 - Caracterização dos efetivos a 31 de dezembro de 2022**

<i>Cargos /Carreiras/Categorias</i>	N.º de Efetivos	Idade média
	Dez. 2022	Dez. 2022
<b>Presidente - Dirigente – Direção Superior 1º Grau</b>	1	51
<b>Vogal - Dirigente – Dirigente – Direção Superior 2º Grau</b>	2	51
<b>Diretor Serviços – Dirigente - Direção Intermédia 1º Grau</b>	13	54
<b>Chefe Departamento - Dirigente – Direção Intermédia 2º Grau</b>	24	51
<b>Coordenador Núcleo – Dirigente – Direção Intermédia 3º Grau</b>	11	54
<b>Técnicos Superiores</b>	399	49
<b>Especialistas de Informática</b>	15	52
<b>Técnico de informática</b>	27	54
<b>Assistentes Técnicos</b>	331	54
<b>Assistentes Operacionais</b>	14	58
<b>TOTAL</b>	<b>837</b>	<b>51</b>

Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

Apurou-se ainda, que no universo de 837 efetivos, o género feminino, prevalece de forma significativa na organização, aproximadamente 2/3 dos efetivos, mais concretamente 65,8% no universo do IMT, conforme representado.

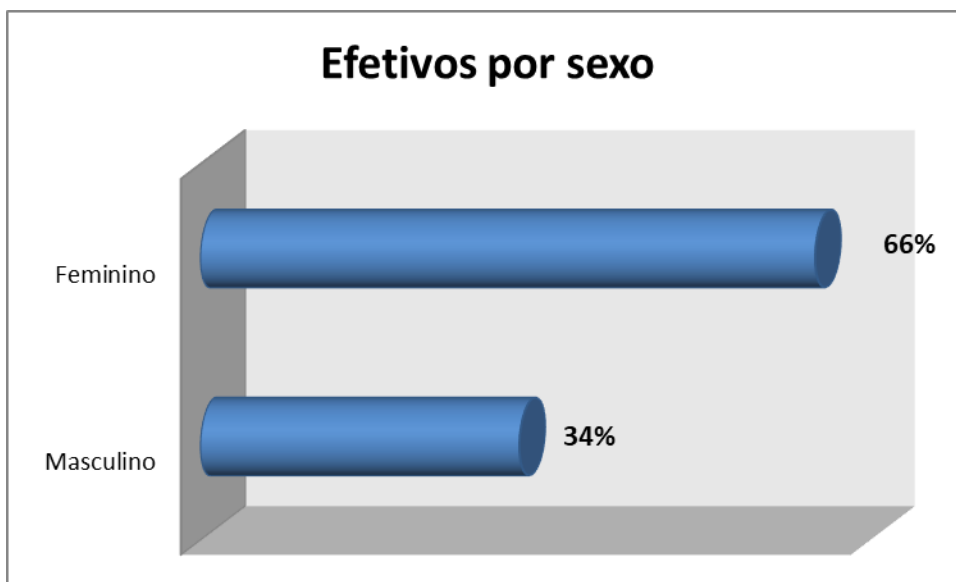
**QUADRO 6 - Caracterização dos Efetivos por Género a 31 de dezembro de 2022**

Género Recursos Humanos	N.º de Efetivos Dez 2022	Idade média Dez. 2022
<b>Feminino</b>	551	52
<b>Masculino</b>	286	50
<b>TOTAL</b>	<b>837</b>	<b>52</b>

FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

A idade média dos trabalhadores do IMT, era de 51anos, em dezembro de 2022.  
Por conseguinte, apurou-se de igual modo que não existe disparidade significativa quanto à média de idades apurada nos géneros identificados.

**GRÁFICO 3**



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

Relativamente à distribuição dos trabalhadores por local de trabalho, nesta data, 63% dos trabalhadores exerciam funções nos serviços regionais (478) e os restantes 37% trabalhadores nos serviços centrais (285), conforme representado na imagem seguinte:

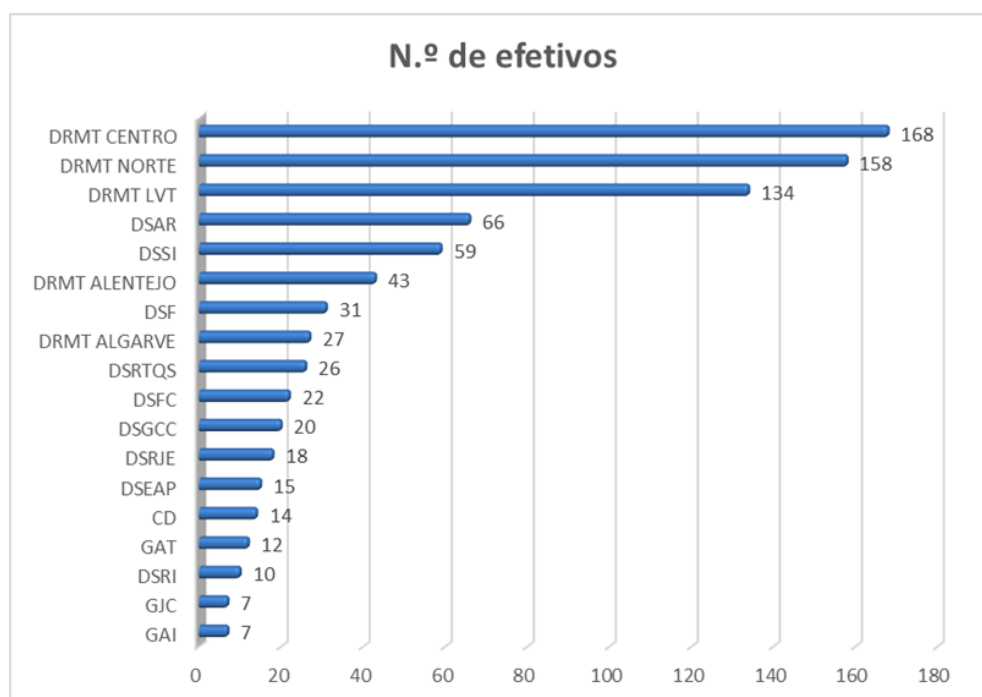
**GRÁFICO 4**



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

A 31 de dezembro de 2022, o número de efetivos por Unidade Orgânica, distribui-se da seguinte forma:

**GRÁFICO 5**



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2022

## 4.2. Recursos Financeiros

O Orçamento Inicial do IMT aprovado para o ano de 2022 ascende a 88 M€ na Receita e 78 M€ na Despesa, conforme quadro seguinte que se apresenta por fonte de financiamento, por capítulo (receita) e por agrupamento (despesa).

**QUADRO 7 – Orçamento**

Orçamento 2022				Unidade: M€	
Receita			Despesa		
FF	Capítulo		FF	Agrupamento	
482	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,13	482	AQUI SIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,13
	TAXAS, MULTAS E OUTRAS PENALIDADES	88,41		DESPESA S COM O PESSOAL	25,48
	RENDIMENTOS DA PROPRIEDADE	0,00		AQUI SIÇÃO DE BENS	30,83
513	VENDA DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,02	513	JUROS E OUTROS ENCARGOS	0,01
	OUTRAS RECETAS CORRENTES	0,01		TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	9,83
	OUTRAS RECETAS DE CAPITAL	0,00		OUTRAS DESPESA S CORRENTES	2,91
	REPOSIÇÕES NÃO ABATIDAS NOS PAGAMENTOS	0,02		AQUI SIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	9,24
541	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,08	541	AQUI SIÇÃO DE BENS	0,08
		88,67	Total		78,50

O quadro infra reporta-se ao orçamento inicial da **Receita** aprovado para 2022, por fonte de financiamento comparativamente ao do ano de 2021:

**QUADRO 8 - Receita**

Receita			Unidade: M€		
FF	Capítulo	2022	FF	Capítulo	2021
411	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,00	411	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,46
441	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,00	441	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,73
482	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,13	482	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	0,08
	REPOSIÇÕES NÃO ABATIDAS NOS PAGAMENTOS	0,00		REPOSIÇÕES NÃO ABATIDAS NOS PAGAMENTOS	0,00
513	TAXAS, MULTAS E OUTRAS PENALIDADES	88,41	513	TAXAS, MULTAS E OUTRAS PENALIDADES	75,71
	RENDIMENTOS DA PROPRIEDADE	0,00		RENDIMENTOS DA PROPRIEDADE	0,00
	VENDA DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,02		VENDA DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,01
	OUTRAS RECEITAS CORRENTES	0,01		OUTRAS RECEITAS CORRENTES	0,01
	OUTRAS RECEITAS DE CAPITAL	0,00		OUTRAS RECEITAS DE CAPITAL	0,00
	REPOSIÇÕES NÃO ABATIDAS NOS PAGAMENTOS	0,02		REPOSIÇÕES NÃO ABATIDAS NOS PAGAMENTOS	0,01
	541	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		0,08	541
Total		88,67			77,71

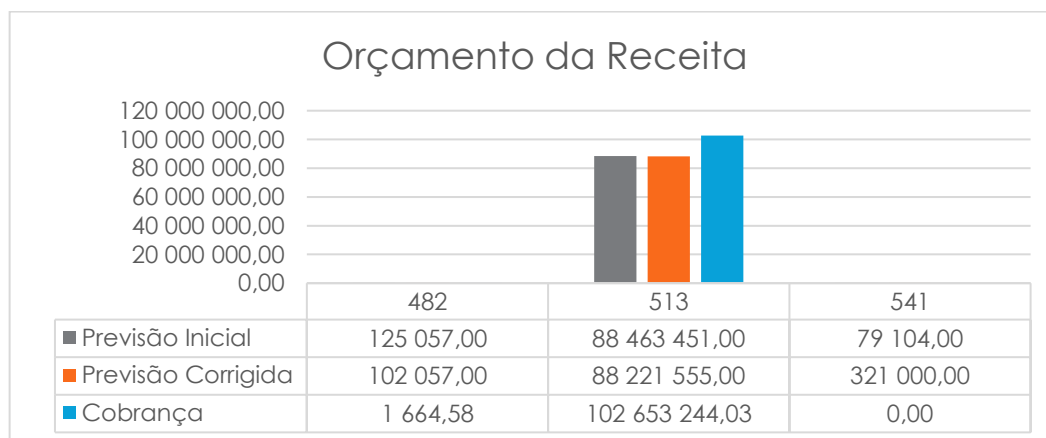
O quadro infra reporta-se ao orçamento inicial da **Despesa** de 2022, por fonte de financiamento comparativamente ao orçamento do ano anterior:

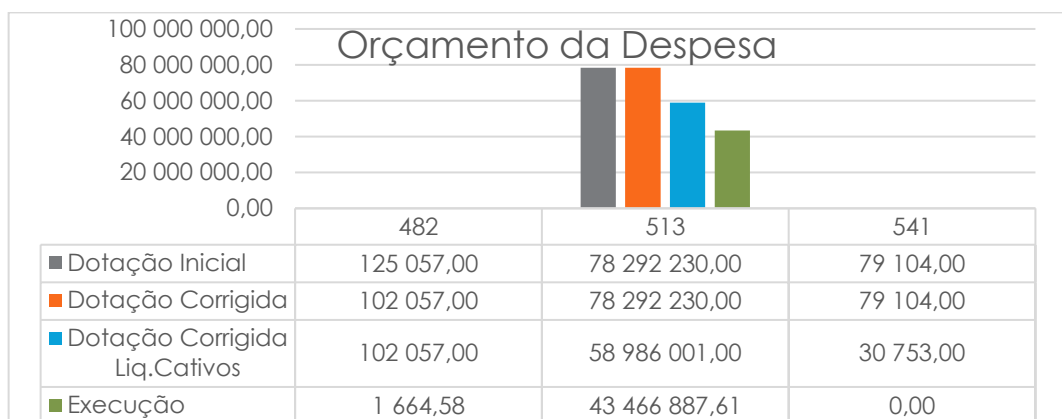
**QUADRO 9 - Despesa**

Despesa			Unidade: M€		
FF	Agrupamento	2022	FF	Agrupamento	2021
411	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	0,00	411	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	0,46
441	AQUISIÇÃO DE BENS	0,00	441	AQUISIÇÃO DE BENS	0,73
482	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,13	482	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	0,08
	DESPESAS COM O PESSOAL	25,48		DESPESAS COM O PESSOAL	25,17
	AQUISIÇÃO DE BENS	30,83		AQUISIÇÃO DE BENS	29,31
513	JUROS E OUTROS ENCARGOS	0,01	513	JUROS E OUTROS ENCARGOS	0,02
	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	9,83		TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	8,04
	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	2,91		OUTRAS DESPESAS CORRENTES	3,06
	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	9,24		AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	10,14
541	AQUISIÇÃO DE BENS	0,08	541	AQUISIÇÃO DE BENS	0,63
	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	0,00		AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	0,06
<b>Total</b>		<b>78,50</b>			<b>77,71</b>

Nos gráficos abaixo apresentados pode-se observar a previsão/dotação inicial, a previsão/dotação corrigida e as cobranças bem como os pagamentos realizados durante o ano de 2022:

**GRÁFICOS 6 E 7**





QUADRO 18

A **Despesa** da fonte de financiamento Receitas Próprias do Ano (FF513) executada em 2022 apresentou a seguinte distribuição:

QUADRO 10

**Unidade: M€**

Despesa	2022			2021		
	Dotação Líquida	Corrigida de cativos	Pagamentos	Dotação Líquida	Corrigida de cativos	Pagamentos
Pessoal	25,48		22,34	25,16		20,74
Bens e serviços	<b>18,55</b>		<b>8,28</b>	<b>35,28</b>		<b>13,83</b>
Encargos Financeiros	0,01		0,00	0,02		0,00
Transferências Correntes	<b>9,30</b>		<b>8,40</b>	<b>8,50</b>		<b>8,38</b>
Outras Despesas Correntes	0,42		0,38	1,17		0,10
Bens de capital	<b>5,23</b>		<b>4,07</b>	<b>3,72</b>		<b>1,77</b>
<b>TOTAL</b>	<b>58,99</b>		<b>43,47</b>	<b>73,85</b>		<b>44,82</b>

As despesas totais pagas durante o exercício de 2022 na Fonte de Financiamento de Receitas Próprias do Ano ascenderam a 43 M€, representando uma taxa de execução de 74%. O agrupamento de despesas com maior peso em 2022 foi o agrupamento “01 - Despesa com o Pessoal”, com uma taxa de execução de 88%, seguido do agrupamento “02 - Aquisição de Bens e Serviços Correntes” que apresenta uma taxa de execução de 45%.

Os encargos com o pessoal sofreram um acréscimo expectável de 8 % face à execução de 2021.

Comparativamente ao ano anterior a execução das despesas com a aquisição de bens e serviços apresenta um decréscimo de 40%.

As Outras Despesas Correntes registaram um acréscimo de 283% e os Bens de Capital de 130%.

A dotação corrigida ao orçamento inicial contempla um incremento na ordem dos 52 M€, no âmbito do apoio extraordinário aprovado, pelo Decreto-Lei nº 28-A/2022, de 25 de março, Despacho n.º 4727-B/2022, de 21 de abril e Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/22, de 18 de março, que é conferido a operadores de TVDE e ao setor dos Transportes de Mercadorias por conta de outrem consecutivamente.

#### QUADRO 11

Rótulos de Linha	Soma de Dotações Iniciais (1)	Soma de Dotações Corrigidas (2)	Soma de Tot Líq. Desp. Paga (15) = (11+12-13)
522	0	52 820 000,00 €	47 716 282,96 €
D04	0	52 820 000,00 €	47 716 282,96 €
<b>Total Geral</b>	<b>0</b>	<b>52 820 000,00 €</b>	<b>47 716 282,96 €</b>

Face a este incremento a taxa execução do orçamento de 2022 rondou na sua globalidade os 81,46% de acordo com o quadro infra:

#### QUADRO 12

Rótulos de Linha	Soma de Dotações Iniciais (1)	Soma de Dotações Corrigidas (2)	Soma de Dotações Corrigidas Líquid	Soma de Tot Líq. Desp. Paga (15) = (11+12-13)
432	- €	23 000,00 €	23 000,00 €	18 847,29 €
D02	- €	23 000,00 €	23 000,00 €	18 847,29 €
482	125 057,00 €	102 057,00 €	102 057,00 €	1 664,58 €
D02	125 057,00 €	102 057,00 €	102 057,00 €	1 664,58 €
513	78 292 230,00 €	78 292 230,00 €	58 986 001,00 €	43 466 887,61 €
D01	25 478 633,00 €	25 478 633,00 €	25 478 633,00 €	22 341 319,85 €
D02	30 826 299,00 €	36 009 112,00 €	18 548 883,00 €	8 277 442,59 €
D03	12 220,00 €	12 220,00 €	12 220,00 €	923,66 €
D04	9 826 878,00 €	9 300 403,00 €	9 300 403,00 €	8 397 044,82 €
D06	2 910 700,00 €	2 266 700,00 €	420 700,00 €	382 628,83 €
D07	9 237 500,00 €	5 225 162,00 €	5 225 162,00 €	4 067 527,86 €
522	- €	52 820 000,00 €	52 820 000,00 €	47 716 282,96 €
D04	- €	52 820 000,00 €	52 820 000,00 €	47 716 282,96 €
541	79 104,00 €	79 104,00 €	30 753,00 €	- €
D02	79 104,00 €	79 104,00 €	30 753,00 €	- €
<b>Total Geral</b>	<b>78 496 391,00 €</b>	<b>131 316 391,00 €</b>	<b>111 961 811,00 €</b>	<b>91 203 682,44 €</b>

Quanto à **Receita**, o quadro comparativo da execução de 2022 com o ano anterior, na fonte de financiamento corresponde às Receitas Próprias do Ano (FF 513) é o seguinte:

**QUADRO 13**

**Unidade: M€**

<b>Receita</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>		
	<b>Previsão corrigida</b>	<b>Receita Cobrada Líquida</b>	<b>Previsão corrigida</b>	<b>Receita Cobrada Líquida</b>
Taxas, multas e outras penalidades	88,17	102,49	75,71	89,21
Rendimentos da propriedade	0,00	0,00	0,00	0,00
Transferências correntes	0,00	0,00	0,00	0,00
Venda de bens e serviços correntes	0,02	0,01	0,01	0,01
Outras Receitas Correntes	0,01	0,01	0,01	0,00
Transferências de capital	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras receitas de capital	0,00	0,00	0,00	0,00
RNAP	0,02	0,14	0,01	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>88,22</b>	<b>102,65</b>	<b>75,74</b>	<b>89,23</b>

A receita cobrada líquida do exercício ascendeu os 102 M€, que corresponde a um nível de execução de 116%, face à previsão corrigida. Relativamente ao ano anterior a receita cobrada líquida teve um aumento de 15,04%.

A principal fonte de receita própria do IMT continua a ser a cobrança de taxas inerentes aos serviços prestados pelo Instituto, que corresponde a 99,84% da receita cobrada líquida total de 2022. As cobranças em 2022, na sua globalidade, registaram um acréscimo de 15% relativamente à cobrança do ano anterior.

Finalmente, tal como acontece desde a constituição do IMT, as receitas próprias superam as despesas.

#### **4.3. Recursos Patrimoniais**

No âmbito das suas atribuições o Departamento de Recursos Patrimoniais desenvolveu os seguintes projetos e atividades:

## **I. Projetos de Manutenção e Renovação de Instalações**

### Edifício Sede - Lisboa

- Início da implementação de algumas das recomendações previstas no Projeto SCIE para o edifício, que se prevê concluir durante o ano de 2023.

### Edifício Barbosa du Bocage- Lisboa

- Continuação de elaboração do projeto, em articulação com o GNS, para a intervenção no piso 0 relativa ao Sub-registo planeada para 2023.
- Compartimentação do piso -4 para instalação de arquivos rolantes;

### Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte

- Elaboração e aprovação de estudo prévio para a remodelação dos pisos 1, 2, 3 e 4 da DRMT Norte.

### DRMT Norte - Delegação Distrital de Bragança

- Elaboração e conclusão da empreitada da 2.<sup>a</sup> fase.

### DRMT Norte - Delegação Distrital de Vila Real

- Colocação de uma plataforma elevatória para acesso de pessoas com mobilidade reduzida.

### DRMT Norte - Delegação Distrital de Braga

- Conclusão da 1.<sup>a</sup> fase de empreitada de remodelação das instalações da delegação;
- Elaboração e início da execução da 2.<sup>a</sup> fase de empreitada de remodelação das instalações da delegação, tendo sido executada em 80%.
- Remodelação das infraestruturas elétricas e de AVAC de parte da delegação.

### DRMT Norte - Delegação Distrital de Viana do Castelo

- Execução de remodelação das instalações sanitárias da delegação.

### DRMT Centro - Delegação Distrital de Guarda

- Elaborado estudo para colocação de estrutura metálica pré-fabricada para instalação de arquivo nas antigas instalações da delegação da Guarda.

#### DRMT Centro - Delegação Distrital de Viseu

- Fornecimento e instalação de estores na delegação.

#### DRMT Lisboa e Vale do Tejo - Delegação Distrital de Setúbal

- Aquisição de sinalética e aplicação de películas na delegação;
- Continuação da execução da empreitada de remodelação da Delegação – ficaram por executar trabalhos complementares que aguardam autorização de despesa.

#### Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo

- Início e conclusão da empreitada de remodelação das instalações do atendimento e *backoffice* da DRMT Alentejo;
- Remodelação parcial do piso do 1.º piso da nave do Arquivo Central de Évora.

#### DRMT do Alentejo - Delegação Distrital de Beja

- Execução e conclusão da empreitada de remodelação e manutenção do Parque de Manobras;

#### DRMT do Alentejo - Delegação Distrital de Portalegre

- Execução e conclusão da empreitada de remodelação e manutenção do Parque de Manobras;

## **II. Contratação Pública**

O DRP tramitou no ano de 2022 cerca de 406 processos, distribuídos da seguinte forma:

**QUADRO 14**

Contração Pública Tipologia de Procedimentos	N.º de Processos
<b>Acordo Quadro</b>	3
<b>Ajuste Direto</b>	49
<b>Ajuste Direto Simplificado</b>	259
<b>Concurso Público</b>	50
<b>Consulta Prévia</b>	22

<b>Contratação Excluída</b>	13
<b>Reprogramação</b>	4
<b>Compras Centralizada (UMC PCM)</b>	3
<b>Contratos Excluídos</b>	3
<b>Total</b>	<b>406</b>

O ajuste direto simplificado representou mais de 50% dos procedimentos em 2022, tendo a utilização deste tipo de procedimento aumentado ligeiramente face ao ano de 2021. Em 2022, destaca-se o ligeiro aumento dos ajustes diretos simplificados e ajustes diretos e uma diminuição do recurso às consultas prévias e aos concursos públicos em cerca de 20% e 10%, respetivamente, conforme se demonstra no seguinte quadro:

**QUADRO 15**

Tipologia de procedimento	2020	2021	2022	Δ (2021-2022)
<b>Acordo Quadro</b>	6	8	3	-62,50%
<b>Ajuste Direto</b>	62	47	49	4,26%
<b>Ajuste Direto Simplificado</b>	249	256	259	1,17%
<b>Compras Centralizadas</b>	0	0	3	-
<b>Concurso Público</b>	37	56	50	-10,71%
<b>Consulta Prévia</b>	34	28	22	-21,43%
<b>Contratação Excluída</b>	18	13	13	0,00%
<b>Contratos Excluídos</b>			3	-
<b>Reprogramação</b>	9	12	4	-66,67%
<b>Total</b>	<b>415</b>	<b>420</b>	<b>406</b>	<b>-3%</b>

### III. Gestão de contratos e manutenção

Durante o ano de 2022 foram desenvolvidos e acompanhados pelo DRP entre outros, os seguintes contratos:

- Locação de contentores
- Fornecimento e instalação de componentes dos sistemas de ar condicionado
- Aquisição de serviços de avaliação de parcelas (terreno) sobrantas
- Fornecimento de equipamento de intercomunicação para elevadores
- Fornecimento de água e eletricidade
- Rendas
- Aquisição de serviços de viagens, transportes, alojamentos e serviços conexos

- Obras de reparação e beneficiação de edifícios
- Aquisição de Papel
- Fornecimento e instalação de componentes do SCIE
- Fornecimento e Instalação de cancelas da Entrada do Estacionamento
- Aquisição de contrato de manutenção das SADI (Sistema Automático de Detenção de Incêndio)
- Aquisição de consumíveis de impressão
- Serviços de limpeza
- Fornecimento de material elétrico
- Aquisição de mobiliário
- Aquisição de equipamentos de ar condicionado
- Aquisição de carregadores de viaturas elétricas
- Aquisição de serviços de rent-a-car
- Fornecimento e instalação de depósito de gasóleo do grupo de geradores
- Aquisição de plataforma elevatória
- Aquisição de Serviço de *Clipping*
- Aquisição de seguro automóvel para a frota do IMT, IP
- Aquisição de consumíveis
- Aquisição de plataforma eletrónica de contratação pública
- Aquisição de material publicitário para ofertas institucionais
- Aquisição de serviço postal universal
- Aquisição de fornecimento de combustível rodoviário
- Outros Procedimentos manutenção preventiva/corretiva/aquisição bens;
- Aquisição de modelos/formulários de negócio;

#### **IV. Gestão da Frota**

A frota do IMT em 2022 teve o acréscimo de uma viatura passando a contar com 38 viaturas, em virtude de uma das viaturas que se encontrava imobilizada, ter sido intervencionada.

Para complementar o desenvolvimento e o cumprimento das principais atividades, o IMT continuou a adquirir, em regime de serviço de rent-a-car, 11 viaturas de categoria inferior e 2 híbridos plug-in médios inferiores, no valor aproximado de 33 mil euros no primeiro semestre do ano, passando no último trimestre a contar com 21 viaturas de categoria inferior e 2 híbridos plug-in medio inferior no valor aproximado de 26 mil euros.

**QUADRO 16**

Operacionalidade	Nº de veículos 2020	Nº de veículos 2021	Nº de veículos 2022	Δ (2021-2022)
Ativos	38	37	38	3%
Imobilizados	10	11	10	-9%
Processo de abate em curso	1	1	1	0%
Processo de abate concluído	3	0	0	-
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>0%</b>

**Idade dos veículos da frota do IMT**
**QUADRO 17**

Idade	Nº Veículos - 2020	Nº Veículos -2021	Nº Veículos -2022	Δ
Até 4 anos	6	6	6	0,00%
Mais de 15 Anos	30	17	0	152,94%
Mais de 20 Anos	16	26	43	-100,00%
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>0</b>

**Manutenção das viaturas**
**QUADRO 18**

Ano	N.º de veículos em manutenção	Despesas com manutenção veículos	Valor médio gasto em manutenção por veículo
2020	32	30 463,00 €	951,97 €
2021*	32	31 872,79 €	996,02 €
2022	32	49 786,96 €	1 555,84 €
<b>Δ (2021-2022)</b>	<b>0,00%</b>	<b>56,21%</b>	<b>56,21%</b>

\* inclui-se aqui a reparação da viatura 94-45-QU, embora neste relatório esta viatura esteja incluída nas viaturas imobilizadas.

Relativamente ao valor médio de manutenção por cada viatura, houve um acréscimo, devido à idade dos veículos (88% dos veículos tem mais de 16 anos) e à elevada quilometragem (36% dos veículos tem mais de 300 mil quilómetros)

## **V. Expediente**

O expediente continuou a implementação do novo sistema de gestão documental, através da apresentação de propostas de melhoria ao grupo de acompanhamento do projeto.

O expediente continua a prestar apoio ao trabalho realizado pelo Expediente da LVT através da realização de algumas tarefas.

## **5. ATENDIMENTO AO PÚBLICO E NÍVEIS DE DESEMPENHO**

O IMT, desenvolve um conjunto de atividades de carácter operacional destinadas a habilitar os cidadãos e as empresas com os títulos e os certificados necessários à sua atividade individual e profissional, em três áreas: condutores, veículos e transportes.

A maioria dessas atividades de licenciamento e autorização é desenvolvida nos serviços desconcentrados, designadamente:

### ➤ Na área de condutores

- Exames de condução – IMT
- Licenças de Condução nacionais
- Consulta de informação relativa à última carta emitida
- Duplicado de carta de condução
- Revalidação de carta de condução
- Substituição de carta de condução
- Licenças de Condução internacionais

### ➤ Na área dos veículos

- Documento único automóvel
- Documentos apreendidos
- Cancelamento de Matrículas
- Veículos em fim de vida
- Inspeções
- Autorizações especiais de trânsito

- Duplicado do certificado de matrícula/documento único automóvel
- Certidões:
  - De homologação
  - De matrícula
- Alteração das características técnicas
- Certidão de resultados de inspeção
- Na área dos transportes
  - Inscrição em exame para certificação profissional
  - Emissão de certificados profissionais
  - Licenciamento de veículos para atividades transportadoras
  - Tacógrafo Digital
- Outros
  - cartão de estacionamento para pessoa com deficiência

O IMT estabeleceu um conjunto de parcerias, nomeadamente, com a Agência para a Modernização Administrativa, com o Instituto dos Registos e Notariado, com as Escolas de Condução, Federação Portuguesa de Táxi, Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros e Automóvel Clube de Portugal, que permitem aos cidadãos diversificar a escolha de locais de atendimento presencial, diminuir o tempo de espera e manter um atendimento de proximidade.

O número de pedidos entrados diariamente no IMT, é extremamente elevado, levando à necessidade de diversificar os canais de contacto dos cidadãos com o organismo.

Através do site IMTonline, (<http://www.imtonline.pt/>), os cidadãos e as empresas podem requerer alguns dos serviços prestados acima elencados, sem necessidade de se deslocar aos serviços de atendimento, beneficiando ainda de um desconto sobre o valor aplicado. Durante o ano de 2022, este canal de atendimento continuou a aumentar o número de pedidos rececionados por esta via, principalmente nas pretensões de cartas de condução e tacógrafos.

**GRÁFICO 8****GRÁFICO 9**

No sentido de melhorar o atendimento, o IMT, I.P passou a disponibilizar atendimento presencial espontâneo e agendamento do atendimento ao público nos serviços desconcentrados do Instituto, assegurando a prestação dos serviços aos utilizadores individuais e empresas.

No quadro seguinte apresenta-se o tempo de espera e os agendamentos realizados em 2022 no atendimento ao público:

## QUADRO 19

### ATENDIMENTO POR SERVIÇO - 2022

Serviço	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO		
	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME
Aveiro	2202	03:05	23:59	2256	02:54	30:59	2570	02:56	41:59	2308	04:17	40:25	2604	07:07	37:04	2834	08:06	32:27
Beja	881	10:39	14:35	962	10:54	19:31	1120	10:28	10:59	936	10:50	13:38	1109	09:58	08:06	1277	09:52	13:50
Braga	3340	08:21	37:06	3507	08:23	41:22	4233	08:26	35:32	3748	09:08	38:53	4077	08:52	54:10	3875	09:18	01:04:31
Bragança	1148	10:04	11:19	987	10:55	16:09	1252	11:11	10:47	1157	09:06	09:58	1443	10:35	15:00	1217	10:06	28:08
Castelo-Branco	930	11:25	26:09	971	10:28	21:52	1224	09:52	25:19	1065	09:08	22:54	1265	09:51	37:37	1274	09:31	31:27
Coimbra	3402	08:36	24:15	3555	08:58	28:58	4133	09:22	21:27	3610	09:15	35:25	3970	09:42	27:32	3548	09:56	47:54
Évora	1884	08:08	14:59	2084	07:31	32:11	2138	08:48	42:44	2079	08:35	38:51	2305	08:29	36:08	1948	08:27	01:00:30
Faro	4546	04:37	08:57	3601	04:49	07:47	5117	05:13	09:38	4484	05:01	10:32	5203	05:09	11:52	4907	05:22	12:24
Guarda	1199	08:58	25:46	1230	08:49	30:23	1234	09:01	39:40	1095	08:43	45:04	1211	09:06	44:45	1295	08:15	34:34
Leiria	1960	10:18	40:54	1670	10:22	57:20	1886	10:04	01:10:42	2519	09:06	01:07:50	2925	10:42	01:12:00	2893	10:09	01:20:52
Lisboa	8114	08:54	1:48:52	7470	09:54	01:54:17	8297	10:00	01:55:52	7812	09:47	01:47:44	10790	09:41	01:38:55	9007	09:04	01:44:19
Portalegre	606	09:51	14:02	634	08:50	16:42	675	10:44	17:45	636	10:34	22:16	709	11:05	24:03	743	11:36	29:03
Porto	5745	09:50	1:00:13	5614	10:12	01:24:34	6654	11:13	01:18:12	5145	10:43	01:06:17	7268	10:05	57:08	6650	09:23	51:24
Santarém	3016	08:52	37:05	3200	08:49	43:57	3622	08:07	39:56	3458	08:34	46:18	4567	08:09	43:45	3744	08:16	57:34
Setúbal	4098	08:53	52:09	3730	09:34	01:10:59	4372	09:43	01:20:16	3875	09:33	01:16:27	4939	09:15	01:20:40	4497	09:26	01:27:28
Viana Castelo	1867	09:27	17:28	1759	10:07	47:05	1906	08:29	01:17:41	1839	09:45	46:04	1994	10:50	01:21:16	1907	10:47	01:31:34
Vila Real	1275	08:28	12:48	1265	08:51	11:53	1510	08:36	19:42	1263	07:29	19:16	1506	07:56	26:40	1322	07:48	30:13
Viseu	1642	08:29	40:25	1696	08:18	48:31	2273	07:17	01:09:28	2170	07:17	01:34:53	2458	08:35	01:16:49	2572	08:26	01:06:03
<b>TOTAL</b>	<b>47.855</b>	<b>08:11</b>	<b>38:06</b>	<b>46.151</b>	<b>08:09</b>	<b>45:30</b>	<b>54.216</b>	<b>08:01</b>	<b>48:39</b>	<b>49.199</b>	<b>07:59</b>	<b>46:44</b>	<b>60.343</b>	<b>08:22</b>	<b>47:56</b>	<b>55.510</b>	<b>08:09</b>	<b>59:06</b>

## QUADRO 19- A

### ATENDIMENTO POR SERVIÇO - 2022

Serviço	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO		
	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME	NA	TMA	TME
Aveiro	2909	07:53	27:53	3349	07:08	30:33	2857	07:11	20:30	2849	07:57	20:32	2790	07:31	17:46	2614	07:42	24:45
Beja	1255	10:47	18:47	1435	09:48	18:11	1472	09:35	19:58	1387	09:02	30:24	1317	10:24	24:19	1130	09:31	16:18
Braga	4165	09:43	50:01	4645	09:25	54:06	4366	09:29	37:52	3905	10:01	42:39	3765	10:17	37:15	3715	10:07	52:42
Bragança	1348	08:21	31:07	1382	09:28	11:27	1508	09:09	08:19	1234	09:46	06:52	1258	09:36	05:03	1058	08:09	06:25
Castelo-Branco	1319	10:22	50:38	1356	09:22	29:26	1322	09:37	20:09	1228	09:36	23:34	1274	09:10	18:06	1062	09:58	26:57
Coimbra	3639	10:30	53:11	3854	09:41	42:51	3430	09:48	42:33	3330	09:45	38:40	3431	10:01	37:41	3171	09:34	35:13
Évora	2125	07:48	46:19	2641	07:15	44:15	2378	07:35	33:18	2269	07:18	30:07	2199	07:35	24:27	2134	07:14	34:16
Faro	4635	05:22	12:16	4912	05:16	13:07	5635	04:46	13:57	5647	05:00	12:18	5754	05:01	12:48	4462	05:22	16:32
Guarda	1310	08:44	37:28	1471	07:29	45:44	1354	07:48	30:17	1266	08:02	24:45	1298	08:13	14:40	1174	07:38	22:12
Leiria	3097	10:40	54:17	3510	09:00	58:52	3235	09:48	41:22	2918	10:03	01:04:02	2923	09:26	41:49	2808	08:47	54:04
Lisboa	8772	09:22	01:31:17	8975	09:25	01:13:18	8662	09:21	01:05:55	7670	09:46	01:14:38	8055	09:38	57:43	7018	08:59	50:03
Portalegre	772	12:36	18:34	699	11:27	20:02	744	11:29	16:07	721	12:49	17:27	695	13:00	14:26	603	12:12	17:00
Porto	6686	09:54	01:02:28	7125	09:35	01:07:04	6781	09:36	01:03:28	6566	09:41	51:58	6816	09:31	42:37	6293	09:20	51:25
Santarém	4209	08:07	54:03	4883	08:08	51:21	5222	07:38	40:54	4765	08:10	43:13	4870	08:13	49:36	4560	07:51	47:40
Setúbal	2653	08:51	01:17:19	2972	12:14	01:00:44	3769	11:48	01:13:34	4005	12:30	56:15	4651	11:39	01:07:01	3708	11:14	01:16:58
Viana Castelo	1895	10:27	01:49:56	1952	10:50	01:25:58	2149	09:37	43:58	2126	10:08	33:50	2091	09:57	33:29	1888	09:15	41:55
Vila Real	1579	07:03	25:26	1819	07:20	40:26	1568	07:15	23:11	1535	07:16	30:18	1602	06:34	22:10	1449	07:13	38:43
Viseu	2758	08:22	46:55	2804	08:05	54:05	2508	08:06	25:55	2421	08:04	30:19	2502	07:24	27:31	2349	07:33	37:50
<b>TOTAL</b>	<b>57.018</b>	<b>08:28</b>	<b>51:30</b>	<b>62.317</b>	<b>07:58</b>	<b>52:18</b>	<b>58.960</b>	<b>08:17</b>	<b>37:08</b>	<b>55.842</b>	<b>08:43</b>	<b>38:01</b>	<b>57.291</b>	<b>08:55</b>	<b>32:48</b>	<b>51.196</b>	<b>08:01</b>	<b>37:44</b>

Com o objetivo de disponibilizar um atendimento de proximidade, o IMT disponibilizou 20 linhas de call center, com atendimento nas seguintes áreas temáticas:


- Condutores
- Transportes
- Trocas de cartas estrangeiras
- Veículos

No ano de 2022, nas 20 linhas de telefone, foram atendidas 337.675 chamadas, prestando um atendimento de proximidade aos cidadãos e empresas.

No quadro seguinte, enviam-se os dados referentes aos atendimentos de chamadas, realizado em 2022.

QUADRO 20



	Total 2022		
	Chamadas recebidas	Chamadas atendidas	
Condutores	179845	75002	41,70
Transportes	84155	45114	53,61
Trocas Títulos	286655	122202	42,63
Veículos	181141	95357	52,64
<b>Total chamadas</b>	<b>731796</b>	<b>337675</b>	<b>46,14</b>

## **6. ATIVIDADE SECTORIAL DAS UNIDADES ORGÂNICAS**

Neste capítulo apresenta-se a atividade desenvolvida pelas Unidades Orgânicas centrais ao longo de 2022 com referência às competências que lhes estão atribuídas.

O relato é construído a partir do Plano de Atividades de cada Unidade Orgânica, pelo que deve ser considerado como uma verificação do respetivo grau de cumprimento.

### **6.1. Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica**

Nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, que definiu os Estatutos do IMT, IP, compete à Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica (DSRJE):

- a) *Promover e participar na definição do quadro legal e regulamentar, de natureza económica, aplicável às atividades que se inserem na missão do IMT, I. P., suscitando para o efeito a colaboração de todas as entidades que, em razão da matéria, tenham interesse relevante;*
- b) *Proceder ao controlo da execução do quadro regulamentar aplicável, incluindo a legislação relativa ao trabalho portuário, colaborando nos atos de fiscalização e aplicação do regime sancionatório, em cooperação com as entidades, internas e externas, relevantes para o efeito;*
- c) *Licenciar, autorizar, certificar e inscrever e fiscalizar, nos termos da lei e regulamentos aplicáveis, os operadores e serviços, no setor dos transportes terrestres e marítimos, incluindo os transportes especiais de mercadorias e a instalação de plataformas logísticas;*
- d) *Promover a gestão e atualização dos títulos por si emitidos, dos registos das empresas e demais entidades intervenientes nas atividades de transporte terrestres e marítimos, bem como os registos dos serviços de transporte público de passageiros;*
- e) *Promover a avaliação, eficiência e qualidade dos serviços de transporte, monitorizando os respetivos sistemas de qualidade quando estes sejam exigíveis;*
- f) *Colaborar na definição dos princípios relativos à formação de preços e tarifas no transporte público de passageiros e infraestruturas rodoviárias;*
- g) *Proceder à aprovação e verificação dos tarifários no domínio dos transportes, nos termos da regulamentação aplicável e dos contratos;*

- h) Elaborar estudos tarifários no domínio dos transportes, tendo em vista, nomeadamente, promover o equilíbrio económico da exploração e a garantia de complementaridade dos diferentes modos na satisfação da procura;*
- i) Promover os direitos dos utentes dos transportes e das vias rodoviárias, colaborando com os serviços e entidades competentes no sistema de participação e tratamento de queixas;*
- j) Cooperar com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e demais autoridades reguladoras, nas respetivas áreas de atribuições, nos termos da lei, sem prejuízo dos eventuais protocolos a estabelecer com estas autoridades;*
- k) Tratar os elementos contabilísticos e outra informação a fornecer pelas administrações portuárias e outras entidades licenciadas que operam no setor portuário respeitantes à sua organização e atuação;*
- l) Exercer os poderes determinados na lei nos domínios da proteção do transporte marítimo e dos portos e da carga e descarga de granéis;*
- m) Colaborar, mediante estudos e pareceres técnicos, na conceção e desenho de contratos de fornecimento de serviços públicos, incluindo concessões e contratos celebrados em regime de parceria público privadas (PPP);*
- n) Colaborar, mediante estudos e pareceres técnicos, na definição dos princípios gerais para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público (OSP) e a contratualização de serviço de transporte público de passageiros, no quadro da legislação nacional e europeia aplicável;*
- o) Promover a obtenção de informação tarifária no plano nacional e internacional.*

## **A – ATIVIDADE OPERATIVA**

A DSRJE desenvolve um conjunto de atividades de natureza operativa, sendo que algumas delas têm vindo a ser realizadas pelos serviços desconcentrados:

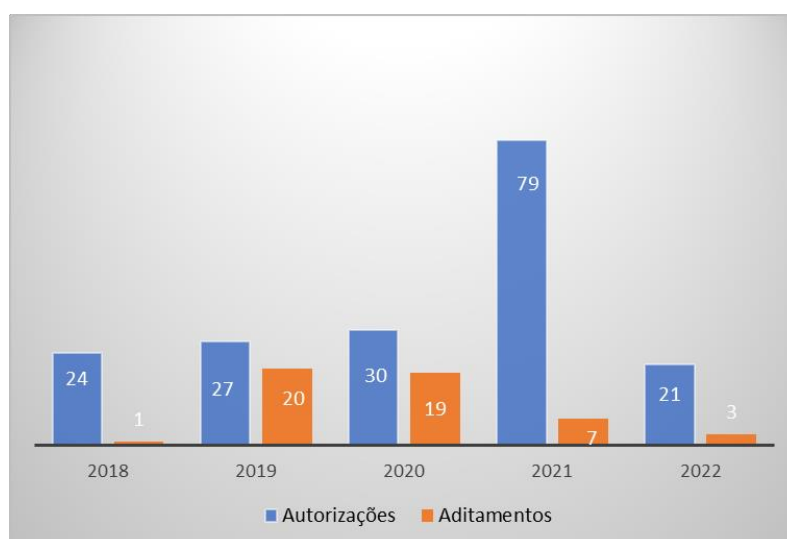
- No âmbito das autorizações e do licenciamento do transporte rodoviário são estas algumas das atividades dessa natureza:
  - Emissão de permissões administrativas provisórias e efetivas para a atividade de rent-a-car (passageiros);
  - Emissão de autorizações para serviços expressos de passageiros e alteração das suas condições de exploração;

- Emissão e renovação de autorizações para serviços regulares internacionais de passageiros e alteração das suas condições de exploração;

### **Evolução das autorizações e aditamentos emitidos no período de 2018 a 2022**

No período em análise, 2018/2022 foram emitidas 181 autorizações e 50 aditamentos para linhas de serviço regular internacional de passageiros, com partida/destino (términos do serviço) em Portugal.

**GRÁFICO 10**



**QUADRO 21- Listagem de Empresas com Autorizações**

<b>Empresas</b>	<b>N.º de Autorizações</b>
A Giromundo, Viagens e Turismo, Lda.	2
Alsa Internacional, SL	10
Alvegal - Viagens e Turismo, Lda.	14
Andrad Voyages	2
Anpian, SA	2
AraújoTur-Viagens e Turismo da Beira Lda.	1
Arcobasto, Transporte de Passageiros, Lda.	3
Atlssib, SRL	1
Autna SL	3
Autna, Transportes, Lda.	4
Auto Res, SL	1
Barquense - Agência de Viagens e Turismo, Lda	3
Castromil, SA	1
Cm Tours	4
Express Atrix SRL	1
Flixbus France, SARL	26
Flixbus Portugal, Unipessoal, Lda.	28
Gogipsy-Tecnologia, Unipessoal, Lda.	4
Guanaurb-Invertimentos Imobiliários e Transportes, S.A.	5
Inter 2000 SARL	3
Intercentro-Transportes Internacionais Rodoviários do Centro, Lda.	6
Internorte-Transportes Internacionais Rodoviários do Norte, Lda.	6
J. R. viagens e Turismo, Lda.	1
Location Car Paris	4
Nicktrans SRL	1
Novomar -Viagens e Turismo, Lda.	1
Odiseea Bus SRL	1
Olimpia Travel SRL	4
Paraíso da Questão, Lda.	1
Primetour-Viagens e Turismo,Lda.	1
Prodigio Boémio, Lda.	2
Rodoviária do Alentejo, SA	1
Royal Itinerary- Bus Company, Unipessoal, Lda.	13
Smotocel SRL	1
Sociedade de Transportes SL	8
Socintarbus	1
Taxis Auto Sàrl	2
Top Evasion Europa Lda.	1
Union Ivkoni, Ltd.	4
Viagens e Turismo Castrense, Lda.	1
VPL-Viagens Póvoa de Lanhoso, Lda.	3

Total Geral	181
-------------	-----

- Apreciação das condições gerais de transporte submetidas pelos operadores, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
  - Resposta a pedidos de apoio e a solicitações no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros;
  - Análise e registo dos pedidos de comunicação prévia para Transporte de Passageiros Flexível;
  - Resposta a solicitações diversas sobre todas as atividades de transporte, designadamente transporte em táxi, passageiros em autocarro, TVDE, rent-a-car, TCC, mercadorias, mercadorias perigosas, rent-a-cargo, transitários, certificação profissional de condutores ADR;
  - Análise e/ou reencaminhamento de reclamações diversas, designadamente sobre transporte em táxi, TVDE, TCC, rent-a-car/sharing e outras;
  - Atualização/revisão dos todos conteúdos do site do IMT, incluindo os microsites, no âmbito das competências da DSRJE, em articulação com a DSSI/DAU.
- No âmbito da contratualização tarifária dos transportes são atividades de caráter operativo ou contínuo:
    - Recolha mensal de informação estatística relativa aos passes 4\_18, Sub23, com vista ao cálculo e tramitação das compensações financeiras destes passes;
    - Recolha mensal de informação estatística relativa ao passe do Antigo Combatente (PAC), com vista ao cálculo e tramitação das compensações financeiras destes passes;
    - Participação no processo de verificação dos tarifários das empresas Metropolitano de Lisboa, Transtejo e Soflusa e Comboios de Portugal;
    - Resposta a pedidos de esclarecimentos de utentes, operadores e várias entidades sobre os passes 4\_18 e sub23 e PAC;
    - Participação no processo de preparação do OE para 2022 mediante recolha dos dados enviados por cada um dos operadores de transporte, ao abrigo da Cláusula Quarta dos Acordos/Contratos para implementação dos Passes 4\_18 e Sub23 e PAC; tratamento da informação e seu cruzamento com as compensações efetivamente concedidas durante o ano anterior, bem como a inserção de fatores de variação decorrentes de alterações legislativas, ou outras; fornecimento de estimativas às entidades pagadoras, nomeadamente à DGTF, e à Tutela.

**QUADRO 22 - Número de passes 4\_18 e sub23 vendidos**

N.º Passes vendidos	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Passes 4_18</b>	430 865	469 032	676 222	438 318	416 695	544 206
<b>Passes Sub23</b>	389 637	709 724	857 029	439 561	375 621	589 383

**Quadro 23 - Montante de compensação atribuída relativa ao passe 4\_18 e ao passe sub23**

Compensação atribuída	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Passes 4_18</b>	7 223 108 €	7 575 593 €	7 951 629 €	7 709 567 €	8 162 372 €	7 998 782 €
<b>Passes Sub23</b>	7 731 783 €	11 705 800 €	10 746 180 €	9 502 151 €	10 857 557 €	10 731 459 €

**Quadro 24 - Montante de compensações atribuídas aos operadores de transporte pela prática do PAC (Passe de Antigo Combatente)**

ANO	2021 (Nov e Dez)	2022
Compensação validada - PAC	119 980,99	4 601 587,19

**QUADRO 25 - Número de títulos de transporte disponibilizados aos Antigos Combatentes PAC (Passe de Antigo Combatente)**

ANO	2021	2022
Disponibilização de títulos de transporte (PAC)	6 401	108 706

- No âmbito do licenciamento da atividade de transporte ferroviário:
  - Emissão de licenças comunitárias para transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros;
  - Emissão de licenças de âmbito nacional para transporte de passageiros e sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície;
  - Emissão de licenças de âmbito nacional para transporte ferroviário com caráter turístico e histórico;
  - Atualização da plataforma ERADIS (*European Railway Agency Database of Interoperability and Safety*) da Comissão Europeia.

- No âmbito do transporte terrestre de mercadorias perigosas:
  - Colaboração no âmbito da certificação de motoristas de mercadorias perigosas e de conselheiros de segurança, competências que passaram gradualmente para a Direção de Serviços de Formação e Certificação (DSFC) no corrente ano;
  - Atualização do registo das empresas que efetuam a nomeação/desvinculação de conselheiros de segurança e que o comunicam ao IMT;
  - Emissão de autorizações especiais de circulação (AEC) para veículos que transportam mercadorias perigosas aos domingos e feriados nacionais;  
Em 2022 foram emitidas 62 autorizações especiais de circulação (AEC)
  - Preparação de Acordos multilaterais de derrogação ao ADR e RID no âmbito da UNECE (inclui todo o procedimento de subscrição/adesão de Portugal aos referidos acordos);
  - Elaboração dos relatórios a enviar à Comissão Europeia nos termos da Diretiva 95/50/CE do Conselho, de 6 de outubro, relativa aos procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas;
  - Notificação à Comissão Europeia dos organismos nacionais, acreditados pelo IPAC, responsáveis por efetuar os procedimentos de avaliação da conformidade no âmbito da Diretiva que estabelece as disposições aplicáveis aos equipamentos sob pressão transportáveis (TPED);
  - Atualização do Sistema de informação NANDO da Comissão Europeia (*NANDO - New Approach Notified and Designated Organisations Information System*).
- No âmbito das autorizações do transporte de produtos alimentares perecíveis:
  - Emissão, pedidos de 2<sup>as</sup> vias, cancelamento e desbloqueamento de cartões para o benefício fiscal do gasóleo colorido e marcado;
  - Participação no protocolo estabelecido com o ISQ, no âmbito dos processos de certificação ATP;
  - Procedimento de aquisição de serviços decorrente do Despacho 4444/2021;
  - Colaboração com a DSSI nos trabalhos de elaboração do *sharepoint* para seguimento e controle dos pedidos e emissão dos certificados ATP
- No âmbito da fiscalização dos transportes coletivos de passageiros e das infraestruturas de transportes portajadas:

- Atualização da base de dados dos agentes ajuramentados para a fiscalização dos transportes coletivos de passageiros;
- Atualização da base de dados dos agentes ajuramentados para a fiscalização das infraestruturas de transportes portajadas.
- No âmbito do sector marítimo-portuário são atividades carácter operativo contínuo ou periódico:
  - Inscrição e cancelamentos de armadores nacionais;
  - Inscrição e cancelamentos de armadores de tráfego local;
  - Inscrição e cancelamentos de agentes de navegação e também a tramitação para os correspondentes registos em porto;
  - Inscrição e cancelamentos de gestores de navios;
  - Emissão e renovação de alvarás das empresas de trabalho portuário;
  - Aprovação de regulamentos internos das empresas de trabalhos portuário;
  - Cálculo das cauções das empresas de trabalho portuário;
  - Credenciação e confirmação da credenciação de empresas para utilizar o Método 2 para a obtenção do peso bruto de contentores carregados;
  - Autorização de navios na cabotagem;
  - Acompanhamento das atividades, que inclui a recolha de informação, dos armadores nacionais, armadores de tráfego local, agentes de navegação, gestores de navios e empresas de trabalho portuário;
  - Atualização das bases de dados existentes para as atividades marítimo-portuárias;
  - Notificação ao IOPC Funds das entidades abrangidas pela Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, Fundo Suplementar, 2003;
  - Recolha de dados junto das administrações portuárias e terminais portuários para identificação das empresas que poderão ser abrangidas pela Convenção HNS;
  - Apresentação de informação sobre o transporte marítimo à Agência Portuguesa do Ambiente, no âmbito Inventário Nacional de Emissões e Remoções de Poluentes Atmosféricos;
  - Apresentação de informação sobre o transporte marítimo e navios à Direcção-Geral de Política do Mar, no âmbito do SEAMInd;

- Elaboração de relatórios em Power BI dos armadores nacionais e respetiva posição de navios;
- Elaboração de relatórios em Power BI com os dados da movimentação de passageiros e veículos dos operadores de tráfego local de transporte de passageiros;
- Elaboração de relatórios em Power BI com informação dos agentes de navegação registados por porto;
- Elaboração de relatórios em Power BI da frota de bandeira portuguesa (Registo Convencional e Registo Internacional de Navios da Madeira);
- Resposta a pedidos de esclarecimentos de operadores e entidades.

## **B – PROJETOS/ATIVIDADES**

No âmbito da **contratualização de tarifários de transporte** foram desenvolvidos os seguintes Projetos/Atividades:

- ✓ Operacionalização dos procedimentos inerentes à atribuição do Passe do Antigo Combatente a nível nacional, (com exceção das AML e AMP) conforme previsto na Portaria n.º 198/2021, de 21 de setembro;
- ✓ No sentido de assegurar o cumprimento das condições e procedimentos relativos à operacionalização do sistema associado aos passes 4\_18 e Sub23, tal como definidas nas Portarias n.º 138/2009, de 3 de fevereiro e n.º 982-B/2009, de 2 de setembro, nas suas redações atuais, conferiu-se a informação fornecida pelos diferentes operadores e, mensalmente, foram calculados os valores das respetivas compensações mensais;
- ✓ Participação na discussão sobre a necessidade de atualização da legislação referente aos passes 4\_18 e Sub23;
- ✓ Participação e organização de reuniões interministeriais no tema.

No âmbito **das atividades de transporte terrestre** foram desenvolvidos/iniciados os seguintes projetos (de caráter contínuo):

- ✓ Participação e apoio à REPER no âmbito dos dossiers relacionados com o transporte, designadamente nas diretivas do aluguer de veículos de mercadorias sem condutor;
- ✓ Participação em reuniões e colaboração com a ANEPC – na Revisão do Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil (PNEPC); no acompanhamento dos trabalhos relativos à preparação dos exercícios de gestão de crise da NATO; na Comissão Executiva do

Plano Nacional de Regresso (CEPR), no âmbito do Plano Nacional de Regresso (Deliberação do Conselho de Ministros 254/2016, de 28 de julho); nos trabalhos de atualização do Subregisto IMT, em articulação com o GNS;

- ✓ Acompanhamento e emissão de pareceres sobre o Pacote da Mobilidade I e II, com destaque para as matérias relativas a acesso à atividade e ao mercado do transporte de mercadorias e passageiros, destacamento de condutores, transporte combinado e aluguer de veículos de mercadorias sem condutor;
- ✓ Participação na atualização do Protocolo ERRU (em articulação com os serviços internos e entidades nacionais);
- ✓ Serviço público de transporte de passageiros Expresso – Avaliação e ajustamento do processo de emissão das autorizações de serviço expresso previstas no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro e na deliberação 1322-B/2019. Trabalho conjunto com a DSEAP no estabelecimento da metodologia de prestação de informação para cumprimento das obrigações referentes à utilização de interfaces e terminais rodoviários, nomeadamente no mapeamento e listagem dessas infraestruturas. Colaboração com a DSSI na atualização da aplicação destinada ao registo de serviços expresso (SASE);
- ✓ Participação nos trabalhos que conduziram à publicação da Deliberação 1297/2022, de 28 de novembro, relativa ao sharing;
- ✓ TVDE – Prestação de serviços de transporte em veículos descaracterizados: análise dos dados obtidos através do sistema de prestação trimestral adicional de informação pelos operadores de plataformas eletrónicas; participação em reuniões com entidades do setor;
- ✓ Relatório de avaliação do regime do TVDE: trabalho desenvolvido em colaboração com a DSEAP. O relatório foi concluído em dezembro de 2021, mas alguns trabalhos prolongaram-se em 2022;
- ✓ GCM – Gasóleo colorido e marcado: colaboração com a DGADR e com a AT, no âmbito do processo de emissão dos cartões de acesso ao benefício fiscal (cartões GCM) previsto na Portaria n.º 840/2010, de 2 de setembro;
- ✓ Coordenação e análise das candidaturas ao apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem, ao abrigo da RCM n.º 29/2022 e 18 de março, do Decreto-Lei n.º 28 -A/2022, de 25 de março e do Despacho n.º 4119/2022, de 8 de abril;

- ✓ Coordenação e análise das candidaturas ao apoio extraordinário e excecional ao setor do TVDE com vista à mitigação dos efeitos da escalada de preços do combustível, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 28-A/2022, de 25 de março e do Despacho n.º 4727-B/2022;
- ✓ Participação e organização de reuniões setoriais diversas.

No âmbito **do sector marítimo-portuário** estão em curso os seguintes projetos e atividades:

- ✓ Definição do desenvolvimento de uma aplicação informática para as atividades marítimo-portuárias;
- ✓ Elaboração de proposta legislativa relativa à obrigação de comunicação anual prevista na Convenção HNS;
- ✓ Coordenação do Grupo de Trabalho sobre o GNL, criado pela Associação dos Portos de Portugal;
- ✓ Participação nas reuniões da Comissão Nacional para a Simplificação e Digitalização do Transporte e Logística (CNDT), criada ao abrigo do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro;
- ✓ Coordenação do Grupo de Trabalho eFTI, criado no âmbito da CNDT;
- ✓ Participação em grupos de trabalho criados a nível comunitário para o desenvolvimento de determinadas ações previstas em regulamentação comunitária, nomeadamente Regulamento eFTI e Regulamento EMSWe;
- ✓ Colaboração com a DSEAP na implementação do modo fluvial no Sistema de Transporte Público de Passageiros;
- ✓ Apoio ao GAT nas propostas relacionadas com setor marítimo portuário.

No âmbito de **transporte de mercadorias perigosas**, a DSRJE participou nos seguintes Projetos e Atividades:

- ✓ Acompanhamento e implementação do quadro legislativo e regulamentar nacional no âmbito do transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas;
- ✓ Acompanhamento da evolução do quadro regulamentar incluindo a participação nas reuniões no âmbito da UNECE e a interação com a Comissão Europeia no âmbito do transporte de mercadorias perigosas;
- ✓ Direção e coordenação da Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas e representação do IMT, IP no âmbito dessa Comissão;

- ✓ Participação em diversos grupos de trabalho criados no âmbito da implementação da legislação nacional e da regulamentação comunitária no âmbito do transporte de mercadorias perigosas;

Foram ainda desenvolvidas ações no âmbito da **informação ao público e da normalização de procedimentos**:

- ✓ Participação na Comissão Técnica Portuguesa de Normalização CT 148 - Transportes – Logística e Serviços, Subcomissão 1 - Transporte de Passageiros e Parques de Estacionamento e ainda na Subcomissão 2 - Transporte de Mercadorias e Logística;
- ✓ Manuais de procedimentos: continuação do desenvolvimento e atualização de manuais de procedimentos em matéria de transportes, no âmbito dos processos atribuídos (transporte coletivo de crianças, transporte de passageiros em autocarros, rent-a-car, rent-a-cargo, transitários, autorizações serviços internacionais, autorizações serviço expresso, etc.);
- ✓ Site do IMT: revisão e atualização da informação constante do site do IMT (trabalho faseado e contínuo), de modo a acompanhar as sucessivas alterações legislativas, bem como as obrigações decorrentes da legislação aplicável. No que se refere do sector marítimo-portuário foi feita uma revisão do conteúdo das informações que constam em separador próprio;
- ✓ Anuário Estatístico: fornecimento de informação sobre transportes terrestres, e sector marítimo-portuário para constar no documento anual que integra o *site* do IMT.

## **6.2. Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões**

Compete à Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões (DSGCC), nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho:

- a) Colaborar nos processos de negociação de contratos de fornecimento de serviços públicos, incluindo concessões, sem prejuízo das competências atribuídas a outras unidades orgânicas;
- b) Pronunciar-se e dar parecer sobre o lançamento de contratos fornecimento de serviços públicos, incluindo concessões;
- c) Desempenhar funções de arbitragem e resolução de conflitos no âmbito dos contratos, entre gestores e operadores e entre estes e os utentes, sem prejuízo das atribuições da AMT;

- d) Colaborar na elaboração de documentos concursais de natureza técnica e geral, relativos a contratos de concessão, subconcessão, empreitada ou gestão da rede rodoviária nacional utilizados pelos seus operadores;
- e) Assegurar e acompanhar o cumprimento dos atos previstos nos contratos de fornecimento de serviços públicos, incluindo concessões, bem como os contratos de concessão dos serviços portuários, sem prejuízo das competências das administrações portuárias;
- f) Acompanhar a gestão de contratos de concessão em representação do Estado concedente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, quando tais poderes forem especificamente delegados no IMT;
- g) Promover os direitos dos utentes, nos diversos contratos de serviços públicos e concessões, colaborando com a AMT e demais entidades competentes no sistema de participação e tratamento de queixas;
- h) Acompanhar o desempenho estrutural dos operadores do sistema de transportes e de gestão das infraestruturas em regime de concessão ou subconcessão;
- i) Fiscalizar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais pelos operadores do setor, designadamente concessionários e subconcessionários, bem como propor a aplicação de sanções contratuais;
- j) Propor a extinção ou modificação dos contratos de concessão e demais contratos conexos;
- k) Recolher informação relevante e reportar periodicamente sobre o cumprimento dos contratos de fornecimento de serviço público, incluindo os contratos de concessão e de subconcessão.

Em antecipação a um conjunto de mudanças estatutárias propostas à Tutela, transitaram para a DSGCC, no final de 2020, algumas atividades anteriormente desenvolvidas pela DSEAP, em matéria de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, nomeadamente quanto ao acompanhamento da execução do Plano Rodoviário Nacional, quanto às obrigações do IMT, no âmbito do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (em especial, novas ligações ou acessos, a proteção das zonas *non aedificandi* e o parecer prévio ou aprovação dos acordos da Administração Rodoviária com os municípios e com terceiros), e quanto à autorização de reduções de obrigações dos prédios vizinhos ou confinantes com o domínio público ferroviário, bem como quanto à desafetação de terrenos do domínio público rodoviário ou ferroviário, e ainda quanto ao acompanhamento dos instrumentos de gestão territorial, no que diz respeito às suas interferências com as infraestruturas rodoviárias, e finalmente quanto ao cadastro do domínio público rodoviário.

Também uma das competências da DSRTQS que, merecendo aqui relevo especial, tem vindo desde a publicação da Portaria a ser assegurada pela DSGCC, é a que diz respeito a “Fiscalizar a qualidade e a segurança das infraestruturas rodoviárias” (cf. alínea n) do n.º 1 do artigo 5.º), o que a DSGCC tem assegurado no âmbito do acompanhamento dos contratos de concessão rodoviários (toda a rede rodoviária nacional está concessionada).

### **Indicadores quantitativos**

Quanto aos **indicadores mais significativos do volume de atividade da DSGCC**, em 2022, por grandes números, apresenta-se a seguinte súmula:

- N.º de inspeções rodoviárias realizadas: **40** (2016: 15; 2017: 41; 2018: 28; 2019: 41; 2020: 18; 2021: 18).
- N.º de km abrangidos pelas inspeções rodoviárias: **1.132 km** (2016: 452 km; 2017: 1.005 km; 2018: 1.421 km; 2019: 1.517 km; 2020: 1.082 km; 2021: 835 km).
- N.º de vistorias e pré-vistorias de vias rodoviárias (para entrada em serviço) realizadas, incluindo postos de carregamento elétrico: **10** (2016: 7; 2017: 11; 2018: 4; 2019: 2; 2020: 2; 2021: 16).
- N.º de projetos das condições de execução das obras (PCEO) em autoestradas, analisados/aprovados: **123** (2016: 22; 2017: 24; 2018: 51; 2019: 37; 2020: 51; 2021: 88).
- N.º de pedidos de informação respondidos aos Tribunais, relacionados com infraestruturas rodoviárias: **55** (2021: 64)
- N.º de pedidos de instalações de terceiros em concessões rodoviárias analisados/autorizados: **30** (2018: 17; 2019: 13; 2020: 30; 2021: 52)
- N.º de projetos de execução, incluindo projetos de sinalização rodoviária, analisados/aprovados, bem como projetos ou notas técnicas revistas de obras de arte e geotecnia, excluindo grandes reparações do pavimento: **96** (2016: 50; 2017: 45; 2018: 54; 2019: 66; 2020: 65; 2021: 89).
- N.º de procedimentos pré-contratuais de natureza concorrencial de Grandes Reparações de Pavimento (peças do procedimento) analisados/aprovados, em continuidade com o ano anterior: **17** (2020: 5; 2021: 19)
- N.º de processos de Grande Reparações de Pavimento acompanhados (apreciação e aprovação de projeto de execução e estimativa orçamental, propostas de intervenção intercalar, validação de faturas com autos de medição, avaliação de trabalhos complementares não previstos, e confirmação de revisões de preços): **45** (2020: 59; 2021: 58)

- N.º de Acordos de Gestão, Acordos de Mutação Dominial e Acordos de Terceiros, e delimitações de áreas de servidão e de jurisdição, analisados nos termos do EERRN: **112** (2021: 100)
- N.º de pareceres emitidos ao abrigo do RJUE, com tramitação no Portal SIRJUE: **103** (2021: 113)
- N.º de processos (fases / interações mais relevantes) relativamente a instrumentos de gestão territorial, com tramitação na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT): **132** (2021: 58)
- N.º de processos (fases / interações mais relevantes) de autorização ao abrigo do artigo 58.º do EERRN (Permissões em zonas de servidão *non aedificandi*), tramitados diretamente no IMT: **45** (2021: 69)
- N.º de processos (fases / interações mais relevantes) de autorização ao abrigo do artigo 32.º do EERRN (constituição ou redução de zona *non aedificandi*), tramitados diretamente no IMT: **16** (2021: 16)
- N.º de processos de desafetação de terreno do domínio público rodoviário do Estado, ao abrigo do artigo 38.º do EERRN, ou do domínio público ferroviário, ao abrigo do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro: **3** (2021: 3)
- N.º de processos (fases / interações mais relevantes) de autorização ao abrigo do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro (redução de obrigações em prédios confinantes com o domínio público ferroviário), tramitados diretamente no IMT: **52** (2021: 74)
- N.º de pareceres sobre novos nós de ligação ou acessos a IP, IC e outras estradas vedadas da Rede Rodoviária Nacional, ao abrigo do artigo 50.º do EERRN: **3** (2021: 9)
- N.º de informações internas elaboradas: 1.029 (2016: 325; 2017: 201; 2018: 280; 2019: 302; 2020: 243; 2021: 659).
- N.º de documentos administrativos processados (n.º entradas + n.º saídas): 7.319 (2016: 4.060; 2017: 1.981; 2018: 2.773; 2019: 3.949; 2020: 3918; 2021: 6.895).

Nos números de 2020 e 2021, é visível o efeito da pandemia nas atividades de inspeções rodoviárias, que envolvem a presença física de equipas. Em contrapartida, nos números de 2021, é evidente o impacto muito significativo da integração de atividades que transitaram da DSEAP, desde logo no número de informações elaboradas, que mais do que duplicaram, e no número de documentos administrativos processados, com um aumento de 76%, já que se trata de matérias com uma significativa interação comunicacional com os requerentes, nas várias fases dos processos respetivos. Em 2022, a documentação e os processos tratados

apresentaram novamente crescimento significativo, com particular incidência nos instrumentos de gestão territorial – ocorreram revisões de Planos Diretores Municipais um pouco por todo o país, gerando uma enorme produção de pareceres de alguma complexidade –, sem que se verificasse qualquer abrandamento significativo das restantes atividades da DSGCC.

### **Pareceres, processo e projetos mais significativos**

Na atividade desenvolvida pela DSGCC, mais regular e continuada, ou mais extraordinária e pontual, salientam-se os seguintes **pareceres, processos ou projetos**, quer no âmbito do acompanhamento das concessões rodoviárias, quer no âmbito das responsabilidades do IMT, I.P., como autoridade administrativa dos túneis rodoviários, quer no âmbito do acompanhamento de concessões ferroviárias, quer no âmbito do acompanhamento de contratos de obrigações de serviço público (ferroviário ou fluvial), ou do contrato-programa da infraestrutura ferroviária, quer finalmente no âmbito das infraestruturas (domínio público rodoviário e domínio público ferroviário).

### **Concessões Rodoviárias**

No âmbito do acompanhamento das concessões de infraestruturas rodoviárias – 14 concessões do Estado, em que se incluem a Infraestruturas de Portugal, S.A. (concessão rodoviária, incluindo toda a Rede Rodoviária Nacional não concessionada a privados, o Túnel do Marão, a A21 e parte sul da A23), Brisa, Oeste (Atlântico), Litoral Centro, Lusoponte, Norte, Grande Lisboa, Beiras Litoral e Alta, Grande Porto, Costa de Prata, Douro Litoral, Norte Litoral, Algarve, Interior Norte, Beira Interior –, e da representação do Concedente Estado nessas concessões, as principais atividades desenvolvidas pelo IMT, através da DSGCC, incluíram:

- Análise das propostas de Plano de Controlo e Qualidade (PCQ) e Manual de Operação e Manutenção (MOM) apresentadas pela Infraestruturas de Portugal, S.A., em janeiro 2022, para serem adotadas no quadro da concessão da Rede Rodoviária Nacional, no contexto da nova segmentação de rede, aprovada pelo IMT, em dezembro de 2020.
- Análise, para efeitos de eventual autorização prévia do Concedente, na Concessionária Brisal – Autoestradas do Litoral, S.A., da transmissão acionista a favor da Brisa - Auto Estradas de Portugal, S.A., da totalidade das ações que eram detidas pelo Banco

Comercial Português, S.A., (10% do capital social e direitos de voto) e confirmação de que tal transmissão não se encontrava sujeita à autorização prévia do Concedente e de que a documentação de suporte recebida era considerada adequada e suficiente.

- Análise, para efeitos de eventual autorização prévia do Concedente, na Concessionária Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., da transmissão acionista de 100% das ações representativas do capital social à sociedade comercial anónima de direito português NOAE – Investments, S.A., detida pelos anteriores acionistas nas mesmas proporções, e confirmação de que tal transmissão não se encontrava sujeita à autorização prévia do Concedente e de que a documentação de suporte recebida era considerada adequada e suficiente.
- Análise dos pedidos de autorização prévia para Nova Operadora e Novo Contrato de Operação e Manutenção da Concessão Douro Litoral:
  - Por pedidos datados de 19 de maio e 27 de setembro, a concessionária AEDL requereu a autorização do Concedente para a substituição da Atual operadora pela Nova operadora, com efeitos reportados à vigência dos respetivos contratos; a cessação do atual Contrato de Operação e Manutenção com efeitos a partir da data de início da produção de efeitos do Novo Contrato de Operação e Manutenção e nos termos do acordo de revogação a celebrar entre a Concessionária e a Atual Operadora; a celebração do Novo Contrato de Operação e Manutenção, entre a Concessionária e a Nova Operadora; a cessão à Nova Operadora da posição contratual da Atual operadora no Acordo Direto com o Concedente; a modificação do Acordo Direto com as Entidades Financiadoras; e a alteração do Manual de Operação e Manutenção. Instruídos e analisados, ambos os pedidos foram indeferidos pelo IMT em representação do Estado Concedente, designadamente com fundamento no resultante desequilíbrio das prestações contratuais para o Concedente, à luz do Caso Base em vigor, que resultariam da redução da remuneração no novo Contrato de Operação e Manutenção.
  - A análise em causa, tecnicamente exigente e realizada sobre documentos contratuais extraordinariamente extensos, viria a envolver parte substancial da equipa da DSGCC, tendo sido detetadas inúmeras deficiências e uma tentativa de obter uma redução do nível de serviço contratado em matéria de patrulhamento, a qual foi liminarmente recusada pelo IMT, tendo essa recusa sido

- Na sequência do segundo indeferimento, a AEDL requereu, a 27 de dezembro de 2022, a constituição de tribunal arbitral ao qual submetia pedidos dirigidos ao reconhecimento da formação de consentimento tácito sobre o pedido de autorização formulado em 19 de maio de 2022, e, cumulativamente, à anulação dos atos pelos quais o IMT, em representação do Concedente, recusou o pedido de autorização referidos, além de pedir a condenação do Concedente ao pagamento de indemnização a título de responsabilidade civil pelos danos causados.
- Em função de uma suavização da posição da Concessionária, relativamente à discussão das pretensões do Concedente, desde que a redução do encargo com a operação e manutenção – única forma de materializar algum tipo de benefício – pudesse imediatamente começar a ser captada no seio da Concessão, foi possível verificar desenvolvimentos positivos nos inícios de 2023.
- A Auto-Estradas do Atlântico, S.A. solicitou ao Concedente o consentimento prévio do Concedente à redução de capital social. Uma vez instruído e analisado pela DSGCC, o Conselho Diretivo do IMT, deliberou o envio do pedido e da análise e conclusões preliminares, ao Ministério das Finanças, através do Gabinete do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas.
- A Auto-Estradas do Atlântico, S.A., procedeu à notificação formal do 'Estado Concedente do seu direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão com fundamento na perda de tráfego causada pela introdução de portagens nas Concessões Costa de Prata e Beiras Litoral e Alta, referente ao período 2014-2028, requerendo que fossem iniciadas as devidas negociações. Analisado os seus termos, o IMT, rejeitou liminarmente o pedido com fundamento no caso julgado formado sobre a sentença final da arbitragem que decorreu entre abril de 2013 e dezembro de 2015 com o mesmo objeto. Nessa sequência, já em 2023, a concessionária requereu a constituição de um Tribunal Arbitral.
- Em 2022, a concessionária Norscut, S.A., comunicou ao IMT, o início da instalação do novo sistema de comunicações de emergência, correspondente aos 31 Postos SOS da responsabilidade da Concessionária, conforme definido no Contrato de Concessão Alterado, em execução do Projeto de Execução apresentado ao IMT, em 2021. O IMT, imediatamente instruiu a concessionária no sentido de, até novas instruções, não serem removidos os Postos SOS que não seriam substituídos, devendo neles ser sinalizados números de telefone alternativos para comunicação para fins de assistência, assim como

também imediatamente, dirigiu nova insistência junto da Tutela para seja urgentemente tomada decisão superior em nome do Concedente sobre a manutenção, ou não, em funcionamento dos 152 Postos SOS contratualmente suprimidos em 2015 na Concessão Interior Norte.

- A Comissão de Negociação com a concessionária Brisa, constituída na sequência do Despacho n.º 461/2022 do Coordenador da UTAP, de 21 de dezembro de 2021, teve por objeto a estabilização dos termos de partilha de benefícios decorrente da eventual aprovação do pedido de autorização formulado pela Brisa, no âmbito do Contrato de Concessão, para *“o estabelecimento e colocação em funcionamento de instalação suplementar, constituída por um pequeno edifício de farmácia, na meia área de serviço de Oeiras, no sentido Lisboa/Cascais”*, e concluiu os seus trabalhos em 2022, tendo alcançado acordo negocial entre o Estado e a Brisa, refletido na minuta do um Acordo de Partilha de Receitas, anexo ao Relatório da Comissão, o qual veio a ser aprovado pelos membros do Governo.
- A Comissão de Negociação com a concessionária Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A., constituída por o Despacho nº 9396/2020, de 7 de setembro, do substituto legal da coordenadora da UTAP, que tinha por objeto de renegociar todos os aspetos contratuais relevantes que se suscitem à tomada de posição do concedente Estado Português sobre os pedidos formulados com vista à reestruturação financeira da Brisal e à salvaguarda dos interesses públicos em presença, concluiu os seus trabalhos em 2022, tendo submetido à consideração superior o seu Relatório Final e respetivos anexos, incluindo as versões “substancialmente finais” das alterações a introduzir aos Anexos 2, 3, 14 e 16 do Contrato de Concessão e a minuta de Acordo de Substituição e Alteração de Anexos ao Contrato de Concessão, propondo a respetiva aprovação dos mesmos, bem como a outorga dos consequentes instrumentos contratuais pelo IMT. Dois técnicos superiores da DSGCC do IMT, integraram essa Comissão de Negociação.
- A Comissão de Negociação constituída na sequência do Despacho nº3065/2018, de 26 de março, da Coordenadora da UTAP, tem por objetivo dirimir vários aspetos da relação entre o Concedente Estado e a Brisa, e esteve suspensa durante algum tempo, mas em 2021 foi reativada, tendo alguns dos seus membros sido substituídos, e retomou os seus trabalhos. Uma técnica superior da DSGCC do IMT, integra essa Comissão de

Negociação, que se mantinha designada no final de 2022, embora sem avanços no processo negocial.

- A Comissão de Negociação com a Scutvias - Autoestradas da Beira Interior, S. A., constituída na sequência do Despacho n.º 10080/2020, de 29 de setembro, da Coordenadora da UTAP, iniciou os seus trabalhos já em 2021, e tem como objeto a apreciação dos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pela concessionária relacionados com os impactos decorrentes da aplicação do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, e da Portaria n.º 328 -A/2018, de 19 de dezembro, e depois também dos impactos decorrentes da aplicação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro, da Lei n.º 75-B/2021, de 31 de dezembro, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, de 28 de junho, e da Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho, tendo em vista o apuramento dos efeitos nas variáveis de Caso Base relevantes para confirmar que estão verificadas as condições contratuais do direito à reposição do equilíbrio financeiro (REF) do contrato e a negociação dos termos da (eventual) reposição desse equilíbrio. A Comissão teve os seus trabalhos suspensos a meio de 2022, na sequência de a Scutvias ter comunicado a sua intenção de retirar do processo negocial em curso o apuramento do REF relativo aos designados “descontos universais” ou “grandes descontos”, e submeter a discussão desse REF a arbitragem, a que deu imediato início. Um técnico superior da DSGCC do IMT, integra essa Comissão de Negociação.
- Como se referiu, a concessionária Scutvias intentou uma ação arbitral contra o Estado Concedente relativamente às questões controvertidas entre o Estado e a concessionária quanto aos termos em que a reposição financeira decorrente dos “grandes descontos” deve ser concretizada, em especial no que se refere à forma de medição do efeito elasticidade da procura (uma vez que os descontos geram perda de receita titulada pela concessionária, mas também geram indução de tráfego na concessão e, por essa via, alguma recuperação de receita). A ação arbitral foi iniciada em 2022, e no final do ano aguardava-se a elaboração de relatório pelo colégio de peritos de tráfego nomeado pelo Tribunal. O Estado Português é representado pelo IMT, com a intervenção do Gabinete Jurídico e de Contencioso.
- Com a renegociação contratual de 2015, as concessões Algarve e Norte Litoral passaram a integrar um novo regime de “partilha de receitas de portagem”, no qual têm direito a

partilhar uma parte da receita de portagem, quando o tráfego real superar o tráfego previsto nos anexos ao Contrato de Concessão. Em 2022, as Concessionárias alteraram a sua interpretação das cláusulas contratuais respetivas, inclusive com efeitos retroativos às partilhas realizadas desde 2016 e que nunca antes haviam sido objeto de qualquer divergência, alteração essa que não foi aceite pelo Estado Concedente. As concessionárias intentaram então uma ação arbitral, que no final do ano 2022 estava em curso. O Estado Português é representado pelo IMT, com a intervenção do Gabinete Jurídico e de Contencioso.

- Na sequência do indeferimento pelo IMT, em março e em agosto de 2019, também apoiado em parecer negativo da UTAP, dos pedidos de aprovação submetidos pela Concessionária Lusoponte, S.A. relativos ao reembolso antecipado do empréstimo BEI e do empréstimo comercial e ao consequente cancelamento das respetivas garantias, a serem refinanciados, e depois de parecer da Comissão Financeira de Peritos emitir, em janeiro de 2020, parecer no sentido de que a autorização solicitada pela Concessionária teria sido infundadamente recusada pelo Concedente, mas sem quantificar eventual indemnização, o Estado Português, representado pelo IMT, com a intervenção do Gabinete Jurídico e de Contencioso, deu início a processo arbitral questionando o mérito do parecer da Comissão de Peritos, tendo também a Lusoponte iniciado arbitragem com vista à quantificação dos danos. As duas arbitragens foram apensadas e decorrem junto da Câmara de Comércio Internacional. Foram submetidas pelas partes, em 2021, diversos articulados e decorreram várias sessões da audiência de julgamento, com a audição de técnicos da DSGCC e de peritos financeiros e jurídicos. As alegações finais decorreram já em 2022, mas a prolação do acórdão, que se esperava para final do ano 2022, acabou por apenas ocorrer em 2023, por atraso do Tribunal. O sentido da decisão veio a ser favorável ao Concedente. O Estado Português é representado pelo IMT, com a intervenção do Gabinete Jurídico e de Contencioso.
- A DSGCC assegurou apoio na implementação da Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro, desde o seu início de vigência, especialmente no que diz respeito ao regime alargado de modulação de taxas de portagem - Redução de Taxas de Portagem em Territórios de Baixa Densidade – cuja operacionalização cabe ao IMT, quer na habilitação dos requerentes, quer no acompanhamento da verificação das regras “de minimis”. Estes descontos do regime alargado terminaram no final de 2021. A DSGCC instruiu as entidades envolvidas – concessionárias e entidade de cobrança de portagem – sobre o

procedimento a adotar com vista à descontinuação da atribuição do desconto adicional, e teve em curso, com a DSSI, em 2022, os procedimentos finais de verificação do apuramento e registo dos apoios “de minimis” junto da AD&C e do IFAP.

- A DSGCC e o GJC desenvolveram, durante o ano 2021 e 2022, o processo de transposição da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à Interoperabilidade dos Sistemas Eletrónicos de Portagem Rodoviária na União Europeia, tendo realizado reuniões com as partes interessadas no âmbito do grupo de trabalho informal constituído, ao nível técnico, com vista à produção de propostas para a legislação em causa, bem como as alterações que terão de ser realizadas em legislação conexa em vigor. Uma vez que se pretendia que nova legislação abrangesse não só a Diretiva propriamente dita, mas igualmente a legislação existente sobre o Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, e conquanto se tenha produzido já uma minuta bastante completa, o processo estava ainda em curso no final de 2021, e foi apenas concluído, depois de novas rondas de audição dos *stakeholders*, já nos finais de 2022, com a publicação do Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro. O decreto-lei, transpondo a referida Diretiva, vem estabelecer os direitos e deveres dos principais intervenientes no sistema eletrónico europeu de portagens, nomeadamente os respetivos fornecedores, as portageiras e os utilizadores. Revê igualmente legislação em matéria de portagens, nomeadamente a respeito da interoperabilidade nacional e do acesso à atividade de fornecedor de serviços eletrónicos de portagens. São também revistas as regras do sistema de identificação eletrónica de veículos para pagamento de portagens, constantes nomeadamente do Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, e da Portaria n.º 314-B/2010, de 14 de junho, e que nasceram no contexto da introdução das portagens exclusivamente eletrónicas em Portugal - matéria em que o país foi pioneiro a nível europeu. O decreto-lei procede à criação do serviço eletrónico nacional de portagem, que visa dar, a nível nacional, continuidade ao sistema de identificação eletrónica de veículos em funcionamento, melhorando a sua eficiência e consolidando o caminho para a interoperabilidade europeia.
- O Contrato de Concessão Alterado da Beira Interior determina que, anualmente, seja feito um acerto de contas relativo ao ano anterior, englobando a compensação pela variação na tributação, a partilha da eficiência no custo de cobrança, a repartição do risco de tráfego, a partilha das receitas líquidas de portagem, a penalidade ou incentivo pela evolução da sinistralidade, e a penalidade por indisponibilidade da via. Com a celebração

do Acordo para a Reposição do Equilíbrio Financeiro da Concessão Beira Interior em Resultado da Redução das Taxas de Portagem, em 29 de março de 2018, passou a fazer parte também do Acerto de Contas Anual uma compensação anual decorrente desse acordo. Em 2022, o IMT, validou e comunicou à IP, S.A., os valores a pagar relativos ao Acerto de Contas Anual de 2021, sendo certo que, em função dos novos descontos introduzidos em especial em julho de 2021 – cujos efeitos estiveram em discussão em Comissão de Negociação e, depois, passaram a ser objeto de uma ação em Tribunal Arbitral, que ainda decorre –, tais pagamentos foram apurados a título provisório.

- Validação da atualização anual do valor da “Performance Bond” (garantia/caução prestada ao Concedente) das concessões rodoviárias, de acordo com as regras contratuais, e controlo da receção dos originais dos comprovativos.
- Validação dos pagamentos a efetuar pelo Estado (através da IP, SA) à Lusoponte, SA, em 2022, relativos aos impactos apurados, com referência ao exercício de 2021, ao abrigo do FRA I (Acordo de Reequilíbrio Financeiro - Impacto Real do Sistema de Desconto para Utilizadores Frequentes) e ao abrigo do FRA VIII (Acordo de Reequilíbrio Financeiro - Impacto dos Monovolumes).
- Controlo do cumprimento das obrigações contratuais de informação (“OCI”), com envio regular de informações ao IMT, ao abrigo dos contratos de concessão, incluindo informações de acompanhamento financeiro e operacional.
- Análise/aprovação de projetos de execução, incluindo projetos de sinalização rodoviária, bem como projetos ou notas técnicas revistas de obras de arte e geotecnia, no âmbito do exercício dos poderes do Concedente nos contratos de concessão rodoviários.
- Análise e parecer sobre diversos pedidos de implementação de Sinalização Turístico-Cultural.
- Análise/aprovação de projetos das condições de execução das obras (PCEO), nos termos da Lei n.º 24/2007, de 18 de julho.
- Análise/aprovação de pedidos de instalações de terceiros em concessões rodoviárias.

- Análise/aprovação de subcontratações das concessionárias relativas a áreas de serviço das autoestradas, envolvendo a cessão de exploração ou prorrogação de contratos existentes (restaurantes, hotéis, abastecimento de combustíveis, lojas de conveniência ou de apoio ao abastecimento de combustíveis, acessórios e sobressalentes automóveis e serviços associados, etc.), bem como a contratação e instalação de postos de carregamento elétrico nas autoestradas.
- O IMT, através da DSGCC, é responsável por realizar o apuramento final das deduções por indisponibilidade, resultantes da implementação das novas regras e indicadores de cálculo da disponibilidade (plataforma OpenRoads), ao abrigo dos contratos de concessão renegociados entre 2012 e 2015, e publicados em finais de 2015, com produção de relatórios e comunicação às concessionárias do Estado que têm este regime: Beiras Litoral e Alta, Costa de Prata, Grande Porto, Grande Lisboa, Norte, Algarve, Norte Litoral, Interior Norte e Beira Interior. Por desenho contratual, tais indisponibilidades apuradas têm sido de valor nulo ou muitíssimo marginal, e estão já encerradas até ao ano 2019. Por problemas de operacionalidade da plataforma OpenRoads, não foi possível efetuar o apuramento das eventuais indisponibilidades relativas a 2020 e 2021 durante o ano 2022, situação que deverá estar regularizada em 2023.
- No âmbito do Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, o IMT, acompanhou o desempenho das entidades de cobrança de portagem licenciadas (Via Verde, S.A. e CTT, S.A.) e das operadoras de cobrança de portagem associadas às concessionárias rodoviárias, tendo o ano de 2022 registado mais de 484 milhões de transações eletrónicas de portagem (2021: 390 milhões; 2020: 384 milhões; 2019: 450 milhões).
- A DSGCC assegurou a análise e parecer/validação das propostas de atualização das taxas de portagem a aprovar em 2022 e a vigorar em 2023, nas concessões rodoviárias do Estado.
- No quadro dessa atualização anual das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023, e em função dos potenciais efeitos do pico inflacionista nas taxas de portagem, foi estudado pelo Governo um mecanismo excecional de limitação da atualização, com a compensação parcial às Concessionárias, e em cujas discussões preparatórias o IMT, foi chamado a participar ativamente. Viria depois a ser aprovado, na reunião do Conselho de Ministros de 22-12-2022, aquele que viria a ser o Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29

dezembro, que estabelece um regime excecional de atualização das taxas de portagem para o ano de 2023, fixando tal atualização em 4,9% para as taxas a suportar pelos utentes, em vez dos aumentos contratuais que apontavam para valores superiores a 9% e a 10%, consoante as Concessionárias. Assim, já após ter recebido e verificado, nos prazos contratuais, as propostas de atualização tarifária para 2023 apresentadas pelas Concessionárias – tipicamente validadas até 15 de dezembro do ano anterior àquele em que devem vigorar –, a DSGCC recebeu e voltou a verificar, na última semana do ano, as propostas reapresentadas pelas Concessionárias de atualização de taxas de portagem a vigorar a partir de 1 de janeiro de 2023, com base no limite de atualização de 4,9%.

- O Estudo Prévio da solução do traçado ferroviário da extensão da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML), de São Sebastião até Alcântara, encontra-se concluído, tendo obtido Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada em agosto de 2022. A solução apresentada pelo ML para a Estação do Metro em Alcântara prevê a sua localização precisamente sobre os atuais ramos de acesso à Ponte 25 de Abril, atualmente integrados na Concessão da Lusoponte. O IMT, pronunciou-se no procedimento de avaliação de impacte ambiental, referindo que, uma vez que as soluções de obra e pós-obra para os acessos à Ponte 25 de Abril impactam diretamente na Concessão da Lusoponte, este Instituto não poderia assumir uma posição definitiva nem tecer um parecer final às adaptações propostas efetuar na rede rodoviária envolvente à futura Estação do Metro de Alcântara por forma a viabilizar a sua implantação sobre a plataforma da via de acesso à Ponte 25 de Abril, ainda que com alteração dos limites da concessão, sem o estudo de tráfego que já havia solicitado ao Metropolitano de Lisboa. O Estudo de Tráfego em questão foi entregue pelo ML, contudo, uma vez que o mesmo não contemplava cenários de evolução do tráfego, num horizonte de 10 anos, o IMT, considerou necessário que o Estudo fosse reformulado, o que se aguardava ainda no final de 2022. O ML veio também apresentar uma minuta de Memorando de Entendimento a celebrar entre aquela entidade, a Câmara Municipal de Lisboa, a Infraestruturas de Portugal, SA, e o IMT, para o estabelecimento dos termos da cooperação entre as partes para a prossecução da solução de localização e implantação da infraestrutura ferroviária do ML nos ramos rodoviários dos acessos de entrada e de saída da Ponte 25 de Abril, em Alcântara, a qual foi objeto de análise pelas partes encontrando-se a sofrer ajustamentos.
- O IMT, através da DSGCC (por vezes com participação da DSEAP), emitiu Pareceres Específicos referentes a processos de Avaliação Ambiental, solicitados pela Autoridade

de AIA, ao abrigo do disposto no n.º 11, do artigo 14º, do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro. Embora este Instituto não seja uma Entidade com responsabilidades Ambientais Específicas (ERAE), em várias situações foi considerada uma entidade relevante pela APA, face à existência de infraestruturas rodoferroviárias na área objeto de estudo e no âmbito das atribuições deste Instituto na qualidade de ERIP – Entidade Representativa do Interesse Público. Os processos analisados foram, designadamente:

- Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3220 - Projeto de Execução da EN/ER218 – Ponte sobre o rio Maçãs e Acessos (RECAPE);
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3433 – Projeto: EN222 – A32/IC2 (Nó de Canedo)/Serrinha (Estudo Prévio);
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3438 - Projeto: Modificação da Rede Nacional de Transporte (RNT) entre Ferreira do Alentejo, Ourique e Tavira;
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3442 – Projeto: Concessão de Exploração de Depósitos Minerais de Lítio e Minerais Associados – Romano;
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3462 - Estudo Prévio do “Prolongamento da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara do Metropolitano de Lisboa”;
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3473– Projeto: Aproveitamento Hidráulico de Fins Múltiplos do Crato Aproveitamento Hidráulico de Fins Múltiplos do Crato;
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3503 - Projeto: Ampliação da Mina de Castelo Ventoso – C114 (SIFUCEL - SILICAS, SA);
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3516 - Projeto: Central Solar Fotovoltaica de Ourique;
  - Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3532 – Estudo Prévio da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) - Solicitação de Parecer Específico
  - Processo de Definição de Âmbito n.º 224 - Aproveitamento Hidroelétrico de Minhéu.
- 
- A DSGCC, preparou as comunicações para que o IMT, enquanto representante do Concedente e na sequência de instrução recebida do Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, notificasse as Concessionárias no sentido de procederem à atribuição de isenção de pagamento de taxas de portagem aos Veículos Dedicados ao Transporte de Doentes (VDTD) de que sejam proprietários, adquirentes com reserva de propriedade, usufrutuários, locatários ou detentores as Associações e Corpos de Bombeiros, desde que

tais veículos estejam devidamente identificados como veículos de bombeiros e, simultaneamente, como VDTD (outubro 2022).

- Em 2022, a DSGCC prestou apoio ao GJC em 55 pedidos de informação dos Tribunais, relativos aos contratos, obrigações e atividades das concessionárias rodoviárias, normalmente relacionados com incidentes ou acidentes ocorridos na via e eventuais pedidos de indemnização.
- A propósito da intenção de rodagem do filme “Fast X” em Portugal, na autoestrada A24, na Concessão Interior Norte, o IMT, I.P., através da DSGCC, esteve envolvido, em 2022, no respetivo processo de autorização a título excecional, conformando as respetivas condições de salvaguarda do bem público e do interesse dos utentes, no contexto do potencial efeito económico e turístico gerado na região e amplamente pretendido pelos municípios atravessados (limitação dos encerramentos/ condicionamentos; reembolso de portagens pela produtora; assunção de riscos pela produtora; policiamento obrigatório; permissão permanente de passagem de veículos de emergência e de transportes especiais; e atribuição de isenções de portagem alargadas aos utentes que puderam continuaram a circular, embora com restrições temporárias), autorização essa que foi submetida a decisão final da Tutela.
- O IMT, I.P., através de uma técnica superior da DSGCC, assegurou a representação nacional e o acompanhamento dos trabalhos do Comité de Portagem Eletrónica (“Electronic Toll Committee”) da Comissão Europeia.
- Participação da DSGCC (nalguns casos, com a Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva (DSEAP)), em representação do IMT, I.P., em diversas iniciativas nos domínios dos Sistemas inteligentes de Transportes (ITS), dos veículos conectados e autónomos, e da mobilidade, quer em reuniões de peritos, quer como representante de Portugal, incluindo: European ITS Committee (DG Move/CINEA); ITS European Congress 2022; CCAM – State Representative Group; ERTICO Public Authorities Platform Meeting; C-Roads Platform Steering Committee (CINEA); Napcore Steering Committee (DG MOVE); e ainda na TRA 2022, organizada pelo IMT, em Lisboa.
- Um dos técnicos superiores da DSGCC esteve presente, sob convite, na “International Road Federation-IRF Global R2T Conference & Exhibition”.

- O IMT, acompanhou, através de um técnico superior da DSGCC, as atividades do “Technical Committee 2.4 Road Network Operations & ITS”, da AIPCR/PIARC.
- O IMT, participou ainda, através de um técnico superior da DSGCC, nas reuniões do “Work Group – Road Safety”, do CEDR, e nas reuniões plenárias do “Technical Committee 3.1 – Road Safety” e nas reuniões do “Work Group – Road Safety”, ambos da AIPCR/PIARC.
- A partir de março de 2022, o IMT, passou a acompanhar, através de uma técnica superior da DSGCC, o Grupo de Trabalho “3.5 - Road Performance Network”, da CEDR (Confederação Europeia de Administrações Rodoviárias), em substituição da Infraestruturas de Portugal. O objetivo do Grupo de Trabalho é estabelecer um conjunto de dados consistentes e comparáveis, que possibilitem acompanhar tendências e identificar alterações no desempenho da rede TEN-T, como base para a definição de *benchmarkings* europeus e de metas de desempenho dos Estados-Membros. O Grupo de Trabalho realiza reuniões a cada dois meses, sendo na sua maior parte reuniões online, e periodicamente reuniões presenciais. Em 2022, o IMT, participou em reuniões bimestrais *online* e esteve em duas reuniões presenciais, em Itália e na Suécia. Tendo sido integrado na equipa dos indicadores de sustentabilidade, o IMT, sugeriu a adoção dos indicadores desenvolvidos pelo *GRI - Global Reporting Initiative*, líderes mundiais em reporte de impacto, sugestão acolhida pelos outros participantes da CEDR.
- No âmbito do projeto BASELINE, financiado pela Comissão Europeia e relacionado com a recolha e reporte de indicadores de desempenho a nível da segurança rodoviária em vários países europeus, o IMT, enquanto membro do grupo de trabalho nacional coordenado pela ANSR, foi solicitado a aportar um conjunto de dados sobre o parque automóvel nacional, em linha com recolhas similares realizadas noutros países. A DSGCC, a partir de extração de dados do SIVH - Sistema de Informação de Veículos e Homologações, com o registo nacional de matrículas, procedeu ao preenchimento dos ficheiros de dados relativos à dimensão “Segurança dos veículos”, no sentido de identificar, nas tipologias de veículos registados, quantos potencialmente preencheriam os requisitos mais exigentes da classificação EuroNCAP, implicando um conjunto de complexas análises cruzadas da base de dados, uma vez que tal classificação não a integra, e reportou os resultados nos formatos solicitados pelo projeto europeu.

- A DSGCC assegurou o acompanhamento e participação nos projetos nacionais ou internacionais, com financiamento europeu, na área dos sistemas de transportes inteligentes: C-ROADS PORTUGAL (visando, nomeadamente, o desenvolvimento do *National Access Point*), MEDTIS III, ARC ATLANTIQUE III, DATEX II, EIP (EU ITS Platform), 5G MOBIX (5G for cooperative, connected and automated mobility) e ROAD SAFETY. No caso do MEDTIS III, ARC ATLANTIQUE III, DATEX II, EIP (EU ITS Platform), os projetos tiveram a sua conclusão “formal” em 2021, no entanto, durante 2022, mantiveram-se atividades do foro administrativo/financeiras.
- O projeto C-ROADS PORTUGAL estava inicialmente previsto ter o seu término em 31-12-2020 e que o último ano (2020) fosse mais direcionado à implementação “in situ” e avaliação, respetivamente, dos pilotos, não tanto da preparação e desenvolvimento das especificações. No entanto, os fortes impactos que a COVID-19 causou nessas atividades em 2020, nomeadamente no fornecimento e instalação de equipamentos e início dos “field tests”, não foi possível atingir o nível de execução inicialmente previsto, que para final de 2020 deveria ser de 100%, mas na prática foi apenas de 80%. Tal situação levou a uma solicitação junto da CINEA, para uma extensão de prazo para o Projeto C-ROADS PORTUGAL de 12 meses (à semelhança do que ocorreu em diversos Estados Membros), passando assim a data final do projeto para 31-12-2021, solicitação essa que foi aceite, permitindo assim ter mais um ano para poderem ser consumidos os remanescentes 20% do projeto, em termos de execução técnica e financeira. No que aos pilotos diz respeito, todos eles ao longo de 2021 estiveram em fase final de implementação e/ou conclusão, como esperado, tendo sido desenvolvidas maioritariamente atividades no terreno para a realização de testes e atividades de avaliação, por forma a serem produzidos os deliverables previstos no projeto para cada piloto. O projeto teve assim o seu término técnico em 2021, contando com a já referida extensão de 12 meses, devidamente aprovada pela CINEA, o ano de 2022 foi dedicado à elaboração e compilação dos relatórios finais dos 5 macro pilotos. De forma a dar visibilidade ao Projeto, foi realizado em 29 de abril de 2022, o *workshop* final do projeto, nas instalações do ISEL.
- O Piloto do *National Access Point* (NAP), no que diz respeito à componente rodoviária, encontra-se desenvolvido, no que à componente da arquitetura e estrutura diz respeito. Durante os anos de 2021-2022, foram alocados recursos dos Stakeholders especialmente para a tarefa de integração de dados pelas Concessionárias, sendo certo que foi um processo gradual e que está praticamente em cruzeiro, com a exceção de muito poucos

operadores, sendo uma situação que irá em 2023 necessitar de intervenção mais específica por parte da DSGCC. Essa situação não compromete, nem comprometeu, a execução do Piloto a 100%, considerando-se o mesmo concluído no final de 2021, dado que o mesmo dizia respeito à estruturação e implementação da arquitetura de recolha de dados dos operadores, sendo que estes poderão sempre aumentar a todo e qualquer momento.

- A DSGCC assegurou ainda o acompanhamento, sob a liderança da Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva (DSEAP), do projeto nacional How2Go (Programme Support Action) para a implementação de serviços de informações multimodais na rede transeuropeia, do projeto nacional Cooperative Streets (C-STREETS), que visa alargar a rede ITS e C-ITS a cidades e a operadores de transportes, e do projeto internacional "Data collection related to recharging/refuelling points for alternative fuels and the unique identification codes related to e-Mobility actors" (IDACS).
- Em virtude da participação nacional na 2ª fase da Plataforma C-Roads, já no seguimento do Projeto C-ROADS PORTUGAL, e como consequência da submissão e aprovação do Projeto C-Streets, Portugal foi aceite para presidir ao Grupo de Trabalho WG4 "*Urban C-ITS Harmonisation*", papel desempenhado por técnicos superiores da DSGCC até maio de 2022, tendo depois transitado para a DSEAP.
- A DG MOVE lançou em dezembro 2020, uma Programme Support Action (PSA), subordinada ao tema "Coordination Mechanism to Federate the National Access Points". O "Projeto NAPCORE - National Access Point Coordination Organisation for Europe" é a resposta, de forma conjunta, ao desafio lançado pela DG MOVE. O consórcio europeu que preparou e respondeu à PSA, é coordenado pela Alemanha (Bast) e é composto pela totalidade dos 27 Estados Membros europeus, 2 Estados não UE (Noruega e Suíça), e conta ainda com outras organizações internacionais (UITP, ITxPT, ERTICO), o que revela o interesse e importância do projeto - nunca até hoje uma PSA teve a adesão da totalidade dos EM Europeus. Será um projeto que certamente irá contribuir fortemente para o desenvolvimento da componente multimodal do NAP Nacional, que irá decorrer no âmbito do Projeto C-STREETS. Tanto o Coordenador como os demais participantes das reuniões de trabalho realizadas para desenvolver a proposta, reconheceram a Portugal e às entidades nacionais envolvidas na proposta (IMT, ARMIS, TIS), um conhecimento profundo, elevada abrangência e forte capacidade técnica.

- O IMT, participou, com um técnico superior da DSGCC, em 6 reuniões do “*Expert Group on Road Infrastructure Safety - UE/COM*” (EGRIS) e seus subgrupos. O EGRIS tem por objetivo aconselhar a DG MOVE em aspetos relacionados com a transposição, a efetuar pelos diversos Estados Membro, da Diretiva (UE) 2019/1936, que confere nova redação à Diretiva 2008/96/CE, sobre Gestão da Segurança da Infraestrutura Rodoviária, e a sua aplicação.
- O IMT, participou, através de um técnico superior da DSGCC, na Comissão Técnica de Normalização CT155, relativa aos “Equipamento para estradas”, no âmbito do Instituto Português da Qualidade.
- O IMT, participou, através de uma técnica superior da DSGCC, na Comissão Técnica de Normalização CT129, relativa aos “Materiais para Pavimentação”, no âmbito do Instituto Português da Qualidade, com acompanhamento da atividade realizada no ano de 2022, através da documentação disponibilizada no portal ISOlutions.
- O IMT, I.P, participou, com uma técnica superior da DSGCC, na Comissão Técnica de Normalização CT157, relativa à “Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário”, no âmbito do Instituto Português da Qualidade.
- O IMT, participou, através de uma técnica superior da DSGCC, na 5ª reunião plenária do “Technical Committee 4.4 – Tunnels” da AIPCR/PIARC, e na reunião de seguimento da 6.ª reunião plenária.
- Através da área de SIG/Tráfego, a DSGCC assegurou o desenvolvimento de um “Dashboard” para consulta e disponibilização de dados de tráfego na Rede Nacional de Autoestradas, que foi disponibilizado ao público em 2022, tendo também procedido à elaboração e publicação dos Relatórios Trimestrais de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (4 relatórios), bem como ao apuramento da Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (15 concessionárias rodoviárias) para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, para além de assegurar a resposta a pedidos internos e externos de informação de tráfego e de compilação de mapas e análise de informação geográfica.

- A DSGCC assegurou o acompanhamento do registo predial das parcelas sobrantas por parte da concessionária Auto-Estradas do Douro Litoral (cujo contrato prevê esse registo a favor do IMT), com remessa de processos à Direção de Serviços de Administração de Recursos (DSAR) para efeitos de registo contabilístico-patrimonial e/ou para efeitos de alienação.
- A DSGCC colaborou com a DSFC no desenvolvimento dos conteúdos do *microsite* “Auditores de Segurança Rodoviária”, inserido no portal do IMT, I. P., na sequência da publicação da Portaria n.º 300/2021, de 14 de dezembro (tendo a respetiva Portaria de taxas a aplicar sido apenas publicada já em 2022), que estabelece os requisitos e procedimentos de certificação de entidades formadoras e dos cursos de formação para obtenção do título profissional de auditor de segurança rodoviária.
- No âmbito da transposição da Diretiva (UE) 2019/1936, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, que conferiu nova redação à Diretiva 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008 relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária – transposição essa que, durante 2021 e 2022, gerou dúvidas alargadas em muitos Estados-Membros, particularmente expressos nas reuniões do “Expert Group on Road Infrastructure Safety”, junto da DG MOVE, em que o IMT participa, tendo chegado a ser ponderado o eventual adiamento da data limite para a transposição, o que depois não veio a acontecer –, o IMT, através da DSGCC, liderou o grupo de trabalho nacional, de natureza informal, constituído com outras entidades do setor, que elaborou os projetos de diplomas legais que vieram depois, com a participação e revisão do GJC, a ser propostos à Tutela, tendo resultado na publicação do Decreto-Lei n.º 84-B/2022, de 9 de dezembro, que estabelece o [novo] regime jurídico para a definição dos procedimentos relativos à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, e a Portaria n.º 65/2023, de 3 de março, que aprova os anexos da Diretiva 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, na sua redação atual.
- No âmbito das medidas governamentais relativas ao sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios (SNDFCI), que passou a ser denominada por “Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais - SGIFR”, nos termos do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, na sua redação atual, a DSGCC continuou a acompanhar em 2022 a execução dos trabalhos de limpeza das faixas de gestão de combustível a cargo das

concessionárias rodoviárias do Estado (com exceção da IP, S.A., com reporte próprio à Tutela e à AGIF), adotando um plano específico de inspeção da execução dos trabalhos no terreno e solicitando reportes regulares às concessionárias, por forma a reportar diretamente na Plataforma de Monitorização da AGIF a performance e evolução do cumprimento das faixas de gestão de combustível das concessionárias privadas. Forneceu pontualmente informação aos serviços desconcentrados do IMT, no âmbito da participação destes nas comissões municipais, sub-regionais ou regionais de gestão integrada de fogos rurais.

- Nos finais de 2021, foi publicado o Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, que “Estabelece o Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais no território continental e define as suas regras de funcionamento”. Da análise efetuada ao referido diploma, foi detetado pela DSGCC um erro conceptual num dos seus artigos relativos à identificação do ponto a partir do qual serão medidas as larguras (10m) das faixas de gestão de combustível, fazendo-se referência ao limite exterior da “plataforma de rodagem”, conceito que não tem correspondência com a terminologia rodoviária nacional, nomeadamente a que consta do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, uma vez que este apenas refere a “faixa de rodagem” (“a parte integrante da estrada especialmente destinada ao trânsito de veículos”, e que termina na guia direita) e a “plataforma da estrada” (“o conjunto constituído pelas faixas de rodagem, separadores e bermas”, e que termina no final da zona pavimentada). O IMT, transmitiu à Tutela a necessidade de ser revista esta menção, que viria a ser corrigida na Declaração de Retificação n.º 39-A/2021, de 10 de dezembro, adotando o conceito “plataforma da estrada”.
- Esta nova formulação impunha na prática um aumento das faixa de gestão de combustível (FGC), uma vez que, anteriormente, para efeitos do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, a referência utilizada pelo IMT, I.P., pelas concessionárias privadas e pela IP, S.A., sempre foi a medição da faixa de 10m nos termos detalhados adotados pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/2017, de 31 de outubro, no seu n.º 1 (“até dez metros do limite da faixa de rodagem”). Uma vez que a “faixa de rodagem” termina na guia direita e a “plataforma da estrada” inclui a berma e termina no final da zona pavimentada da estrada, a FGC de 10m anteriormente adotada poderá ser aumentada em cerca de 3m adicionais, em cada sentido, nas estradas com separador central (embora menos nas estradas nacionais com bermas reduzidas). Ainda assim, a norma transitória prevista no artigo 79.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, estabelece, no seu n.º 4, que

*“Enquanto se mantiverem em vigor os planos municipais de defesa da floresta contra incêndios, nos termos dos n.os 1 e 2, são aplicáveis as disposições do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação atual, relativas aos deveres de gestão de combustível na rede secundária de faixas de gestão de combustível e às contraordenações respetivas (...)” e no seu n.º7, que “Até à publicação do regulamento previsto no n.º 3 do artigo anterior, mantêm-se em vigor os critérios para a gestão de combustível no âmbito da rede secundária de gestão de combustível, constantes do anexo ao Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação atual”.* Ora, em face destas disposições transitórias, tem sido entendimento das concessionárias privadas que as FGC da rede secundária junto às estradas/ autoestradas a assegurar em 2022 não sofrem alteração face às anteriormente previstas para 2021.

- No que diz respeito ao procedimento de Grandes Reparações de Pavimento (GRP), e em face da recusa das concessionárias em adotar o Código dos Contratos Públicos (CCP) nos *“procedimentos concursais de natureza concorrencial”* previstos contratualmente, levou a que decorresse um processo arbitral com um conjunto de concessionárias, cujo acórdão foi proferido em 19-02-2020, com despacho de aclaração em 11-05-2020, que veio clarificar o procedimento de contratação a adotar nas GRP. As soluções encontradas para os projetos abaixo e acima do limiar europeu de contratação são satisfatórias, tanto mais que, após insistência do IMT, as concessionárias acabaram por aceitar a utilização sistemática de uma “plataforma eletrónica” de contratação pública – aspeto essencial para o IMT, I.P., para assegurar uma tramitação processual transparente e isenta, mas que o acórdão arbitral não tinha salvaguardado. Só a partir dessa altura, foi possível iniciar (em finais de 2020) a apreciação de peças de procedimento submetidas pelas concessionárias, e assim repor em marcha um conjunto de processos de GRP que aguardavam aquela clarificação processual, e que em 2021 e em 2022 ocorreram já em bom ritmo.
- Acompanhamento de 43 procedimentos de GRP de 1º e de 2º Ciclo, na fase de apreciação e aprovação de projeto de execução e estimativa orçamental, análise de peças do procedimento, validação da confrontação das faturas com autos de medição de trabalhos, avaliação e aprovação de trabalhos complementares não previstos, erros e omissões, e confirmação de revisão de preços, atividades essas referentes aos grupos de sublanços abaixo indicados:
  - Concessão BLA – Grupos: I, II, III, IV L1, IV L2, V L1, V L2, VI L1 e VI L2;

- Concessão Costa de Prata – Grupos: I, III e IV;
  - Concessão Grande Lisboa – Grupo: I;
  - Concessão Grande Porto – Grupos: I, II e III;
  - Concessão Grande Lisboa – Grupo I;
  - Concessão Norte – Grupos: I L1, I L2, Ligação a Seide, II L1, II L2, III, IV, V L1, V L2, VI L1 VI L2, VII e VIII;
  - Concessão Norte Litoral – Grupos I, II, III e IV;
  - Concessão Interior Norte – Grupos I, II, II, IV, V, VI e VII
- 
- Acompanhamento de 2 propostas de Intervenção Intercalar para vários grupos de sublanços de várias Concessões, para efeitos da reposição de condições de segurança rodoviária em pavimentos com GRP da responsabilidade do Concedente ainda não executadas.
- 
- Em continuidade aos processos de análise, parecer e aprovação das peças de procedimento iniciados em 2021, no ano de 2022 foram apreciadas e aprovados 17 procedimentos pré-contratuais para adjudicação das empreitadas de GRP dos seguintes grupos de Sublanços:
    - Concessão BLA - Grupos I e III;
    - Concessão Costa de Prata – Grupos I, II, III, III-Lote 2, IV e IV – Lote 1;
    - Concessão Grande Porto – Grupos I e II;
    - Concessão Norte – Grupos I, II, VI e VIII;
    - Concessão Norte Litoral – Grupo II;
    - Concessão Algarve – Grupo I;
    - Concessão Interior Norte – Grupo V.
- 
- Elaboração do “Relatório Anual 2021 – Intervenções ao Nível dos Pavimentos”, reporte interno visa acompanhar a manutenção corrente de pavimentos levada a cabo pelas concessionárias, especialmente aquelas em que foi introduzida a figura das Grandes Reparações de Pavimento a cargo do Concedente, como forma de melhor monitorizar.
- 
- Na sequência do esforço desenvolvido pelo IMT, desde 2016, para que o tema da instabilidade do Talude T2, situado nos acessos norte à Ponte 25 de Abril, fosse tratado, foram concluídas finalmente em 2019 as intervenções a cargo da Lusoponte, por determinação do Concedente. Em 2021, a Lusoponte realizou os trabalhos de observação

topográfica da zona A do Talude T2, que se encontram previstos no plano de monitorização acordado. As inspeções realizadas não identificaram sinais de instabilização do Talude. Todavia, a Concessionária considera que a realização das campanhas de leitura da instrumentação instalada pelo LNEC, julgadas essenciais para complementar a informação decorrente do controle topográfico, sai fora do âmbito das suas responsabilidades contratuais. Nestes termos, aguardou-se decisão da Tutela no que diz respeito a esta matéria, tendo-se recentemente obtido orientação superior no sentido de se promover a entrega formal do Talude à Lusoponte, acordando-se com a Concessionária uma solução referente a esta monitorização.

- Tendo sido detetada uma degradação acentuada das juntas de dilatação da Ponte 25 de Abril (Ponte Suspensa), que colocavam em causa o seu normal funcionamento, e por determinação do Concedente, a Concessionária Lusoponte foi notificada para proceder às reparações necessárias à garantia da sua segurança. Realizada uma intervenção de 1ª urgência, já no princípio de 2019, seguiram-se estudos, com vista à implementação de uma solução de reabilitação integral destes equipamentos. Apresentada tal solução pela Lusoponte, e na sequência de parecer desfavorável emitido pela firma Parsons, que acompanha a Ponte 25 de Abril desde sempre, a Lusoponte foi incumbida de apresentar uma nova solução, para substituição integral das Juntas de Dilatação. Tendo a Concessionária solicitado elementos adicionais, bem como amplitudes de deslocamentos máximos a integrar nas especificações dos estudos a desenvolver, foram identificados os estudos complementares que será necessário realizar, por forma a poderem ser fornecidos à Lusoponte os dados necessários a que possa ser cumprida a determinação do Concedente. Esta iniciativa, em qualquer caso, aguarda a finalização das obras de reparação estrutural da Ponte 25 de Abril, em curso, dado que tais reparações poderão ter influência no comportamento da Ponte. Em 2021, tendo sido detetada uma nova degradação acentuada das Juntas de Dilatação da Ponte 25 de Abril (Ponte Suspensa), que colocavam em causa o seu normal funcionamento, por determinação do Concedente, a Concessionária Lusoponte foi notificada para a proceder às reparações necessárias à garantia da sua segurança, tendo realizado nova intervenção de manutenção, da mesma natureza da realizada em 2019. Estes trabalhos encontravam-se concluídos no final de 2021, tendo a Lusoponte apresentado um “Acceptance Report” realizado pela firma Maurer, no qual são discriminadas todas as reparações efetuadas. Os custos associados a esta intervenção parecem aconselhar que a mesma venha a ser repetida sempre que o número de elementos danificados ponha em causa a funcionalidade do equipamento,

sendo a realização periódica de ações de conservação deste tipo economicamente muito mais favorável do que a substituição integral das Juntas de Dilatação. Em todo o caso, as inspeções realizadas em 2022 ainda não evidenciaram a necessidade de realização de nova intervenção.

- Em meados de 2021, um autocarro que fazia a viagem Lisboa-Montijo incendiou-se na Ponte Principal da Ponte Vasco da Gama, tendo tal incêndio danificado principalmente os tirantes HNC 20D e HNC 21D. Os mesmos foram inspecionados pela firma Freyssinet, a qual recomendou a substituição dos cabos, pois muito embora não tenha havido redução das suas características mecânicas, o sistema de proteção anti-corrosão dos mesmos foi seriamente afetado. Depois de a Lusoponte ter promovido os estudos necessários à substituição dos cabos, com recurso a peritos e firmas reconhecidas, foram realizados todos os trabalhos necessários para reparar os danos provocados no sistema de atirantamento da Ponte Principal da Ponte Vasco da Gama, tendo sido substituídos os tirantes afetados pelo incêndio, e sem que fosse necessário realizar restrições que afetassem significativamente a fluidez do tráfego sobre a Obra de Arte. Na sequência da intervenção realizada, e já em 2022, foram efetuados os trabalhos de topografia necessários ao controle da geometria da Ponte.
- Procedeu-se ao levantamento das Obras de Arte, em cada Concessionária, que foram classificadas nos Estados de Conservação mais gravosos (EC4 e EC5), de modo a que a monitorização e conservação das mesmas possa vir a ser objeto de melhor acompanhamento.
- Foi assegurada por técnicos da DSGCC a representação do IMT, no âmbito das reuniões do Conselho de Segurança da Ponte 25 de Abril, tanto na valência rodoviária, como na ferroviária. No decurso das reuniões, foi apresentado o Plano de Conservação proposto pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), e acompanhada a sua realização. A IP tem igualmente vindo a apresentar o ponto de situação no que concerne à realização dos trabalhos englobados na empreitada de reabilitação em curso, bem como as previsões relativas à data da sua conclusão. Também se procedeu à preparação dos exercícios de simulação de acidentes, quer em gabinete (CPX), quer no terreno (LIVEX), os quais não foi possível realizar ainda em 2022.

### **Autoridade Administrativa dos Túneis Rodoviários**

No quadro do seu papel enquanto autoridade administrativa dos túneis rodoviários, ao abrigo do Decreto-Lei nº75/2006, de 27 de março, na sua redação atual, o IMT, através da DSGCC, desenvolveu as seguintes atividades principais:

- Foi realizada, com o LNEC, ação de fiscalização periódica ao Túnel do Marão, para avaliação da conformidade com o Decreto-Lei nº75/2006, de 27 de março, que compreendeu a realização de reuniões de preparação, balanço e fecho, das ações de fiscalização diurna e noturna, para testagem e verificação de todos os equipamentos e sistemas do túnel, drenagem, sinalização, incluindo inspeção técnica aos respetivos centros de controlo, para testar os procedimentos de operação, de manutenção e gestão dos túneis, e emissão dos respetivos pareceres prévios sobre a avaliação e adequação destes túneis com a legislação portuguesa e europeia em vigor.
- No ano de 2022, o IMT, na sua qualidade de autoridade administrativa, acompanhou os simulacros realizados aos túneis de Castro Daire e da Portela, colaborando com o LNEC, na sua qualidade de entidade fiscalizadora, na elaboração dos relatórios de avaliação dos exercícios periódicos realizados.
- Em virtude de o Túnel do Grilo ainda não ter sido alvo de obras de reabilitação para adequação ao Decreto-Lei nº 75/2006, de 27 de março, na sua redação atual, face às não conformidades identificadas, e decorrendo das medidas de minimização impostas, torna-se necessário proceder à realização de fiscalizações com mais frequência para avaliação da resposta dos equipamentos, dos meios de patrulhamento, da gestão e manutenção do túnel e da adequação das medidas de minimização impostas, tendo sido realizada no ano de 2022 nova fiscalização ao túnel.
- No ano de 2022, para efeitos de vistoria de reabertura ao tráfego das quartas vias e das Galerias Central e Sul do Túnel de Águas Santas, foi realizada inspeção visual às galerias, postos de emergência (SOS) e extintores, sinalização das galerias, ensaios de verificação do sistema de iluminação normal, de iluminação de segurança e de iluminação de evacuação, controlo de iluminação (luminancímetro) e regimes de iluminação, ensaios ao sistema de alimentação de água e sistema de combate a incêndio, aos sensores ambientais, ao sistema automático de deteção de incêndio (fibrolaser), sistema de vigilância (CCTV), drenagem superficial e da alimentação de energia de emergência, para avaliação do desempenho dos sistemas de segurança

ativa das Galerias Central e Sul do Túnel de Águas Santas e da sua conformidade com o projeto de execução.

- O IMT, iniciou em 2020 o processo de avaliação da alteração de classificação (categoria) do Túnel da Gardunha, com vista à autorização de passagem de veículos de transporte de mercadorias perigosas. Nessa sequência, foi solicitada à concessionária SCUTVIAS, S.A. (entidade gestora da via) a atualização da análise de risco do túnel. Durante o ano de 2020, foi efetuado o acompanhamento, avaliação e elaboração de parecer sobre relatório de Análise Risco, elaborado pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), que envolveu contactos e diversas reuniões com o LNEC, a Concessionária e a FEUP, para esclarecimento e revisão de algumas questões colocadas pelo LNEC. Após validação técnica da possibilidade da remoção da proibição de circulação de veículos de transporte de mercadorias perigosas atualmente imposta ao Túnel da Gardunha, dando cumprimento ao disposto na Portaria n.º 281/2019, de 30 de agosto, foi ouvida a Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas (CNTMP). Na sequência desta consulta, foram ainda realizadas reuniões do IMT, I.P (DSGCC e a DSRJE) com o LNEC e com a ANEPC, para apreciação da análise de risco e do cumprimento da legislação europeia de túneis rodoviários, e das eventuais necessidades de capacitação dos meios de proteção civil. No ano de 2021, a concessionária procedeu à implementação de um “upgrade” ao sistema de segurança SCADA do Túnel da Gardunha e validação dos algoritmos de ventilação, e foram realizados testes para e avaliação da conformidade desse “upgrade”, assim como testes aerodinâmicos e de fumos para validação dos algoritmos de ventilação dos Túneis da Gardunha, Alpedrinha, Barracão e Ramela, testes esses, que foram acompanhados e validados pelo LNEC, na sua qualidade de Entidade Fiscalizadora. Nessa sequência, foi desenvolvido/ atualizado pela entidade gestora do Túnel da Gardunha o Plano de Emergência Interno (PEI), que integra a ação dos novos equipamentos e sistemas de segurança implementados nos últimos anos, e desenvolveu os procedimentos de segurança para a circulação de transportes de matérias perigosas. Durante o ano de 2022, foram analisadas e apreciadas, pelo IMT, e pelo LNEC, as várias atualizações realizadas ao PEI, tendo o LNEC sugerido um conjunto de melhorias que foram acolhidas pela concessionária. No final do ano de 2022, aguardava-se ainda pela versão final do PEI a apresentar pela concessionária, para remessa à ANEPC.

## **Concessões e Contrato-Programa Ferroviários, Contratos de Obrigações de Serviço Público e outras Concessões**

No quadro das suas atribuições em matéria de gestão de contratos de concessão ferroviária, do contrato-programa da gestora da infraestrutura ferroviária, e enquanto gestor de contratos de serviço público, e ainda enquanto representante do Estado na sua qualidade de autoridade de transportes para a ferrovia pesada, o IMT, através da DSGCC, desenvolveu as seguintes atividades principais:

- Contrato de Serviço Público com a CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (CP, EPE): Em contrato celebrado a 28 de novembro de 2019, o Estado contratualizou com a CP, EPE, o serviço público de transporte ferroviário nacional de passageiros de interesse económico geral, contemplando os Serviços Urbanos/Suburbanos, Regionais e de Longo Curso, nos trajetos discriminados no Anexo I do referido contrato. O IMT representa o Estado no Contrato, assumindo as funções de Gestor do Contrato, cabendo-lhe acompanhar e fiscalizar permanentemente a execução do mesmo e medir os níveis de desempenho, a execução financeira, técnica e material do contrato. Neste âmbito e no decurso de 2022, assumem particular relevo:
  - Verificação do pedido inicial de pagamento de reconciliação da compensação das obrigações de serviço público referentes a 2021, de acordo com o n.º 11 da Cláusula 5.ª do Contrato de Serviço Público (a verificação ocorreu em dezembro de 2022, tendo daí decorrido pedido de correção do pedido de acerto à CP, EPE);
  - Colaboração com a Inspeção-Geral de Finanças (IGF) no âmbito da auditoria realizada por esta autoridade à verificação do cumprimento das obrigações contratuais constantes do Contrato de Serviço Público, com especial ênfase para a validação das compensações financeiras relativas a 2020 (fevereiro 2022);
  - Melhoria do processo de apresentação da atualização tarifária regular, com base na construção de um modelo *template* a partir da atualização tarifária de 2022, com o objetivo de servir de base para as atualizações tarifárias futuras;
  - Acompanhamento do “Acordo sobre a implementação de transporte coletivo gratuito no município de Lisboa para jovens e maiores de 65 anos, com domicílio fiscal em Lisboa”, entre a Câmara Municipal de Lisboa e a TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (maio/junho 2022);
  - Preparação e apresentação de solicitação de realização do “Teste de Equilíbrio Económico” à AMT na sequência da notificação, em 29-11-2021, da empresa B-

RAIL Mobilidade Ferroviária, Lda., da sua intenção de explorar um novo serviço ferroviário de passageiros, por se verificar que a compensação por obrigações de serviço público seria aumentada por mero efeito da entrada de um operador privado que, em medida muito significativa, e até disruptiva, iria disputar a procura com o operador de serviço público, precisamente em serviços e horários com maior procura e maior rendibilidade, mas não nos restantes, fazendo assim deteriorar a taxa de cobertura, por receitas, dos gastos operacionais da oferta permanente e integrada do serviço público e do seu “programa de exploração”, o que constituiria, em última análise, no pagamento pelo Estado do “ganho de mercado” alcançado pelo novo operador (fevereiro 2022);

- Análise da proposta da CP, EPE para emissão de título de transporte específico para 1ª Classe relativo ao transporte em carruagens Arco da Linha do Minho (novembro/dezembro 2022);
  - Análise preliminar da proposta da CP, EPE de alargamento do tarifário intermodal Andante ao troço Espinho <> Pinheiro da Bemposta (Oliveira de Azeméis), na Linha do Vouga (dezembro 2022).
- Contrato de Serviço Público com a Transtejo - Transportes Tejo, S.A. (Transtejo, S.A.): a 7 de outubro de 2020, o Estado contratualizou com a Transtejo, S.A., a definição das condições de prestação do serviço público de transporte fluvial de passageiros e veículos entre as duas margens do rio Tejo, bem como estabeleceu os termos em que os serviços prestados são remunerados pelo Estado e pela receita tarifária cobrada aos utilizadores. O IMT representa o Estado no Contrato, assumindo as funções de Gestor do Contrato, cabendo-lhe acompanhar e fiscalizar permanentemente a execução do mesmo e medir os níveis de desempenho, a execução financeira, técnica e material do contrato. Neste âmbito e no decurso de 2022, assumem particular relevo:
    - Desenvolvimento de diversas interações com a Transtejo, S.A. relativas aos deveres especiais de informação, descritos na Cláusula 30.ª do Contrato de Serviço Público de transporte fluvial de passageiros e de veículos;
    - Análise e pronúncia sobre as propostas de atualização dos valores das compensações para o ano de 2022 relativas à disponibilização das infraestruturas e pelo cumprimento de obrigações de serviço público (junho/dezembro 2022);
    - Verificação da conformidade do tarifário proposto pela Transtejo, S.A. para vigorar em 2023, com o disposto contratualmente, atentos o n.º 2 da Cláusula 22.ª do

Contrato de Serviço Público e o n.º 8 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 (dezembro 2022);

- Apuramento e verificação das penalizações por incumprimento contratual – comunicações endereçadas ao operador em julho e dezembro de 2022.
- Acompanhamento da Concessão Fertagus, que no ano de 2022, já menos condicionado pelos efeitos da pandemia – e tendo a Fertagus, desde 30 de abril de 2020, por indicação do Estado, restabelecido a oferta do serviço a 100% –. esteve particularmente focada na apreciação e apoio à resolução dos problemas de tesouraria da concessionária motivados pelo próprio Estado, seja por via dos atrasos e reduções nos pagamentos da TML, seja por via da aplicação durante a pandemia do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que impediu que se procedesse atempadamente aos acertos previstos na Cláusula 8.ª-A do Contrato de Concessão. A TML realizou pagamentos à concessionária com atrasos sistemáticos superiores a 6 meses em 2021 e 2022, conduzindo a Fertagus a uma crise de tesouraria sem precedentes desde o início da concessão em 1999. Acresce ainda que, desde o 2º semestre de 2020 e todo o ano de 2021, a AML/TML decidiu assegurar apenas 90% da receita de referência à Fertagus (e restantes operadores não rodoviários), enquanto garantiu aos operadores rodoviários 100% dessa receita. Esta mesma discriminação foi aplicada pela AML/TML relativamente aos atrasos nos pagamentos por conta, mantidos apenas nos operadores não rodoviários, enquanto os rodoviários dispõem de pagamentos regulares e sem atrasos. Esta dupla discriminação da AML/TML determinou impactos muito sérios na tesouraria da Fertagus, colocando em risco a operação do serviço concessionado e o cumprimento das obrigações da Concessionária junto de fornecedores e colaboradores. Foi, aliás, neste contexto, que a Fertagus informou ao Concedente, a 28/09/2021, da suspensão imediata do pagamento das faturas da IP, S.A, por não ter condições de proceder à sua liquidação, tendo acumulado dívida significativa (energia e plano de pagamentos contratual).
- Importa ainda considerar uma outra situação, relativa ao Contrato de Concessão da Fertagus, na versão resultante do Acordo de Reposição do Equilíbrio Financeiro alcançado no final de 2019, que introduziu na cláusula 8ª-A um mecanismo de estabilização do modelo financeiro, através de um procedimento de acerto anual, calculado a partir do apuramento dos desvios entre os valores inscritos no modelo financeiro e os reais verificados em algumas variáveis de custos e de proveitos. Este acerto - que pode ser favorável ao Concedente ou à Concessionária -, foi concebido

durante a renegociação, para corrigir desvios marginais e permitir as necessárias projeções financeiras que determinariam o reequilíbrio financeiro da concessão, perante o contexto de incerteza trazido pelo PART, que estava a ser implementado e ainda sem histórico. No entanto, face aos menores proveitos alcançados em 2020 e 2021 (2022 será apreciado a partir de 2023), o acerto da cláusula 8ª-A viria a apurar acertos expressivos, evidenciando a grande dependência que a Fertagus passou a ter das compensações da AML/TML e de como as decisões daquela autoridade de transportes, externas ao Concedente e à Concessionária, determinam consequências contratuais e financeiras para ambos. A primeira aplicação deste procedimento ocorreu em abril de 2021, relativamente ao ano de 2020, bem como em abril de 2022 relativamente a 2021, e em consequência da comparação entre os dados reais e os inscritos no modelo financeiro, foi apurado um acerto favorável à Fertagus em 2021, e já o mesmo tinha sucedido relativamente a 2020. Contudo, a publicação do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que impedia os pagamentos de quaisquer formas de compensações financeiras resultantes de quebras de utilização decorrentes da pandemia – a compensar em prorrogação do prazo contratual –, viria a impedir o pagamento dos acertos apurados pela cláusula 8ª-A de 2020 e 2021. Este diploma foi, entretanto, revogado pelo Decreto-Lei n.º 66-A/2022, de 30 de setembro, tendo a Fertagus desencadeado o seu pedido de reequilíbrio financeiro (REF) relativo ao não pagamento dos acertos de 2020 e 2021, já em janeiro de 2023. A situação deverá ser devidamente apreciada no âmbito da Comissão de Negociação, cuja nomeação se aguarda.

- Assim, face ao exposto, verificou-se que a Fertagus, embora praticamente sem risco de procura, foi triplamente afetada por situações às quais é alheia, algo com impacto também na gestão contratual: por um lado, pela redução das receitas de bilheteira em resultado da pandemia, por outro lado, pelas decisões da AML/TML de assegurar apenas 90% de cobertura de receitas e por manter atrasos nos pagamentos por conta, e, por fim, pela impossibilidade de ver essa situação corrigida por via do acerto contratual anual pela aplicação do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, ao pagamento do acerto da Cláusula 8ª-A.
- No acompanhamento da concessão do Metro Sul do Tejo em 2022, verificou-se que desde o início do ano que a procura retomou valores pré-pandemia, tendo sido o ano de 2022 aquele em que se verificou a maior procura no sistema, deixando-se de lhe aplicar o disposto no Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que impedia pagamento de

compensações que decorressem do efeito pandemia. Para além da retoma do efeito do PART no aumento de procura, há também que considerar o efeito da reestruturação da oferta do transporte coletivo rodoviário na área de operação do MST, em resultado da entrada em serviço da Carris Metropolitana. No final do ano, a MTS apresentou uma proposta de aumento tarifário para 2023 que não mereceu a homologação do IMT, por não cumprir com o disposto contratual. Na sua proposta, a MTS incorporou aumentos tarifários de molde a compensar uma eventual perda de receitas por praticar o tarifário PART, o que traduziria num aumento de cerca de 60% nos títulos unitários e de 20% nos títulos mensais. Da não homologação do tarifário pelo IMT, condição indispensável, resultou a manutenção para 2023 do tarifário em vigor (e que vigora desde o início da exploração da totalidade da fase 1 do projeto, em finais de 2008).

- Representação do Estado Português no *RMMS-Retail Market Monitoring Scheme*, no âmbito do SERAC (*Single European Rail Area Committee*), através de uma técnica superior da DSGCC. O grupo de trabalho RMMS – *Rail Market Monitoring Scheme* não convocou os peritos para reuniões presenciais ou remotas, em 2022. Contudo, foram prosseguidos os habituais trabalhos de recolha anual dos dados do setor de cada Estado-Membro, submetidos à Comissão Europeia através da plataforma TRAMOS, com vista à integração do 8.º Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre a evolução do setor ferroviário europeu. Em 2021, foi produzido o 7.º Relatório de Acompanhamento da Evolução do Mercado Ferroviário, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho.
- No acompanhamento do Contrato-Programa do gestor da infraestrutura ferroviária (celebrado entre o Estado e a IP, SA, para o período 2016/2020), realizaram-se duas reuniões da Comissão de Acompanhamento – liderada pelo IMT, I.P, acabaram por se realizar três (a primeira ainda relativa a 2020), por videoconferência, com a presença do IMT, IP, da DGTF, da IP,SA, e dos operadores ferroviários –, como previsto contratualmente. Foram apresentados e debatidos os resultados obtidos pela IP, S.A., relativamente aos vários indicadores contratualizados e a sua evolução, bem como os indicadores em si mesmos, com o objetivo de lhes introduzir alterações com vista ao seu aperfeiçoamento, a incluir em futuro contrato. Em face das circunstâncias, e não estando acordado o novo Contrato-Programa, o Estado, ainda que sem qualquer pronúncia formal da Comissão, entendeu prorrogar o contrato em vigor, tendo realizado duas prorrogações em 2021 – primeiro até 30 de junho e depois até 31 de dezembro, e ainda uma 3.ª

prorrogação, já em janeiro de 2022, até 30 de junho de 2022. Ainda que não tendo existido, assim, qualquer suporte contratual durante o 2.º semestre de 2022, as entidades envolvidas optaram por dar continuidade ao acompanhamento desta matéria nos moldes anteriores.

- Foi dada continuidade ao acompanhamento inicial, com a DSRTQS, em particular com vista ao futuro licenciamento da infraestrutura e dos veículos, e à aprovação da documentação de segurança e de exploração pelo IMT, da nova fase da concessão do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM), que deixa de ser uma concessão ferroviária de Metro Ligeiro para passar a ser a concessão de sistema de Metrobus, projeto singular e inovador em Portugal, que incluirá veículos elétricos do tipo BRT – Bus Rapid Transit, com guiamento ótico, em infraestrutura híbrida e com complexidades próprias (via dedicada, túneis estreitos de sentido único, passagens de nível, vias de sentido único, percurso urbano e suburbano), que vai operar em 42kms unindo os municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã. Neste momento a generalidade das empreitadas e fornecimentos necessários à implementação do SMM já se encontra em fase de execução, aguardando por lançamento de concurso a empreitada complementar para o Parque de Materiais e Oficina. Conforme indicado na tabela seguinte, três das empreitadas aguardam pelo Visto prévio do Tribunal de Contas. A entrada em operação do troço Serpins – Coimbra (Portagem), que engloba o troço suburbano de via única (com 30,6 km) e um dos troços urbanos de via dupla (com 5,2 km), está prevista para junho de 2024.

### **Infraestruturas (Domínio Público Rodoviário e Ferroviário)**

No quadro das suas atribuições em matéria de infraestruturas, o IMT, através da DSGCC, desenvolveu as seguintes atividades principais:

- Análise e parecer prévio ou aprovação de Acordos de Gestão, Acordos de Mutação Dominial, Acordos de Terceiros, e delimitações de áreas de servidão e de jurisdição, analisados nos termos do EERRN.
- Análise e parecer relativamente a pretensões submetidas ao abrigo do RJUE, com tramitação no Portal SIRJUE.
- Análise e parecer relativamente a instrumentos de gestão territorial, com especial incidência nas infraestruturas rodoviárias (cabendo à DSEAP os aspetos de mobilidade), com tramitação na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial.

- Análise e decisão relativamente a processos submetidos para autorização ao abrigo do artigo 58.º do EERRN (Permissões em zonas de servidão non aedificandi), tramitados diretamente no IMT
- Análise e parecer relativamente a processos submetidos para autorização ao abrigo do artigo 32.º do EERRN (constituição ou redução de zona non aedificandi), tramitados diretamente no IMT
- Análise e parecer relativamente a processos de desafetação de terreno do domínio público rodoviário do Estado, ao abrigo do artigo 38.º do EERRN, ou do domínio público ferroviário, ao abrigo do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.
- Análise e decisão relativamente a processos de autorização ao abrigo do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro (redução de obrigações em prédios confinantes com o domínio público ferroviário), tramitados diretamente no IMT
- Análise e parecer relativamente a novos nós de ligação ou acessos a IPs, ICs e outras estradas vedadas da Rede Rodoviária Nacional, ao abrigo do artigo 50.º do EERRN. Nestes, podem salientar-se os seguintes em 2021:
  - A pedido da Câmara Municipal de Loures, o IMT, analisou a proposta de uma eventual nova Saída da A1 no sentido Sul/Norte, em S. João da Talha. O Estudo de Tráfego para a nova ligação à A1, em Sta. Iria, foi remetido ao IMT, em outubro de 2020. A IP, S.A., enquanto entidade com jurisdição na EN10, e a Brisa, na qualidade de concessionária da autoestrada A1 no troço em questão, emitiram pronúncia. Já em fevereiro de 2021, o IMT, solicitou à Câmara Municipal de Loures esclarecimentos adicionais e/ou reformulação do Estudo de Tráfego, em conformidade com os referidos pareceres. Após receção do Estudo de Tráfego do Novo Nó Rodoviário, elaborado em julho de 2021, mas apenas recebido em 2022, procedeu-se ao envio do mesmo à IP, S.A. e à Brisa para análise e emissão dos correspondentes pareceres.
- A solicitação do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, foi preparada informação sobre a pretensão da construção de novo nó de acesso na N1/IC2 à A1 - Nó do Barracão / Meirinhas (solicitação da CM Leiria e de Pombal), cujo historial remonta a 2004.
- A solicitação do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, foi preparada informação sobre um novo nó na A24, na zona da Serra da Falperra (no distrito de Vila Real), cerca do PK 51 da autoestrada, entre o Viaduto de Vila Pouca de Aguiar e o Nó de Fortunhos (solicitação da CM Vila Pouca de Aguiar).

- A solicitação do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, foi preparada informação sobre o Nó de Caniços e o Nó de Santa Iria de Azoia (solicitação da CM Vila Franca de Xira), tendo sido transmitidos antecedentes e dado nota da realização de reunião com a CM Vila Franca de Xira, na qual o município abordou genericamente um conjunto de intenções relativas a ligações rodoviárias à A1, sem, no entanto, apresentar soluções de traçado concretas. Com vista a que tais soluções, ou algumas delas, pudessem ser apreciadas preliminarmente pelo IMT, ao nível técnico, com a indispensável consulta à Brisa, a CM Vila Franca de Xira ficou de as aprofundar e remeter ao IMT, I.P.
- A solicitação do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, foi preparada informação sobre um eventual novo Nó junto ao Cabeço da Rosa, na CREL (solicitação da CM Loures).
- A IP, S.A., submeteu uma proposta de classificação das Variantes a Figueira de Cavaleiros e Beringel, no IP8, tendo a mesma sido objeto de análise e resposta negativa à proposta de demarcação/classificação como IP8 de toda a sua extensão, desde a Variante de Santa Margarida do Sado (A26) até Beja. De acordo com o previsto no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) estes lanços serão objeto de investimento como IP8 (Sines –Beja).
- Acesso rodoviário da zona industrial do Vale do Neiva ao Nó 24 da A28 (solicitação da CM Viana do Castelo) - Trata-se de intervenção rodoviária designada por “Acesso rodoviário da zona industrial do Vale do Neiva ao Nó da A28” prevista no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) no âmbito das Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias (RE-C07-i04) (integrando o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) 2ª Fase do PNI2030), que envolve autorização da Tutela, ao abrigo do artigo 50.º do EERRN, com parecer prévio do IMT
- Ligação Sacavém à 2ª Circular - Introdução de nova ligação entre a rede municipal e a via de ligação entre a autoestrada A1 e a 2ª Circular (solicitação da CM Loures) – recebido o Plano de Trabalhos de Campo referente ao Estudo de Tráfego, de novembro de 2022, foi o mesmo remetido à IP, S.A. e à Brisa, para análise e emissão dos correspondentes pareceres.

### **6.3. Direção de Serviços de Regulamentação Técnica de Qualidade e Segurança**

Nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, compete nomeadamente à Direção de Serviços de Regulamentação Técnica de Qualidade e de Segurança (DSRTQS):

- a) Promover e participar na definição do quadro legal e regulamentar, de natureza técnica, de qualidade e de segurança, aplicável aos veículos, sistemas, equipamentos e infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, no âmbito das atividades que se inserem nas atribuições do IMT, I P, suscitando para o efeito a colaboração de todas as entidades que, em razão da matéria, tenham interesse relevante;
- b) Proceder ao controlo da execução do quadro regulamentar aplicável, colaborando nos atos de fiscalização e aplicação do regime sancionatório, em cooperação com as entidades, internas e externas, relevantes para o efeito;
- c) Aprovar, homologar e certificar veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas e equipamentos afetos aos transportes terrestres, bem como infraestruturas ferroviárias, garantindo os padrões técnicos e de segurança exigidos e assegurando os respetivos registos;
- d) Gerir os processos de aprovação dos sistemas de gestão da segurança e/ou qualidade que lhe sejam submetidos pelas empresas e entidades sujeitas às suas atribuições e aplicar penalidades por insuficiência de desempenho em matéria de segurança e/ou qualidade;
- e) Acompanhar, na vertente técnica, os processos relativos ao reconhecimento, licenciamento e supervisão das entidades intervenientes na certificação e inspeção de veículos e equipamentos afetos aos transportes terrestres e marítimos;
- f) Determinar, nos subsetores ferroviário e rodoviário, a introdução de aperfeiçoamentos técnicos em conformidade com as normas legais aplicáveis e tendo em conta a evolução tecnológica, com o objetivo de melhorar a segurança, a interoperabilidade e a eficiência da exploração, garantindo a qualidade e procurando a redução de externalidades;
- g) Acompanhar, na vertente técnica, os processos relacionados com o sistema de controlo e registo dos tempos de condução e repouso (tacógrafos);
- h) Assegurar a gestão dos registos dos veículos e respetivos componentes, equipamentos e materiais, bem como das infraestruturas de natureza ferroviária;

Nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, compete nomeadamente à Direção de Serviços de Regulamentação Técnica de Qualidade e de Segurança (DSRTQS):

- i) Promover e participar na definição do quadro legal e regulamentar, de natureza técnica, de qualidade e de segurança, aplicável aos veículos, sistemas, equipamentos e infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, no âmbito das atividades que se inserem nas atribuições do IMT, I P, suscitando para o efeito a colaboração de todas as entidades que, em razão da matéria, tenham interesse relevante;
- j) Proceder ao controlo da execução do quadro regulamentar aplicável, colaborando nos atos de fiscalização e aplicação do regime sancionatório, em cooperação com as entidades, internas e externas, relevantes para o efeito;
- k) Aprovar, homologar e certificar veículos, sistemas, componentes, unidades técnicas e equipamentos afetos aos transportes terrestres, bem como infraestruturas ferroviárias, garantindo os padrões técnicos e de segurança exigidos e assegurando os respetivos registos;
- l) Gerir os processos de aprovação dos sistemas de gestão da segurança e/ou qualidade que lhe sejam submetidos pelas empresas e entidades sujeitas às suas atribuições e aplicar penalidades por insuficiência de desempenho em matéria de segurança e/ou qualidade;
- m) Acompanhar, na vertente técnica, os processos relativos ao reconhecimento, licenciamento e supervisão das entidades intervenientes na certificação e inspeção de veículos e equipamentos afetos aos transportes terrestres e marítimos;
- n) Determinar, nos subsectores ferroviário e rodoviário, a introdução de aperfeiçoamentos técnicos em conformidade com as normas legais aplicáveis e tendo em conta a evolução tecnológica, com o objetivo de melhorar a segurança, a interoperabilidade e a eficiência da exploração, garantindo a qualidade e procurando a redução de externalidades;
- o) Acompanhar, na vertente técnica, os processos relacionados com o sistema de controlo e registo dos tempos de condução e repouso (tacógrafos);
- p) Assegurar a gestão dos registos dos veículos e respetivos componentes, equipamentos e materiais, bem como das infraestruturas de natureza ferroviária;

A atividade da DSRTQS, em 2022, à semelhança de anos anteriores, caracterizou-se na área da homologação técnica de veículos, pela continuação da procura por parte dos fabricantes nacionais da concessão de homologações da ECE/ONU, de sistemas e componentes, bem

como de homologações nacionais de pequena série de veículos. O departamento tem-se debatido com problemas decorrentes do reduzido quadro técnico qualificado, acentuado em 2022 pela passagem do Diretor de Serviços à condição de aposentado.

No que se refere à área da inspeção técnica de veículos, a atividade centrou-se na realização de vistorias para confirmação da execução dos projetos de adaptação dos centros já existentes às novas exigências técnicas previstas na Portaria n.º 221/2012, de 20 de julho, tendo sido revisto o projeto de deliberação, com vista à adaptação aos veículos da categoria L e categoria O2 da classificação de deficiências.

Foi ainda prestado apoio à elaboração do Decreto-Lei n.º 29/2023 de 5 de maio que altera o Decreto-Lei n.º 144/2017, com vista à sua adaptação à inspeção de motociclos com cilindrada superior a 125 cm<sup>3</sup> e reboques da categoria O2. Assim como no projeto da Portaria que incorpora os anexos técnicos do Decreto-Lei anteriormente referido. Foi ainda dado apoio na transposição da Diretiva Delegada (UE) 2021/1717 de 9 de julho no que diz respeito à atualização de determinadas designações de categorias de veículos e ao aditamento do sistema eCall à lista de itens de inspeção periódica.

Relativamente às três áreas que a DSRTQS integra, salientam-se as seguintes atividades desenvolvidas:

### **Na área de Homologação de Veículos**

#### **Regulamentação**

- Elaboração de proposta legislativa para alteração do Regulamento de Pesos e Dimensões aprovado pelo Decreto-Lei n.º 132/2017, introduzindo pesos mais elevados para os veículos elétricos.
- Elaboração de proposta legislativa para alteração do Decreto-Lei n.º 39/2010, eliminando o dístico de veículo elétrico.
- Elaboração de proposta de deliberação que adapta ao progresso técnico a homologação de chapas retrorrefletoras.
- Circular ITV/HM 01/2022 - Certificados de matrícula estrangeiros emitidos sem indicação do número de homologação europeia no campo (K).
- Circular ITV/HM 02/2022 - Atribuição de matrícula nacional a veículos anteriormente matriculados fabricados de acordo com uma homologação europeia de modelo.

## União Europeia

- Recolha, tratamento e conclusão do apuramento final, com a consequente submissão à Agência Europeia do Ambiente, dos dados referentes à monitorização das emissões de CO<sub>2</sub> de **veículos novos ligeiros de passageiros e ligeiros de mercadorias** matriculados no ano de 2021.
- Recolha, tratamento e conclusão do apuramento final, com a consequente submissão à Agência Europeia do Ambiente dos dados referentes à monitorização das emissões de CO<sub>2</sub> dos **veículos novos, pesados de passageiros e de mercadorias** matriculados entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2022.
- Participação nas reuniões números 12, 13 e 15 do “*Forum for the Exchange of Information on Enforcement*” realizadas via WEBEX meeting.
- Participação nas reuniões n.ºs 94, 95 e 97 do *Technical Committee Motor Vehicles* (TCMV), via WEBEX meeting.
- Participação nas reuniões 11 e 12 do Grupo de Peritos em Veículos a Motor (*Member States Expert Group on Motor Vehicles*), via WEBEX meeting.
- Participação na reunião 151 do Grupo de Trabalho Veículos a Motor (Motor Vehicle Working Group), via WEBEX meeting.
- Participação em reuniões do “Automated and Connected Vehicles subgroup” do Motor Vehicle Working Group (MVWG)
- Participação em 2 reuniões do “Expert Group for policy development and implementation of the Regulations on CO<sub>2</sub> emissions from road vehicles”.

## UNECE

- Participação na 83.<sup>a</sup> sessão do ITC (Inland Transport Committee)
- Participação nas 186.<sup>a</sup>, 1867.<sup>a</sup> e 188.<sup>a</sup> assembleias gerais do WP29 – *World Forum for the Harmonization of Vehicles Regulations*, realizadas respetivamente em março, junho e novembro de 2022.

## Nacional

- Participação em reuniões com a comissão técnica DSRTQS/ACAP (12-05-2022, 08-07-2022 e 26-10-2022)

- Participação em reunião com a Direção-geral do Consumidor no âmbito da colaboração existente relativamente a sistema Safety-Gate (*Sistema de alerta rápido para produtos não alimentares perigosos*).
- Participação em reunião com a Liga dos Bombeiros Portugueses, respeitante às inspeções à célula sanitária das ambulâncias, nos CITV.
- Participação em reunião com a Federação de Motociclismo de Portugal, a respeito dos motociclos históricos e dos motociclos de competição desportiva.
- Participação em Reunião conjunta DSRTQS e DSRJE com a Infraestruturas de Portugal (IP), para análise da pretensão da Autoeuropa, relativamente à circulação de conjuntos de veículos em configuração “DuoTrailer”.
- Participação em várias reuniões conjuntas IMT/AT/IRN, coordenadas pela AMA, enquadradas na medida Simples “Matrícula na hora”, respeitante ao processo de troca de matrículas estrangeiras.
- Participação em várias reuniões do IMT com as associações dos transportes, a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM) e a Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas (ANTP).
- Participação em reuniões do IMT com a Associação Nacional dos Agentes Aduaneiros de Veículos e Empresas De Documentação Automóvel e Similares (ANAAVEDAS)
- Acompanhamento das reuniões no âmbito do grupo de trabalho técnico coordenado pelo MAAC no quadro das iniciativas do Pacote “Fit for 55”.

### **Outros âmbitos**

- Realizadas 10 visitas de avaliação da Conformidade da Produção (CoP) a fabricantes de sistemas, componentes e unidades técnicas a serem utilizados nos veículos: 2 visitas no âmbito do n.º 43 da UNECE, 3 visitas no âmbito do Regulamento n.º 10 da UNECE e 5 a fabricantes de chapas de matrícula.
- Assegurado o funcionamento da Equipa Especial no âmbito do tratamento de pedidos submetidos através da plataforma dos CoCs, que entrou em aplicação em fevereiro de 2022.
- Assegurado o procedimento do reconhecimento de Representantes Oficiais de Marca para as várias categorias de veículos com homologação europeia.
- Acompanhamento das reuniões no âmbito das Comissões Técnicas de Normalização CTA 35 – Manutenção e Reparação de Veículos Rodoviários e CT 203 - Gás Natural, Biometano, Hidrogénio, outros gases de origem renovável e suas misturas;

- Acompanhamento das reuniões no âmbito do Projeto PAC (Portugal Auto Cluster for the Future).
- Acompanhamento do Grupo de trabalho IMT/IMPIC, sobre a promoção de veículos transporte rodoviário não poluentes (Decreto-Lei n.º 86/2021).
- Participação no evento *Transport Research Arena* (TRA), com uma intervenção realizada no dia 18 de novembro de 2022, relativa ao tema “Mobilidade Elétrica – A descarbonização dos Transportes Rodoviários”.
- Visita conjunta DSRTQS/DSSI à congénere do IMT nos Países Baixos, o RDW, para analisar e avaliar o sistema do Certificado de Conformidade em formato eletrónico (eCoC) já implementado naquele Estado Membro.

### **Na área de Inspeção de veículos**

#### **Regulamentação**

- Elaboração de proposta de deliberação que altera Deliberação 968/2021, retificando diversos pontos e apresentando novo modelo de ficha de inspeção minuciosa na estrada.
- Elaboração de proposta de deliberação que altera a Deliberação n.º 714/2019, criando um novo código 07 - Inspeção Técnica Minuciosa na Estrada Determinada pelo IMT.
- Elaboração de proposta de deliberação relativa a inspeções determinadas pelo IMT, através da qual passam a ser realizadas nos CITVs certas inspeções para levantamento de apreensões.
- Elaboração de proposta de deliberação que estabelece os procedimentos para o ensaio do ruído em inspeção.
- Elaboração de proposta de deliberação relativa a inspeções determinadas pelo IMT, através da qual passam a ser realizadas nos CITVs as inspeções para efeitos do licenciamento de ambulâncias.

#### **A nível nacional**

- Foram analisados e emitidos parecer em 2 projetos de alteração de CITVs;
- Foram realizadas 18 vistorias a antigos e novos CITVs;
- Apoio à DSSI no âmbito do estabelecimento da ligação de todos os CITVs diretamente ao sistema informático de inspeções e homologações do IMT, bem como no desenvolvimento da nova aplicação SITV;

- Apoio à DSFC na análise e contributos à proposta de nova regulamentação da atividade de inspetores técnicos de veículos em Centros de Inspeção, substituição do DL nº 258/2003;
- Apoio à DSFC na análise e contributos aos conteúdos programáticos referentes aos cursos de qualificação profissional dos inspetores técnicos de veículos em Centros de Inspeção, substituição do DL nº 258/2003;
- Prestado apoio ao GJC em processos judiciais relativos a CITVs;
- Elaboração do relatório da atividade dos CITVs relativo ao ano de 2021;
- Análise e elaboração de parecer em pedidos de prorrogação de prazo para a instalação de novos CITVs;
- Preparação para publicação do projeto de revisão de deliberação do CD do IMT relativa à classificação de deficiências, na sequência da consulta às associações ANCIA, APIA e ACAP;
- Assegurada a divulgação regular aos CITVs dos pedidos de apreensão/ suspensão dos veículos por determinação dos Tribunais e Ministério Público;
- Assegurada a resposta a todos os utilizadores no âmbito das questões técnicas colocadas através da caixa de correio eletrónico;
- Participação no grupo de trabalho Revisão do modelo ITV – Condições de acesso ao mercado e à atividade.
- Colaboração com as entidades congéneres estrangeiras, para esclarecimento da situação legal da documentação de veículos importados, no âmbito das inspeções para atribuição de nova matrícula.
- Reuniões de coordenação técnica com parceiros do setor, nomeadamente ANCIA, APIA, ANIVAP e ATIPOV

### **Na área da Ferrovia**

As atividades desenvolvidas pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária podem ser consultadas no Relatório Anual de Segurança Ferroviária, disponível [no site do IMT](#).

### **Sistemas de Metro, Metro ligeiro e Minicomboios**

- Acompanhamento da Atualização do Sistema Integrado de Segurança (SIS) no Metro do Porto.
- Inspeção anual ao Sistema minicomboio da Praia do Barril (Tavira).
- Acompanhamento do processo legislativo para a regulação dos sistemas de metropolitano, metropolitano ligeiro, elétrico e minicomboio (em curso).
- Elaboração de base de dados com registo de ocorrências dos Metros Lisboa, Porto e sul do Tejo (em curso).

### **Transporte por cabo**

- Análise de documentação rececionada relativa a diversas instalações por cabo para o transporte de pessoas, no âmbito do cumprimento das condições estabelecidas nas autorizações para a continuação em serviço emitidas pelo IMT e da instrução de renovação de autorizações já emitidas (Ascensor da Nazaré, Elevador da Bica, Elevador de Santa Justa).
- Elaboração do registo das constatações e observações resultantes das ações de fiscalização e vistoria, realizadas no âmbito da avaliação da manutenção das suas condições de segurança das instalações por cabo para o transporte de pessoas.

### **6.4. Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva**

Nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, compete a esta Direção de Serviços:

- a) Promover a realização de estudos e planeamento estratégicos sobre os transportes terrestres, marítimos e respetivas infraestruturas, identificando problemas de articulação modal, défices de capacidade e outros estrangulamentos e propondo medidas e programas para a sua superação;*
- b) Produzir e promover estudos e documentos de referência e divulgação técnica e científica, que se revelem necessários ao desenvolvimento das atribuições do IMT, I. P.;*
- c) Apoiar, promover e divulgar a inovação associada à mobilidade de pessoas e bens, bem como acompanhar e promover a implementação de serviços e sistemas inteligentes de transportes;*
- d) Apoiar, promover e divulgar, em articulação com a ANSR e com os demais serviços do IMT, I. P., as melhores práticas em matéria de segurança rodoviária;*

- e) *Acompanhar a elaboração dos instrumentos de gestão territorial, bem como dos instrumentos setoriais de escala nacional e regional, integrando as correspondentes estruturas de coordenação, nos termos da lei, e emitindo parecer, quando exigível;*
- f) *Pronunciar-se sobre os instrumentos estratégicos, de âmbito nacional, europeu e internacional, nas áreas do ambiente, energia e segurança em matéria de mobilidade e transportes;*
- g) *Implementar, no quadro das determinações estabelecidas pelo Governo, medidas de natureza financeira e económica de apoio ao desenvolvimento e inovação do sistema de mobilidade e transporte terrestre e da marinha do comércio, assegurando a atribuição e gestão das verbas provenientes das diversas fontes de recursos destinadas a essa finalidade;*
- h) *Pronunciar-se sobre as estratégias de desenvolvimento e evolução da rede rodoviária nacional, de ligação com outras redes e de articulação com os restantes meios de transporte;*
- i) *Acompanhar a execução do Plano Rodoviário Nacional e pronunciar-se sobre a sua definição e respetivas alterações, garantindo a sua unidade, coerência, sustentabilidade e articulação com os restantes instrumentos de planeamento e gestão territorial;*
- j) *Propor as normas relativas à hierarquia, classificação, regime e estatuto da rede viária;*
- k) *Acompanhar e validar os processos de transferência da rede desclassificada para os municípios e definir as condições de utilização das estradas abandonadas, autorizar a extinção do direito de passagem e itinerário e autorizar a sua desafetação do domínio público rodoviário;*
- l) *Garantir a existência e manutenção de um registo de dados sobre o património rodoviário nacional que integra o domínio público e definir as condições da sua gestão e utilização;*
- m) *Regular as condições relativas às permissões, proibições e condicionamentos no âmbito do estatuto de proteção da estrada;*
- n) *Promover, em articulação com os serviços competentes da área do mar, a elaboração, avaliação, acompanhamento e revisão dos instrumentos de planeamento e ordenamento para o setor portuário comercial, na componente económica dos transportes marítimos e da via navegável do Douro, assegurando a sua articulação com os demais instrumentos de gestão territorial;*

- o) Colaborar com a AMT, na elaboração, avaliação, execução e revisão do Plano Nacional Marítimo-Portuário, bem como na avaliação dos seus impactos espaciais e socioeconómicos;*
- p) Acompanhar a elaboração e dar parecer sobre os demais instrumentos de planeamento e ordenamento dos portos comerciais, da componente económica dos transportes marítimos e da via navegável do Douro, assegurando a sua articulação com os demais instrumentos de gestão territorial;*
- q) Fiscalizar o cumprimento dos objetivos económicos, financeiros e orçamentais traçados para o setor marítimo-portuário, exercendo a coordenação do seu planeamento e desenvolvimento estratégico;*
- r) Colaborar com a AMT no âmbito do sistema de observação das infraestruturas e do mercado de transportes;*
- s) Promover a recolha e apresentação de elementos estatísticos relativos aos setores rodoviário, ferroviário e marítimo-portuário;*
- t) Acompanhar a evolução dos modelos de financiamento da infraestrutura rodoviária, os seus custos e benefícios, e propor as orientações necessárias para garantir a equidade e eficiência do sistema.*

A DSEAP desenvolve um conjunto de atividades muito diferenciadas decorrentes do âmbito vasto e diversificado das competências que lhe estão atribuídas.

De forma sintética, as atividades desenvolvidas em 2022 foram as seguintes:

- Atividades permanentes no âmbito da legislação vigente e da regulação sectorial:
  - Acompanhamento dos Instrumentos de Gestão Territorial (PDM, PP, PU);
  - Acompanhamento dos Planos e Estudos de Mobilidade e Transporte;
  - Procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental;
  - Procedimentos de Avaliação Ambiental Estratégica;
  - Questões ambientais no âmbito da mobilidade e transportes.
- Colaboração com Governo, Autarquias, entidades externas e outras Unidades Orgânicas do IMT com resposta e pedidos, internos e externos, envolvendo a redação de pareceres técnicos e de outro tipo de contributos, nomeadamente no âmbito da preparação de contributos para encontros e reuniões de alto nível entre Portugal e outros países.

- Representação/colaboração/participação em grupos de trabalho de âmbito nacional:
  - COMPETE 2020 - Comissão de Acompanhamento
  - ENAAC - Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas
  - PN POT - Grupo de Trabalho das Comissões Operacionais
  - REOT - Relatório do Estado do Ordenamento do Território
  - SNIERPA - Sistema Nacional de Inventário de Emissões por Fontes e Remoções por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos
  - REA – Relatório do Estado do Ambiente – Atualização de fichas temáticas
  - GT - Programa de Monitorização e Minimização do Atropelamento de Animais na Rede Rodoviária Nacional (c/ DSGCC)
  - GT-EGSIRC - Grupo de Trabalho para a criação da Entidade de Gestão do Sistema Intermodal da Região de Coimbra
  - Conselho Consultivo do projeto “Rede ciclável metropolitana – Estudo, modelação e ferramenta de apoio ao planeamento e decisão
  
- Representação/colaboração/participação em grupos de trabalho de âmbito internacional:
  - Convenção de Aarhus - Grupo de trabalho sobre a implementação da Convenção
  - CEDR
    - *WG Connectivity, Automation and Data (CAD)*
    - *WG Environment and Resilience*
  - Conselho Executivo do Corredor Ferroviário de Mercadorias Atlântico
  - EIONET - *European Environment Information and Observation Network*
  - Empresa Comum *Europe's Rail*
    - *States' Representatives Group*
  - EPOMM – Conselho Executivo
  - ERTICO
  - Comissão Europeia
    - Grupo Europeu de Peritos sobre Mobilidade Urbana Sustentável (CE)
    - Grupo Europeu de Peritos no Regulamento Delegado (EU) 2017/1926 sobre MMTIS
    - Grupo Europeu de Peritos em Questões Sociais Transversais de Transportes (CE)

- Fórum do Corredor Atlântico (Corredor Principal da Rede Transeuropeia de Transportes)
- ITF - *WG Heavy duty road freight*
- PIARC
  - TC1.4 - *Climate Change and Resilience of Road Network*
  - TC2.1 - *Mobility in Urban Areas*
  - TC2.2 - *Accessibility and Mobility in Rural Areas*
- POLIS
- TDA - *COI Active Mobility*
- UITP
  - *Organising Authorities Committee*
  - *WG Diversity & Inclusion*
- UNECE
  - *THE PEP – Partnership on Active Mobility*
  - *THE PEP - Partnership on child- and youth-friendly mobility*
  - *Inland Transport Committee*
  - *Working Party on Transport Trends and Economics - WP 5*
  - *Group of Experts on Cycling Infrastructure Module*
  - *Group of Experts on Climate Change impacts and adaptation for transport networks and nodes (WP.5/GE.3)*

➤ Produção estatística e observação da rede de infraestruturas e dos sistemas de transportes e mobilidade:

- Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes;
- Tratamento regular da informação sobre empresas e parques de veículos de transporte rodoviário por conta de outrem, de mercadorias e passageiros, a partir das bases de dados do IMT;
- Recolha, sistematização, tratamento, análise e divulgação de informação no site do IMT;
- Recolha, sistematização e tratamento de dados, incluindo informação geográfica, relativos aos principais investimentos em mobilidade e transportes em curso, planeados ou projetados, em Portugal;
- Recolha de dados (condutores, formação, veículos) para elaboração de um Boletim Mensal Estatístico em Power BI.

- Atividades no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPT) – (Lei nº 52/2015 de 9 de junho):
  - Apoio à utilização do STePP - sistema de informação de âmbito nacional sobre o serviço público transporte de passageiros, previsto no artº 22º do RJSPT;
  - Manutenção do sistema STePP.
- Atividades no âmbito da Diretiva 2010/40/UE, de 7 de julho de 2010, (transposta pela Lei n.º 32/2013, de 10 de maio):
  - Implementação da Ação Prioritária A - prestação, a nível da UE, de serviços de informação sobre as viagens multimodais.
- Atividades no âmbito da regulamentação das condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso (nº3 do artigo 12º do Decreto-Lei nº 140/2019 de 18 de setembro):
  - Atualização do mapa interativo com as interfaces de transporte público de passageiros e terminais rodoviários e identificação das respetivas entidades operadoras.
- Participação/coordenação de projetos cofinanciados nacionais:
  - Atividades associadas ao Programa U-Bike Portugal - Promoção da mobilidade ciclável nas comunidades académicas.
    - Acompanhamento dos projetos a desenvolver pelas IES;
    - Participação em reuniões de trabalho com as IES;
    - Ações relativas à gestão e coordenação nacional (apoio técnico especializado; produção de relatórios de progresso);
    - Elaboração do Relatório de Avaliação Final e Sessão Cerimonial de Encerramento do Projeto U-bike Portugal;
    - Monitorização e avaliação da implementação, resultados e impactos.
- Participação/coordenação de projetos cofinanciados pela Comissão Europeia:
  - TRA2022 – CSA Moving Together
    - Participação no Management Committee TRA;
    - Participação no Organizing Committee TRA.
  - PSA Cooperative Streets (C-Streets)
    - Coordenação da participação nacional no projeto;
    - Promoção das reuniões de *steering committee*;

- Piloto - desenvolvimento da componente de dados multimodais do NAP;
- Coordenação do WG4 da Plataforma europeia C-Roads.
- PSA IDACS
  - Coordenação da participação nacional no projeto;
  - Reuniões com os parceiros nacionais;
  - Acompanhamento dos processos inerentes à instalação do IDRO nacional (Mobi.e).
- PSA DATA4PT
  - Coordenação da participação nacional no projeto;
  - Reuniões com os parceiros nacionais;
  - Testes operacionais de dados multimodais nacionais em formato NeTEx.
- eFTI4EU (informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias)
  - Participação nos trabalhos preparatórios com vista à apresentação de candidatura do projeto ao financiamento da União Europeia (CEF *Connecting Europe Facility*).
- Atividades no âmbito da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto):
  - Formação e funcionamento da rede de pontos focais;
  - Formação e funcionamento do conselho consultivo;
  - Definição e monitorização das medidas da ENMAC;
  - Desenvolvimento das medidas da responsabilidade do IMT;
  - Elaboração do 2º Relatório de Progresso;
  - Apoio ao projeto europeu | *Bicycle Heroes - Youth Voices for Active Mobility*;
  - Colocação de estacionamento para bicicletas no edifício da Av. Barbosa du Bocage;
  - Organização do evento Um Dia a Pedalar, Porque Não?
  - Realização de consulta pública sobre a Norma Técnica para aplicação a arruamentos urbanos (Medida E1.1).
- Atividades no âmbito da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (Despacho n.º 5979/2020, de 2 de junho):
  - Formação e funcionamento do Grupo de Trabalho;
  - Desenvolvimento da proposta de ENMAP, aprovada na generalidade na reunião do conselho de ministros de 22 de setembro de 2022 e autorizada a abertura da consulta pública;
  - Análise e incorporação de contributos da consulta pública com vista à redação da versão final do documento a ser publicado sob a forma de RCM.
- Atividades no âmbito do Plano Ferroviário Nacional:

- Participação no Grupo de Trabalho do Plano Ferroviário Nacional;
- Análise dos contributos resultantes do processo de consulta pública;
- Produção de elementos técnicos para a elaboração do Relatório de Diagnóstico.
- Avaliação de Políticas de Mobilidade e Transportes:
  - Relatório de monitorização no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART):
    - Preparação de modelo de formulário de reporte final do PART 2022 em articulação com o Fundo Ambiental e o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade;
    - Análise dos relatórios anuais do PART 2022 elaborados pela Autoridades de Transportes e publicação do Relatório Nacional de Avaliação do Impacto do PART 2022.
  - Relatório de monitorização do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP):
    - Preparação de modelo de formulário de reporte final do PROTransP 2022 em articulação com o Fundo Ambiental e o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade;
    - Análise dos relatórios anuais do PROTransP elaborados pela Autoridades de Transportes e publicação do Relatório Nacional de Avaliação do Impacto do PROTransP 2022.
- Participação técnica na redação e/ou revisão de publicações com enfoque no tema dos transportes e mobilidade, elaboradas por outras entidades nacionais:
  - Revisão do Relatório do Estado do Ambiente - Transportes (APA);
  - Participação na redação do Relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal (OTEP);
  - Revisão da versão em língua portuguesa das SUMP *Guidelines* (COM).
- Plano de Ampliação da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa:
  - Apoio ao desenvolvimento das peças do Concurso Público internacional para a Avaliação Ambiental Estratégica do PACARL.
- Desenvolvimento de processos de apoio ao planeamento/avaliação interna do IMT:
  - Avaliação das potenciais emissões de GEE - gases com efeito de estufa (CO<sub>2</sub>eq) evitadas com os serviços online do IMT (cartas de condução e cartógrafos).
  - Acompanhamento do processo de revisão do Regulamento das Redes Transeuropeias de Transporte.
  - Lançamento da campanha publicitária de promoção do transporte público “O Futuro é Coletivo”.

- Organização do evento Inovar para Melhorar a Qualidade de Vida nas Cidades em parceria com EIT *Urban Mobility* e assinatura de protocolo de colaboração.
- Acompanhamento da Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD).

## **6.5. Direção de Serviços de Formação e Certificação**

Compete à Direção de Serviços de Formação e Certificação (DSFC), nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho:

- a) Promover e participar na definição do quadro legal e regulamentar, em matéria de formação e certificação, no âmbito das atividades que se inserem nas atribuições do IMT, I. P., suscitando para o efeito a colaboração de todas as entidades que, em razão da matéria, tenham interesse relevante;
- b) Proceder ao controlo da execução do quadro regulamentar aplicável, colaborando nos atos de fiscalização e aplicação do regime sancionatório, em cooperação com as entidades, internas e externas, relevantes para o efeito;
- c) Certificar profissionais no setor dos transportes terrestres e gerir o processo de habilitação dos condutores de veículos rodoviários;
- d) Conceder títulos habilitantes para a condução de veículos, bem como para o exercício de profissões e atividades de ensino da condução e para o exercício de profissões nas atividades de transportes;
- e) Reconhecer, licenciar e fiscalizar as entidades formadoras, examinadoras e escolas de condução, designadamente em matéria de condições de instalação, equipamentos, organização e ensino ministrado;
- f) Definir os métodos e os programas de formação e avaliação do pessoal afeto ao ensino e exames de condução, bem como promover a atualização e uniformidade dos critérios de avaliação do pessoal técnico afeto ao ensino e aos exames de condução;
- g) Organizar e manter atualizados os registos dos condutores, dos profissionais de transporte, das escolas de condução e respetivo pessoal técnico, assim como os registos das entidades formadoras;
- h) Elaborar e homologar programas de formação de condutores e profissionais de transporte, definir os métodos e os programas de avaliação, controlo e atualização e elaborar as respetivas provas de exames;
- i) Promover a realização de exames psicológicos com vista à avaliação da capacidade e aptidão mental e psicológica de condutores ou candidatos à condução;
- j) Colaborar na conceção e desenvolvimento de ações de sensibilização às temáticas da segurança, qualidade e eficiência, no âmbito da formação dos profissionais e da habilitação dos condutores, em cooperação com outras entidades e departamentos;

- k) Promover e fiscalizar a formação na área portuária, nomeadamente credenciando centros de formação, emitindo parecer sobre os conteúdos programáticos, a duração e o processo de avaliação, bem como estabelecer acordos com entidades competentes em matéria de formação e qualificação e demais aspetos relacionados com o processo formativo;
- l) Manter, no âmbito da formação na área portuária, um registo atualizado sobre centros de formação e cursos aprovados;
- m) Promover e defender os direitos dos utentes, em matéria de formação e certificação, colaborando com os serviços e entidades competentes no sistema de participação e tratamento de queixas.

Ao longo de 2022, a DSFC, desenvolveu trabalho contínuo de processamento e decisão de processos associados à habilitação de condutores, incluindo a sua avaliação e à certificação profissional, com a seguinte resposta a mais de 4000 processos.

Para além do trabalho contínuo, foram concluídas as seguintes atividades:

- Alteração ao Código da Estrada relativa ao regime de troca de títulos de condução estrangeiros (Decreto-Lei n.º 46/2022, de 12 de julho).
- Adequação das aplicações informáticas, elaboração de orientações e sessões de esclarecimento para os serviços do IMT e entidades externas, sobre o novo regime de troca de títulos de condução estrangeiros.
- Desenvolvimento e implementação do registo e formação de motoristas, no âmbito da obtenção de certificado de aptidão profissional (CAM), para condutores em processo de troca de título de condução estrangeiro.
- Participação nos projetos de regulamentação comunitária e nacional para reconhecimento de títulos de condução e qualificação profissional de cidadãos que fugiram à situação de guerra na Ucrânia – adequação de emissão de títulos habilitantes ao regime de proteção temporária.
- Conclusão do acordo bilateral entre Portugal e a Colômbia sobre reconhecimento de títulos de condução.
- Curso de formação inicial de examinadores do IMT.

Mantêm-se em desenvolvimento os seguintes projetos:

- Veículos autónomos ou conectados: acompanhamento do projeto legislativo de testes.

- Motoristas de veículos pesados: portarias e deliberações de regulamentação do Decreto-lei n.º 102-C/2020, de 9 de dezembro.
- Motoristas de Transporte Coletivo de Crianças: Revisão da legislação.
- Motorista de Táxi: Revisão da legislação, reformulação de aplicação informática de suporte, alteração do sistema de comunicação de ações de formação e submissão a exame.
- Motorista de TVDE: Revisão da legislação, reformulação de aplicação informática de suporte, alteração do sistema de comunicação de ações de formação e submissão a exame.
- Inspetor técnico de veículos: Revisão da legislação, reformulação de aplicação informática de suporte, alteração do sistema de comunicação de ações de formação e submissão a exame.
- Maquinistas: Conclusão do Regulamento de Exames; reforço das ações de acompanhamento/supervisão
- Motoristas dos sistemas integrados: Revisão do quadro legal.
- Instrutor de Condução: Portaria de regulamentação e sua implementação.
- Diretor de escola de Condução: Portaria de regulamentação e sua implementação.
- Examinador de Condução: Portaria de regulamentação e sua implementação.
- Motoristas ADR: revisão do quadro legal.
- Portaria conteúdos de formação para a condução de veículos agrícolas em articulação com o Ministério da Agricultura e o Ministério do Trabalho.
- Revisão do regime jurídico do ensino da condução.
- Regulamento de Provas de Exame.
- Regulamento da Formação *online*.
- Aplicação informática das escolas de condução: registo e tramitação de processos para emissão de licença exploradora de escola de condução, escolas de condução, instrutores e veículos.
- Desenvolvimento evolutivo no SICC e no PLC.
- Aplicação informática para certificação profissional.
- Carta de Condução Digital (MdL).
- Revalidação automática da carta de condução.
- Aumento do número de motoristas em Portugal – promoção de medidas de simplificação para motoristas habilitados à condução em países terceiros.
- Exames de Condução - Bases de dados das provas teóricas de candidatos a condutores, condutores (carta por pontos) e de profissionais – análise de modelos de

fornecimento de perguntas alternativas; revisão e incremento das bases de dados; inclusão de todas as provas teóricas no SMEC.

- Monitorização das provas práticas do exame de condução: definição das especificações, elaboração de documento de referência e preparação de concurso público para aquisição do serviço de desenvolvimento de aplicação informática de suporte.
- Formação de atualização de examinadores IMT e Centros Privados.
- Uniformização de procedimentos – elaboração de guias e atualização da informação no site relativa às áreas de intervenção da DSFC.
- Certificações profissionais: alteração do sistema de comunicação de ações de formação e submissão a exame.
- Licenças de diplomatas – integração no SICC.
- Cartão de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada.
- Validação do atestado médico antes da emissão da licença de aprendizagem.
- Conselheiros de Segurança: conclusão e consolidação da transição da DSRJE para a DSFC; revisão do quadro legal e acompanhamento nacional e internacional desta certificação.
- Desenvolvimento de site de consulta pelos condutores da situação da sua carta de condução.

Finalmente, a DSFC manteve o acompanhamento internacional junto do Comité da Carta de Condução e no Grupo de Peritos da certificação de motoristas de veículos pesados, da diretiva dos maquinistas, na União Europeia, na CIECA e E-Reg. A nível nacional, junto da ANSR na estratégia de segurança rodoviária Visaozero 2030, no projeto de mobilidade clicável e no projeto U-Bike.

## **6.6. Direção de Serviços de Fiscalização**

A atuação da Direção de Serviços de Fiscalização (DSF) enquadra-se com o preconizado no Art.º 8.º da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, que estabelece a organização interna do I.M.T, I.P.

No presente relatório ficam elencadas as principais atividades desenvolvidas pela DSF, nomeadamente, nas áreas jurídica de apoio à Inspeção nas áreas de condutores, veículos, transportes e de contraordenações

### Atividade de Inspeção/Fiscalização

Foram realizadas um total de 1.337 ações de inspeção/fiscalização distribuídas pelas áreas de condutores, veículos e transportes, conforme quadro infra:

**Quadro 26 - Fiscalização por área de atividade (2022)**

<b>CONDUTORES</b>	
<b>Centros de Exame</b>	<b>27</b>
<b>Escolas de Condução</b>	<b>338</b>
<b>Centros de Formação</b>	<b>217</b>
<b>TOTAL</b>	<b>582</b>
<b>VEÍCULOS</b>	
<b>Centros de Inspeção (CITV)</b>	<b>451</b>
<b>Inspeções Técnicas Estrada (ITE)</b>	<b>10</b>
<b>Inspeções Extraordinárias (IE)I</b>	<b>47</b>
<b>TOTAL</b>	<b>508</b>
<b>TRANSPORTES</b>	
<b>Controlos de Estrada (ECR)</b>	<b>8</b>
<b>Ações Portugal-Espanha</b>	<b>2</b>
<b>Ações a Empresas de Transportes</b>	<b>165</b>
<b>Denúncias, Queixas, Reclamações</b>	<b>112</b>
<b>TOTAL</b>	<b>287</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>1377</b>

### Área de Condutores

As principais atividades desenvolvidas na área de condutores consistiram na preparação e execução de ações de fiscalização a Centros de Exame de condução (CE), Escolas de Condução (EC) e Entidades Formadoras (EF). Nesta área de atividade foi dado especial enfoque à fiscalização da formação de candidatos a condutores e à formação para certificação de profissionais e, em menor medida, ao acompanhamento da atividade dos CE.

Manteve-se a colaboração com as entidades judiciais, que se traduziu no envio de informações relevantes e esclarecimentos vários, nomeadamente, sobre legislação específica, despachos e instruções, modo de funcionamento de equipamentos, processos de

licenciamento e processos de certificação. Fruto desta colaboração iniciaram-se vários processos de inquérito e foi possível carrear informação para os processos em curso.

Destaca-se, no exercício da atividade de fiscalização, na área dos Condutores:

A realização de 27 ações de inspeção/fiscalização a Centros de Exame (CE), incidindo na verificação da conformidade legal dos requisitos de funcionamento e atividade de realização de provas teóricas e práticas dos exames de condução.

As equipas de fiscalização tiveram especial atenção à realização e verificação dos sorteios dos examinadores das provas teóricas e práticas e verificaram a identidade dos candidatos a condutores presentes e acompanharam a realização das provas teóricas e práticas que componentes do exame de condução.

No âmbito deste tipo de ações de fiscalização foi também acompanhada a implementação do novo relatório da prova prática do exame de condução, aprovado pelo Despacho n.º 12548/2021, publicado na 2.ª série do DR n.º 247, de 23 de dezembro, em utilização a partir do dia 6 de dezembro de 2021, e cujo período de adaptação e teste foi prorrogado, por deliberação do CD do IMT, até 31-03-2022.

Em simultâneo com o novo modelo de relatório da prova prática foi também implementada a monitorização das provas práticas através da utilização dos dispositivos de monitorização, tendo as equipas de fiscalização auscultado os responsáveis dos centros de exame e examinadores sobre esta matéria, com vista à sinalização de eventuais dificuldades sentidas na aplicação prática destas duas novas realidades.

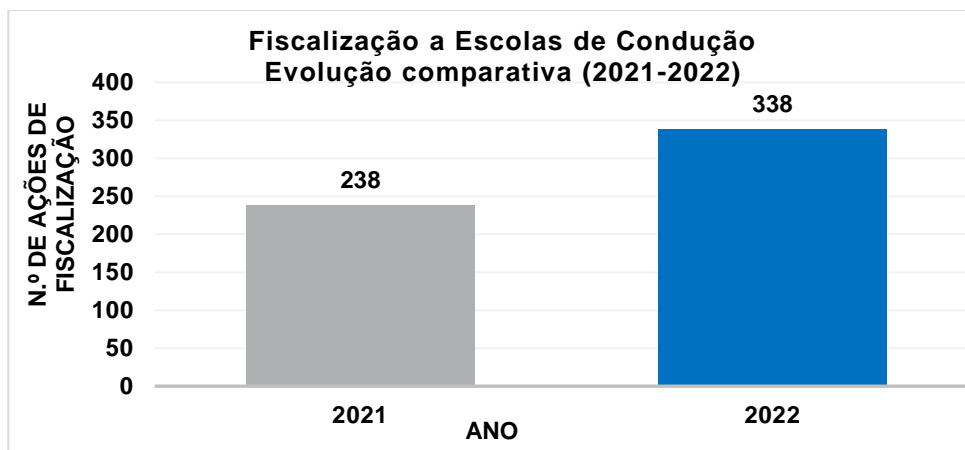
Em face do decréscimo do número de ações de fiscalização efetuadas a centros de exame e considerando o descrito no parágrafo anterior entende-se manter e reforçar o acompanhamento das provas de exame no corrente ano.

Importa referir a este respeito que o decréscimo em causa se justificou pelo forte incremento da fiscalização na vertente da formação, no âmbito da qual se registou um aumento do número de ações de fiscalização quer a escolas de condução quer a entidades formadoras superando, em termos totais, o número de ações efetuadas em 2021, tendo sido fiscalizadas mais 126 entidades, o que corresponde a um acréscimo de cerca de 28%.

Relativamente às ações de fiscalização a Escolas de Condução (EC) verificou-se um aumento significativo de ações realizadas, passando de 238 ações desenvolvidas em 2021 para 338

ações em 2022 (mais 100 ações que no ano transato), o que em termos percentuais significou um incremento de mais de 42%, conforme representado no gráfico infra.

**GRÁFICO 12**



Foi efetuado um levantamento do número total de Escolas de Condução que se encontram em situação regular em território nacional, que se cifra em 1162 escolas. Tendo por base o número de ações de fiscalização realizadas (338), constata-se que foram fiscalizadas, em termos percentuais 29,09% das escolas, ou seja, perto de um terço do número total.

Fazendo uma análise mais pormenorizada dos dados das ações de fiscalização realizadas por distrito e ponderando com o número de Escolas de Condução existentes nesses mesmos distritos, conclui-se que os distritos de Portalegre (100%), Faro (98,39%) e Bragança (44,45%) foram aqueles que em termos percentuais obtiveram maiores taxas de incidência de ações de fiscalização. Seguiram-se os distritos de Aveiro, com 35,63% e de Leiria, com 35,21%.

No distrito de Faro os resultados obtidos foram potenciados pela circunstância de se ter conseguido fixar uma equipa de fiscalização sendo o número total de Escolas de Condução existentes no distrito é de 62.

No que concerne ao distrito de Bragança importa realçar que foi levada a cabo uma operação conjunta e concertada com as Forças de Segurança (PSP) com vista a dar resposta a diversas denúncias recebidas, com especial incidência no controlo das aulas práticas e consequente verificação da utilização dos dispositivos de monitorização nos veículos de instrução. A ocasião foi aproveitada para partilha de conhecimentos e experiências no terreno servindo para alinhar estratégias de fiscalização neste âmbito com as forças policiais.

Em relação aos distritos com menor taxa de incidência de ações de fiscalização verificou-se que correspondem aos distritos de Beja (15,79%), Santarém (18%) e Lisboa (18,46%).

Atendendo a estes números será de considerar um incremento de ações de fiscalização a realizar nestes distritos no ano 2023. Para uma visualização mais concreta e pormenorizada apresentam-se os quadros infra contendo os dados estatísticos representativos da atividade inspetiva desenvolvida:

**Quadro 27 - Percentagem de Escolas de Condução Fiscalizadas por Distrito**

Distritos	Escolas de Condução Regulares	Percentagem Fiscalizada
Aveiro	87	35,63%
Beja	19	15,79%
Braga	110	24,55%
Bragança	22	45,45%
Castelo Branco	27	18,52%
Coimbra	50	20,00%
Évora	21	23,81%
Faro	62	98,39%
Guarda	23	30,43%
Leiria	71	35,21%
Lisboa	195	18,46%
Portalegre	12	100%
Porto	214	21,96%
Santarém	50	18%
Setúbal	77	23,38%
Viana do Castelo	33	27,27%
Vila Real	36	19,44%
Viseu	53	30,19%
<b>Total</b>	<b>1162</b>	<b>29,09%</b>

**Quadro 28 - Ações de Fiscalização a Escolas de Condução em 2022 por Distrito**

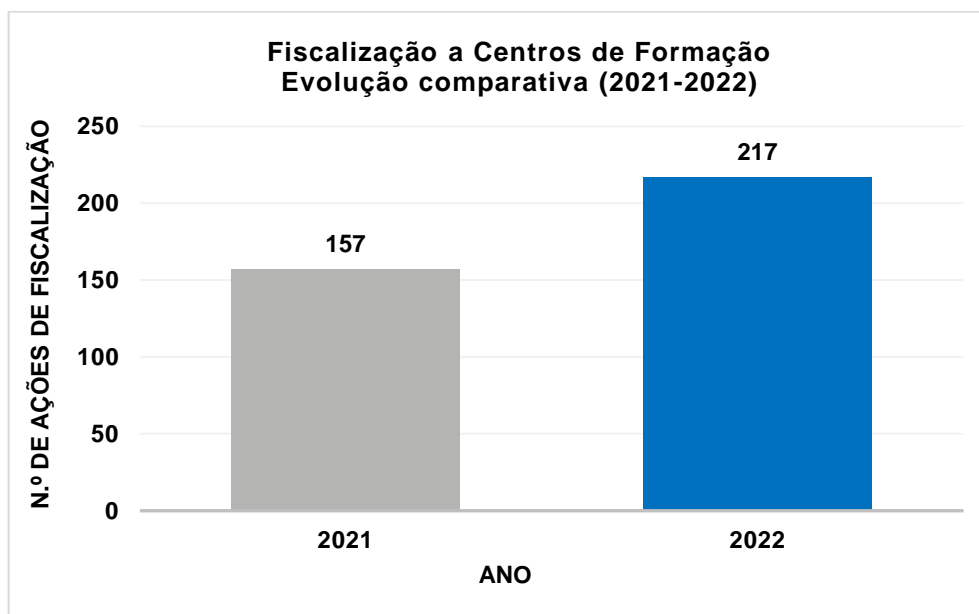
Distritos / Meses	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Totais Distrito
<b>Aveiro</b>	3	8	6	1	4	2	-	-	-	-	5	2	<b>31</b>
<b>Beja</b>	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	<b>3</b>
<b>Braga</b>	1	1	5	-	3	2	-	-	4	-	8	3	<b>27</b>
<b>Bragança</b>	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-	7	-	<b>10</b>
<b>Castelo Branco</b>	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	1	<b>5</b>
<b>Coimbra</b>	1	-	2	1	1	1	-	-	1	-	1	2	<b>10</b>
<b>Évora</b>	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	<b>5</b>
<b>Faro</b>	8	7	10	8	5	1	8	9	3	2	-	-	<b>61</b>
<b>Guarda</b>	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	2	<b>7</b>
<b>Leiria</b>	4	2	5	2	3	4	-	-	-	-	2	3	<b>25</b>
<b>Lisboa</b>	10	5	6	-	3	1	-	1	3	2	2	3	<b>36</b>
<b>Portalegre</b>	-	-	-	-	8	4	-	-	-	-	-	-	<b>12</b>
<b>Porto</b>	5	6	17	3	4	1	1	2	4	-	2	2	<b>47</b>
<b>Santarém</b>	1	2	-	2	2	2	-	-	-	-	-	-	<b>9</b>
<b>Setúbal</b>	3	5	3	1	2	-	-	-	2	1	1	-	<b>18</b>
<b>Viana do Castelo</b>	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	6	<b>9</b>
<b>Vila Real</b>	2	-	-	-	-	-	-	1	2	-	2	-	<b>7</b>
<b>Viseu</b>	1	1	1	5	3	2	-	-	-	-	1	2	<b>16</b>
<b>Totais Mês</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>25</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>338</b>

Extraí-se dos dados apresentados que nos meses de julho, agosto, setembro e outubro existiu uma diminuição drástica do número de ações realizadas. Esta diminuição é transversal a todas as áreas da fiscalização e deveu-se à falta de veículos disponíveis.

No que se refere às Entidades Formadoras (EF) foram efetuadas um total de 217 ações de fiscalização a cursos de formação profissional (iniciais e renovações) nas diversas áreas da tutela do IMT, nomeadamente certificação de motoristas de táxi, curso de motoristas TVDE, TCC, CAM, ADR, inspetores de automóveis e instrutores de condução.

Relativamente ao ano transato verifica-se um incremento de cerca de 39% (mais 60 ações de fiscalização) conforme ilustra o gráfico infra:

**GRÁFICO 13**



Na atividade desenvolvida pelas equipas de fiscalização às ações de formação de renovação de motoristas de pesados de mercadorias e de passageiros (CAM) detetou-se que no decurso do ano de 2022 as entidades formadoras continuaram a fazer uso ilegítimo de extensões dos centros de formação, tendo sido efetuado o levantamento de diversos autos de contraordenação por tal facto.

No que respeita à ministração de ensino em modo síncrono através da plataforma Microsoft Teams, importa referir que foram solicitados novos acessos por forma a incluir todos os elementos da fiscalização, e no decurso do último trimestre do ano de 2022 registou-se uma fiscalização massiva a este tipo de formação, tendo sido acompanhados um total de 64 ações.

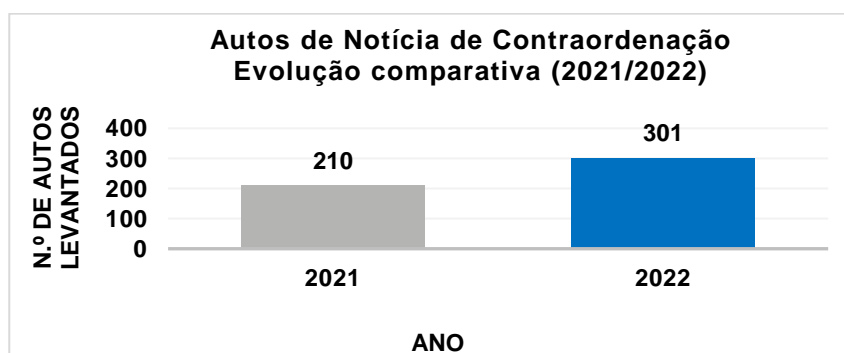
No âmbito da formação à distância em modo síncrono, importa referir que e em cumprimento da deliberação do Conselho Diretivo de 23-12-2021, a DSF integrou o grupo de trabalho de elaboração de um projeto de regulamentação a apresentar ao Governo sobre este tema (IMT-

CD/2021/2112) tendo efetuado a análise e apresentado diversos contributos relativamente ao projeto de diploma em causa.

O ano de 2022 ficou marcado por um aumento do número de autos de contraordenação levantados na sequência das ações inspetivas e de fiscalização levadas a cabo a Centros de Exame, Escolas de Condução e Entidades Formadoras. O número total de autos de contraordenação levantados foi de 301 autos, representando uma subida de mais de 43% comparativamente com os 210 autos levantados no ano anterior.

Em 2022, a par com o aumento do número de ações de fiscalização realizadas registou-se um aumento das infrações detetadas, refletindo-se num acréscimo correspondente, em unidades, a mais 91 autos de contraordenação comparativamente com o ano de 2021, conforme quadro infra.

**GRÁFICO 14**



**Quadro 29 - Distribuição geográfica de autos de contraordenação - Evolução comparativa**

Área geográfica	Autos 2021	Autos 2022	Diferencial 2021/2022
Norte	64	41	- 23
Centro	27	129	+ 102
Lisboa e Vale do Tejo	90	77	- 13
Algarve	29	54	+ 25
Total de Autos	210	301	+ 91

A DSF recebeu um total de 31 Denúncias / Reclamações referentes à área de condutores, sendo a maioria (19) sobre irregularidades no âmbito da atividade das Escolas de Condução, 9 referentes a Entidades Formadoras e 3 respeitantes a Centros de Exame. As referidas denúncias exigiram tratamento adequado por parte da DSF, nomeadamente, a realização de

ações de fiscalização reativas com vista ao apuramento dos factos denunciados e, consoante o legalmente adequado, o levantamento de autos de contraordenação, elaboração de propostas de aplicação de sanções administrativas ou participação ao Ministério Público.

Neste âmbito, foram efetuadas no ano de 2022 na área de condutores um total de 26 Participações ao Ministério Público, das quais 18 referentes a escolas de condução, 6 relativas a entidades formadoras e 2 respeitantes a centros de exames. Foram igualmente dadas respostas a diversos pedidos de informação provenientes de autoridades policiais e judiciárias.

No âmbito dos processos de fiscalização foram também efetuadas pela DSF diversas propostas de aplicação de medidas/sanções administrativas, que no decurso do ano de 2022 culminaram com a aplicação a 9 Entidades Formadoras das seguintes medidas administrativas sancionatórias:

- ✓ 11 medidas de Suspensão de ministração de cursos de formação;
- ✓ Não reconhecimento de 1 ação de formação TCC Inicial;
- ✓ Não reconhecimento da avaliação de 16 formandos;
- ✓ 2 Advertências escritas.

## **Veículos**

Como referido anteriormente, as ações de inspeção/fiscalização da atividade dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos, retomaram os valores pré-pandemia, em virtude da redução de equipas afetas a esta atividade, que voltaram a realizar ações de fiscalização na esfera dos condutores, nomeadamente nas escolas de condução, centros de formação e centros de exame. Assim a atividade realizada no âmbito dos veículos, distribuiu-se da seguinte forma:

- Realização de 451 ações de inspeção junto dos centros de inspeção técnica de veículos (CITV), incluindo-se também repetição de inspeções nas situações que assim o exigiram, no caso de veículos que pelas suas características, pelo modo como foi realizada a inspeção e pela observação dos técnicos, reuniam os requisitos para realização de uma repetição de inspeção.
- Das 451 ações de fiscalização realizadas nos centros de inspeção técnica de veículos, cerca de 55 destinaram-se a verificar denúncias, ou comunicações de outras unidades orgânicas do IMT, ou até para recolher informação solicitada por órgãos de investigação criminal.

- Durante as ações, as equipas continuam a verificar de forma aleatória processos de inspeção realizados nos CITV's, em particular as inspeções extraordinárias, para aferir do cumprimento dos procedimentos inspetivos.
- Da atividade inspetiva / fiscalizadora nos centros de inspeção técnica de veículos, resultaram na elaboração de 72 autos de notícia por contraordenação.
- A DSF deu cumprimento à deliberação do CD do IMT, tendo acompanhado todo o calendário do ECR para o biénio 2021-2022, no que se refere à realização de inspeções técnicas de estrada, nos termos da diretiva 2014/EU/47. De salientar a colaboração com as entidades de fiscalização de trânsito, e as inspeções concertadas de estrada com elementos da Subdirección Generale de Inspección de Transporte Terrestre do Reino de Espanha e a Guardia Civil Espanhola.
- Dar resposta às solicitações dos agentes fiscalizadores de trânsito, especificamente a Guarda Nacional Republicana, no que concerne à realização de inspeções extraordinárias por alterações de características a veículos apreendidos, regressaram aos números pré pandemia, tendo-se realizado 08, assim como as inspeções extraordinárias subsequentes, com vista à regularização das viaturas anteriormente apreendidas, no caso vertente foram realizadas 39, tendo-se realizado no total 47.
- É de salientar que das 08 inspeções extraordinárias cujos processos foram abertos durante o ano de 2022, 2 deles resultaram da iniciativa das equipas de fiscalização após inspeção técnica periódica, na qual foram anotadas deficiências de tipo 2 ou tipo 3, que indiciam que o veículo não oferece condições de segurança, tendo sido apreendido os certificados de matrícula dos veículos. E uma das situações decorreu de uma ITE, tendo a equipa da DSF verificado em sede de inspeção que o veículo apresentava deficiência grave, colocando em causa as condições de segurança do mesmo para circular na via pública, tendo sido solicitada à GNR para proceder à apreensão do certificado de matrícula do e entrega de imediato à DSF.
- Da verificação de denúncias, comunicações, ou de factos constatados pelas equipas de fiscalização, relativamente a ilícitos nos Centros de Inspeções Técnicas de Veículos, ou referentes ao estado de veículos em circulação na via pública, uma atividade que ocupou meios materiais e humanos no seio

das equipas de inspeção, resultaram na participação e envio de cinco processos para os competentes órgãos de investigação criminal.

- Prestar a devida colaboração aos órgãos de polícia criminal (OPC), em processos de inquérito relacionados com a atividade dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos, participando em uma busca a CITV, remetendo uma quantidade significativa de elementos de prova solicitados via correio eletrónico, e realizando mais ações específicas em alguns deles, a pedido dos OPC.
- Resultante da colaboração com os órgãos de polícia criminal, decorreu em junho de 2022 o culminar de uma colaboração que remonta a 2017, a operação “Hydra”, que no decurso do cumprimento de vários mandados de busca e apreensão, resultou na inibição de exercício de funções de inspeção de vários inspetores de centros de inspeção técnica de veículos
- Trabalhar em conjunto com Direção de Serviços de Regulamentação Técnica de Qualidade e Segurança / Departamento de Inspeção de Veículos no intuito de operacionalizar e regulamentar a execução das inspeções técnicas minuciosas de estrada, que culminou na publicação das Deliberações do Conselho Diretivo do IMT n.º 1110/2022, e 1126/2022 ambas de 16 de setembro, estando somente em falta a alteração à Deliberação n.º 714/2019 de 21 de junho.

## **Transportes**

A área de transportes foi alvo de um aumento considerável de ações de fiscalização no ano de 2022, tendo sido possível durante alguns meses alocar equipas, de forma exclusiva, à fiscalização de transportes.

No ano transato foi também a DSF incumbida de fiscalizar o cumprimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022, que criou um apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem.

Foram realizadas 219 ações de fiscalização no âmbito da área de transportes repartidas da seguinte forma:

**QUADRO 30**

<b>Ações de fiscalização no âmbito da área de transportes</b>	
<b>Empresas de Transportes*</b>	<b>165</b>
<b>ECR (Controlo de estrada)</b>	<b>8</b>
<b>Ações Conjuntas (congénere Espanhola)</b>	<b>2</b>
<b>Denúncias/Queixas/Reclamações</b>	<b>44</b>
<b>Total de Ações</b>	<b>219</b>

\* Ações a empresas de transportes de: mercadorias, de pesados de passageiros, táxi, tvde, tcc, rent-a-car, rent-a-cargo e transitários

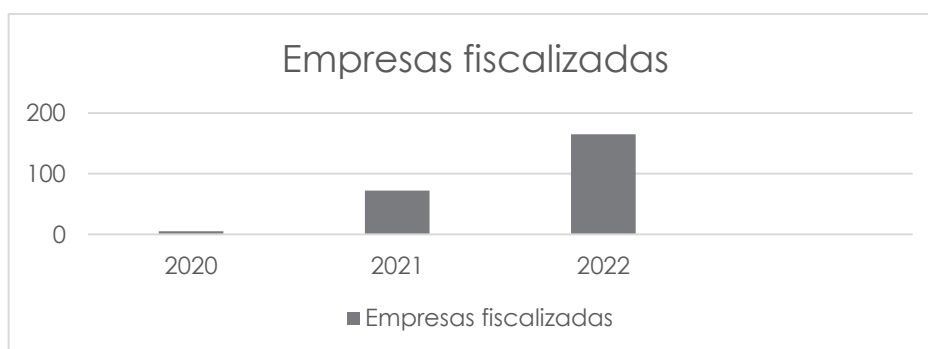
A fiscalização a empresas e atividade de transportes era residual tendo-se iniciado nos em 2021, de forma consistente, a fiscalização a esta área.

Foi necessário, á semelhança do que foi feito nas áreas de condutores e veículos realizar todo um trabalho prévio de estudo, normalização de relatórios e procedimentos a adotar neste tipo de ações.

É uma tarefa que se encontra, ainda, em fase de implementação, no que se refere a ações concretas no terreno e apesar do aumento muito significativo estamos muito aquém do exigido pelo que se pretende reforçar a sua implementação, quer com a afetação exclusiva de equipas para esta área quer com a criação de instrumentos de apoio que facilitem o trabalho dos técnicos e agilizem a sua atuação.

O gráfico infra é demonstrativo dessa evolução:

**GRÁFICO 15**



Ações realizadas a empresas de transportes, em 2020, 2021 e 2022.

## **Outras atividades no âmbito dos Transportes**

- Finalização e concretização do processo de entrada no Euro Contrôle Route (ECR), como membros efetivos que se prevê para o ano de 2023, bem como preparação para a adesão de Portugal ao ECR-EGTC como membros fundadores, o novo organismo que irá suceder ao ECR;
- Foram, ainda, realizadas ações de estrada no âmbito do calendário anual do Euro Contrôle Route (ECR), com foco nos seguintes temas: manipulação de sistemas de redução catalítica, AdBlue, inspeções técnicas de veículos, transporte pesado de passageiros, ADR, Regulamentação Social Comunitária e manipulação de tacógrafos, num total de oito ações;
- Continuação do processo de uniformização de procedimentos de fiscalização e elaboração de listas de verificação dos requisitos e das atividades das empresas na área de transportes.
- Foram realizadas duas inspeções concertadas de estrada entre o IMT, e a Subdirección Generale de Inspección de Transporte Terrestre e a Guardia Civil Espanhola, ao abrigo da reunião bilateral realizada em Lisboa em 2017 e retomada na reunião de janeiro de 2020, as referidas ações decorreram em dias consecutivos, nos dias 29 e 30 de setembro, respetivamente em Tui e em Valença. No cômputo dessas ações foram controlados 69 veículos, levantados 12 autos de notícia de contraordenação. É importante realçar que existiram dificuldades em articular com a congénere espanhola, a realização de mais ações por dificuldades de agenda, acrescido do facto de esta direção de serviços não dispor de viaturas para a realização das ações.
- Formação facultada aos técnicos da DSF para utilização da aplicação para descarga e leitura dos registos tacográficos dos motoristas de viaturas fiscalizadas pelo IMT (TachoPlus);
- Participação em reuniões do Steering Committee, no âmbito da Adesão de Portugal ao Euro Contrôle Route, bem como nas reuniões dos subgrupos em que está dividido o ECR;
- Participação em duas formações no âmbito do ECR que decorreram no mês de outubro, designadamente no “TECHA” - Workshop on Technical Roadside Inspections and Cargo Securing que decorreu entre os dias 10 e 12, em Radom, na Polónia e na “Tachograph Fraud Master Class” que decorreu em Osnabrück, na Alemanha, entre os dias 17 e 21;

## Denúncia/Reclamações na área de Transportes

A grande maioria das denúncias/reclamações que dão entrada na DSF são relativas à área de transportes, razão pela qual se entendeu serem incluídas nesta área. Todas as reclamações são analisadas e tratadas e, quando se justifica, encaminhadas para as entidades competentes.

**GRÁFICO 16**

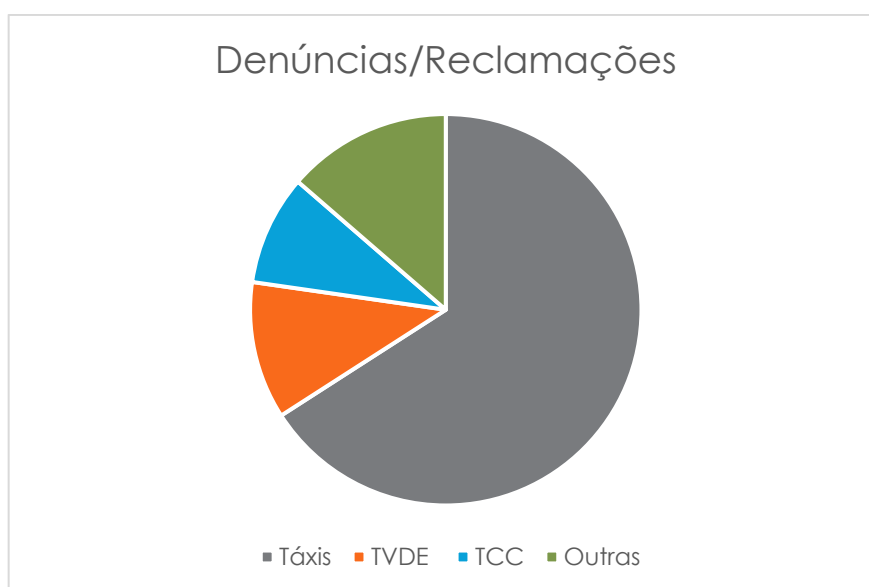


gráfico comparativo das denúncias analisadas pela DSF em 2022.

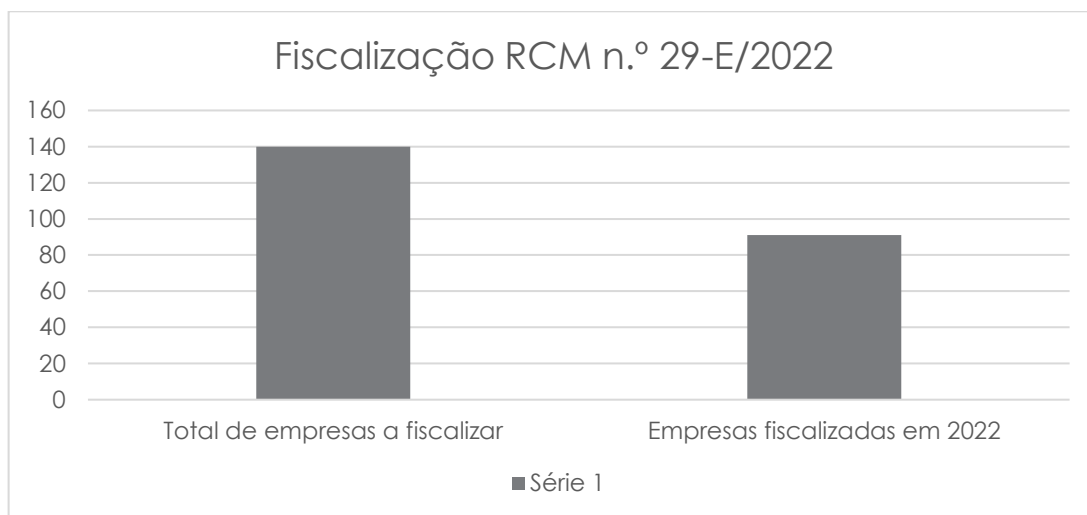
De notar que as denúncias e reclamações relativas ao transporte de Táxi têm um peso superior a 50% do total das reclamações. Segue-se o Transporte de Passageiros em Veículo Descaracterizado através de Plataforma Eletrónica (TVDE) com 11%. As outras denúncias e reclamações têm um peso de 14% e distribuem-se pelas áreas de Transporte Coletivo de Rent-a-car, Transporte Pesado de Passageiros e Mercadorias e Conselheiros de Segurança.

### **Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022, que criou um Apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem**

No âmbito do Apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem, com vista à mitigação dos efeitos da escalada de preços do combustível e o AdBlue foi esta direção de serviços incumbida de fiscalizar de verificar o cumprimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022, de 18 de março.

Esta ação de fiscalização envolveu uma prévia seleção e notificação das empresas de transporte de forma a cumprir os objetivos estabelecidos e os critérios aprovados pelo Conselho Diretivo. Da amostra selecionada de 140 empresas, foram fiscalizadas, até 31 de dezembro, 91 empresas.

**GRÁFICO 17**



n.º de ações a realizar vs n.º de ações efetuadas até 31 de dezembro.

### Informações/Pareceres

Para além das acima descritas, existem outras atividades exercidas quer pelos técnicos superiores quer pela secretaria da DSF, que se relaciona com a atividade diária de uma direção de serviços. Assim, temos ainda:

- Elaborados 120 pareceres/informações, de análise jurídica de questões maioritariamente na área dos transportes, com especial incidência de táxis e TVDE e contraordenações e, respondidas a 72 questões via correio eletrónico nas mesmas áreas, elaborados 64 ofícios e 20 notas internas, relacionados (as) com as questões em causa;
- Estudo, atualização e inserção de novos diplomas no SISCO, sistema de contraordenações, entre outras tarefas como ativação e desativação de diplomas;
- Respostas a questões colocadas pelos tribunais relacionadas com matéria contraordenacional – cadastro contraordenacional.

### Participações ao Ministério Público

Em resultado das denúncias apresentadas ao IMT/DSF e das ações de inspeção realizadas, resultaram 30 participações crime ao Ministério Público (MP), em diversas áreas de atuação, nomeadamente 15 de entidades formadoras, 7 de escolas de condução, 1 (entidade formadora/escola de condução), 1 a centros de exames, 2 a centros de inspeções técnicas de veículos, 3 a motoristas de táxi, e 1 devido a esquema de venda de cartas de condução divulgado em sítio eletrónico.

Quanto às escolas de condução e entidades formadoras as irregularidades comunicadas ao MP são, sobretudo, por:

- Ações não realizadas de acordo com as comunicações efetuadas ao IMT;
- Constatação de inexistência de ação, ausência de formador e/ou de formandos, comunicação de cancelamento da ação apenas após a realização de inspeção pelos técnicos superiores;
- Folhas de presença não assinadas pelos formandos ou pelo formador, outras já assinadas pelo formador e por formandos não obstante a verificação da não realização da formação;
- Violação de cláusula de Acordo de Parceria com o IMT, por eventual cedência de acesso a terceira entidade, à plataforma;
- Eventual convivência entre médicos e entidade para a renovação da carta de condução;
- Registos falseados por não correspondência do formando presente e do que se encontrava registado na formação;
- Formações com falta de assiduidade mínima dos formandos, tendo estes no entanto adquirido o respetivo certificado;
- Eventual falsificação dos registos informáticos;
- Instrutor/formador a dar formação a dois formandos, no mesmo dia e hora, em locais diferentes;

- Discrepância indiciando adulteração de quilometragem nas aulas práticas de condução;
- Suspeita de corrupção na atividade inspetiva de veículos.

Importa referir que a DSF no âmbito das solicitações dos órgãos de polícia criminal mantem uma estreita colaboração com essas entidades, colaborando e participando com as mesmas sempre que solicitado.

### **Outros Estudos e Atividades**

Para além dos pontos acima descritos, entendeu-se dar relevo às atividades seguidamente mencionadas, às quais foi dedicado tempo considerável e que exigem conhecimento aprofundado e pesquisa sobre a matéria, a nível técnico e jurídico. Algumas delas não sendo propriamente matéria da DSF, esta Direção de Serviços presta, no entanto, apoio a outras unidades orgânicas, sempre que solicitado.

- TCC: Grupo de Trabalho da Revisão da Lei do TCC: participação em reuniões técnicas com unidades orgânicas do IMT. Análise das 6.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> versões do projeto de Lei.
- Projeto SAC-Condução autónoma: análise do projeto de Lei.
- Táxis: Análise e sugestões no projeto de diploma de alteração do seu regime jurídico.
- TVDE: análise da legislação com levantamento dos constrangimentos, com vista à revisão do respetivo diploma.
- Transporte Rodoviário: análise da proposta de diploma de execução da Diretiva (UE) 2020/1057 de 15 de julho de 2020, que vem estabelecer regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor.
- Regime Jurídico das Contraordenações Económicas: influência na tramitação contraordenacional e aplicações de sistema de gestão contraordenacional do IMT.

- Legislação da declaração do estado de emergência e calamidade decorrente da SARS-COV-2: sua aplicação às contraordenações do IMT, designadamente prazos de suspensão da prescrição.
- Regime Jurídico Procedimental das Contraordenações: análise e proposta de criação de Grupo de Trabalho no IMT.
- Elaboração de FAQS sobre contraordenações, para publicação no sítio do IMT.
- Implementação do Edoclink no IMT: no decurso de 2022, teve início na DSF a utilização do novo sistema pela equipa de Lisboa. A coordenadora do Secretariado faz parte do Grupo de Trabalho no que se refere à implementação do novo sistema de gestão documental – Edoclink, pelo que durante o primeiro semestre foram criados grupos, na DSF, a quem foi dada formação para familiarização do sistema. No entanto, não houve oportunidade de efetuar reciclagem quando da versão revista e com adaptações efetuadas pelo Grupo de Trabalho.
- Atividades conjuntas das áreas de Veículos e de Transportes
  - Participação no Grupo de trabalho do ECR - TWG, no âmbito dos Tacógrafos e Regulamentação Social Comunitária
  - Participação em várias reuniões da CORTE – Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, e colaboração com a DSRJE no âmbito das matérias em que se considera relevante a participação da DSF na DG Moove – Enforcement.
  - Participação em reuniões da CITA/CORTE – International Motor Vehicle Inspection Committee/ Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement – working group on Roadworthiness.

#### **6.7. Direção de Serviços de Sistemas de Informação**

Compete a esta Direção de Serviços:

- a) Planear e desenvolver a estratégia de sistemas e tecnologias de informação e comunicação;

- b) Assegurar o funcionamento, gestão e atualização da infraestrutura informática de suporte aos sistemas de informação e comunicação, nomeadamente em termos de equipamentos (hardware) e respetivos suportes lógicos (software) de base, até que estas funções sejam centralizadas;
- c) Promover a articulação segura dos sistemas de informação do IMT, I. P., com outros sistemas de informação e redes relevantes, nacionais e internacionais;
- d) Assegurar as especificidades de acesso aos sistemas de informação do IMT, I. P., garantindo a segurança dos dados;
- e) Executar ou promover a execução de projetos de desenvolvimento de sistemas e aplicações do IMT, I. P., bem como as ações de formação necessárias à sua exploração;
- f) Garantir a disponibilidade, segurança, coerência e qualidade dos dados necessários aos sistemas de informação;
- g) Assegurar a execução e coordenação técnica das tarefas de operação, manutenção e administração das redes, bases de dados do IMT, I. P., até que estas funções sejam centralizadas;
- h) Assegurar a execução e coordenação técnica das tarefas de operação, manutenção e administração das aplicações específicas do IMT, I. P.;
- i) Assegurar a funcionalidade e operacionalidade dos meios técnicos necessários à disponibilização, interna e externa, de serviços em linha (online) com recurso a tecnologias de ambiente Internet, incluindo designadamente a operacionalização da página eletrónica do IMT, I. P.;
- j) Apoiar as unidades do IMT, I.P na definição de requisitos tecnológicos e aplicacionais, na elaboração de cadernos de encargos ou termos de referência e na gestão de serviços contratualizados com entidades externas, no âmbito das tecnologias de informação e comunicação;
- k) Conceber e processar a documentação apresentada por meios eletrónicos pelos utilizadores, bem como a informação transferida por meios eletrónicos por outros serviços do IMT, I. P., preparando a emissão dos documentos requeridos;
- l) Conceber e desenvolver formas e metodologias apropriadas ao atendimento público centralizado e nas unidades desconcentradas;
- m) Prestar um serviço de atendimento centralizado dos utilizadores, por via telefónica ou pela Internet, apoiando-os diretamente nas suas solicitações ou encaminhando-os para os serviços competentes.

**Atividades realizadas:**

Atividades realizadas:

- Foram realizados e concluídos projetos de aquisição e instalação de equipamento informático (renovação do parque informático) e de licenciamento de software;
- Foi realizado e concluído o projeto de implementação a nível nacional da migração do operador para uma solução “inhouse” do IMT, de telefonia VOIP, IVR e Contact Center;
- Implementação da solução de Ms. Office 365 e respetivas funcionalidades de Correio Eletrónico, Ms teams, onedrive e Sharepoint;
- Foram realizadas diversas atividades no âmbito de implementação e mitigação pontos de falha de cibersegurança e segurança da informação entre as quais:
  - Aquisição de uma WAF (Web Application Firewall)
  - Formação e sensibilização dos colaboradores do IMT
  - Implementação de regras de segurança a nível da Active Directory, nomeadamente ao nível das palavras-passe, segurança dos controladores de domínio, reorganização das pastas partilhadas e respetivas permissões de acesso, políticas de grupo, entre outros.
  - Criação da CCSI (Comissão de Coordenação da Segurança de Informação) com representantes de diversos departamentos.
  - Criação da equipa de gestão de acessos.
  - Realização de testes de segurança e auditorias.
  - Upgrade de servidores para versões mais recentes, com suporte e mais seguras.
  - Upgrade dos computadores do IMT para Windows 10, extinguindo versões legacy (Windows 7 e XP).
- Aquisição e substituição de novas dispensadoras de senhas para o atendimento;
- Implementação do software de monitorização e inventário de ativos LanSweeper;
- Upgrade e expansão da solução de virtualização de servidores baseada em hiperconvergência;
- Foi consideravelmente aumentado através de novo concurso de comunicações, o debito dos circuitos de comunicações do IMT
- Implementação de sistema de gestão documental (Edoclink) nos serviços regionais do IMT;
- Implementação de sistema de canal denuncia;
- No âmbito dos desenvolvimentos aplicacionais, a DSSI atuou nos seguintes projetos:

- Desenvolvimento interno de novo sistema de Apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem;
- Desenvolvimento interno do sistema aplicacional de abate automático de veículos em fim de vida.

#### **6.8. Direção de Serviços de Administração de Recursos**

Nos termos da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, compete à Direção de Serviços de Administração de Recursos (DSAR):

- a) Elaborar, sob orientação do conselho diretivo, os instrumentos de gestão previstos na lei, designadamente o QUAR, o Plano e o Relatório de Atividades, bem como os demais que lhe sejam solicitados;
- b) Elaborar o orçamento do IMT, I. P., sob orientação do conselho diretivo e em articulação com as restantes unidades orgânicas do IMT, I. P.;
- c) Assegurar a gestão orçamental e patrimonial dos recursos financeiros de acordo com o normativo legal aplicável;
- d) Elaborar a conta anual de gerência e demais elementos da prestação de contas anual, bem como acompanhar o processo de certificação legal de contas;
- e) Desenvolver procedimentos de contratação pública tendentes à aquisição de bens e serviços, nos termos da legislação em vigor;
- f) Assegurar a gestão, manutenção e conservação dos bens sob responsabilidade do IMT, I. P., mantendo atualizado o respetivo inventário e cadastro;
- g) Assegurar a gestão do expediente postal e de comunicações eletrónicas;
- h) Assegurar o cumprimento dos procedimentos administrativos relativos às reclamações sobre o funcionamento dos serviços, promovendo o seu registo e encaminhamento, nos termos da legislação em vigor;
- i) Assegurar a gestão administrativa dos recursos humanos, garantindo o cumprimento das respetivas obrigações legais;
- j) Promover o desenvolvimento dos processos de recrutamento e seleção de recursos humanos, incluindo o apoio técnico aos júris dos concursos;
- k) Promover, em articulação com o conselho diretivo, a implementação e aplicação do Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho da Administração Pública (SIADAP 2 e 3);

- l) Promover o levantamento, análise e diagnóstico das necessidades de formação dos trabalhadores do IMT, I. P., e elaborar o respetivo plano anual de formação;
- m) Elaborar os reportes periódicos de informação financeira, patrimonial e de recursos humanos, nos termos do normativo aplicável;
- n) Assegurar o cumprimento das obrigações fiscais e parafiscais aplicáveis à atividade do IMT, I. P.;
- o) Elaborar relatórios, pareceres e estudos técnicos, sempre que tal lhe seja solicitado, e recolher elementos estatísticos e indicadores de gestão.

A DSAR é a unidade orgânica responsável pela gestão financeira, patrimonial e dos recursos humanos do IMT, sendo uma unidade de suporte ao desempenho da missão do Instituto.

A obtenção de resultados acima da média está dependente do correto alinhamento das estratégias envolvendo as pessoas, as finanças e os recursos patrimoniais disponíveis.

O ano de 2022 pautou-se por constantes desafios, uma vez que teve de consolidar o seu posicionamento fruto da conjuntura com vista a prestar um serviço de qualidade e excelência ao cidadão.

A DSAR como área de suporte teve como grande desafio o alinhar de estratégias e objetivos que permitissem o ajustamento das áreas de negócio, sempre de forma célere e não comprometendo a atividade, independentemente dos acontecimentos e orientações quase diárias.

#### **6.9. Direção de Serviços de Repositório Institucional**

Compete à Direção de Serviços de Repositório Institucional: DSRI:

- a) Recolher e gerir as diferentes categorias de conhecimento sobre mobilidade e transportes, de origem nacional e internacional, incluindo a de origem comunitária;
- b) Dinamizar a conservação e a fácil utilização do conhecimento produzido nos organismos que antecederam o IMT, I P, ou noutras instituições cujas atribuições as conduziu a produzirem e/ou a obterem conhecimento em domínios afins aos destes organismos;
- c) Gerir o centro de documentação e biblioteca, promovendo a sua modernização tecnológica;

- d) Assegurar a conservação e a gestão dos arquivos existentes, em articulação com as direções regionais de mobilidade e transportes;
- e) Gerir a difusão seletiva de informação contemporânea, em tempo oportuno, sobre mobilidade e transportes, nas vertentes de atuação do IMT, I. P. em função dos perfis de utilização interna.

### **Formação**

“Implementação do Manual de Procedimentos de Arquivo”, com vista à boa compreensão e divulgação dos procedimentos básicos de arquivo corrente/intermédio do IMT.

### **Sistema de Gestão Documental**

Assegurar as condições de entrada em produção do sistema de gestão documental (*Edoclink*) nos Serviços Centrais;

Assegurar as condições de entrada em produção do sistema documental (*Edoclink*) na Direção Regional de Mobilidade do Centro e Delegações Distritais;

Implementação da assinatura digital no SGD através do SCAP, via Cartão do Cidadão ou Chave Móvel Digital no IMT.

### **Atividades Arquivo Central Évora**

Gerir a caixa de correio eletrónico do arquivo central de (01-01-2022 a 31-12-2022);

Emails recebidos – 13200

Processos digitalizados -15000

Processos informatizados – 7200

Acondicionamento da documentação, processos de condutores de Coimbra e reboques de Lisboa;

Tratamento documental do arquivo corrente/intermédio da Direção Regional Mobilidade e Transportes do Alentejo;

Armazenamento no depósito 1 da documentação proveniente da Delegação Distrital de Braga;

Elaborar procedimentos de eliminação de documentos nos arquivos do IMT;

Controlar o grau de execução e a qualidade dos procedimentos definidos para a identificação da eliminação da documentação;

Melhorar a gestão de espaços e organização dos processos;

Deslocação de processos de veículos com matrículas com letras à esquerda.

#### **6.10. Gabinete Jurídico e de Contencioso**

Nos termos do art.º 12.º da Portaria n.º 209/2015, de 16.07, compete ao Gabinete Jurídico e de Contencioso (GJC):

- Colaborar na preparação de projetos de diplomas legais e regulamentos, contratos ou quaisquer outros atos jurídicos, necessários ao enquadramento legal dos setores e atividades relacionadas com as atribuições do IMT, I. P., sem prejuízo das competências das demais direções de serviços;
- Assegurar a permanente atualização dos normativos legais e, em colaboração com os serviços competentes, proceder à preparação dos trabalhos de transposição de normativos da União Europeia;
- Prestar apoio jurídico especializado ao conselho diretivo e às demais unidades orgânicas do IMT, I. P., elaborando informações e pareceres, sem prejuízo da competência do Gabinete de Assessoria Técnica;
- Gerir o contencioso do IMT, I. P., assegurando o exercício do mandato forense;
- Apoiar o conselho diretivo em matéria do estatuto disciplinar dos trabalhadores e promover a instrução dos processos de que seja incumbido.

O GJC assegurou a resposta a todas solicitações internas e externas, bem como a participação em diversos Grupos de Trabalho sob a égide da Secretaria de Estado das Infraestruturas com vista à revisão do regime jurídico aplicável ao setor dos transportes.

#### **6.11. Gabinete de Auditoria Interna**

Compete ao Gabinete de Auditoria Interna:

- a) Elaborar o plano anual de auditorias e assegurar a sua execução, bem como promover outras ações de auditoria que se revelem necessárias;
- b) Proceder às inspeções, sindicâncias, inquéritos ou processos de meras averiguações que forem determinados pelo conselho diretivo, propondo medidas destinadas a corrigir procedimentos incorretos, ineficazes ou ilegais;

- c) Elaborar parecer sobre medidas tendentes a melhorar a eficácia, a eficiência e a qualidade dos serviços prestados pelo IMT, I P;
- d) Elaborar e implementar o sistema de controlo interno (SCI), em articulação com as restantes unidades orgânicas do IMT, I P, bem como efetuar ações de verificação do cumprimento das respetivas normas e procedimentos;
- e) Elaborar relatórios das atividades desenvolvidas, bem como relatórios de acompanhamento de execução das medidas corretivas propostas no âmbito da atividade do GAI;
- f) Elaborar planos e relatórios de execução no âmbito da gestão de riscos de corrupção e infrações conexas, assegurando a respetiva monitorização, e apoiar o conselho diretivo nas respostas às solicitações do Conselho de Prevenção da Corrupção;
- g) Acompanhar e dar apoio nas auditorias externas efetuadas aos serviços.

No âmbito da sua atividade durante o ano de 2022 o GAI desenvolveu:

- 10 ações de auditoria;
- 4 ações de melhoria de desempenho no âmbito do Programa Melhor IMT;
- 2 processos de averiguações;
- 10 processos de inquérito;
- 15 análises de processos
- 79 análises de denúncias recebidas.

No decurso de 2022 procedeu-se à elaboração, atualização e revisão dos instrumentos de gestão estabelecidos no Regime geral da prevenção da corrupção (RGPC) a saber:

- Plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas;
- Código de conduta
- Canal de denúncia.

Adicionalmente o GAI realizou sessões de formação sobre o Código de Ética e Conduta do IMT, sobre o Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e de Infrações Conexas, e sobre o Pacote legislativo DL n.º 109E/2021 e Lei nº93/2021.

Durante o ano de 2022 o GAI continuou a fazer o acompanhamento de uma auditoria externa, elaborando mensalmente relatórios de monitorização da mesma.

## **6.12. Gabinete de Assessoria Técnica**

As atuais competências do GAT são as que transitaram para o IMT por força do Decreto-Lei n.º 79/2016, de 23 de Novembro, e dizem respeito à coordenação das relações bilaterais, europeias e internacionais nas áreas das infraestruturas, dos transportes e das comunicações, e, ainda, nas áreas da habitação, reabilitação urbana, imobiliário, construção, engenharia civil e contratação pública, e, também, apoiar a participação dos membros do Governo nos Conselhos de Ministros da União Europeia (UE), designadamente, na formação Transportes e na formação Telecomunicações, assim como em outras formações do Conselho da UE que incluam matérias da competência do Ministério de Tutela (MIH – Ministério das Infraestruturas e da Habitação).

Ao GAT cabe, ainda, coordenar e apoiar a representação e participação das entidades do Ministério nos Comitês e Grupos de Trabalho junto das instituições europeias e de organizações multilaterais, assim como assegurar a divulgação e difusão da informação referente a temas relacionados com as Políticas Europeias dos Transportes e das Telecomunicações e acompanhar as atividades no domínio da Rede Transeuropeia de Transportes, assim como das Infraestruturas Digitais, coordenando as dos respetivos mecanismos centralizados de assistência financeira. E, ainda, acompanhar, no quadro dos assuntos europeus, os processos de transposição das diretivas e de execução dos regulamentos, bem como os processos de pré-contencioso e de contencioso da UE, os projetos-piloto (UE Pilot) e os casos SOLVIT.

Adicionalmente, o GAT acompanha e coordena, também, os assuntos europeus e o relacionamento internacional bilateral e multilateral no quadro das competências do IMT.

No contexto dessas competências, o GAT desenvolveu, em 2022, nomeadamente, as seguintes atividades:

➤ **Coordenação dos Assuntos Europeus nas matérias sob Tutela do MIH em articulação com as Entidades que atuam na esfera de competências do Ministério, assim como com o Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), designadamente:**

**1. Coordenação e dinamização da posição do MIH, na área das Telecomunicações, da Sociedade da Informação e dos Serviços Postais.** Neste âmbito, o GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério, no quadro das negociações no Conselho (propostas legislativas e não legislativas), destacando-se, designadamente, as seguintes:

- **Ato dos Dados** – Os principais objetivos da proposta de Regulamento relativo ao Ato dos Dados são a construção de uma economia de dados justa e o fortalecimento dos regulamentos sobre a privacidade dos dados, fornecendo simultaneamente aos cidadãos um maior controlo sobre seus dados pessoais. O tema foi agendado no Conselho de Ministros Telecomunicações de 3 de junho de 2022, durante a Presidência francesa, tendo o GAT, em articulação com a ANACOM, prestado o necessário apoio à Tutela.
- **Ato da Inteligência Artificial** – A proposta de Regulamento tem como objetivo proporcionar aos criadores, implantadores e utilizadores de IA requisitos e obrigações claros em matéria de utilizações específicas da IA e, ao mesmo tempo, reduzir os encargos administrativos e financeiros para as empresas, em especial para as pequenas e médias empresas (PME). O tema foi agendado durante a Presidência francesa, no Conselho de Ministros de Telecomunicações de 3 de junho de 2022.
- **Regulamento eID Europeia** – Regulamento relativo a uma identidade digital europeia (*framework for a European Digital Identity*), que altera o Regulamento eIDAS de 2014, visando ligar os sistemas de identificação eletrónica e lançar as bases necessárias para aceder em segurança aos serviços e realizar transações em linha e além-fronteiras na UE. Embora este tema não seja da competência direta do MIH, o GAT prestou a necessária colaboração quando solicitado.
- **Regulamento ePrivacy** – O Regulamento sobre a privacidade eletrónica (*ePrivacy*) visa atualizar e substituir a atual Diretiva Privacidade e Comunicações Eletrónicas, que regia o tratamento de dados pessoais nas comunicações eletrónicas. No decurso de 2022, a Presidência francesa prosseguiu com os trólogos. O GAT com o apoio da ANACOM acompanhou as negociações e coordenou a validação de posições do MIH e a sua posterior transmissão ao MNE.

- **Regulamento Infraestruturas Gigabit** – Foi iniciada a negociação do *Gigabit Infrastructure Act* (GIA) que tem por objetivo contribuir para a implantação rentável e atempada de redes de capacidade muito elevada, a fim de satisfazer as necessidades crescentes de conectividade em toda a UE.
- **Regulamento Ciber-Resiliência Europeia** (*Cyber Resilience Act*) – Foi iniciada, em 2022, a negociação do Regulamento visa reforçar as regras de cibersegurança para garantir que os produtos de *hardware* e *software* são mais seguros. Pese embora o *lead* deste dossiê não recaia diretamente sobre a esfera de atuação do MIH, dada a interligação existente com outros atos legislativos, o GAT acompanhou o tema e, em estreita ligação com a ANACOM, prestou, quando necessário, apoio à Tutela.
- **Regulamento Ato dos Serviços Digitais (DAS)** – O GAT continuou a acompanhar a negociação do DSA (*Digital Services Act*), que procurava promover um ambiente *online* transparente e seguro, designadamente no campo da proteção dos indivíduos. Concluídas as negociações foi publicado o Regulamento (UE) 2022/2065 do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de outubro de 2022, relativo a um mercado único para os serviços digitais e que altera a Diretiva 2000/31/CE.
- **Regulamento dos Mercados Digitais** – O GAT continuou a acompanhar a negociação desta proposta que visou promover mercados digitais justos e abertos e o tratamento justo de dados pessoais através da regulamentação de grandes plataformas *online* que atuam como guardiões. Concluídas as negociações foi publicado o Regulamento (UE) 2022/1925 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de setembro de 2022 relativo à disputabilidade e equidade dos mercados no setor digital e que altera as Diretivas (UE) 2019/1937 e (UE) 2020/1828.
- No âmbito do acompanhamento de matérias de assuntos europeus nas áreas das Telecomunicações, o GAT desenvolveu, ainda, as seguintes atividades:
  - **Relatório DESI “*Digital Economy and Society Index*” de 2022** – O GAT apoiou a Tutela no quadro da preparação do Relatório DESI 2022, que resume os indicadores relevantes sobre o desempenho digital da Europa e acompanha a evolução dos Estados Membros da UE na competitividade digital. Neste âmbito, o GAT coordenou o preenchimento do respetivo questionário com a ANACOM, o MIH e a Comissão Europeia (COM), organizou as reuniões de coordenação e informação com a COM (DG CONNECT) e coordenou a revisão do *draft* do relatório antes da sua publicação.

- **Declaração interinstitucional sobre direitos e princípios digitais** – O GAT acompanhou e coordenou, no seio do MIH, a negociação, que decorreu no Grupo de Trabalho Telecom, desta Declaração, proposta pela Comissão ao PE e ao Conselho em 26 de janeiro de 2022, com vista a orientar a transformação digital na UE. O tema foi colocado na agenda do Conselho de Ministros de Telecomunicações de 8 de dezembro de 2022.
- **Conferência UIT 2022** – Teve lugar, de 26 de setembro a 14 de outubro de 2022, em Bucareste, a Conferência de Plenipotenciários da União Internacional das Telecomunicações (UIT). Este tema foi colocado previamente na agenda do Conselho de Telecomunicações de 3 de junho de 2022 e o GAT apoiou a Tutela no processo conducente à validação da lista de candidatos, tendo-se encarregado da tramitação necessária entre a ANACOM, o MIH e o MNE.
- **Conselhos de Comércio e Tecnologia (TTC)** – Os Conselhos de Comércio e Tecnologia (TTC) são órgãos políticos transatlânticos que funcionam como um fórum diplomático destinado a coordenar a política tecnológica e comercial entre vários países e a UE e são compostos por vários grupos de trabalho. As principais parceiras neste âmbito são as parcerias UE-Japão, UE-Singapura e UE-Coreia. O GAT acompanha, também, esta temática, que fez parte da agenda do Conselho de Ministros de Telecomunicações de 6 de dezembro de 2022.
- **Segurança das infraestruturas 5G** - A implementação da *5G Tool Box* não constitui em si um ato legislativo, sendo por isso considerada como um conjunto de recomendações e boas práticas (caixa de ferramentas) com vista a mitigar os riscos de segurança no âmbito da implantação nacional do 5G.

**2. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área dos Transportes Terrestres, Rodoviários e Ferroviários.** Neste âmbito, o GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério, no quadro das negociações no Conselho (propostas legislativas e não legislativas), destacando-se, designadamente:

- **Proposta de Regulamento relativa ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos** – esta proposta visa fixar normas mais rigorosas para as emissões de CO<sub>2</sub>, tendo em vista a redução das emissões do transporte rodoviário, responsável pela maior parte das emissões provenientes dos

transportes, e a criação de condições que permitam à indústria automóvel acelerar a transição para uma mobilidade sem emissões.

- Acompanhamento e divulgação da Comunicação da Comissão Europeia relativa ao «**Action Plan to boost passenger rail**», com recolha de contributos junto dos organismos competentes para apoio à participação da REPER nas reuniões do Conselho.
- Proposta de Decisão do Conselho sobre a conclusão, em nome da UE, do Acordo entre a União Europeia e a República da Moldávia sobre o transporte rodoviário de mercadorias.
- Proposta de Decisão do Conselho sobre a conclusão, em nome da UE, do Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o transporte rodoviário de mercadorias.
- Proposta de Decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da UE, no âmbito do Comité Especializado dos Transportes Rodoviários, **no que diz respeito às especificações técnicas e processuais da utilização do Sistema de Informação do Mercado Interno («IMI»)** pelo Reino Unido e à contribuição para os seus custos.
- No âmbito do acompanhamento de matérias de assuntos europeus nas áreas dos transportes terrestres, o GAT desenvolveu, ainda, as seguintes atividades:
  - Divulgação, com apelo à participação no inquérito-questionário relativo ao estudo de apoio à avaliação de impacto da Comissão Europeia para a **revisão da Diretiva relativa aos maquinistas**.
  - Divulgação da consulta da COM sobre a Iniciativa '*Put in place measures to better manage and coordinate international rail traffic, including if necessary through revised rules for capacity allocation and infrastructure charging in rail*' incluída na estratégia de mobilidade inteligente e sustentável da COM, às competentes entidades setoriais, com apelo à sua participação na mesma.
  - Divulgação do *Workshop Air-Rail*, realizado no dia 24 de Março, no quadro da Plataforma do Transporte Ferroviário de Passageiros, com apelo à participação da ANAC.

**3. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área da Aviação.** O GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério, no quadro das negociações no Conselho (propostas legislativas e não legislativas), destacando-se, designadamente:

- **Regulamentos do Céu Único Europeu** – A iniciativa Céu Único Europeu (SES), que contém a Proposta de Regulamento sobre a Implementação do Céu Único Europeu e a Proposta de Regulamento que altera o Regulamento (UE) 2018/1139, no que se refere à capacidade da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação de atuar como Órgão de Avaliação do Desempenho do Céu Único Europeu, visa melhorar a eficiência geral da forma como o espaço aéreo europeu é organizado e gerido em termos de segurança operacional, capacidade, custo-eficiência e ambiente. Tem, como principal objetivo, adequar o contexto regulatório do SES às novas prioridades europeias, em particular às preocupações ambientais com o *Green Deal*. Durante 2022 decorreram os trólogos e as negociações técnicas.
- **Regulamento relativo à derrogação temporária aos requisitos aplicáveis à atribuição de faixas horárias (Slots)** – Regulamento negociado e adotado em 2022, que visa garantir um processo eficiente para a derrogação dos *slots* durante a pandemia COVID-19 e o seu rescaldo, tomando em consideração outras crises, presentes e futuras, que tenham um efeito negativo no tráfego aéreo, especialmente a invasão russa da Ucrânia, mas também levar em linha de conta um retorno significativo da procura, embora abaixo do projetado.
- Para além destes diplomas, foi prestado apoio **noutras questões**, nomeadamente decisões do Conselho sobre posições a adotar no âmbito da OACI/ICAO (*International Civil Aviation Organization*), procedimentos de silêncio, notificações à Comissão Europeia, comunicações de *wet lease*, obrigações de serviço público, entre outras.

**4. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área do Transporte Marítimo e Portos.** O GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério, no quadro das negociações no Conselho (propostas legislativas e não legislativas), destacando-se, designadamente:

- De realçar que a maior parte da Agenda do Grupo dos Transportes Marítimos foi ocupada com os assuntos de preparação das reuniões no âmbito da **Organização Marítima Internacional** (IMO), nomeadamente:
  - Proposta de decisão do Conselho relativa à posição a tomar em nome da União Europeia na *Central Commission for the Navigation on the Rhine* sobre a adoção do regulamento revisto relativo ao pessoal de navegação do Reno (RPN)

- Preparação da reunião OMI/ISWG-GHG 11 (14-18 março, Londres) - Proposta de compromisso da Presidência sobre a Redução das Emissões de GEE dos Navios, sobre o projeto de Diretrizes atualizadas sobre a Intensidade das Emissões de GEE e a Intensidade do Ciclo de Vida dos Combustíveis.
- Projeto de submissão dos Estados Membros e da Comissão à 9.<sup>a</sup> Sessão do Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição da Organização Marítima Internacional informando sobre mudanças sugeridas às três diretrizes associadas à Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, Convenção AFS.
- Projeto apresentado pelos Estados-Membros e pela Comissão à 79.<sup>a</sup> sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional sugerindo um novo resultado na agenda bienal do Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição para a revisão do Anexo II da MARPOL.
- Preparação da IMO/MSC 106 (2-11 de novembro, Londres) - Projeto de apresentação pela Comissão Europeia - Medidas para reforçar a segurança marítima - Transferência eletrónica de informação de e para o módulo de segurança marítima do GISIS.
- Preparação da IMO/MSC 106 (2-11 de novembro, Londres) - Apresentação do projeto pela Comissão Europeia - Revisão do Capítulo III da SOLAS e do LSA CODE - Informação sobre o projeto de investigação da UE SafePASS.
- No Conselho de Ministros de Transportes de Junho foi adotada uma Orientação Geral sobre a proposta de introdução de **prescrições de estabilidade melhoradas para os navios ro-ro de passageiros** (Diretiva que altera a Diretiva 2003/25/CE no que respeita à inclusão de prescrições de estabilidade melhoradas para os navios *ro-ro* de passageiros) com vista a melhorar a segurança marítima. Esta proposta visa aumentar o nível de segurança dos navios em causa. Os navios *ro-ro* de passageiros asseguram várias ligações marítimas no interior dos Estados-Membros, entre os Estados-Membros e com países terceiros. Por conseguinte, são de importância fundamental para a mobilidade dos passageiros e das mercadorias na Europa.
- No Conselho de Ministros dos Transportes de Dezembro foi aprovado **um projeto de conclusões sobre o desenvolvimento do transporte (NAIADES III)**, considerando-se que o transporte nas vias navegáveis interiores poderá desempenhar um papel importante nos esforços da UE para descarbonizar o sistema de transportes. De salientar ainda a relevância das vias navegáveis interiores para o

trânsito de mercadorias na Europa e como alternativa às vias de apoio à Ucrânia no âmbito dos “corredores solidários”. O transporte através do Danúbio representará mais de 50% das expedições de mercadorias a partir da Ucrânia.

**5. Coordenação e dinamização da posição do MIH no âmbito das Questões Intermodais e Redes.** Neste âmbito, regista-se o acompanhamento e coordenação da negociação das seguintes propostas:

- **Revisão do Regulamento Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)** que se destina a construir uma Rede Transeuropeia de Transportes fiável, contínua e de alta qualidade que garanta a ligação sustentável de toda a União sem interrupções físicas, estrangulamentos ou falta de ligações até 2050, tendo como intenção que a rede contribua para a consecução dos objetivos de mobilidade sustentável da UE, o adequado funcionamento do mercado interno e a coesão económica, social e territorial da UE, mediante um desenvolvimento faseado, com metas de execução até 2030, 2040 e 2050. Apresentada no final de 2021, a proposta foi revista em 2022 para responder à nova realidade geopolítica que surgiu em consequência da invasão russa da Ucrânia, tendo-se atingido uma Orientação Geral no final do ano.
- **Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)** – a Comissão decidiu rever a Diretiva sobre os Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) com o objetivo de: (1) Incrementar a interoperabilidade das aplicações, sistemas e serviços, garantindo, assim, um mercado comum de ITS ao nível da UE; (2) Estabelecer uma coordenação clara e eficaz e um processo de concertação abrangendo todos os intervenientes na fileira do ITS; e (3) Garantir a disponibilidade de dados e qualidade dos mesmos e promover a sua difusão e utilização do âmbito dos serviços ITS. Os STI são vitais para aumentar a segurança e enfrentar os crescentes problemas de emissões e congestionamento da Europa. Eles podem tornar o transporte mais seguro, eficiente e sustentável, aplicando várias tecnologias de informação e comunicação a todos os modos de transporte de passageiros e mercadorias. O IMT participou ativamente nas negociações que decorreram no Grupo de Trabalho Intermodal, com o envio de posições sobre o texto da proposta. O GAT coordenou a validação e o envio das posições do Ministério ao MNE e, quando necessário, estabeleceu contactos com a REPER.
- Divulgação de uma consulta pública da Comissão Europeia na área dos **direitos dos passageiros**, tendo em vista a avaliação de impacto e o lançamento de estudo externo independente sobre os seguintes Regulamentos:

- Regulamento (UE) N.º 181/2011 respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro;
- Regulamento (UE) N.º 1177/2010 relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores,
- Preparação das reuniões da **Comunidade dos Transportes dos Balcãs Ocidentais**.
- Apreciação do *Non-Paper* da Comissão “*on the closer association of Ukraine, the Republic of Moldova and Georgia with the Transport Community and on the revision of the Transport Community Treaty*”.
- Proposta de Decisão do Conselho sobre a posição a tomar em nome da União Europeia no seio do *Regional Steering Committee* da Comunidade dos Transportes no que se refere à aprovação do orçamento da Comunidade dos Transportes para 2023.
- Preparação do *Regional Steering Committee* e do Conselho de Ministros de 14 e 15 de novembro de 2022, em Bruxelas.
- Apresentação pela Comissão Europeia ao Grupo Transportes Intermodal da Proposta de Regulamento que permitirá isentar de notificação determinadas categorias de **auxílios de Estado no sector dos transportes** (ferrovia, navegação interior e intermodal). Para a elaboração da proposta a COM teve em conta: (1) as novas prioridades da UE para os transportes: Pacto Ecológico Europeu e Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente; (2) a avaliação da adequabilidade das Orientações relativas aos auxílios estatais no sector ferroviário, elaboradas em 2008, que demonstrou que as mesmas estavam desatualizadas; e (3) o racional associado à atualização das ajudas de Estado: Incremento da segurança/certeza jurídica; Simplificação processual e Promoção da competitividade.

**6. Coordenação e dinamização da posição do MIH no Grupo Competitividade e Crescimento – Contratos Públicos.** Neste âmbito, o GAT acompanhou a negociação:

- **Projeto de Conclusões do Conselho da União Europeia sobre o desenvolvimento de contratos públicos sustentáveis** – destacando-se a importância da parceria entre as instituições europeias e os Estados-Membros na prossecução de objetivos comuns para um desenvolvimento sustentável na contratação pública, e assim apoiar a transição para uma economia verde, inovadora, circular e socialmente responsável, através do investimento em infraestruturas

sustentáveis, produtos sustentáveis e/ou de economia circular e o uso de processos e tecnologias em relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

- Divulgação das “*Guidances*” da Comissão Europeia para orientar os Estados-Membros na utilização da contratação pública no âmbito das sanções impostas à Rússia e à Bielorrússia,
- Implicações da guerra na Ucrânia em matéria de contratos públicos.
- Discussão sobre os estrangulamentos identificados na aplicação das Diretivas relativas aos contratos públicos.
- O GAT prestou, ainda, apoio e colaboração no âmbito da Conferência sobre Contratação Pública, realizada em Praga de 3 a 5 de outubro.
- Apoio e colaboração na participação da Conferência subordinada ao tema: “*Current Statet of Electronic Public Procurement in the Czech Republic and the Outlook to 2027*”, realizada em Praga, no dia 24 de novembro.

## **7. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área da Harmonização Técnica**

- **Veículos a Motor.** Neste âmbito são de destacar a negociação dos seguintes dossiers:

- Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (UE) 2017/2400 no que diz respeito à determinação das **emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de combustível de camiões médios e pesados e dos autocarros pesados bem como à introdução de veículos elétricos e outras novas tecnologias**. As negociações foram concluídas e o Regulamento foi publicado no JOUE [Regulamento (UE) 2022/1379 da Comissão, de 5 de julho de 2022].
- Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (UE) n.º 582/2011 no que diz respeito à **homologação de veículos pesados e veículos de serviço usando biodiesel puro**. As negociações foram concluídas e o Regulamento foi publicado no JOUE [Regulamento (UE) 2022/2383 da Comissão, de 6 de dezembro de 2022].
- Proposta de decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no Fórum Mundial para a Harmonização das **Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa** (grupo de trabalho 29 ou WP.29), no que diz respeito às propostas de alteração dos Regulamentos da ONU n.ºs 0, 9, 10, 13, 39, 46, 51, 53, 55, 63, 78, 79, 90, 107, 108, 109, 116, 117, 121, 125, 141, 142, 148 , 149, 152, 154, 160, 161, 162 e 163, à proposta de um novo regulamento da ONU relativo a pneus com pregos (para neve), à proposta de um novo RTG da ONU sobre a durabilidade das baterias para veículos elétricos, à proposta de alterações da Resolução Consolidada R.E.5, à

proposta de autorização para elaborar uma emenda n.º 4 ao RTG da ONU n.º 3 e à proposta de autorização para desenvolver um novo RTG da ONU sobre as emissões de partículas dos travões.

- Proposta de decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no Fórum Mundial para a Harmonização **das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa** (grupo de trabalho 29 ou WP.29), no que diz respeito às propostas de alterações aos Regulamentos da ONU n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 e 162 sobre a proposta de alterações ao Regulamento Técnico Global da NU (RTG) n.º 2, a proposta de um novo Regulamento da ONU relativo ao relativo ao aviso de marcha-atrás, a proposta de um novo RTG da ONU sobre a durabilidade dos dispositivos de controlo de poluição para veículos de duas e três rodas, a proposta de uma nova resolução consolidada sobre a medição da contagem de partículas ultrafinas de escape para motores de veículos pesados, e sobre a proposta de autorização para elaborar uma emenda n.º 4 ao RTG da ONU n.º 3.
- Proposta de Decisão do Conselho sobre a posição a assumir em nome da União Europeia no Fórum Mundial para a Harmonização dos Regulamentos de Veículos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa sobre as **propostas de alteração dos regulamentos da ONU** n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 e 163, sobre uma proposta de um novo regulamento da ONU sobre utilizadores vulneráveis da estrada em proximidade frontal e lateral, uma proposta de um novo Regulamento da ONU sobre a Homologação de Veículos Automotores no que diz respeito à sua Visão Direta e uma proposta de emenda ao M.R.1.
- Apresentação, pela Comissão Europeia, e troca de pontos de vista, na reunião do Grupo de Trabalho Harmonização Técnica de 19 de dezembro, da Proposta de Regulamento relativo à **homologação de veículos a motor e de motores e de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que diz respeito às suas emissões e durabilidade das baterias (Euro 7)** e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009.
- Acompanhamento da **Proposta de retificação da Diretiva (UE) 2015/719** do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2015 que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho, que **fixa as dimensões máximas autorizadas** no tráfego

nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

## **8. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área da Harmonização Técnica**

– **Produtos de Construção.** Neste âmbito, o GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério com competências na matéria, coordenando e dinamizando a posição do MIH, no quadro das negociações no Conselho e da atividade relacionada, designadamente:

- **Proposta de Regulamento que estabelece condições harmonizadas para a comercialização de produtos de construção**, e que altera o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga o Regulamento (UE) 305/2011 («**Regulamento CRP**») – Os objetivos gerais desta revisão são: (1) alcançar o bom funcionamento do mercado único dos produtos de construção e (2) contribuir para os objetivos da transição ecológica e digital, em particular para uma economia moderna, eficiente em recursos e competitiva. No Conselho, esta proposta foi discutida no Grupo de Trabalho sobre Harmonização Técnica.
- O GAT deu, ainda, apoio ao Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção (IMPIC) para efeitos de representação de PT em diversas reuniões do Conselho, na ausência de REPER no Grupo.
- O GAT participou na reunião de coordenação interna interministerial, que teve lugar no dia 25 de novembro e na reunião com a REPER SE, em representação do MIH, tendo promovido e coordenado a participação dos organismos setoriais do MIH na mesma.
- O GAT divulgou e promoveu a participação dos organismos setoriais em eventos relacionados com o **Regulamento CRP** em negociação, nomeadamente «*Workshop on CPR Database*» promovido pela COM, no dia 27 de outubro e na «*Conference Digital Construction*», em 9-10 novembro, organizada pela PRES CZ.

## **9. Coordenação e dinamização da posição do MIH na área da Competitividade e**

**Crescimento – Mercado Interno.** Neste âmbito, o GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério com competências nas matérias analisadas e discutidas neste Grupo de Trabalho do Conselho, coordenando e dinamizando a posição do MIH, designadamente no que respeita a:

- **Proposta de Regulamento que estabelece um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis («Regulamento *Ecodesign*»)**

- Esta proposta atualiza, moderniza e amplia o enquadramento para a conceção ecológica de produtos sustentáveis, revogando simultaneamente o quadro legal vigente (Diretiva 2009/125/CE relativa criação de um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos relacionados com o consumo de energia). Destacam-se alguns dos produtos que se pretendem priorizar para o estabelecimento de requisitos de conceção ecológica: ferro, aço, cimento, alumínio, pneus, tintas, lubrificantes, produtos químicos, produtos relacionados com a energia e produtos TIC. No Conselho, esta proposta foi discutida no COMPET.
- O GAT participou nas diversas reuniões de coordenação interministerial, havidas sobre a negociação do **Regulamento Ecodesign**, em representação do MIH, tendo promovido e coordenado a participação dos organismos setoriais do MIH nas mesmas.
- **Instrumento de Emergência para o Mercado Interno (SMEI)** – O GAT desenvolveu as necessárias diligências para que as entidades que fazem parte da esfera do MIH fossem envolvidas nas negociações desde a primeira hora e, em outubro de 2022, o GAT procedeu a uma consulta entre as entidades que se encontram sobre a sua alçada. O SMEI é um mecanismo de financiamento estabelecido pela UE para apoiar o funcionamento do Mercado Único da UE em tempos de crise, designadamente nas seguintes áreas: facilitar a produção e distribuição de bens e serviços essenciais, apoiar a mobilidade de bens e pessoas, correção das eventuais distorções do mercado em tempos de crise e por fim, garantir a resiliência do Mercado Único. O SMEI foi criado em resposta à pandemia de COVID-19, que evidenciou a necessidade de uma resposta rápida e coordenada às crises que afetam o funcionamento do mercado único.
- O GAT participou, em representação do MIH, e promoveu a participação dos organismos do MIH nas reuniões de coordenação interministerial, coordenadas pelo MNE.

**10. Coordenação e dinamização da posição do MIH no âmbito do Grupo Ambiente do Conselho.** Neste âmbito, o GAT acompanhou e deu apoio à Tutela e às entidades do Ministério com competências na matéria, coordenando e dinamizando a posição do MIH, no quadro das negociações no Conselho:

- **Proposta de Regulamento relativa às embalagens e resíduos de embalagens («Regulamento Embalagens»)** – Esta proposta revê a Diretiva 94/62/CE, relativa às embalagens e resíduos de embalagens, visando reforçar a prevenção de resíduos

de embalagens, promover a sua reciclagem, aumentar a utilização de plásticos reciclados e harmonizar a rotulagem entre Estados-Membros. A proposta de Regulamento abrange todas as embalagens e todos os resíduos de embalagens, devendo todas as embalagens ser recicláveis (concebidas para reciclagem até 1 de janeiro de 2030 e suscetíveis de serem recicladas à escala a partir de 1 de janeiro de 2035), abrindo portas a políticas ambiciosas em matéria de gestão de resíduos e redução da poluição causada pelos plásticos, e incluindo medidas destinadas à reutilização, que implicarão mudanças dos hábitos de consumidores. A proposta, que integra o Plano Economia Circular II, foi apresentada ao Grupo de Trabalho Ambiente do Conselho a 5 de dezembro de 2022.

#### **11. Coordenação e dinamização da posição do MIH nos dossiers do Pacote *Fit for 55*:**

- **ReFUEL Aviação** – a negociação da proposta de Regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável alcançou uma Orientação Geral no Conselho Transportes de junho e, posteriormente, foi dado início ao debate em sede de trólogo.
- **ETS Aviação e CORSIA** – a proposta de Diretiva que altera a Diretiva 2003/87/CE no que respeita à contribuição da aviação para o objetivo de redução das emissões em toda a economia da UE e que aplica de forma adequada uma medida baseada no mercado global (ETS Aviação) e Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA), visa contribuir para os objetivos mundiais de neutralidade climática. A negociação decorreu no Grupo de Trabalho Ambiente e foi liderada pelo MAAC. O GAT acompanhou e prestou apoio nestas negociações, que alcançaram um acordo político provisório a 7 de dezembro entre o Conselho e o Parlamento Europeu.
- **ReFUEL Maritime** – a Proposta de Regulamento relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos pretende estimular a adoção de combustíveis marítimos sustentáveis e tecnologias de propulsão marítima com emissões zero, estabelecendo um teor máximo para o teor de gases com efeito de estufa presente na energia utilizada pelos navios que fazem escala em portos europeus. No Conselho Transportes de 2 de junho, foi adotada uma Orientação Geral e posteriormente dado início ao debate em sede de trólogo.
- **AFIR** – Proposta de Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho. O GAT continuou a acompanhar e dar apoio aos trabalhos

de análise e discussão, que decorreram no Grupo de Trabalho Intermodal do Conselho A 2 de junho, foi adotada uma Orientação Geral, iniciando-se de seguida os Trólogos, tendo em simultâneo continuado negociações ao nível técnico bem como ao nível do COREPER.

- Proposta de **revisão da Diretiva desempenho energético dos edifícios**, que obteve a Orientação Geral a 25 outubro, sendo que os principais objetivos da revisão são que todos os edifícios novos sejam edifícios com emissões nulas até 2030 e que todos os edifícios existentes sejam transformados em edifícios com emissões nulas até 2050.
- **ETS BRT** – Proposta de Diretiva que estabelece um Sistema de comércio de licenças de emissões de Gases (Geral Edifícios e Transportes). Durante o ano de 2022, o GAT continuou a acompanhar e dar apoio no desenvolvimento das negociações no Grupo de Trabalho Ambiente, da proposta de **Diretiva ETS** (Geral Edifícios e Transportes), que estabelece um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a fim de promover a redução das emissões de gases com efeito estufa de forma rentável e economicamente eficiente nos Edifícios e Transportes. Após se alcançar uma Orientação Geral no Conselho Ambiente de 28 de junho, iniciaram-se os Trólogos, passando o ETS BRT a estar incluído no pacote Único ETS (com exceção do ETS Aviação) com outros cluster anteriormente negociados em separado.
- Revisão da Diretiva relativa à criação de um Sistema de Comércio de Licenças de Emissão (**ETS – Transporte marítimo**), que visa aplicar o regime do comércio de emissões a novos setores onde são necessárias reduções mais acentuadas para atingir a meta estabelecida para 2030: as emissões do setor marítimo serão incluídas no regime de comércio de licenças da UE. A revisão do RCLE-UE inclui, pela primeira vez, as emissões do transporte marítimo através de um alargamento gradual durante o período de 2023 até 2025.
- **RED – Proposta de Diretiva de Energias Renováveis** – a proposta tem por objetivo o aumento da meta das energias renováveis de 32% para 40% no transporte, a redução de 13% da intensidade do gás de efeito estufa no aquecimento e refrigeração e o aumento anual obrigatório de 1,1% a nível nacional. O GAT continuou a acompanhar os trabalhos, bem como a dar apoio no respetivo desenvolvimento, cujo *lead* pertence ao MAAC, tendo sido possível alcançar, no Conselho TTE Energia, a 27 de junho, uma Orientação Geral, sendo que, no segundo semestre do ano, se iniciaram os Trólogos.

- **EED – Proposta de Diretiva de Eficiência Energética** – o GAT deu continuidade ao acompanhamento e apoio no desenvolvimento das negociações da Proposta de Diretiva, que visa o aumento do nível de ambição do objetivo de eficiência energética da UE, tornando-o vinculativo e ajudando a impulsionar poupanças ativas de energia em setores de utilização final, como os edifícios, a indústria e os transportes. A 27 de junho, no âmbito do Conselho Energia, foi possível alcançar uma Orientação Geral, tendo-se dado início aos Trólogos no segundo semestre do ano.
- **REPowerUE** – Na sequência da invasão da Ucrânia por parte da Rússia, e considerando a dependência da UE em relação à Rússia em termos de fontes de energia, foi urgente criar um Pacote de medidas para procurar ultrapassar esta realidade. Assim, a COM apresentou a iniciativa do REPowerUE, que tem por objetivo criar uma rede alternativa de fornecimento de Energia à Europa bem como o reforço na aposta em Energias Renováveis, salientando-se a necessidade de maior investimento nomeadamente na rede de hidrogénio. Esta Proposta veio envolver outras já em negociação, de referir, a RED e a EED, propondo um aumento dos objetivos a serem alcançados até 2030, bem como a ETS à qual irá buscar verbas de financiamento.
- **Diretiva Tributação da Energia** - O GAT deu continuidade ao acompanhamento e coordenação das posições do MIH no quadro das negociações desta proposta, que decorre no Grupo do Conselhos Questões Fiscais, com vista à revisão da diretiva que reestrutura o quadro da UE para a tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (DTE). Esta revisão tem por objetivo harmonizar a tributação dos produtos energéticos e da eletricidade nos Estados Membros da UE, promover a eficiência energética e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa através da fixação de taxas mínimas de imposto sobre os produtos energéticos e a eletricidade e da concessão de incentivos à utilização de fontes de energia renováveis.
- **FSAC - Fundo Social para a Ação Climática** - O objetivo do FSAC é apoiar os cidadãos da UE mais afetados ou em risco de pobreza energética ou de mobilidade e atenuar os custos para as pessoas mais expostas a alterações, para assegurar uma transição justa e não deixar ninguém para trás. O GAT deu continuidade ao acompanhamento das negociações, que foram concluídas em 18 de dezembro, com um acordo provisório com o Parlamento Europeu.

## 12. Coordenação e dinamização da posição do MIH, na área da Concorrência e Auxílios de Estado:

- O GAT coordenou a divulgação e o contributo do Ministério para as seguintes consultas públicas sob a temática dos auxílios de Estado:
  - Consulta pública sobre a revisão das orientações dos auxílios de Estado à banda larga.
  - 2.ª Consulta pública sobre o novo Quadro Temporário de Apoio à economia europeia no contexto da invasão da Ucrânia.
  - Consulta pública simplificada referente às orientações de auxílios de Estado à aviação.
  - Consulta pública ao Regulamento Aarhus.
  - Consulta pública simplificada relativa ao Regulamento *de minimis*.
  - Consulta pública destinada à avaliação da comunicação relativa às regras em matéria de auxílios de Estado.
- O GAT coordenou, ainda, a participação do MIH no âmbito:
  - da revisão do **Regulamento geral de isenção por categoria** (RGIC);
  - da elaboração do **Relatório agregado de auxílios de Estado** – validação das despesas de 2020 e 2021;
  - da elaboração do **Relatório anual de auxílios de Estado e de compensações por prestação de serviço público relativos ao setor ferroviário** no ano 2020 e 2021.

## 13. Acompanhamento, de outros Grupos do Conselho, na ótica das competências do MIH:

### a. Grupo Trabalho Questões Comerciais:

- **Instrumento Anticoerção** - proposta legislativa referente à proteção da UE e seus Estados-Membros contra a coerção económica exercida por países terceiros, com o intuito de preencher um vazio legal que impedia a UE e os seus Estados-Membros de se defenderem nessas situações, num contexto de crescentes tensões geopolíticas, tendo sido alcançado um compromisso sobre a posição do Conselho. Os Trólogos com o tiveram início a 28 de novembro.
- **Instrumento Internacional de Contratação Pública (IPI)** - Proposta de Regulamento relativo ao acesso de bens e serviços de países terceiros ao mercado interno da UE em matéria de contratos públicos e procedimentos de

apoio às negociações sobre o acesso de bens e serviços da UE aos mercados de contratos públicos de países terceiros.

b. Grupo de Trabalho Concorrência:

- o GAT acompanhou e deu apoio na negociação do **Regulamento relativo a subvenções estrangeiras que distorcem o mercado interno**.

c. Grupo de Trabalho Competitividade e Crescimento/Indústria:

- **Proposta de regulamento que estabelece um quadro de medidas para reforçar o ecossistema europeu dos semicondutores** (*Chips Act* / Ato dos Semicondutores) – o GAT tem vindo a acompanhar, com o apoio da ANACOM, a negociação desta proposta legislativa, com impacto nos mais variados setores, visa propor medidas destinadas a fortalecer a indústria de semicondutores da Europa, designadamente, tendo em consideração os investimentos em pesquisa e desenvolvimento, inovação e capacidades de fabricação para aumentar a competitividade da Europa no mercado global de semicondutores. dada a enorme dependência que a Europa tem, nomeadamente, da Ásia. O *Chips Act* também visa garantir a segurança da cadeia de fornecimento de semicondutores, componentes essenciais para uma ampla gama de tecnologias, incluindo computadores, *smartphones* e automóveis.

d. No âmbito do Grupo Trabalho Espaço procedeu ao acompanhamento e coordenação da participação na negociação:

- do Programa “**Conectividade Segura da União para o período 2023-2027**”, o qual estabelece um sistema de comunicações por satélite da UE, com vista a garantir às entidades governamentais da União e dos EM, o fornecimento de serviços de comunicação por satélite seguros, flexíveis e resilientes a nível mundial. Ao mesmo tempo, permite a prestação de serviços comerciais pelo setor privado, contribuindo, assim, para a competitividade da indústria europeia. Foi possível alcançar durante 2022 um acordo interinstitucional.
- da Proposta de Conclusões do Conselho “*on Space Traffic Management*”.
- Foram, ainda, seguidos outros temas e divulgada informação, nomeadamente, sobre o programa espacial da UE, Copernicus, atividade da Agência da União Europeia para o Programa Espacial (EUSPA), etc.

e. Acompanhamento do Grupo de Trabalho das Questões Sociais.

f. Coordenação e divulgação dos assuntos das fileiras REFIT e Regiões Ultraperiféricas.

g. Apoio e coordenação da participação do MIH, do IHRU e do IMPIC nas iniciativas nas áreas da Habituação e Construção, a destacar:

- Reunião de Diretores-Gerais sobre Habitação e Construção (27 de janeiro), a qual teve por objetivo preparar a Conferência Ministerial de março, nomeadamente a Declaração a ser assinada pelos Ministros.
- Reunião Ministerial, denominada “*Ministerial Conference on Housing and Construction*”, que teve lugar em Nice, de 7 a 8 de março, sob a Presidência francesa do Conselho. Durante a Conferência Ministerial foram debatidos os desafios políticos na UE para produzir e investir em habitação a preços acessíveis e sustentáveis e, no final dos trabalhos, foi adotada uma Declaração Conjunta (Declaração de Nice).
- Negociação da Declaração de Nice - Esta Declaração veio sublinhar o papel fundamental do sector da habitação, pelo qual os EM são responsáveis, e da construção na prossecução dos objetivos de luta contra as alterações climáticas. Esta Declaração, elaborada por todos os Estados-Membros, teve como objetivo recordar as principais conclusões da habitação e da construção na UE e também para assumir compromissos por parte dos Estados-Membros, da COM e de certas instituições europeias.

h. Coordenação e acompanhamento de matérias transversais na área dos assuntos europeus com interesse no âmbito MIH, nomeadamente, consumidores, igualdade de género nos transportes e nas telecomunicações, financiamento, serviços, etc. e difusão da respetiva informação.

i. Transmissão à Tutela da Comunicação da Comissão, recebida via Gabinete de Estratégia, Planeamento e Avaliação Culturais, relativa a uma iniciativa do Parlamento Europeu e da Casa da História Europeia, em Bruxelas, lançada no ano em 2022 e que visa atribuir a distinção de “*European Democracy Sites*” a um site por Estado-Membro, constituindo uma rede de sites a nível da UE.

**14. Coordenação e dinamização da posição do MIH relativas à coordenação da resposta à COVID-19 e disponibilização de informação relevante aos organismos competentes.** Neste âmbito, destaca-se o acompanhamento da negociação e/ou divulgação de propostas relativas à matéria, às entidades relevantes sob a Tutela MIH, nomeadamente:

- Proposta de Recomendação do Conselho sobre uma abordagem coordenada para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de COVID-19 e que substitui a Recomendação (UE) 2020/1475;
- Proposta de Recomendação do Conselho que altera a Recomendação (UE) 2020/1632 do Conselho no que respeita a uma abordagem coordenada que visa facilitar as viagens em condições de segurança durante a pandemia de COVID-19 no espaço Schengen;
- Proposta de prorrogação do prazo do Regulamento n.º 2020/1429, que estabelece regras temporárias relativas à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária constantes do capítulo IV da Diretiva 2012/34/EU, aplicando-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais abrangidos por aquela diretiva.
- Divulgação de Notificações de Estados-Membros relativas ao Certificado Digital COVID.
- Divulgação de aplicação de exceções temporárias às regras sobre tempo de condução e períodos de repouso, nos termos do artigo 14.º (2) do Regulamento (CE) 561/2006, justificadas pelas circunstâncias excecionais devido à COVID-19.
- Coordenação de resposta ao questionário da COM (Mercados e Processos V: Transportes, Correios e Outros Serviços/Auxílios estatais-transportes), nomeadamente sobre potenciais perdas de conectividade aérea face à situação pré-COVID.

#### **15. Coordenação do processo BREXIT – Acordo de Saída nas áreas de intervenção do MIH:**

- O GAT é o Ponto Focal Técnico para as questões relativas ao **Acordo de Saída** do Reino Unido e, nesse âmbito, acompanhou os trabalhos desenvolvidos no Grupo de Trabalho UE-RU do Conselho, coordenando com a Tutela e as Entidades do MIH nas matérias relativas às suas áreas de trabalho.
- Ainda no âmbito do Grupo de Trabalho UE-RU, o GAT tem acompanhado e dado o seu apoio no «**Exercício de Transparência**» trimestral da Presidência da UE, com vista à atualização de informações sobre os acordos bilaterais celebrados entre cada Estado-Membro e o Reino Unido.
- Procedeu-se, também, à coordenação da participação nacional nos trabalhos dos Comitês Especializados da aplicação do Acordo de Saída da UE do RU, a referir:
  - 2.ª Reunião do Comité Especializado em Transporte Aéreo;

- 2.<sup>a</sup> Reunião do Comité Especializado em Segurança da Aviação;
- 2.<sup>a</sup> Reunião do Comité Especializado sobre Contratação Pública;
- 2.<sup>a</sup> Reunião do Comité Especializado sobre Transporte Rodoviário.
- No que se refere ao relacionamento bilateral entre PT e o RU, o GAT acompanhou e deu apoio nos seguintes processos:
  - Negociações em curso da Proposta de texto do Acordo de Reconhecimento Mútuo e Troca de Cartas de Condução entre PT e o RU.
  - Negociação do Memorando de Entendimento sobre Transporte Aéreo, que se encontra em análise técnica pela ANAC.

**16. Coordenação e dinamização da posição do MIH, no âmbito das Relações Externas da UE:**

- No quadro das relações externas da UE, o GAT acompanhou e coordenou a posição do MIH nos seguintes dossiers: UE-COASI – Grupo da Ásia-Oceânia; UE-COEST – Grupo da Europa Oriental e Ásia Central; UE-ACP– Grupo da Ásia, Caraíbas e Pacífico; UE-CELAC - Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos; UE-COTRA – Grupo das Relações Transatlânticas; UE – ASEAN - Associação de Nações do Sudeste Asiático.

**17. Coordenação e dinamização da posição do MIH no âmbito do Alargamento da UE:**

- No quadro da Política Europeia de Alargamento, o GAT procedeu ao acompanhamento do Grupo COELA (Grupo do Alargamento e dos Países em Negociações de Adesão – Sérvia, Montenegro, Albânia, Macedónia do Norte, Bósnia-Herzegovina, Kosovo) e da Turquia.
- Acompanhou, também, as negociações no quadro do Tratado da Comunidade dos Transportes nos Balcãs Ocidentais.

**18. Elaboração do contributo do MIH para o Relatório nacional anual (Balanço) relativo à participação de Portugal na UE, que o Governo apresenta à Assembleia da República.**

**19. O GAT deu, ainda, apoio a diversas questões não previstas suscitadas pela Tutela e pelas Entidades do MIH.**

20. O GAT procedeu, também, à divulgação de documentação nas áreas dos assuntos europeus com interesse para as Entidades nas áreas de competência do MIH.

➤ **Apoio à participação dos Membros do Governo do MIH nos Conselhos de Ministros dos Transportes e das Telecomunicações da UE, assim como em Cimeiras e Reuniões Ministeriais Bilaterais e Multilaterais, com destaque para:**

- Coordenação e preparação dos elementos de apoio e do dossiê para a participação do MIH nos Conselhos de Ministros dos Transportes realizados em 2022:
  - Conselho de Ministros Informal de Transportes, nos dias 21 e 22 de fevereiro, em Le Bourget, onde Portugal foi representado pelo Presidente do IMT, e que incluiu discussões sobre a descarbonização do transporte rodoviário, inovação no setor dos transportes, a atratividade do setor dos transportes e sobre a transferência modal e RTE-T.
  - Conselho de Ministros Informal de Transportes, por Videoconferência, a 8 de abril, cuja discussão se centrou na resposta europeia coordenada à guerra na Ucrânia, em matéria de transportes.
  - Conselho de Ministros de Transportes, do dia 2 de junho, no Luxemburgo.
  - Conselho de Ministros Informal de Transportes, realizado em Praga, nos dias 20 e 21 de outubro, que teve como tema principal de debate a promoção da sustentabilidade e conectividade do transporte, com particular enfoque no desenvolvimento do transporte ferroviário.
  - Conselho de Ministros de Transportes, do dia 5 de dezembro, em Bruxelas.
- Coordenação, preparação dos elementos de apoio e do dossiê relativo à participação do MIH, nos Conselhos de Ministros das Telecomunicações realizados em 2022:
  - Conselho de Ministros de Telecomunicações, do dia 3 de junho, no Luxemburgo.
  - Conselho de Ministros de Telecomunicações, do dia 6 de dezembro, em Bruxelas.
- O GAT participou, também, na preparação da XXXIII Cimeira Luso-Espanhola, subordinada ao tema “*Juntos Inovamos*”, realizada em Viana do Castelo, em 04/11/2022. Neste âmbito, participou nas reuniões de coordenação interministeriais, na negociação do texto da Declaração Conjunta e coordenou os contributos do MIH, em colaboração com a Tutela, as entidades do Ministério e o MNE. Preparou o dossiê de apoio à participação do Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação no encontro com a Senhora Ministra dos Transportes, Mobilidade e Agenda Urbana do Reino de Espanha.

- O GAT deu apoio à participação da Tutela no Evento “*Connecting Europe Days*”, que decorreu, em Lyon, de 28 a 30 de junho, e que reuniu políticos, representantes da indústria e a Comissão Europeia, para discutir os transportes e a mobilidade, e o seu papel na consecução ambiciosos objetivos estabelecidos no *European Green Deal* e na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. O Evento incluiu uma exposição de projetos cofinanciados pela UE, demonstrações de veículos de mobilidade alternativa e transporte automatizado.

➤ **Coordenação transversal das relações internacionais bilaterais e multilaterais em matérias sob Tutela do MIH.** Neste âmbito, foram desenvolvidas atividades de preparação de contributos para Reuniões e Cimeiras Bilaterais, coordenação e acompanhamento das negociações de Acordos Bilaterais e Multilaterais no âmbito das competências do MIH, participação em reuniões de coordenação interministerial, divulgação de documentação nas áreas dos assuntos bilaterais e multilaterais com interesse para as Entidades nas áreas de competência do MIH, destacando-se que:

- O GAT acompanhou as seguintes atividades no quadro do relacionamento bilateral com **Espanha**:
  - ✓ 3.ª Reunião do Mecanismo de Acompanhamento da Cimeira Luso-Espanhola, que decorreu no dia 08/07/2022, em formato misto (VC e Lisboa), na qual participaram, no âmbito do MIH, representantes do GSEI, do IMT (por via do respetivo Vogal) e da IP (por meio de um Diretor de Serviços).
  - ✓ Negociação da “*Alteração ao Convénio para a Reabilitação da Ponte Internacional sobre o Rio Guadiana entre Vila Real de Santo António (Portugal) e Ayamonte (Espanha)*”.
  - ✓ Negociação do “*Convénio para a Reabilitação dos Pilares e Travessas da Ponte Internacional sobre o Rio Minho entre Monção (Portugal) e Salvaterra do Miño (Espanha) e Estudo da Instalação de Ciclovia e Passeio na mesma Ponte*”.
  - ✓ Contactos entre o IMT e a *Dirección General de Tráfico* de Espanha relativamente ao dossiê “Circulação de conjuntos de veículos em configuração Euro-Modular entre os EM”.
- O GAT acompanhou as seguintes atividades no quadro do relacionamento bilateral com o **Brasil**:
  - ✓ Acompanhou e apoiou o retomar das negociações com o Brasil com vista à celebração de um acordo de reconhecimento mútuo de títulos de condução.

- ✓ Respondeu a questões relacionadas com uma proposta de Memorando de Entendimento entre o Estado do Espírito Santo e o Governo de Portugal.
- ✓ Apoiou a visita de uma delegação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ao IMT.
- ✓ Procedeu, também, ao início da preparação da Cimeira Luso-Brasileira, a ter lugar em 2023.
- À semelhança do que é realizado anualmente, em 2022 foi efetuada a recolha de informação sobre o financiamento de atividades de Cooperação para o Desenvolvimento. Neste contexto, o GAT, enquanto entidade coordenadora no âmbito do MIH, procedeu à recolha da informação relativa ao financiamento das atividades de cooperação para o desenvolvimento que as entidades, que atuam nas áreas de competência do Ministério, desenvolveram em 2021, assim como da previsão para os próximos três anos, a qual foi posteriormente remetida ao Camões - Instituto da Cooperação e da Língua de modo a integrar a informação de Portugal no quadro da **Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD)**. A política de cooperação para o desenvolvimento portuguesa, constitui um dos pilares da política externa e tem como objetivo fundamental a erradicação da pobreza extrema e o desenvolvimento sustentável dos países parceiros.
- O GAT acompanhou as seguintes atividades no quadro do relacionamento bilateral com **Angola**:
  - ✓ Curso na área do “Negócio Portuário e Gestão de Terminais”, concebido, planeado e realizado pelo Centro de Formação do Porto de Leixões, “à medida” e em exclusivo para o Instituto Marítimo-Portuário de Angola, KDC. Este curso envolveu a deslocação de 7 quadros de várias empresas angolanas, que estiveram em permanência no Centro de Formação, em Portugal, durante cerca de duas semanas. Para além da formação em sala nos vários módulos que integraram o curso, foram realizadas visitas técnicas de caráter mais prático, designadamente, ao Núcleo de Simulação da APDL e à área portuária do Porto de Leixões.
- O GAT acompanhou as seguintes atividades no quadro do relacionamento bilateral com **Cabo Verde**:
  - ✓ Tendo em vista o objetivo global do “Programa de Capacitação”, de “contribuir para a boa governação, através da criação de ferramentas para a garantia da qualidade e segurança destas obras, e para a construção sustentável, através da implementação da economia circular, e consequentemente a preservação dos recursos naturais, nos países de língua portuguesa”, foi realizada pelo LNEC, no Laboratório de Engenharia

Civil de Cabo Verde, um curso sobre “Inspeção de Edifícios” e um curso sobre “Inspeção de infraestruturas rodoviárias”.

- ✓ De referir, igualmente, a realização de Formação Técnica *online* sobre “Infraestruturas Rodoviárias e Controlo da Qualidade de Materiais”, realizada de 25 de janeiro a 23 de fevereiro, que consistiu na organização de formação conjunta de técnicos de todos os Laboratórios de Engenharia da CPLP em áreas consideradas prioritárias. Pretendeu-se assim criar uma rede colaborativa técnica dos Laboratórios de Engenharia da CPLP, fomentando a colaboração mais direta entre os técnicos de vários laboratórios, contactos bilaterais para entreajuda e colaboração em estudos a realizar.
- ✓ Ainda no âmbito das relações bilaterais com Cabo Verde, podemos destacar o acompanhamento e apoio do GAT na implementação do Protocolo de Cooperação no domínio da Habitação, assinado entre o MIH e o MIOTH de Cabo Verde, a 28 de outubro.
- ✓ O GAT deu ainda apoio no quadro da preparação, negociação, assinatura e início da implementação do novo PEC com Cabo Verde (2022-2026).
- Seguimento da execução do Programa Estratégico de Cooperação (PEC) entre Portugal e a **Guiné-Bissau** (2021-2025) no âmbito do MIH.
- Acompanhamento do relacionamento bilateral, incluindo no âmbito do Plano Estratégico de Cooperação, com **Moçambique**, no quadro da preparação e apoio à participação na V Cimeira Luso-Moçambicana, e da negociação do Protocolo de Cooperação Institucional entre o Instituto Nacional da Marinha da República de Moçambique e a Autoridade Nacional da Marinha da República de Portugal no domínio dos Transportes Marítimos.
- Coordenação de resposta a um pedido de **São Tomé e Príncipe** de equipamentos informáticos e formação técnica no âmbito da aviação civil.
- Coordenação dos contributos do MIH, no âmbito da participação de alto nível de Portugal nas cerimónias de celebração dos 20 anos da República de **Timor-Leste**, nomeadamente acompanhamento do relacionamento bilateral e da negociação do Acordo de Serviços Aéreos entre Portugal e este país.
- Coordenou e acompanhou, ainda, as seguintes atividades:
  - ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral e troca de notas diplomáticas na área do transporte aéreo com a **Rússia**, designadamente, no que respeita à designação de empresas para a operação de voos regulares de transporte de passageiros, carga, bagagem e correio ao abrigo do Acordo Bilateral sobre Transporte Aéreo.

- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com a **Ucrânia** e troca de notas diplomáticas no âmbito da designação da operadora SKYUP Airlines para operar voos regulares na rota Kyiv-Funchal-Kyiv, ao abrigo do Acordo Bilateral sobre Transporte Aéreo.
- ✓ Preparação do ponto de situação do relacionamento bilateral nas áreas do MIH, para as consultas políticas ao nível de Diretores-Gerais dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros, que se realizaram a 29 de setembro.
- ✓ Coordenação, preparação do contributo e participação, a 20 de outubro, na reunião interministerial de preparação da 3.ª Comissão Mista Portugal – Ucrânia, no âmbito da qual se procedeu ao acompanhamento e coordenação da negociação do Acordo Bilateral no domínio do Transporte Marítimo e do Memorando de Entendimento sobre o reconhecimento mútuo de diplomas/certificados de marinheiros (STCW).
- ✓ Acompanhou e prestou apoio no âmbito da negociação do Acordo Bilateral sobre o Reconhecimento Mútuo de Títulos de Condução com a **Colômbia**, em colaboração com o MNE, com o IMT e com a Embaixada da Colômbia em Lisboa. Este acordo foi assinado no dia 7 de novembro.
- ✓ Acompanhamento e apoio à negociação do projeto de Memorando de Entendimento, apresentado pelas autoridades do **Panamá** sobre cooperação nos setores dos portos e logística.
- ✓ Preparação da informação relativa à cooperação bilateral nas áreas do MIH, tendo em vista a 1.ª ronda das Consultas Políticas entre Portugal e o **Panamá** e entre Portugal e a **Costa Rica**, que tiverem lugar entre 17 e 19 de outubro, na cidade do Panamá, e no dia 20, em S. José.
- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com os **EUA**, designadamente, a elaboração dos contributos do MIH para a 47.ª Comissão Bilateral Permanente (CBP) que se realizou, em junho, em Washington. Contributo para o Memorando de Entendimento entre Portugal e a Califórnia no âmbito da mobilidade e transportes de bens com emissões zero, entre outras. Preparação do ponto de situação do relacionamento bilateral, no âmbito da 48.ª CBP, que decorreu em novembro, em Lisboa.
- ✓ Coordenação do pedido de informação da Embaixada de **Israel** em Lisboa, relativamente à troca de títulos de condução emitidos por Israel por carta de condução portuguesa, no seguimento da entrada em vigor do diploma que habilita a condução de veículos a motor por detentores de títulos de condução emitidos por Estados-Membros da CPLP e da OCDE.

- ✓ Acompanhamento e coordenação da negociação do projeto de Acordo sobre Cooperação nas áreas das Telecomunicações, Correios e Tecnologias de Informação com **Israel**.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no âmbito da preparação da Visita do Senhor MNE à **Tailândia**, ao **Vietname** e a **Singapura**.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no âmbito da preparação das Consultas Políticas com o Reino Hachemita da **Jordânia**.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no âmbito do relacionamento bilateral com o **Egito**. Participação na reunião de preparação da Comissão Mista com o Egito, em representação do MIH.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, para efeitos da preparação da visita do Senhor Secretário de Estado da Internacionalização à **Indonésia**, integrada num périplo na região, de 25 de novembro a 3 de dezembro.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no quadro da visita do Senhor Secretário de Estado da Internacionalização a **Singapura**, integrada num périplo na região, de 25 de novembro a 3 de dezembro.
- ✓ Transmissão ao IMT, de pedido de apoio da SGAMB a solicitação de esclarecimento da Embaixada da **Turquia** em Lisboa, relativamente a questões colocadas por empresa turca no setor da Mobilidade.
- ✓ No quadro do Acordo Bilateral Portugal / **Turquia** sobre Transportes Internacionais Rodoviário de Passageiros e de Mercadorias, o GAT analisou, enquadrou e articulou com o IMT, o pedido de atribuição de um suplemento extraordinário de autorizações para transporte bilateral e trânsito realizado pelas autoridades turcas.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, para efeitos de preparação de Visita a Lisboa do Ministro da Economia da **Arábia Saudita** em abril.
- ✓ Preparação da informação relativa ao relacionamento bilateral nas áreas do MIH, tendo em vista a 2.ª sessão de Consultas Políticas Bilaterais Portugal-**Bangladesh**, a 17 de novembro.
- ✓ Preparação do contributo nas áreas de competência do MIH, para a organização de encontros dos titulares do MNE com autoridades da **China**.
- ✓ Divulgação da realização do **Seminário sobre a Cooperação Empresarial Luso-Chinesa em Mercados Terceiros**, de 14 a 23 de setembro, com apelo à participação das entidades competentes do Ministério.
- ✓ O GAT desenvolveu as necessárias diligências de coordenação, com vista a dotar a Delegada de Portugal junto do **Fórum Macau**, com a informação relativa à

identificação das rotas marítimas comerciais de Portugal com destino à China e à Região Administrativa e Especial de Macau, no âmbito da preparação de um espaço expositivo dedicado aos Países de Língua Portuguesa (PLP), a instalar no Complexo da Plataforma de Serviços para a Cooperação Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa em Macau (no qual se encontra sediado o Secretariado Permanente do Fórum de Macau).

- ✓ Coordenação e apoio na preparação de resposta do MIH, a pedido do MNE, no contexto da preparação de proposta concreta de cooperação bilateral no domínio dos Oceanos, para ser encaminhada ao MNE **indiano**.
- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com a **Índia** nas áreas do MIH, nomeadamente no quadro da preparação da sessão de Consultas Políticas Bilaterais Portugal-Índia, dia 12 de outubro.
- ✓ Preparação da informação relativa ao relacionamento bilateral com o **Japão** nas áreas do MIH, no quadro da preparação da Visita do ex-Primeiro-Ministro do Japão a Portugal, Yoshihide Suga, sendo recebido por Sua Excelência o Primeiro-Ministro.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, para efeitos de preparação de encontros com a Embaixada da **Nova Zelândia** (residente em Paris), em fevereiro.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, para efeitos de preparação de consultas políticas com a **Mongólia**, realizadas no dia 12 de abril.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, para efeitos de preparação de Visita do Presidente da República das **Maldivas**, Ibrahim Solih, no âmbito da *UNOC – UN Ocean Conference*, que se realizou, em Lisboa, entre os dias 27 de junho e 1 de julho.
- ✓ Transmissão, no âmbito do relacionamento bilateral com o **Qatar**, de informação relativa a um projeto de acordo entre a Autoridade Nacional Aviação Civil do Qatar e o prestador de serviços de navegação aérea de Portugal (NAV Portugal), para intercâmbio de conhecimentos e troca de informações, formação de pessoal, assistência técnica e negociações para standardização de cartas de navegação aérea.
- ✓ Coordenação e preparação do contributo do MIH, no quadro da preparação da deslocação do Senhor SENEK à República da **Coreia** em junho de 2022.
- ✓ O GAT desenvolveu as necessárias diligências de coordenação junto dos organismos do MIH, tendo em vista a preparação de contributos para a reunião de Diretores-Gerais dos MNE de Portugal e do **Koweit**.

- ✓ Transmissão às entidades competentes do MIH do convite do Diretor-Geral dos Portos e Organização Marítima do **Irão**, para a 14.ª Conferência Internacional sobre Costas, Portos e Estruturas Marítimas (ICOPMAS 2022) e indicação da participação do Presidente da APP - Associação dos Portos de Portugal, no quadro do relacionamento bilateral com este país.
- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com o **Quirguistão**, designadamente, na área das Tecnologias de Informação e Comunicação.
- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com o **Cazaquistão** nas áreas de intervenção do MIH.
- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no quadro da preparação de encontro entre o Senhor Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e a sua homóloga **japonesa**, a 25 de agosto.
- ✓ Acompanhamento do relacionamento bilateral com a **Austrália**, incluindo o processo de preparação da negociação de um eventual Protocolo de Cooperação do IMPIC com a entidade homóloga australiana.
- ✓ Acompanhamento da situação bilateral com a **Argélia**, nomeadamente o início da negociação do Memorando de Entendimento entre a Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) e o Porto de Bejaia.
- ✓ Coordenação de pedido de informação da Embaixada da **Líbia** relativo à troca de cartas de condução líbias por cartas portuguesas.
- ✓ Acompanhamento do interesse manifestado pela parte tunisina, em retomar a implementação do Memorando de Entendimento para a Cooperação no Domínio dos Transportes entre Portugal e a **Tunísia**.
- ✓ Acompanhamento da proposta de Memorando de Entendimento no Domínio do Desenvolvimento e do Incentivo à Habitação em Meios Rurais, apresentada, em setembro, pelo Ministério do Ordenamento do Território, do Urbanismo, do Habitat e da Política Urbanística de **Marrocos**, tendo em vista a obtenção do parecer do IHRU.
- ✓ Acompanhamento e apoio à negociação do Protocolo de Cooperação entre a Associação Portos de Portugal e a Agência Nacional de Portos (ANP) do Reino de **Marrocos**.
- ✓ No âmbito da visita do Ministro dos Negócios Estrangeiros de **Marrocos**, e igualmente no quadro da preparação da Cimeira Luso-Marroquina prevista para 2023, procedeu-se ao levantamento das relações bilaterais no âmbito do MIH.
- ✓ Ainda, no quadro do Acordo Bilateral Portugal / **Marrocos** sobre transportes Internacionais Rodoviários de Passageiros e de Mercadorias, o GAT analisou,

enquadrou e articulou com o IMT, o pedido de atribuição de um suplemento extraordinário de autorizações para transporte bilateral e trânsito realizado pelas autoridades marroquinas.

- ✓ Coordenação e elaboração dos contributos do MIH, no âmbito da preparação da visita de Estado do Presidente da **Nigéria** a Portugal em 30 de junho.

➤ **Acompanhamento das atividades no domínio da Rede Transeuropeia de Transportes, coordenando as dos respetivos mecanismos centralizados de assistência financeira:**

- Acompanhamento e representação nacional no Comitê Setorial dos Transportes do Mecanismo Interligar a Europa 2 (MIE 2).
- Apoio e aconselhamento às candidaturas no âmbito dos Concursos do MIE 2-Transportes.
- Análise e preparação da informação relativa a candidaturas para acordo da Tutela no âmbito dos Concursos do MIE 2-Transportes.
- Acordo – na qualidade de representante do EM – de candidaturas com participação nacional no âmbito dos Concursos do MIE 2-Transportes, bem como elaboração dos respetivos processos e comunicação aos candidatos.
- Análise e subsequente certificação – na qualidade de representante do EM – dos *Actions Status Reports* no âmbito do MIE 1-Transportes.
- Análise e subsequente assinatura – na qualidade de Beneficiário (EM) – de Pedidos de Pagamento Intermédios relativos a Ações cofinanciadas, no âmbito do MIE 1-Transportes.
- Análise e subsequente certificação – na qualidade de representante do EM – de Pedidos de Pagamento Final relativos às Ações cofinanciadas, no âmbito do MIE 1-Transportes.
- Seguimento das Ações, apoio e aconselhamento aos respetivos Beneficiários, bem como circulação de diversa informação relativa aos MIE 1/2-Transportes.
- Preparação de elementos de apoio à Tutela, assim como de respostas às suas solicitações no âmbito do MIE 2-Transportes.
- Divulgação junto de potenciais beneficiários de diversa informação relativa aos Concursos no âmbito do MIE 2-Transportes.
- Acompanhamento da informação relacionada com os Corredores, designadamente, o Corredor Ferroviário de Mercadorias do Atlântico, o Grupo de Trabalho dos Corredores Ferroviários de Mercadorias do SERAC e o Corredor do Atlântico.

- Acompanhamento de informação relacionada com o Regulamento da Rede Transeuropeia de Transportes.
- Acompanhamento da temática da Mobilidade Militar, nomeadamente, na vertente dos Concursos do MIE 2-Transportes, bem como participação em reuniões organizadas pelo Ministério da Defesa Nacional.
- Acompanhamento e representação no âmbito do Comitê de Seguimento e Controlo e da Assembleia Geral do AEIE-AVEP.

➤ **Coordenação e acompanhamento das atividades no domínio do Mecanismo Interligar a Europa – Setor Digital:**

- Acompanhamento do Comitê Setorial do Digital do Mecanismo Interligar a Europa 2.
- Apoio e aconselhamento às candidaturas no âmbito dos Concursos do MIE 2-Digital.
- Análise e preparação da informação relativa a candidaturas para acordo da Tutela no âmbito dos Concursos do MIE 2-Digital.
- Transmissão do Acordo e de outra documentação do EM para candidaturas com participação nacional no âmbito dos Concursos do MIE 2-Digital.
- Divulgação junto de potenciais beneficiários de diversa informação relativa aos Concursos no âmbito do MIE 2-Digital.

➤ **Apoio à Tutela e aos organismos do MIH no âmbito da transposição de diretivas da UE, dos projetos-piloto (UE Pilot) e das queixas SOLVIT, assim como dos processos de pré-contencioso e de contencioso, incluindo recursos prejudiciais, nas áreas de competência do MIH, designadamente, das infraestruturas, do transporte ferroviário, rodoviário, aéreo e marítimo, na área das telecomunicações e da contratação pública, em coordenação com o MNE:**

- Monitorização dos prazos de transposição de Diretivas.
- Acompanhamento, monitorização, dinamização e apoio no domínio dos projetos-piloto (UE Pilot), essencialmente no domínio do transporte aéreo e dos casos SOLVIT, neste caso, fundamentalmente trocas de cartas de condução e registo de automóveis.
- Acompanhamento, monitorização e apoio no âmbito dos processos de pré-contencioso e contencioso em todos os domínios da competência do Ministério das Infraestruturas e da Habitação.
- Acompanhamento, monitorização e apoio no âmbito dos recursos prejudiciais e dos processos do Tribunal EFTA, abrangendo todas as competências do Ministério das Infraestruturas e da Habitação.

- **O GAT assegurou a representação do MIH nas reuniões técnicas da Comissão Interministerial para os Assuntos Europeus (CIAE).**
- **O GAT assegurou a representação do MIH nas reuniões técnicas da Comissão Interministerial de Política Externa (CIPE).**
- **Coordenação da participação das Entidades que atuam no âmbito das competências do MIH em organizações e grupos internacionais, com destaque para os seguintes:**
  - 1.1 No quadro do Acompanhamento do **Diálogo 5+5 – Transportes**, procedeu-se à divulgação de pedidos de cooperação com países do Mediterrâneo Ocidental, bem como ao pedido de indicação de peritos no âmbito da conectividade regional, tendo-se posteriormente comunicado o Diagnóstico da Conectividade Marítima, elaborado pelo CETMO com o contributo dos peritos.
  - 1.2 O GAT, também, coordenou a participação portuguesa da conferência anual *Digitalisation of Transport Observatory*, a que assistiram elementos da IP e IMT.
  - 1.3 O GAT participou nas 31.<sup>a</sup> e 32.<sup>a</sup> reuniões de peritos do GTMO 5+5, que decorreram por videoconferência, a 23 de março e 21 de novembro, respetivamente.
  - 1.4 Há ainda a registar a participação numa reunião bilateral com o secretariado do GTMO 5+5, o CETMO, relativa ao programa de trabalhos da presidência maltesa do Grupo, a 9 de março, também por videoconferência.
  - 1.5 Foi igualmente dado acompanhamento às atividades no âmbito da UpM / Fórum Euromed nos setores dos transportes e das telecomunicações. Na área dos transportes, foi dado seguimento à participação portuguesa na Conferência Ministerial dos Transportes da UpM, inicialmente prevista para ter lugar no Cairo, em outubro, tendo sido, porém, cancelada com dias de antecedência. Assim, o GAT participou nas reuniões de peritos, entre os dias 28 e 30 de março, e *ad hoc Senior Official Meeting* (SOM), 10 de maio, que decorreram por videoconferência.
  - 1.6 Ainda no âmbito da UpM, o GAT acompanhou os trabalhos da preparação da 3.<sup>a</sup> Conferência Ministerial da UpM sobre o Desenvolvimento Urbano Sustentável, prevista para 2023.
  - 1.7 O GAT acompanhou a informação circulada no âmbito das reuniões do Grupo de Trabalho Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável do Conselho da UE.

1.8 O GAT deu continuidade à coordenação das respostas do IMT ao TdC, complementando e esclarecendo, a pedido deste, as respostas ao questionário enviadas ainda no final de 2021, sobre o cumprimento do ODS 9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas. Procedeu, também, à articulação deste tema com o MNE.

1.9 Acompanhamento da informação circulada no quadro da atividade da CNDH – Comissão Nacional para os Direitos Humanos.

➤ **Acompanhamento das matérias da competência do Ministério do Ambiente e da Ação Climática nas áreas de intervenção do IMT:**

- O GAT coordenou os pedidos do MAAC dirigidos ao IMT.
- O GAT deu apoio e coordenou a participação do IMT, no âmbito da missão de avaliação do desempenho Ambiental a Portugal realizada pela OCDE, decorrida de 16 a 18 de maio de 2022.

➤ **Coordenação e acompanhamento do relacionamento bilateral no quadro das competências do IMT:**

- Início do processo de levantamento dos instrumentos bilaterais (Acordos Bilaterais, Acordos de Reconhecimento Mútuo, Protocolos, Memorandos de Entendimento, etc.) celebrados entre Portugal e países terceiros ou, a nível institucional, entre o IMT e organismos congéneres estrangeiros.
- Análise preliminar e encaminhamento de questões decorrentes da aplicação de instrumentos bilaterais (Acordos, Protocolos, Memorandos de Entendimento, etc.) celebrados entre Portugal e países terceiros ou, a nível institucional, entre o IMT e organismos congéneres de outros países.
- Promoção e articulação do relacionamento, por via diplomática, entre o IMT e as autoridades competentes dos países com os quais Portugal tenha celebrado acordos, nomeadamente para resolução de questões decorrentes da sua aplicação, promoção e agendamento de reuniões entre entidades competentes (ex. Comissões Mistas), organização de visitas institucionais, etc.
- Preparação e acompanhamento do processo de transferência da gestão dos contingentes de autorizações estabelecidos ao abrigo dos Acordos Bilaterais no domínio dos transportes rodoviários de passageiros e de mercadorias para a DSRJE, incluindo formação e prestação de apoio técnico aos técnicos daquela unidade orgânica.

➤ **Coordenação e acompanhamento do relacionamento multilateral no quadro das competências do IMT:**

- No âmbito do Fórum Internacional dos Transportes (FIT), o GAT acompanhou e deu apoio à participação na Cimeira Anual da organização, que decorreu em Leipzig, entre 18 e 20 de maio.

Neste âmbito, o GAT preparou o dossiê de apoio à participação do Senhor Secretário de Estado da Mobilidade Urbana na Cimeira, designadamente, na reunião do Conselho de Ministros dos Transportes e demais eventos ministeriais e reuniões bilaterais decorridas à margem da Cimeira, dando apoio, nomeadamente, à preparação das intervenções realizadas:

- ✓ na Sessão Ministerial fechada, sobre a edição de 2022 da *Transport Research Arena* (TRA), 14-17 novembro;
  - ✓ na Sessão Ministerial aberta, com o tema *Governing for Inclusion: the Right Framework for Universal Access*;
  - ✓ na Mesa Redonda Ministerial com o tema *Transport and Climate changes: Moving forward from COP26*;
  - ✓ nas reuniões bilaterais com a Secretária de Estado Alemã para a Digitalização e Transporte, Daniela Kluckert, a TIER Mobility e a UITP.
- Igualmente no quadro do FIT, o GAT deu apoio e acompanhou a participação nas reuniões do *Transport Management Board*:
    - ✓ reunião decorrida de 27 a 28 de março de 2022.
    - ✓ reunião extraordinária realizada a 4 de maio 2022.
    - ✓ reunião realizada nos dias 26 e 27 de outubro de 2022.
  - No que respeita à Gestão do Contingente Multilateral CEMT e resolução das questões práticas decorrentes da sua utilização, o GAT preparou e acompanhou o processo de transferência parcial da gestão e emissão das autorizações multilaterais CEMT para a DSRJE. O GAT manteve, contudo, o acompanhamento técnico das questões que se prendiam com o funcionamento e desenvolvimento do Contingente, assegurando diretamente, desde o último trimestre de 2022, a representação nacional na estrutura responsável pela gestão do Contingente - Grupo de Transporte Rodoviário do ITF -, onde estão representados os 43 países que atualmente o integram e se definem as regras do seu funcionamento.
  - O GAT assegurou o apoio aos técnicos da DSRJE na resolução de questões práticas decorrentes da utilização das autorizações do Contingente CEMT pelas empresas nacionais.

- Em 2022, o GAT tratou, ainda, do processo relativo ao tratamento estatístico de todas as viagens realizadas pelas empresas nacionais titulares de autorizações multilaterais CEMT, tendo em vista o seu apuramento e respetivo envio ao ITF.
- No quadro da representação nacional no Grupo de Transporte Rodoviário do ITF, o GAT elaborou o relatório relativo à implementação da *Carta de Qualidade* em Portugal, comprovando a manutenção da conformidade da legislação nacional com as disposições da Carta e garantindo, dessa forma, o acesso dos transportadores nacionais às autorizações do Contingente.
- Ainda no quadro do Grupo de Transporte Rodoviário do ITF, o GAT analisou, enquadrando e articulou com a Tutela, os pedidos de concessão de derrogações temporárias, no contexto do conflito armado, aos veículos registados na Ucrânia que efetuam transporte ao abrigo do Contingente CEMT (Certificado CEMT 6 e Regra das 3 Viagens).
- O GAT assegurou a representação nacional na reunião do Grupo de Transporte Rodoviário do ITF que se realizou em Paris, nos dias 6 e 7 de outubro.
- O GAT assegurou a participação na reunião do Subgrupo EDI que se realizou *online* no dia 15 de novembro. Trata-se de um subgrupo instituído no âmbito do Grupo de Transporte Rodoviário, onde se discutem questões relativas ao funcionamento do sistema eletrónico, Sistema EDI (*Electronic Data Interchange System*), que monitoriza em tempo real a emissão e a utilização das autorizações de transporte CEMT.
- O GAT deu apoio na preparação da participação do IMT na 83.ª Sessão do Comité de Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, que teve lugar de 23 a 26 de fevereiro, em formato híbrido, assim como em diversas Sessões e grupos de trabalho, tendo a delegação nacional sido chefiada pelo Presidente do IMT, que assegurou também, por determinação superior, a representação do Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação na reunião Ministerial.
- O GAT acompanhou, igualmente, a preparação da participação do IMT e do Senhor Secretário de Estado para a Mobilidade na 5.ª Reunião de Alto Nível sobre Transporte, Saúde e Ambiente, que se realizou nos dias 17 e 18 de maio, em formato virtual, nomeadamente no que refere à sessão “Neutralidade Climática – o desafio do verde, e mobilidade segura e saudável”.
- O GAT assegurou, em substituição da Vogal do CD IMT, a participação na reunião do Comité Administrativo da OTIF, que teve lugar *online*, nos dias 31 de agosto e 1 de setembro.
- O GAT assegurou a representação do IMT nas reuniões do «*Ad hoc Committee on Legal Affairs and International Cooperation*» da OTIF.

- Foi, igualmente, analisada, classificada, tratada e divulgada a informação e documentação oriunda das organizações internacionais.

➤ **Assessoria ao CD do IMT no estabelecimento de um sistema de monitorização das representações / participações internacionais asseguradas pelo IMT:**

- O GAT procedeu à atualização, em articulação com as restantes unidades orgânicas do IMT, da lista de representações internacionais asseguradas pelo IMT.
- O GAT propôs e coordenou o desenvolvimento de um modelo de reporte das representações / participações internacionais.
- O GAT coordenou o desenvolvimento dos procedimentos para reporte das representações / participações internacionais.

➤ **Assessoria ao Presidente do Conselho Diretivo do IMT no contexto das suas representações internacionais:**

- O GAT elaborou um enquadramento genérico das representações internacionais asseguradas pelo IMT e das representações asseguradas diretamente pelo Presidente do IMT.
- O GAT promoveu junto da Tutela a validação da designação do Presidente do IMT como novo representante do Estado Português junto de organizações internacionais.
- O GAT promoveu a atualização do nome e coordenadas do novo representante de PT/IMT junto das organizações / associações internacionais.
- O GAT apoiou a participação internacional do Presidente do IMT, mediante, nomeadamente, a organização de dossiês de apoio para as seguintes reuniões:
  - ✓ *Transport Management Board* do ITF – 26/27.10.2022.
  - ✓ *Management Committee e Governing Board* da CEDR – 14/15.11.2022.
  - ✓ *Management Committee* da CEDR – 14.12.2022.
  - ✓ Diretores da Ferrovia – 15.12.2022.
- O GAT apoiou a participação do Presidente do IMT, na Conferência “*Best practices in supporting rail freight in Europe*” (“Boas práticas no apoio ao transporte ferroviário de mercadorias na Europa”), que teve lugar em Paris, a 24 de fevereiro, no âmbito da Presidência francesa do Conselho da União Europeia.
- O GAT preparou a participação do Presidente do IMT, na reunião de Diretores-Gerais dos Transportes, que decorreu em Lyon, em junho de 2022, à margem dos *Connecting Europe Days*, e subordinada ao tema “*A positive agenda towards Ukraine – transport measures to support the country at short and medium term*”.

- O GAT apoiou a participação do Presidente do IMT na *Transport Research Arena*, nomeadamente ao nível do planeamento e da organização de reuniões bilaterais com o Secretário-Geral do ITF e o Presidente da PIARC.

## 7. AUDIÇÃO DE DIRIGENTES INTERMÉDIOS E TRABALHADORES

Em 2022, o IMT não efetuou audição de dirigentes e trabalhadores.

## 8. PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Nos termos dos artigos 10.º e 11.º da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2010, de 25 de junho, que introduziu mecanismos de controlo e divulgação sobre a colocação de publicidade institucional do Estado e de outras pessoas coletivas públicas, refere-se que o IMT realizou despesa neste âmbito, sob o desígnio de “O futuro é coletivo”.

## 9. PROGRAMA DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO

No âmbito do programa de gestão do património, para além do identificado no ponto Projetos de Manutenção e Renovação de Instalações, inclui-se a área das acessibilidades, onde foram desenvolvidas as seguintes intervenções no ano de 2022:

Quadro 31

Intervenções realizadas	Valor (Sem IVA)	Valor (Com IVA)
DD Viana do Castelo –Reformulação I.S.	7 610,00 €	9 360,30 €
DRMT Alentejo (Évora) - Remodelação das instalações para adaptação das mesmas a pessoas mobilidade condicionada, incluindo I.S.	7 475,00 €	9 194,25 €
Plataforma elevatória para Ed. Elias Garcia	3 225,00 €	3 418,50 €
Remodelação das instalações sanitárias pessoas mobilidade condicionada - PM Beja	1 648,25 €	2 027,35 €
Plataforma elevatória DD Bragança	24 151,00 €	25 600,06 €

O IMT tem nomeado um interlocutor na Comissão da Promoção para Acessibilidades, em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, onde são comunicadas as atividades/ações neste âmbito.

## **10. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA**

Em 2022, o IMT continuou a apostar na digitalização e desmaterialização dos processos, verificando-se o aumento substancial das cartas de condução emitidas via IMTonline (objetivo operacional 4) e uma taxa de realização de 125% (objetivo operacional 6) da execução do plano do projeto de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa, implementado nas taxas possíveis de cobrança via SGRMB, nas áreas de condutores, veículos, transportes marítimos, terrestres e ferroviários.

## **11. PROPOSTA DE MENÇÃO**

Relativamente à avaliação final do desempenho dos serviços, prevê o artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro que o “Desempenho bom” deverá ser atribuído aos serviços que atinjam todos os objetivos, superando alguns.

Neste âmbito, e no que respeita ao QUAR 2022, verificou-se o cumprimento de três objetivos operacionais e a superação de seis objetivos num total de 9 objetivos, sendo que os objetivos relevantes foram atingidos ou superados. O grau de realização dos parâmetros (Eficácia – 100%; Eficiência – 129% e Qualidade – 118%) permitiu uma avaliação global de 115%.

Neste sentido, propõe-se, nos termos do n.º 1 do artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a atribuição da menção qualitativa de **Desempenho Bom**.

## 12. AVALIAÇÃO FINAL / CONCLUSÕES

O âmbito de atuação do IMT é muito vasto e exigente, e inclui vertentes que vão desde o apoio direto ao Governo e representação nacional e internacional do Estado, até à prestação de serviço ao utente.

Para o desempenho destas funções, o IMT tem sustentadamente investido no reforço do seu quadro de técnicos especializados e tem apostado na digitalização dos serviços prestados aos cidadãos e empresas.

Como aspetos positivos da atividade em 2022, destaca-se:

- o IMT cumpriu globalmente a sua missão e atribuições gerais e específicas, em linha com a prática anterior;
- o Plano de Atividades foi globalmente cumprido, conforme relato em capítulo próprio deste documento;
- prosseguiu em 2022 o esforço de digitalização da prestação de serviços que permite maior eficácia e eficiência na relação com os cidadãos e empresas, reduzindo ainda os respetivos custos para todas as partes.

Como aspeto ainda a melhorar, o tempo de espera do atendimento ao público não evoluiu como esperado, não obstante o investimento no reforço dos recursos humanos alocados ao atendimento.

O QUAR2022 consta como anexo a este documento e é objeto de relatório específico próprio.

## **ANEXO I - Quadro de Avaliação e Responsabilização 2022**

## **ANEXO II – Relatório de Execução do Plano de Formação**

### **ANEXO III - Balanço Social 2021**

## **ANEXO IV - Execução de Planos de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas**

Ciclo de Gestão:	2022
Designação do Serviço/Organismo:	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Missão:	O IMT, I.P., tem por missão o exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos, bem como a gestão de contratos de concessão em que o Estado seja concedente nos referidos setores ou em outros setores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens.

Objetivos Estratégicos (OE)										Meta	Grau de concretização
OE1:	Prestar um serviço de qualidade									100%	
OE2:	Implementar um sistema de auditoria e controlo interno									100%	
OE3:	Dotar o organismo de sistemas de informação adequados e fiáveis									100%	
OE4:	Definir procedimentos que permitam a articulação das várias unidades orgânicas, a uniformidade de processos e a criação de sinergias									100%	
OE5:	Melhorar o relacionamento com os stakeholders									100%	

Objetivos Operacionais (OP)											
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## EFICÁCIA

Ponderação: 35%

OE1	OOP1: Reduzir o tempo médio de resposta a solicitações dos cidadãos										Peso:	40%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.1	N.º médio de dias para emissão da carta de condução (não incluindo troca de títulos estrangeiros) pedidas no próprio ano	28	25	17,70	24	1,50	16,90	100%	25	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP1												100%
OE1, OE4 e OE5	OOP2: Assegurar a formação aos colaboradores do IMT, I.P., de acordo com o Plano de Formação										Peso:	20%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.2	Percetagem de colaboradores do IMT, I.P., formados em uma ou mais ações de formação	39%	46%	40%	50%	10%	70%	100%	52%	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP2												100%
OE5	OP3: Implementar a Medicina do Trabalho										Peso:	40%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.3	Número de consultas	0	0	0	381	76	763	100%	306	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP3												100%

## EFICIÊNCIA

Ponderação: 35%

OE1, OE3 e OE5		OP4: Aumentar o número anual de pedidos, no domínio dos condutores, registados através do sistema de informação e comunicação destinado à disponibilização de serviços Via IMTONLINE									Peso:	30%
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	-----

Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.4	Número anual de pedidos de cartas de condução concluídos efetuados via IMTonline	96 657	190 000	233 641	250 000	5%	275 000	100%	310 420	160%	Superou	60%
Grau de Realização do OP5												160%

OE1 e OE5		OP5: Aumentar o número de ações de Inspeção e fiscalização realizadas									Peso:	30%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.5	Número de ações realizadas	1265	878	1 107	1 317	10%	1 811	100%	1377	103%	Superou	3%
Grau de Realização do OP6												103%
OE2 e OE4		OP6: Taxa de execução do plano do projeto de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa									Peso:	40%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.6	Percentagem de medidas implementadas face ao estimado em projeto	100%	100%	100%	90%	10%	100%	100%	100%	125%	Superou	25%
Grau de Realização do OP6												125%

QUALIDADE

Ponderação:30%

OES	OP7: Melhorar os níveis de atendimento										Peso:	40%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.7	Percentagem de chamadas atendidas - Atendimento telefónico	ND	ND	32,25%	40%	3%	55%	100%	46%	110%	Superou	10%
Grau de Realização do OP7												110%
Justificação do valor crítico: Estabelece-se por convenção através da aplicação da fórmula (meta + tolerância)x1,25.												

OES		OP8: Garantir o deferimento na atribuição de horários que permitam conciliar a vida profissional com a vida pessoal									Peso:	40%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.8	Taxa de aprovação de jornadas contínuas e outros horários específicos	100%	97%	90%	85%	10%	100%	100%	100%	125%	Superou	25%
Grau de Realização do OP8												125%

OE1 e OE5		OP9: Promover a satisfação do cidadão na interação com o IMT, I.P.									Peso:	20%
Indicadores		2019 Resultado	2020 Resultado	Última Monitorização SET2021	Meta 2022	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.9	Índice de satisfação do cidadão no Portal da Queixa	93,80%	88%	68,80%	75%	2,5%	85%	100%	82%	118%	Superou	18%
Grau de Realização do OP8												118%

AVALIAÇÃO FINAL DO QUAR				
Avaliação de acordo com os requisitos previstos no artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro	Âmbito	Eficácia Ponderação: 35%	Eficiência Ponderação : 35%	Qualidade Ponderação : 30%
	Quantitativa	115%		
	Qualitativa	Desempenho BOM; SATISFATÓRIO; INSUFICIENTE		

Grau de realização Parâmetros e Objetivos														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Objetivos Operacionais	Peso dos parâmetros na avaliação final	Peso dos objetivos no respectivo parâmetro	Peso de cada objetivo na avaliação final	Grau de realização do objetivo	Grau de realização do objetivo (ponderado)	Classificação	OBJETIVOS MAIS RELEVANTES (nº 1 do art.18º da Lei 66-B/2007, de 28.12)	
OE1	35%							
OP1: Reduzir o tempo médio de resposta a solicitações dos cidadãos	35%	40%	14%	100%	40%	Atingiu	RELEVANTE	
OP2: Assegurar a formação aos colaboradores do IMT, I.P., de acordo com o Plano de Formação		20%	7%	100%	20%	Atingiu		
OP3: Implementação da Medicina do Trabalho		40%	14%	100%	40%	Atingiu	RELEVANTE	
OE1, OE3 e OE5	45%							
OP4: Aumentar o número anual de pedidos, no domínio dos condutores, registados através do sistema de informação e comunicação destinado à disponibilização de serviços Via IMTONLINE	35%	30%	11%	160%	48%	Superou	RELEVANTE	
OP5: Aumentar o número de ações de Inspeção e fiscalização realizadas		30%	11%	103%	31%	Superou		
OP6: Taxa de execução do plano do projeto de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa		40%	14%	125%	50%	Superou	RELEVANTE	
OE5	35%							
OP7: Melhorar os níveis de atendimento	30%	40%	12%	110%	44%	Superou	RELEVANTE	
OP8: Garantir o deferimento na atribuição de horários que permitam conciliar a vida profissional com a vida pessoal		40%	12%	125%	50%	Superou	RELEVANTE	
OP9: Promover a satisfação do cidadão na interação com o IMT, I.P.		20%	6%	118%	24%	Superou	RELEVANTE	
Total	100%	Soma dos pesos dos objetivos operacionais mais relevantes					83%	

RECURSOS HUMANOS - prev.final										Dias úteis de N	228
DESIGNAÇÃO	<a href="#">Pontuação (Conselho Coordenador da Avaliação de Serviços)</a>	Pontuação efetivos Planeados para N			Pontuação efetivos Executados em N			Desvio (em n.º)	Pontuação Executada / Pontuação Planeada	UERHE / UERHP	
		N.º de efetivos planeados (Mapa de Pessoal)	UERHP	Pontuação Planeada	N.º de efetivos a 31.dez (Balanço Social)	UERHE	Pontuação Executada				
Dirigentes - Direção Superior	20	3	684	60	3	684	60	0	100%	100%	
Dirigentes - Direção Intermédia e Chefes de equipa	16	55	12540	880	48	10944	768	-7	87%	87%	
Técnico Superior	12	422	96216	5064	399	90972	4788	-23	95%	95%	
Especialistas de Informática	12	21	4788	252	15	3420	180	-6	71%	71%	
Coordenador Técnico	9	17	3876	153	17	3876	153	0	100%	100%	
Técnicos de Informática	8	18	4104	144	27	6156	216	9	150%	150%	
Assistente Técnico	8	315	71820	2520	314	71592	2512	-1	100%	100%	
Assistente Operacional	5	7	1596	35	14	3192	70	7	200%	200%	
Total		858	195 624	9 108	837	190 836	8 747	-21	96%	98%	
Número de trabalhadores a exercer funções no serviço:		Efetivos 31.12.2017	Efetivos 31.12.2018	Efetivos 31.12.2019	Efetivos 31.12.2020	Efetivos 31.12.2021	Previsto 2022	Efetivos 30.06.2022	Efetivos 30.09.2022	Efetivos 31.12.2022	Previstos 2023
		695	692	791	794	765	858	827	845	837	

RECURSOS FINANCEIROS - 4º trimestre; os valores planeados incluem a integração do Saldo de Gerência.							
DESIGNAÇÃO	POE2022	Cativações	Dotação Corrigida	Execução			Desvio
				30.06.2022	30.09.2022	31.12.2022	
Orçamento de Funcionamento (OF)	78 496 391,00 €	19 354 580,00 €	476 316 391,00 €	17 305 648,71 €	51 132 518,24 €	480 328 729,00 €	401 832 338,00 €
Despesas c/Pessoal	25 478 633,00 €	0,00 €	25 478 633,00 €	10 662 852,44 €	15 891 676,00 €	25 478 633,00 €	- €
Aquisições de Bens e Serviços	31 030 460,00 €	17 508 580,00 €	36 213 273,00 €	2 699 896,79 €	4 331 647,86 €	36 213 273,00 €	5 182 813,00 €
Outras despesas correntes	12 749 798,00 €	1 846 000,00 €	64 399 323,00 €	2 926 668,69 €	29 540 418,18 €	64 399 323,00 €	51 649 525,00 €
Despesas de Capital	9 237 500,00 €	0,00 €	5 225 162,00 €	1 016 230,79 €	1 368 776,20 €	9 237 500,00 €	- €
Passivos Financeiros / Títulos Curto Prazo	0,00 €	0,00 €	345 000 000,00 €	0,00 €	0,00 €	345 000 000,00 €	345 000 000,00 €
Orçamento de Investimento (OI)	536 343,77 €	- €	- €	- €	- €	- €	536 343,77 €
Saldos de Fundos Europeus	536 343,77 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	536 343,77 €
Outros valores	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Total (OF+OI+OV)	79 032 734,77 €	19 354 580,00 €	476 316 391,00 €	17 305 648,71 €	51 132 518,24 €	480 328 729,00 €	401 295 994,23 €
NOTAS EXPLICATIVAS:							

NOTAS EXPLICATIVAS:			
OBJETIVOS MAIS RELEVANTES			
OP1;OP3;OP4;OP6;OP7;OP8;OP9			
JUSTIFICAÇÃO DE DESVIOS			
Eficácia	35%	Eficiência	35%
100,00%		129%	
AVALIAÇÃO FINAL DO SERVIÇO/ORGANISMO			
Bom	Satisfatório	Insuficiente	
115%			

Ref.º	Descritivo	Unidade(s) Orgânica(s)	Fórmula de	Fonte de Verificação	Justificação do Valor Crítico
Ind4	Número anual de pedidos de cartas de condução concluídos efetuados via IMTonline	DAAU	Total de cartas emitidas e expedidas	PowerBI com extração de dados SICC	Após o período COVID, com a diminuição do atendimento ao balcão presencial e o encerramento dos balcões dos parceiros, o n.º de cartas de condução submetidas via imtonline continua a aumentar. Além disso, no 3.º trimestre de 2022, o IMT tomou a iniciativa de enviar notificações aos condutores, via e-mail, sms e ofício, a alertar para a necessidade de renovar a carta de condução, indicando como canal de submissão de pedidos, o imtonline.
Ind6	Percentagem de medidas implementadas face ao estimado em projeto	DAAU	Taxa de execução do plano do projeto de desmaterialização dos processos de pagamento no âmbito da inovação e modernização administrativa.	SGRMB	Atendendo a que os processos IMT podem ser encaminhados para qualquer balcão, o IMT desenvolveu uma aplicação de geração de referencias MB para permitir o pagamento do expediente rececionado via ctt e e-mail, através desta forma de pagamento desmaterializada. A aplicação foi desenvolvida pelos técnicos informáticos do IMT, não tendo sofrido atrasos de entrada em produção.
Ind8	Taxa de aprovação de jornadas contínuas e outros horários específicos	DRH	Total de requerimentos deferidos/total de requerimentos	SGD	Considerando a política de gestão de pessoas do IMT onde um dos pilares é a conciliação profissional, pessoal e familiar, e considerando que todos os pedidos de jornada contínua e horário concentrado estavam devidamente fundamentados, foi possível deferir todos os requerimentos, superando o objetivo.



# BALANÇO SOCIAL

## 2022



Direção de Serviços de Administração de Recursos

Departamento de Recursos Humanos

## ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA .....	4
1.1. Caracterização Institucional do IMT, I. P.....	5
2. BALANÇO SOCIAL 2021 .....	7
2.1. Efetivo por relação jurídica de emprego .....	7
2.2. Efetivo por grupo profissional .....	7
2.3. Efetivo por nível de antiguidade .....	8
2.4. Efetivo por nível de escolaridade.....	9
2.5. Efetivo portador de deficiência .....	9
2.6. Movimentos de pessoal .....	10
2.6.1. Admitidos/regressados.....	10
2.6.2. Saídas.....	11
2.6.3. Mudanças .....	12
2.6.4. Postos de trabalho previstos e não ocupados .....	12
2.7. Efetivo por modalidade de horário de trabalho .....	13
2.8. Trabalho suplementar.....	14
2.9. Ausências .....	15
2.9.1. Ausências e acidentes de trabalho .....	15
2.9.2. Greve .....	17
2.10. Remunerações.....	17
2.10.1. Estrutura remuneratória .....	17
2.10.2. Encargos anuais com o pessoal .....	19
2.11. Segurança e saúde no trabalho .....	20
2.12. Formação.....	21
2.13. Relações profissionais e disciplina .....	23
3. Indicadores estatísticos .....	25

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Efetivo por relação jurídica de emprego.....	7
Quadro 2 - Efetivo por grupo etário.....	8
Quadro 3 - Efetivo por nível de antiguidade.....	8
Quadro 4- Efetivo por nível de escolaridade.....	9
Quadro 5 - Efetivo portador/a de deficiência.....	10
Quadro 6– Admitidos e regressados.....	11
Quadro 7 - Saídas.....	11
Quadro 8 - Saídas: dirigentes.....	11
Quadro 9– Mudanças.....	12
Quadro 10– Postos de trabalho previstos e não ocupados.....	13
Quadro 11– Efetivo por modalidade de horário de trabalho.....	13
Quadro 12– Efetivo por PTN.....	14
Quadro 13– Trabalho Suplementar.....	15
Quadro 14– Ausências.....	16
Quadro 15– Acidentes de trabalho.....	16
Quadro 16– Casos de incapacidade relativo a acidentes de trabalho.....	17
Quadro 17– Greve.....	17
Quadro 18– Estrutura remuneratória.....	18
Quadro 19– Leque salarial.....	19
Quadro 20– Encargos, suplementos, prestações sociais e benefícios de apoio social.....	19
Quadro 21– Atividade de Medicina no Trabalho e SST.....	21
Quadro 22– Formação em SST.....	21
Quadro 23– Formação: tipo e duração.....	22
Quadro 24– Horas de Formação.....	22
Quadro 25– Participantes e participações.....	23
Quadro 26– Despesas com Formação.....	23
Quadro 27 – Trabalhadores/as sindicalizados.....	24
Quadro 28– Disciplina.....	24

## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

O balanço social é um instrumento de planeamento e gestão de recursos humanos, inserido no ciclo anual de gestão, refletindo os aspetos mais relevantes do seu maior capital organizacional – as pessoas. Permite ainda a demonstração de como a sua gestão eficiente contribui para atingir os objetivos desta organização. No fundo, o balanço social é um relatório que apresenta a prestação de contas das ações e atividades realizadas durante um determinado ano, sendo uma ferramenta de transparência e *accountability*.

O presente Balanço Social pretende sintetizar, de forma clara, a evolução verificada durante o ano de 2022 no Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) fornecendo um conjunto de indicadores nas áreas dos recursos humanos e financeiros a eles afetos, permitindo assim mais facilmente proceder a análises e sustentar decisões durante um ano caracterizado pelo regresso à normalidade após a pandemia do Coronavírus e de vários procedimentos concursais abertos para colmatar as necessidades de recursos humanos nesta organização.

De facto, as pessoas são o vetor mais importante no desenvolvimento de qualquer organização e subsequentemente no seu sucesso contribuindo inexoravelmente para o aumento da sua eficácia, e eficiência e reconhecimento público da sua excelência. Além disso, são os recursos humanos que “dão vida” à cultura e aos valores da organização, e que ajudam a criar um ambiente de trabalho produtivo e colaborativo. Nessa conformidade, a pertinência de implementação de técnicas de gestão que aumentem a eficácia desses recursos torna-se evidente e fulcral para a constante melhoria dos serviços.

Foram observadas as disposições legais existentes nesta matéria para a elaboração deste Balanço Social, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 190/96, de 9 de outubro. Para a obtenção da informação necessária foram recolhidos dados extraídos da aplicação informática GeRHuP, da aplicação informática do GeRFiP e da base de dados da formação.

Neste sentido, pretende-se com este documento sintetizar, de forma clara, a realidade do IMT, I.P., no que se refere à análise evolutiva e comparativa no domínio da gestão de pessoas. Permite ainda situar o IMT, I.P. no seu contexto humano e social para que possa servir de instrumento de apoio à tomada de decisão aos níveis do planeamento e gestão nas áreas sociais e de recursos humanos, facilitando opções de gestão estratégica a tomar pelo Conselho Diretivo.

## **1.1. Caracterização Institucional do IMT, I. P.**

De acordo com o Decreto-Lei 126-C/11, de 29 de dezembro, diploma que aprovou a lei Orgânica do Ministério da Economia e do Emprego, ficou previsto a reestruturação do IMTT, I.P., que passaria a designar-se por IMT, I.P.

Na sequência e com a publicação do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., abreviadamente designado por IMT, I.P., resulta da fusão do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., do Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, I.P., do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., nas suas atribuições no domínio da supervisão e da regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos e ainda da Comissão de Planeamento de Emergência dos Transportes Terrestres.

A publicação do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, o qual veio alterar o Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, procedeu à reestruturação do IMT, I.P., dele segregando as atribuições de regulação dos setores da mobilidade e dos transportes, que passaram a estar afetas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), criada pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Na mesma data, foi publicado o Decreto-Lei n.º 76/2014, que determinou a dissolução e a consequente extinção do SIEV - Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A., atribuindo ao IMT, I.P. as competências daquela em matéria de licenciamento e autorizações no âmbito do Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos para pagamento de portagens e atribuindo à AMT as competências de regulação e arbitragem do mesmo sistema.

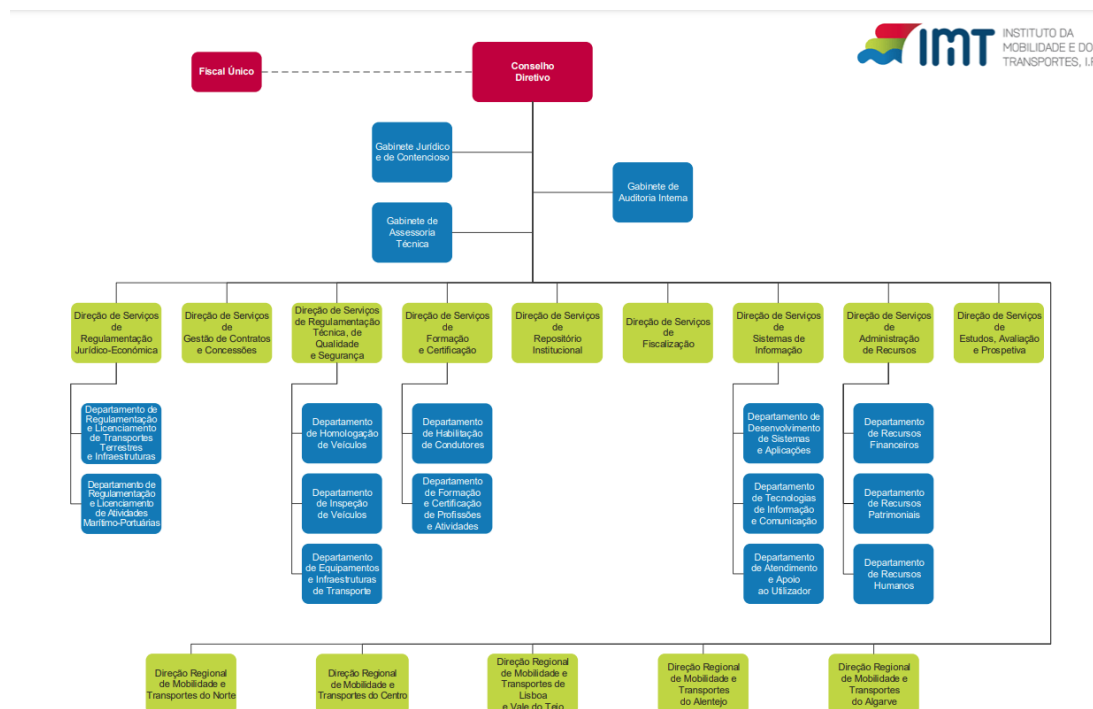
Por sua vez, os estatutos do IMT, I.P., foram publicados em julho de 2015 em anexo à Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho. Ora, de acordo com os estatutos, a organização interna do IMT, I.P. compreende serviços centrais e serviços desconcentrados, estes últimos com funções operativas de prestação de serviços diretos ao cidadão utente.

Em 23 de novembro de 2016, por força do disposto no Decreto-Lei n.º 79/2016, os acima referidos estatutos foram alterados porquanto se ter precedido a uma nova alteração das atribuições e competências do IMT, I.P., ao fazer transitar as atribuições de coordenação das relações bilaterais, europeias e internacionais nas áreas das infraestruturas, dos transportes e das comunicações da Direção-Geral das Atividades Económicas.

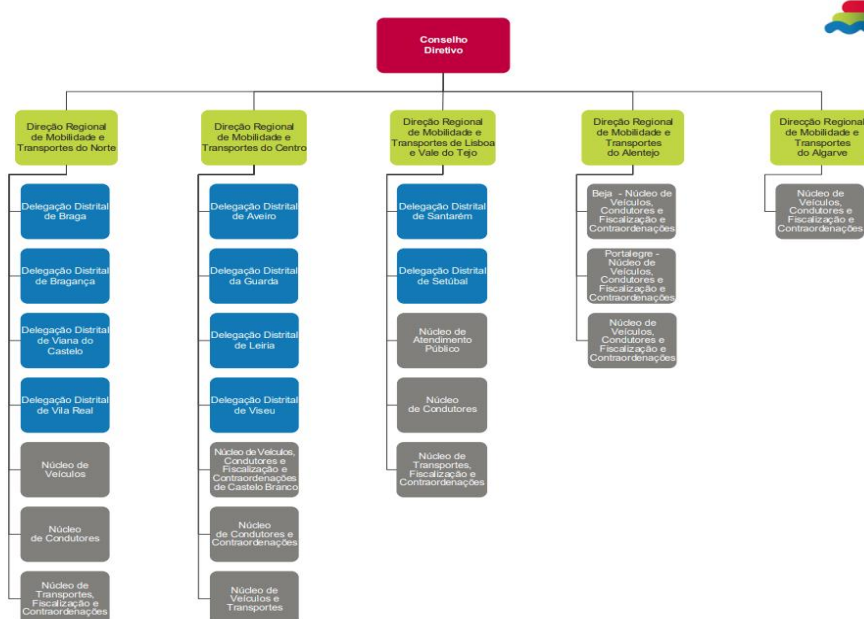
O IMT, I.P. é assim um Instituto Público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e de património próprio que atualmente prossegue atribuições do Ministério das Infraestruturas em coordenação com os Ministérios da Administração Interna, da Economia e do Mar, do Ambiente e da Ação Climática.

A 30 de setembro de 2022, foi publicado em Diário da República, II série, o Despacho do Secretário de Estado das Infraestruturas, que designou o Presidente do IMT, I.P., ao abrigo do artigo 27.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, conjugado com os n.ºs 1 e 4 do artigo 19.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, conforme previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual. Esta designação produziu efeitos a 20 de setembro de 2022.

Ao nível dos serviços centrais podemos encontrar a seguinte organização estrutural:



Ao nível dos serviços desconcentrados a estrutura à data de 31.12.2022 do IMT, I.P. é a seguinte:



## 2. BALANÇO SOCIAL 2022

### 2.1. Efetivo por relação jurídica de emprego

Os recursos humanos afetos ao IMT, I.P. a 31.12.2022, totalizaram 848 trabalhadores/as. Para efeitos do Balanço Social foram apenas considerados 837 trabalhadores/as na medida em que 11 trabalhadores/as estavam ausentes há mais de 6 meses em 31.12.2022. Para a contabilização do efetivo global, não são considerados os dois trabalhadores em regime de avença para prestação de serviços de assessoria especializada na área ferroviária, para a Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF) por forma a colmatar as necessidades de recursos humanos nesta área sinalizadas no relatório de auditoria da European Union Agency for Railways (ERA). Nos quadros seguintes, os dois trabalhadores em avença não constarão para os referidos indicadores porquanto não serem parte do real efetivo do IMT, I.P.

Conforme demonstrado no quadro seguinte “Quadro 1 do Balanço Social” predomina a modalidade de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado com aproximadamente 94%.

Quadro 1 - Efetivo por relação jurídica de emprego

Cargo/Carreira/Grupo/Modalidades de Vinculação	Prestação de Serviços		CT em Funções		Comissão de Serviço		TOTAL		
	M	F	M	F	M	F	M	F	Total
Dirigente superior de 1º grau					1		1	0	1
Dirigente superior de 2º grau					1	1	1	1	2
Dirigente intermédio de 1º grau					7	6	7	6	13
Dirigente intermédio de 2º grau					7	17	7	17	24
Dirigente intermédio de 3º grau e seguintes					5	6	5	6	11
Técnico Superior			167	232			167	232	399
Assistente técnico			65	266			65	266	331
Assistente operacional, operário, auxiliar			5	9			5	9	14
Informático			28	14			28	14	42
Avença	1	1							
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>265</b>	<b>521</b>	<b>21</b>	<b>30</b>	<b>286</b>	<b>551</b>	<b>837</b>

### 2.2. Efetivo por grupo etário

Como se pode aferir da análise ao quadro *infra*, os grupos etários predominantes no IMT, I.P situam-se entre os intervalos dos 45-49 anos e dos 60-64 anos. Ao longo destes quatro intervalos etários estão representados cerca de 70% dos/as trabalhadores/as do IMT, I.P. Mesmo retirando o intervalo com o menor grupo etário referido, ou seja, dos 45 aos 49 anos, com um total de 148 trabalhadores, os restantes continuam a representar cerca de 52% de todos/as os/as trabalhadores/as do IMT, I.P. o que continua a evidenciar uma necessidade premente de rejuvenescimento dos quadros.

Não obstante, o esforço de rejuvenescimento dos quadros surtiu algum efeito uma vez que a média da idade dos trabalhadores/as do IMT, IP diminui para os 51,4 anos, sendo inferior em 0,9 anos

comparativamente ao ano de 2021. Por sua vez, a sua amplitude é de 44 anos, sendo a diferença entre o trabalhador mais velho (69 anos) e o mais novo (25 anos) e significando um aumento de 2 anos perante o ano anterior.

Quadro 2 - Efetivo por grupo etário

Cargo/Carreira/Grupo/Escalão etário e género	25-29		30-34		35-39		40-44		45-49		50-54		55-59		60-64		65-69		TOTAL		
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	Total
Dirigente superior de 1º grau											1								1	0	1
Dirigente superior de 2º grau									1	1									1	1	2
Dirigente intermédio de 1º grau							1		1	1	2	2	2	2		1	1		7	6	13
Dirigente intermédio de 2º grau							3	3	5	3	3	1	4		2				7	17	24
Dirigente intermédio de 3º grau									2	3	1	2	2		1				5	6	11
Técnico Superior	2	5	11	15	22	19	27	34	26	51	23	47	22	26	23	22	11	13	167	232	399
Assistente técnico	1	2	5	7	6	6	5	14	8	40	8	46	9	73	14	61	9	17	65	266	331
Assistente operacional			1						1	1		2		1	3	2	3		5	9	14
Informático			2		3	1	1		5	3	7		4	2	5	6	1	2	28	14	42
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>31</b>	<b>26</b>	<b>34</b>	<b>51</b>	<b>44</b>	<b>104</b>	<b>48</b>	<b>101</b>	<b>40</b>	<b>110</b>	<b>45</b>	<b>95</b>	<b>22</b>	<b>35</b>	<b>286</b>	<b>551</b>	<b>837</b>

## 2.3. Efetivo por nível de antiguidade

Analisando a estrutura de antiguidades, afere-se que a classe modal corresponde ao intervalo dos 20-24 anos de antiguidade na função pública (150 – cerca de 18%), essencialmente derivado dos trabalhadores das carreiras de técnico superior. Por sua vez, a predominância dos assistentes técnicos mantém-se no intervalo dos 25-29 anos de antiguidade mas muito próxima do intervalo até aos 5 anos de antiguidade, o que manifestamente revela um grande esforço no recrutamento de assistentes técnicos sem grande experiência numa clara aposta em formar de acordo com as normas vigentes no IMT, I.P. seguindo os princípios de ética e transparência pretendidos.

Quadro 3 - Efetivo por nível de antiguidade

Cargo/Carreira/Grupo/Tempo de serviço	até 5 anos		5 -9		10-14		15 -19		20-24		25-29		30-34		35-39		40 ou mais anos		TOTAL		
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	Total
Dirigente superior de 1º grau	1																		1	0	1
Dirigente superior de 2º grau				1									1						1	1	2
Dirigente intermédio de 1º grau			1			1	2		2	2	1	2		1			1		7	6	13
Dirigente intermédio de 2º grau		1		1		3	2	2	2	6	2		1	2		2			7	17	24
Dirigente intermédio de 3º grau					1	1			1	3	1	2	2						5	6	11
Técnico Superior	24	39	18	15	19	30	24	23	26	58	21	31	10	14	9	8	16	14	167	232	399
Assistente técnico	14	55	4	10	4	15	7	13	7	35	9	61	3	38	6	20	11	19	65	266	331
Assistente operacional		1	1			1				1	1	1	1	4		1	2		5	9	14
Informático	4	2			5				7		4	4	6	2	2	4		2	28	14	42
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>98</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>51</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>105</b>	<b>39</b>	<b>101</b>	<b>24</b>	<b>61</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>35</b>	<b>286</b>	<b>551</b>	<b>837</b>

## 2.4. Efetivo por nível de escolaridade

A qualificação de recursos humanos é fundamental para que as trabalhadoras/es disponham de competências adequadas aos cargos e tarefas que lhes estão atribuídas.

Após análise dos dados, verifica-se o predomínio da licenciatura com cerca de 49% de trabalhadores, um aumento de 5% face ao ano anterior. Por sua vez, o 12.º ano é a habilitação seguinte com maior predominância com aproximadamente 34% do total do efetivo. Apesar do aumento do quantitativo de trabalhadores/as com 12.º ano, mais 10 trabalhadores/as do que no ano passado, em termos percentuais existiu uma diminuição de 2%. Esta situação explica-se devido ao aumento do número total de trabalhadores/as. Em consonância com esta tendência, constata-se que as habilitações inferiores ao 12.º ano diminuíram cerca de 2%. Por sua vez, existiu um aumento de cerca de 4% de trabalhadores com grau superior a licenciatura. Nessa conformidade, a maioria dos trabalhadores tem o grau de licenciatura ou superior (56%). Perante os dados, infere-se que existiu um aumento do nível habilitacional dos trabalhadores do IMT, I.P., que se deveu aos vários procedimentos concursais abertos durante o ano de 2022 e com a constante preocupação desta organização para a valorização técnica dos seus recursos humanos e o aumento da qualificação do seu quadro.

Quadro 4- Efetivo por nível de escolaridade

Cargo/Carreira/Grupo/Habilitação literária	4 anos escolaridade		6 anos escolaridade		9 anos escolaridade		11 anos escolaridade		12 anos escolaridade		Bacharelato		Licenciatura		Mestrado		Doutoramento		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Dirigente superior de 1º grau																	1		1	0
Dirigente superior de 2º grau													1		1				1	2
Dirigente intermédio de 1º grau													6	4	1	2			7	13
Dirigente intermédio de 2º grau													5	14	2	3			7	24
Dirigente intermédio de 3º grau													4	6	1				5	11
Técnico superior							2		10	3	3	4	130	202	21	23	1		167	399
Assist. técnico			2	2	1	20	4	24	52	199	2	4	4	15		2			65	331
Assistente operacional	1	1	3	2		2		2	1	2									5	14
Informático					1	1	1	1	13	8	1		11	4	1				28	42
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>76</b>	<b>212</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>161</b>	<b>245</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>286</b>	<b>837</b>

## 2.5. Efetivo portador de deficiência

Entende-se por trabalhadoras/es portadoras/es de deficiência, aqueles a quem foi atribuída uma incapacidade temporária ou permanente igual ou superior a 60% para efeitos de benefícios fiscais.

Com efeito, é política do IMT, I.P., uma verdadeira inclusão destas/es trabalhadoras/es procurando sempre a melhor integração profissional possível. Atualmente, encontram-se abrangidos por esta situação 37

trabalhadoras/es (9 do género masculino e 28 do género feminino) o que corresponde a aproximadamente 4% do efetivo global contabilizado para efeitos do Balanço Social (837 trabalhadores/as).

Quadro 5 - Efetivo portador/a de deficiência

Cargo/Carreira/Grupo	25-29		35-39		40-44		45-49		50-54		55-59		60-64		65-69		TOTAL		
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	Total
Técnico Superior		1		1	1	3		2	1		2	5			1	1	5	13	18
Assistente técnico						1		1		2	1	5	1	5		1	2	15	17
Informático										2							2	0	2
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>37</b>

## 2.6. Movimentos de pessoal

### 2.6.1. Admitidos/regressados

Durante o ano de 2022, foram concluídos 37 procedimentos concursais, nomeadamente 5 procedimentos concursais para a carreira de técnico superior, 5 procedimentos para a carreira de assistente técnico e 3 para a categoria de coordenador técnico para preenchimento dos lugares ainda não preenchidos no mapa de pessoal do IMT ao nível dos serviços desconcentrados (cinco direções regionais e respetivas delegações distritais e núcleos distritais). Foram, ainda, concluídos 16 procedimentos concursais para a carreira de técnico superior em áreas de conhecimento onde o IMT apresenta um *deficit* de profissionais qualificados, nomeadamente na área da engenharia, mas também em relações internacionais e em ciências sociais para preenchimento dos lugares ainda não preenchidos no mapa de pessoal do IMT, bem como 6 procedimentos concursais para a carreira de assistente técnico ao nível dos serviços centrais (DSGCC, DSF, DSEAP, DSRJE, DSRTQS, DSRI, GAT, DSAR e DSSI). Foi também aberto um procedimento concursal para técnico de informática para o DAAU e um procedimento concursal para assistente operacional na DRMT Alentejo. Não obstante, refira-se que os procedimentos concursais para técnico superior no GAT, para assistente técnico para a DSRJE, para assistente técnico na DSGCC, e para assistente operacional na DRMT Alentejo ficaram desertos ou os candidatos selecionados não aceitaram a vaga proposta.

Por sua vez, conforme se pode verificar no quadro abaixo, continuou-se a utilizar o recrutamento por mobilidade para as outras situações em que não foi passível (por motivos de autorização ou de disponibilidade dos técnicos afetos à área do recrutamento) abrir procedimentos concursais. Por fim, as outras situações são respeitantes à substituição ou renovação das comissões de serviço dos dirigentes, inclusive do cargo de Presidente do Conselho Diretivo, à cessação de cedência de interesse público de três técnicos superiores, ao regresso de licença sem vencimento de dois trabalhadores e a outras situações onde se englobam o retorno de trabalhadores/as após mais de 6 meses de ausência por doença.

Quadro 6– Admitidos e regressados

Cargo/Carreira/Grupo/Modos de ocupação do posto de trabalho	Procedimento concursal		Cedência		Mobilidade		Regresso de licença sem vencimento		Comissão de serviço		Outras situações		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Dirigente superior de 1º grau a)									1				1	0
Dirigente superior de 2º grau a)													0	0
Dirigente intermédio de 1º grau a)									5	1	1		6	1
Dirigente intermédio de 2º grau a)									3	4			3	4
Dirigente intermédio de 3º grau									3				3	0
Técnico superior	38	68	2	1	2	6	1		3	2	2	4	48	81
Assist. técnico	10	45				5	1					11	11	61
Assistente operacional		1									1		1	1
Informático					3						2		5	0
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>114</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>78</b>	<b>148</b>

## 2.6.2. Saídas

Relativamente às saídas, constata-se um aumento no ano de 2021 perante o ano anterior. O principal motivo são as saídas por mobilidade que perfazem o total de 29 saídas, contudo com um decréscimo de 3 saídas relativamente ao ano anterior. Realça-se que, nos termos da alínea b) do n.º 1 do art.º 96.º da LTFP, as mobilidades dos trabalhadores operam-se sem a necessidade do acordo do serviço de origem. Outro motivo de saída que assume relevância considerável são as saídas por reforma/aposentação (24 saídas), inclusive por limite de idade sendo que duas pertenciam ao cargo de dirigente. Esta situação ocorre devido à ainda elevada média etária dos/as trabalhadores/as do IMT, I.P. Por sua vez, o motivo de saída “Outras situações” engloba as saídas relacionadas com efetivos do IMT que foram admitidos aos procedimentos concursais bem como as situações em que os trabalhadores/as estão ausentes por doença por mais de 6 meses.

Quadro 7 - Saídas

Grupo/cargo/carreira / Motivo de saída	Morte		Reforma/Aposentação		Limite de idade		Conclusão sem sucesso do per. experimental		Denúncia por iniciativa do trab.		Mobilidade		Outras situações		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Técnico superior			8	2			3	6	3		8	5	11	14	33	27
Assistente técnico	1		1	11		2	1	4		1	6	9	3	16	11	44
Assistente operacional													1		1	0
Informático											1		1	1	2	1
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>72</b>

Quadro 8 - Saídas: dirigentes

Cargo/Carreira/Grupo/Motivos de saída	Reforma/Aposentação		Comissão de serviço		Outras situações		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F
Dirigente superior de 1º grau			1				1	
Dirigente intermédio de 1º grau	2		3	2	1		6	2
Dirigente intermédio de 2º grau			5	2			5	2
Dirigente intermédio de 3º grau			2	2			2	2
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>6</b>

### 2.6.3. Mudanças

No quadro abaixo estão refletidas as mudanças que ocorreram durante o ano de 2022. Com efeito, dos procedimentos concursais mencionados no ponto 2.6.1. do presente relatório pode-se aferir que o IMT, I.P. incentiva e incrementa o desenvolvimento profissional dos seus trabalhadores/as na medida em que das vagas postas a concurso 26 foram preenchidas por trabalhadores/as que já desempenhavam funções no IMT, seja em categorias com complexidade inferior seja em regime de mobilidade interna. Ademais, foram ainda promovidas 10 consolidações de mobilidades na categoria. No quadro abaixo também reporta os dados relativos às promoções e as alterações do posicionamento remuneratório (obrigatórias e por opção gestonária), abrangendo um total de 20 trabalhadores/as que obtiveram uma melhoria na sua remuneração mensal.

Quadro 9– Mudanças

Grupo/cargo/carreira / Tipo de mudança	Promoções		Alteração obrigatória do posicionamento remuneratório		Alteração do posicionamento remuneratório por opção gestonária		Procedimento concursal		Consolidação da modalidade na categoria		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Dirigente intermédio de 2º grau							2	2			2	2
Dirigente intermédio de 3º grau								1			0	1
Técnico Superior				1	4	5	4	9	3	2	11	17
Assistente técnico						4	2	4		2	2	10
Assistente operacional										2	0	2
Informático	6						1	1	1		8	1
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>33</b>

### 2.6.4. Postos de trabalho previstos e não ocupados

Em 2022 deu-se continuidade ao esforço hercúleo para preencher os lugares vagos nos serviços desconcentrados e nos serviços centrais. A principal dificuldade é atrair licenciados em engenharia mecânica, eletrotécnica e afins, uma vez que estes perfis são escassos dentro da Administração Pública. Para a área de informática, os recursos disponíveis também são escassos em toda a Administração Pública. Ao nível do apoio administrativo nas áreas de suporte, nomeadamente recursos humanos e património e contratação pública, é também evidente a dificuldade em identificar trabalhadores com perfil e motivação para estas áreas. Posto isto, é manifesto o sucesso no recrutamento na medida em que permitiu passar de um efetivo de 763 trabalhadores/as no final de 2021 para 837 trabalhadores no final de 2022, sem contar os ausentes por doença há mais de 6 meses. Face ao supramencionado, atualmente apenas se encontram em desenvolvimento 5 procedimentos concursais para o preenchimento de cargos dirigentes.

Quadro 10– Postos de trabalho previstos e não ocupados

Grupo/cargo/carreira / Tipo de mudança	Não abertura de procedimento concursal	Falta de autorização da autoridade	Procedimento concursal em desenvolvimento	Total
Dirigente superior de 1º grau			1	1
Dirigente superior de 2º grau			2	2
Dirigente intermédio de 3º grau			2	2
Técnico Superior				0
Assistente técnico				0
Assistente operacional				0
Informático				0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

## 2.7. Efetivo por modalidade de horário de trabalho

A análise de dados referentes às modalidades de horários praticados no IMT, I.P., demonstra uma clara predominância do regime de horário flexível representando 93% do efetivo considerado para efeitos do Balanço Social. Com efeito, existiu uma diminuição de 4% do regime de jornada contínua durante o ano de 2022. Esta diminuição deve-se a uma clara estabilização da situação epidemiológica que afetou Portugal em 2020 e com reminiscências em 2021, com o retorno à modalidade de horário anteriormente praticada. Não obstante, é a segunda modalidade de horário com maior incidência, com cerca de 8,2% uma vez que o IMT, I.P., incentiva os pedidos de jornada contínua quando reunidas as condições previstas na lei para tal, ao abrigo do Programa para a Conciliação da Vida Profissional, Pessoal e Familiar. Aliás, ao abrigo do referido programa observou-se o acréscimo de mais um trabalhador com o horário concentrado, passando a ser uma modalidade de horário praticada por três trabalhadores/as. Por sua vez, o regime de isenção de horário contínua com uma representação de cerca de 7% sendo praticado maioritariamente pelos dirigentes.

Quadro 11– Efetivo por modalidade de horário de trabalho

Grupo/cargo/carreira/ modalidade de horário	Rígido		Flexível		Jornada contínua		Concentrado	Isenção de horário		Total	
	M	F	M	F	M	F		M	F	M	F
Dirigente superior de 1º grau								1		1	0
Dirigente superior de 2º grau								1	1	1	1
Dirigente intermédio de 1º grau								7	6	7	6
Dirigente intermédio de 2º grau								7	17	7	17
Dirigente intermédio de 3º grau								5	6	5	6
Técnico superior		1	159	200	5	27	2	1	1	3	167
Assistente técnico			60	235	5	31				65	266
Assistente operacional			5	8		1				5	9
Informático			28	14						28	14
<b>Total</b>			<b>252</b>	<b>457</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>33</b>	<b>286</b>

Com efeito, podemos aferir que todos/as os/as trabalhadores/as do IMT, IP, perfazem as 35 horas semanais previstas no artigo 105.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, à exceção de 69 trabalhadores/as que tem a modalidade de jornada contínua, perfazendo as 30 horas consagradas na lei, de 9 trabalhadores/as das carreiras não revistas de informática a quem foi autorizado o regime de tempo completo prolongado de 40 horas semanais previsto no art.º 20.º do Decreto-Lei n.º 97/2001, de 16 de março. Realça-se, ainda, que uma trabalhadora requereu gozar uma licença parental complementar na modalidade de trabalho a tempo parcial, ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do art.º 51.º do Código de Trabalho, pelo que teve uma redução de 50% no seu horário de trabalho, nomeadamente o tempo de trabalho semanal perfaz as 17,5 horas semanais. Esta modalidade de trabalho é associada a uma modalidade de horário fixa.

Quadro 12– Efetivo por PTN

Grupo/cargo/carreira/período normal de trabalho	Tempo completo								Total		
	40 horas		35 horas		30 horas		17,5 horas				
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente superior de 1º grau			1						1	0	1
Dirigente superior de 2º grau			1	1					1	1	1
Dirigente intermédio de 1º grau			7	6					7	6	13
Dirigente intermédio de 2º grau			7	17					7	17	26
Dirigente intermédio de 3º grau			5	6					5	6	13
Técnico superior			162	204	5	27		1	167	232	339
Assistente técnico			60	235	5	31			65	266	349
Assistente operacional			5	8		1			5	9	13
Informático	8	1	20	13					28	14	35
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>268</b>	<b>490</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>286</b>	<b>551</b>	<b>837</b>

## 2.8. Trabalho suplementar

A realização de trabalho suplementar visa suprir necessidades excecionais do IMT, I.P., perante as vicissitudes inerentes à sua missão e à prossecução do interesse público. Nessa conformidade, a taxa de trabalho suplementar durante o ano de 2022 foi de 0,8% o que significa que um aumento de 0,3% perante as horas de trabalho suplementar realizadas em 2021 e um valor percentual superior ao ano de 2019 e próximo do ano de 2018. Este aumento poderá ser explicado pela abertura normal dos serviços após a situação pandémica do Coronavírus bem como pelos inúmeros projetos atribuídos ao IMT, I.P., não obstante o enorme esforço no recrutamento de novos/as trabalhadores/as. Como se pode verificar no quadro abaixo, os/as trabalhadores/as das carreiras técnica superior e assistente técnica são os que apresentam o maior volume de horas considerado para trabalho suplementar, mormente mais de 9500 horas das cerca de 12772 realizadas na totalidade. Realça-se que o trabalho suplementar em dias normais de trabalho só contempla até ao máximo de 2 horas para além do horário normal de trabalho e um máximo

de 7 horas em dias de descanso. Em comparação com o período análogo, constata-se que o principal aumento na realização de horas suplementares ocorreu no dia de descanso complementar. Por sua vez, importa salientar que nem todo o trabalho para além do período normal de trabalho é considerado como trabalho suplementar na medida em que o mesmo carece sempre de autorização superior e está sujeito aos limites legais. Nessa conformidade, os/as trabalhadores/as do IMT, I.P. têm a oportunidade de aproveitar esse tempo extra para justificar uma ausência por motivos imprevistos desde que a mesma seja autorizada pelos/as respetivos/as superiores hierárquicos.

Quadro 13– Trabalho Suplementar

Grupo/cargo/carreira/ Modalidade de prestação do trabalho suplementar	Trabalho suplementar diurno		Trabalho em dias de descanso semanal obrigatório		Trabalho em dias de descanso semanal complementar		Trabalho em dias feriados		Total		
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Técnico Superior	1421:31	673:44			1208:26	1565:25	21:00	7:00	2650:57	2246:34	4897:31
Assistente técnico	45:00	1261:51	7:00	5:05	469:25	2847:31		6:03	521:55	4120:30	4642:25
Assistente operacional	1941:41		25:00		125:00	81:56	5:59		2097:40	81:56	2179:36
Informático	684:48	154:17		3:52	112:00	98:00			796:48	256:09	1052:57
<b>Total</b>	<b>4093:00</b>	<b>2089:52</b>	<b>32:00</b>	<b>8:57</b>	<b>1915:21</b>	<b>4593:17</b>	<b>26:59</b>	<b>13:03</b>	<b>6067:20</b>	<b>6705:09</b>	<b>12772:29</b>

## 2.9. Ausências

### 2.9.1. Ausências e acidentes de trabalho

Em Portugal, por absentismo entende-se as “Ausências do trabalhador durante o período normal de trabalho a que está obrigado, devendo atribuir-se todas essas ausências ao trabalhador, independentemente das suas causas e de se converterem em faltas justificadas ou não”. O absentismo no trabalho é um fenómeno complexo, as suas causas são múltiplas e são numerosos os fatores que o influenciam. É um fenómeno sociológico que está diretamente vinculado à atitude do indivíduo e da sociedade perante o trabalho. Ou seja, tudo o que propicie uma atitude adequada (integração, satisfação, motivação, representatividade, etc.) é passível de resultar num menor absentismo.

Em 2022, a taxa de absentismo no IMT, I.P. cifrou-se em 4,5%, representando um aumento de 0,7% perante o valor registado em 2021 mas continuando a situar-se abaixo da média usualmente normal da Administração Pública. No universo do IMT, I.P., à semelhança do resto da Administração Pública, verifica-se uma maior expressão nas ausências decorrentes de situações de doença, com ressalva para os/as trabalhadores/as com ausências prolongadas, incapacitantes de prestação laboral.

No que concerne aos acidentes de trabalho salienta-se que a maioria dos dias perdidos é por acidentes ocorridos durante o ano de 2022, mormente 335 dias no local de trabalho bem como a maioria dos dias perdidos respeitantes aos acidentes *in itinere* ocorreram no presente ano num total de 278 dias de

ausência. Dos acidentes de trabalho resultaram 14 casos de incapacidade temporária, todavia nestes números estão englobados os dados relativos a 2021 e que ainda permanecem.

Após análise do quadro *infra*, afere-se que a maior taxa de absentismo incide na carreira de assistente operacional com uma média de aproximadamente 22 dias por cada trabalhador, o que significa uma diminuição de cerca de 3 dias de ausência por cada trabalhador da carreira de assistente operacional. Não obstante, importa referir que cada dia de ausência tem um impacto percentual bastante superior na carreira de assistente operacional do que nas carreiras assistente técnica e técnica superior uma vez que o efetivo total é muito inferior. Salienta-se, ainda, que os dias de férias foram retirados para a realização deste cálculo porquanto não serem contabilizados para a taxa de absentismo.

Quadro 14– Ausências

Grupo/cargo/carreira / Motivo de ausência	Casamento		Protecção na parentalidade		Falecimento de familiar		Doença		Por acidente em serviço ou doença profissional		Assistência a familiares		Trabalhador-estudante		Por conta do período de férias		Injustificadas		Greve		Outros		Total			
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
Dirigente superior de 1º grau																								0,0	0,0	0,0
Dirigente superior de 2º grau	11,0																					0,0	11,0	11,0		
Dirigente intermédio de 1º grau						7,0	60,0				8,0				1,0					3,0	1,0	63,0	17,0	80,0		
Dirigente intermédio de 2º grau						7,0	9,0	12,0						2,0	4,0					9,0	15,5	20,0	38,5	58,5		
Dirigente intermédio de 3º grau						5,0		10,0	25,0						8,0					4,0	16,0	19,0	49,0	68,0		
Técnico superior	11,0	10,0	35,0	487,0	34,0	68,0	674,0	672,0		154,0	3,0	16,0	18,5	43,5	31,5	57,5	0,5	0,5	7,0	1,0	588,0	420,5	1 402,5	1 930,0	3 332,5	
Assistente técnico	21,0	19,0	189,0	228,0	26,0	82,0	269,0	2 426,0		325,0		102,0	51,0	91,5	33,0	117,0			13,0	28,0	183,0	707,5	785,0	4 126,0	4 911,0	
Assistente operacional						5,0	5,0	53,0	225,0		7,0				1,0				2,0	4,0	11,0	62,0	251,0	313,0		
Informático	11,0		24,0		1,0	5,0	352,0	130,0						5,0	7,0		0,5	2,0		46,0	32,0	441,0	174,5	615,5		
Total	43,0	40,0	248,0	715,0	71,0	174,0	1 427,0	3 490,0	0,0	479,0	3,0	133,0	69,5	135,0	71,5	195,5	0,5	1,0	22,0	31,0	837,0	1 203,5	2 792,5	6 597,0	9 389,5	

Quadro 15– Acidentes de trabalho

Acidentes de trabalho		No local de trabalho						In itinere					
		Total	Inferior a 1 dia	1 a 3 dias	4 a 30 dias	Superior a 30 dias	Mortal	Total (in itinere)	Inferior a 1 dia (in itinere)	1 a 3 dias (in itinere)	4 a 30 dias (in itinere)	Superior a 30 dias (in itinere)	Mortal (in itinere)
Total acidentes ano ref.	M	2	1		1			0					
Total acidentes ano ref.	F	3			1	2		6			2	4	
Acidentes com baixa ano ref.	M	1			1			0					
Acidentes com baixa ano ref.	F	3			1	2		5			2	3	
Dias perdidos em acidentes ano ref.	M	0						0					
Dias perdidos em acidentes ano ref.	F	335			11	324		278			34	244	
Dias perdidos em acidentes ano ant.	M	11			11			1			1		
Dias perdidos em acidentes ano ant.	F	219			22	197		160			27	133	

Quadro 16– Casos de incapacidade relativo a acidentes de trabalho

Casos de incapacidade relativo a acidentes de trabalho	
Casos de incapacidade temporária e absoluta	10
Casos de incapacidade temporária e parcial	4
<b>Total</b>	<b>14</b>

## 2.9.2. Greve

Nos dias 20 de maio e 18 de novembro de 2022 foram convocadas greves para reivindicar políticas de emprego que valorizem e dignifiquem os salários e as carreiras de todos/as os/as trabalhadores/as da Administração Pública. O direito à greve, consagrado na Constituição da República Portuguesa, é um direito de todos os trabalhadores, independentemente da natureza do vínculo laboral que detenham, do sector de atividade a que pertençam e do facto de serem ou não sindicalizados. Nessa conformidade, o quadro *infra* manifesta o número de trabalhadores/as que aderiram às greves em apreço. Destaca-se que a maior adesão pertenceu à greve de 20 maio de 2022 na medida em que apenas houve registo que um trabalhador tivesse aderido à greve marcada para o dia 18 de novembro de 2022.

Quadro 17– Greve

Identificação da greve			
Datas	Âmbito		Motivo(s) da greve
20/05/2022 e 18/11/2022	Adm. Pública-Geral		
PNT	Nº de trabalhadores em greve	Duração da paralisação em (hh/mm)	
35 horas	49	343:00:00	
30 horas	4	24:00:00	101_Aumentos salariais

## 2.10. Remunerações

### 2.10.1. Estrutura remuneratória

Cerca de 74% do efetivo do IMT, I.P. auferem uma remuneração mensal bruta inserida nos três escalões inferiores da tabela abaixo, “501€-1000€”, “1001€-1250€” e “1251€-1500€”, respetivamente, pelo que são os escalões mais representativos (186 trabalhadores e 432 trabalhadoras). Em analogia com o ano anterior, averigua-se que existiu uma melhoria na remuneração dos trabalhadores, essencialmente do segundo escalão “1001€-1250€” para o terceiro escalão “1251€-1500€”, a que se deveu essencialmente à

atualização remuneratória procedida a cargo pelo governo abrangendo a segunda posição remuneratória de técnico superior, cujo valor base foi aumentado para 1268,04€.

Por sua vez, o leque salarial indica que existe uma diferença de 6,5 remunerações entre a maior remuneração base ilíquida de 4566,35€, auferida pelo dirigente superior de 1.º grau, e a menor remuneração base ilíquida, atribuída a seis trabalhadores/as detentores da carreira de assistente operacional. Perante o ano anterior, existiu uma diminuição de 1,2 remunerações que se deveu à subida da remuneração mínima mensal garantida e a menor remuneração recebida pelo atual Presidente do Conselho Diretivo do IMT, I.P. Aliás, atualmente a diferença entre o leque salarial lato ( que inclui os dirigentes) e o leque salarial restrito (sem dirigentes) é residual, cifrando-se em 0,1 remunerações.

Quadro 18– Estrutura remuneratória

(Excluindo prestações de serviço)	Número de trabalhadores		
Género / Escalão de remunerações	Masculino	Feminino	Total
501-1000€	42	187	229
1001-1250€	39	82	121
1251-1500€	105	163	268
1501-1750€	24	13	37
1751-2000€	19	19	38
2001-2250€	11	8	19
2251-2500€	6	23	29
2501-2750€	8	10	18
2751-3000€	16	31	47
3001-3250€	4	3	7
3251-3500€	9	9	18
3501-3750€	1	1	2
3751-4000€	1	1	2
4251-4500€	0	1	1
4501-4750€	1	0	1
<b>Total</b>	<b>286</b>	<b>551</b>	<b>837</b>

Quadro 19– Leque salarial

Remuneração (€)	Euros	
	Masculino	Feminino
Mínima (€)	705,00 €	705,00 €
Máxima (€)	4 566,35 €	4 478,22 €

## 2.10.2. Encargos anuais com o pessoal

Os encargos globais com trabalhadores/as do IMT, IP, contabilizaram 21 591 624,81 €. Destes encargos, a maioria prende-se com a remuneração base que representa cerca de 74%. Por sua vez, os outros encargos com o pessoal, que englobam as indemnizações por férias não gozadas, as compensações por caducidade dos contratos dos/as trabalhadores/as saídos/as, os encargos da entidade patronal com a CGA e a Segurança Social e os abonos pagos ao trabalhador a aguardar aposentação até que a pensão passe a ser paga pela entidade competente, por exemplo, representam aproximadamente 19% dos encargos totais. As prestações sociais com 4,5% e os suplementos remuneratórios 2,5% completam o total dos encargos globais com os/as trabalhadores/as do IMT, IP no ano de 2022, valores muito similares aos do ano anterior.

Quadro 20– Encargos, suplementos, prestações sociais e benefícios de apoio social

Encargos com pessoal	Valor (Euros)
Remuneração base (*)	15 958 717,56 €
Suplementos remuneratórios	543 293,27 €
Prestações sociais	965 085,01 €
Benefícios sociais	- €
Outros encargos com pessoal	4 124 528,97 €
<b>Total</b>	<b>21 591 624,81 €</b>
Suplementos remuneratórios	Valor (Euros)
Trabalho suplementar (diurno e nocturno)	62 583,10 €
Trabalho em dias de descanso semanal, complementar e feriados	74 295,83 €
Abono para falhas	112 862,08 €
Ajudas de custo	117 463,57 €
Representação	132 097,06 €
Outros suplementos remuneratórios (*)	43 991,63 €
<b>Total</b>	<b>543 293,27 €</b>

<b>Prestações sociais</b>	<b>Valor (Euros)</b>
<b>Subsídios no âmbito da proteção da parentalidade (materna, paternidade e adoção)</b>	20 278,90 €
<b>Abono de família</b>	30 611,71 €
<b>Subsídio mensal vitalício</b>	3 303,60 €
<b>Subsídio para assistência de 3ª pessoa</b>	2 097,79 €
<b>Subsídio de funeral</b>	219,96 €
<b>Acidente de trabalho e doença profissional</b>	35 915,46 €
<b>Subsídio de refeição</b>	862 772,55 €
<b>Outras prestações sociais</b>	9 885,04 €
<b>Total</b>	965 085,01 €

## 2.11.Segurança e saúde no trabalho

A redução dos acidentes e doenças profissionais, a diminuição do absentismo e o aumento da qualidade de vida dos trabalhadores, são hoje compromissos dos quais o IMT, I.P. não abdica. Neste contexto, é necessário efetuar a avaliação e controlo dos riscos, de modo a eliminá-los ou minimizá-los, promover e vigiar a saúde dos trabalhadores, bem como implementar medidas de atuação em situações de emergência, informando e formando os trabalhadores, de modo a habilitá-los e envolvê-los para agir de forma competente em situações anómalas ou especiais. Nesse sentido, o IMT, I.P. segue as orientações emanadas pelo regime jurídico da promoção e segurança e saúde no trabalho, regulamentado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, cujo enquadramento para a Administração Pública adveio do determinado pela Lei Geral do Trabalho em funções públicas (LTFP) aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014 de, 20 de junho.

Nesse sentido, no dia 1 de outubro de 2021, o IMT, I.P. iniciou a concretização do projeto de saúde e segurança no trabalho, em prol do bem-estar dos seus trabalhadores/as com a prestação do serviço de medicina no trabalho, nomeadamente na realização de exames de saúde e consultas, que têm por objetivo comprovar e avaliar a aptidão física e psíquica do trabalhador para o exercício da atividade, bem como a repercussão desta e das condições em que é prestada na saúde do mesmo.

O ano de 2022 foi o ano da maturação deste projeto. De facto, foram realizados 301 exames de admissão e, adicionalmente, realizaram-se 5 exames ocasionais e complementares, tendo sido pago o montante de 11.725,32€ à empresa INTERPREV. Por sua vez, o IMT, I.P., visando o desenvolvimento das competências dos seus técnicos, disponibilizou a formação a uma das técnicas adstritas ao projeto

Em aditamento foram realizadas duas formações externas mormente a ação de formação “Atualização em Organização de Emergência” e o curso de formação “Coordenador de Segurança em Obra” dirigidas a trabalhadora do IMT, I.P., responsável por essa área e cujo custo se cifrou em 385,00€.

Quadro 21– Atividade de Medicina no Trabalho e SST

Actividades de medicina no trabalho	Número	Valor (Euros)
<b>Total dos exames médicos efectuados:</b>	306	11 725,92 €
<b>Exames de admissão</b>	301	11 534,32 €
<b>Exames periódicos</b>		
<b>Exames ocasionais e complementares</b>	5	191,60 €
<b>Exames de cessação de funções</b>		
<b>Despesas com a medicina no trabalho (*)</b>		11 725,92 €
<b>Visitas aos postos de trabalho</b>		

Quadro 22– Formação em SST

Segurança e saúde no trabalho Ações de formação	Número
<b>Ações realizadas durante o ano</b>	1
<b>Trabalhadores abrangidos pelas ações realizadas</b>	1

## 2.12. Formação

A aposta no planeamento da formação contribui para a cultura de aprendizagem e práticas de transferência de saber, tão críticas na atual conjuntura de saída de trabalhadores para a aposentação e entrada de novos elementos que rejuvenescem a estrutura etária bem como para a própria cultura organizacional. A iniciativa, o espírito crítico e o conhecimento da organização são competências detidas pela equipa da formação e fundamentais para a prossecução deste objetivo.

O ano de 2022 foi um ano de regresso à normalidade, onde as formações à distância continuaram a ser uma realidade, mas as formações em regime presencial começaram a ressurgir. Ambas têm vantagens e desvantagens, sendo que a escolha dependerá sempre de vários fatores tais como os objetivos de aprendizagem, a disponibilidade de tempo e a localização geográfica.

Com efeito, o esforço da equipa de formação permitiu a realização de várias formações das quais se destacam as ações de formação relativas à ferrovia, à condução dos tratores agrícolas (COTS), ao atendimento multicanal, ao FORGEP e ao CAGEP, ao Most Iberia direcionado para os ambos os vogais do Conselho Diretivo, as relativas ao desenvolvimento de competências na gestão de sistemas informáticos, as conferências sobre a temática da mobilidade e dos transportes, às ações sobre contratação pública, sobre a lei geral do trabalho em funções públicas e sobre ao código do procedimento administrativo, ao SIADAP e as várias sobre a atualização do atual sistema de gestão documental – Edoclink.

Perante o supramencionado, entre formações internas ministradas aos/às trabalhadores/as do IMT, I.P. e participações em formações externas totalizou-se o total de 442 eventos de formação nos quais participaram 275 trabalhadores/as, atingindo uma taxa de participação de cerca de 33 % do efetivo. Nestes dados não estão contabilizadas as formações de acolhimento que o IMT, I.P., realiza todos os meses para os/as novos/as trabalhadores/as com o intuito de promover uma integração mais profícua.

Pode-se também constatar que a formação absorve uma percentagem residual dos encargos anuais com o pessoal, nomeadamente 0,3%. Para esta questão contribui também as limitações que têm vindo a ser impostas pelas várias leis de orçamento de estado relativamente às aquisições de serviços e despesa pública.

Quadro 23– Formação: tipo e duração

Tipo de ação/duração	Menos de 30 horas	De 30 a 59 horas	De 60 a 119 horas	120 horas ou mais horas	Total
<b>Internas</b>	269	12	0	30	311
<b>Externas</b>	94	29	2	6	131
<b>Total</b>	363	41	2	36	442

Quadro 24– Horas de Formação

Grupo/cargo/carreira Horas dispendidas	Horas dispendidas em ações internas	Horas dispendidas em ações externas	Total horas em ações de formação
Dirigente superior de 1º grau		75:00	75:00
Dirigente superior de 2º grau		67:00	67:00
Dirigente intermédio de 1º grau	127:00	50:30	177:30
Dirigente intermédio de 2º grau	383:30	502:00	885:30
Dirigente intermédio de 3º grau	133:00	180:00	313:00
Técnico superior	4636:00	1733:30	6369:30
Assistente técnico	4770:00	517:00	5287:00
Assistente operacional	27:00	25:00	52:00
Informático	12:00	309:00	321:00

Quadro 25– Participantes e participações

Grupo/cargo/carreira Nº de participações e de participantes	Acções internas	Acções externas	Total	
	Nº de participações	Nº de participações	Nº de participações	Nº de participantes
Dirigente superior de 1º grau	0	1	1	1
Dirigente superior de 2º grau	0	3	3	2
Dirigente intermédio de 1º grau	17	3	20	11
Dirigente intermédio de 2º grau	35	15	50	20
Dirigente intermédio de 3º grau	16	1	17	8
Técnico superior	146	70	216	129
Assistente técnico	95	25	120	94
Assistente operacional	1	2	3	2
Informático	1	11	12	8
<b>Total</b>	<b>311</b>	<b>145</b>	<b>442</b>	<b>275</b>

Quadro 26– Despesas com Formação

Tipo de acção/valor	Valor (Euros)
Despesa com acções internas	20 643,67 €
Despesa com acções externas	36 084,04 €
<b>Total</b>	<b>56 727,71 €</b>

## 2.13. Relações profissionais e disciplina

De acordo com os dados extraídos do GeRHup, existem 143 trabalhadores/as que efetuam desconto para associações sindicais, através de débito no vencimento. Este valor representa um aumento residual de cinco trabalhadores/as sindicalizados perante os 138 do ano anterior.

Relativamente a processos disciplinares, no período em análise, existe 1 processo transitado do ano anterior e foram instaurados 11 processos disciplinares. Da totalidade destes processos, 1 processo foi arquivado, 1 processo foi decidido com a pena repreensão escrita e 1 processo foi decidido com a pena de suspensão. Realça-se, ainda, que transitaram 9 processos para o ano seguinte. Perante o ano anterior, foram instaurados mais 4 processos disciplinares mais ainda longe dos 24 processos disciplinares instaurados durante o ano de 2019.

Quadro 27 – Trabalhadores/as sindicalizados

Relações profissionais	Número
Trabalhadores sindicalizados	143

Quadro 28– Disciplina

Disciplina	Número
Processos transitados do ano anterior	1
Processos instaurados durante o ano	11
Processos transitados para o ano seguinte	9
Processos decididos - total:	3
- Arquivados	1
- Repreensão escrita	1
- Suspensão	1

### 3. Indicadores estatísticos

Indicadores	2022	2021	2020
Nível médio etário $\Sigma$ das idades/ Efetivo total	51,4	52,3	52,0
Taxa de feminização Efetivo ♀/Efetivo total*100	65,9%	64,0%	64,0%
Taxa de masculinização Efetivo ♂/Efetivo total*100	34,1%	36,0%	36,0%
Leque etário Idade do trabalhador mais idoso/Idade do trabalhador mais jovem	2,8	2,5	2,7
Taxa de enquadramento de dirigentes N.º de dirigentes/Efetivo total*100	6,1%	7,1%	6,9%
Taxa de enquadramento de dirigentes do sexo feminino N.º de dirigentes ♀/Efetivo total*100	3,6%	4,1%	3,7%
Taxa de enquadramento de dirigentes do sexo masculino N.º de dirigentes ♂/Efetivo total*100	2,5%	3,0%	3,2%
Índice de tecnicidade (incluindo dirigentes) N.º total de dirigentes+tec.sup.+esp.inf/efetivo total*100	55,6%	53,2%	51,0%
Índice de tecnicidade (sentido lato) N.º total de tec.sup.+esp.inf./efetivo total*100	49,5%	46,1%	44,1%
Índice de pessoal assistente técnico N.º total de assist. técnicos/efetivo total*100	39,6%	42,7%	44,7%
Índice de pessoal assistente operacional N.º total de assist.operacionais/efetivo total*100	1,7%	1,6%	1,4%
Taxa de emprego jovem N.º total de efetivos com idade inferior a < 35 anos/efetivo total*100	6,1%	4,5%	4,5%
Taxa de envelhecimento N.º total de efetivos com idade superior a > 55 anos/efetivo total*100	38,1%	44,4%	43,7%
Nível médio de antiguidade $\Sigma$ das antiguidades/ Efetivo total	20,9	22,0	23,0
Nível médio de antiguidade  Mulheres $\Sigma$ das antiguidades ♀/ Efetivo total	20,9	22,0	22,0

Nível médio de antiguidade   Homens $\Sigma$ das antiguidades ♂ / Efetivo total	20,9	22,0	23,0
Taxa de habilitação superior $\Sigma$ dos efetivos com bachar.+lic.+mestr./ Efetivo total*100	57,2%	53,6%	52,6%
Taxa de habilitação secundária $\Sigma$ dos efetivos com 11.º+12.º anos/ Efetivo total*100	38,5%	41,2%	41,6%
Taxa de habilitação básica $\Sigma$ dos efetivos com $\leq$ 9.º ano/ Efetivo total*100	4,3%	5,2%	5,8%
Taxa de admissões N.º total de admissões/Efetivo global*100	21,9%	11,8%	13,9%
Taxa de saídas N.º total de saídas/Efetivo global*100	9,0%	15,3%	13,1%
Taxa de reposição N.º total de admissões/n.º total de saídas*100	244,0%	76,9%	106,0%
Taxa de trabalho suplementar N.º total de horas extraordinárias/N.º total de horas trabalháveis*100	0,8%	0,5%	0,3%
Taxa de absentismo N.º total de dias de ausências/N.º total de dias potenciais trabalháveis*100	4,5%	3,8%	4,7%
Leque salarial ilíquido lato (incluindo dirigentes) Maior remuneração base ilíquida /menor base remuneração ilíquida	6,5	7,7	8,1
Leque salarial ilíquido restrito (excluindo dirigentes) Maior remuneração base ilíquida /menor base remuneração ilíquida	6,4	6,7	7,0
Peso dos encargos sociais Total de encargos com prestações sociais/Total de encargos com pessoal * 100	4,5%	6,9%	6,3%
Peso da remuneração base Total de encargos com a remuneração base/Total de encargos com pessoal * 100	73,9%	71,1%	71,8%
Taxa de participação em formação N.º total de participantes em ações de formação/Efetivo total*100	32,9%	53,5%	67,0%
Taxa de investimento em formação Despesas da formação/Total de encargos com pessoal * 100	0,3%	0,2%	0,2%