

RELATÓRIO DE ATIVIDADES E AUTOAVALIAÇÃO

2024



Ficha Técnica:

DSAR/DRF – Direção de administração e Recursos/Departamento de Recursos Financeiros

Revisão do Relatório e QUAR aprovado em:

Reunião do Conselho Diretivo em 24 março de 2026

Índice

I. SUMÁRIO EXECUTIVO	5
II. NOTA INTRODUTÓRIA.....	7
III. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO IMT.....	8
IV. Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) – Avaliação dos Resultados.....	3
Objetivos QUAR 2024	3
Objetivos Operacionais.....	3
Revisão ao QUAR 2024.....	4
Breve análise resultados e desvios do QUAR 2024.....	4
Autoavaliação QUAR 2024.....	4
V. Recursos Humanos, Financeiros e Patrimoniais	7
VI. ATENDIMENTO MULTICANAL E NÍVEIS DE DESEMPENHO	32
VII. PLANO ATIVIDADES 2024 - ATIVIDADE SETORIAL DAS UNIDADES ORGÂNICAS.....	39
Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico- Económica	39
Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões	56
Direção de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e de Segurança	114
Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária	121
Direção de Serviços de Formação e Certificação	143
Direção de Serviços de Repositório Institucional.....	149
Direção de Serviços de Fiscalização	160
Direção de Serviços de Sistemas de Informação	183
Direção de Serviços de Administração de Recursos.....	187
Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva	188
Gabinete de Jurídico e Contencioso	193
Gabinete de Assessoria Técnica	196
Avaliação do Cumprimento do Plano de Atividades 2024.....	263

VIII. AUDIÇÃO DE DIRIGENTES INTERMÉDIOS E TRABALHADORES.....	264
IX. PUBLICIDADE INSTITUCIONAL.....	265
X. PROGRAMA DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO	266
XI. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	266
XII. PROPOSTA DE MENÇÃO.....	268
Conclusões prospetivas	269
XIII. AVALIAÇÃO FINAL/CONCLUSÕES	270
ANEXOS.....	273

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente Relatório de Atividades e Autoavaliação 2024 visa dar cumprimento ao disposto na Lei nº 66-B/2007 – que aprovou o Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (SIADAP).

Em 2024, a estratégia de atuação do IMT, I.P. pautou-se pela prestação de um serviço público de excelência, mais próximo dos cidadãos, das empresas e dos *stakeholders*.

Para este fim, os objetivos operacionais – QUAR 2024 – privilegiaram a melhoria da qualidade do serviço público prestado aos cidadãos e às empresas; o aumento dos serviços disponibilizados no IMTonline; a simplificação e desmaterialização de processos administrativos e o reforço da fiscalização dos agentes económicos.

De acordo com o processo de Autoavaliação, no âmbito do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR), os 9 (nove) objetivos operacionais propostos 4 (quatro) foram atingidos e 5 (cinco) superados, resultando numa *avaliação global correspondente ao desempenho “BOM”*.

Neste Relatório apresentamos as principais atividades realizadas pelas Unidades Orgânicas deste Instituto, cuja descrição evidência um grau de concretização muito satisfatório (87%) do Plano de Atividades de 2024.

Em síntese, destacamos as principais atividades desenvolvidas:

- A coadjuvação do Governo em matérias relacionadas com as políticas públicas na área da mobilidade e dos transportes e com a Gestão dos Contratos e Concessões (rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias);

- A modernização do quadro legislativo do ecossistema da mobilidade e dos transportes mais alinhada com a inovação tecnológica, a descarbonização do setor e com os novos modelos de negócio;
- A supervisão do ecossistema ferroviário assegurada pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;
- A promoção da integridade do setor materializada pelas ações de fiscalização/auditoria promovidas pelas Direções de Serviços de Fiscalização de Gestão de Contratos e Concessões e pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;
- A celebração de protocolos institucionais entre o IMT e duas plataformas eletrónicas de TVDE (UBER e BOLT) para troca de informação, com o objetivo de regulação do setor;
- A promoção de uma cultura de maior proximidade aos cidadãos e às empresas, consubstanciada não só na desmaterialização de várias pretensões das áreas de negócios, mas, também, no contacto direto com os cidadãos (notificações SMS para efeitos de renovação das cartas de condução);
- A modernização e simplificação administrativa com o arranque do projeto denominado “Sistema Integrado para a Mobilidade”, em outubro de 2024, no âmbito do processo de Transformação Digital do IMT;
- As várias iniciativas realizadas pelo IMT, I.P. com vista à promoção da Saúde e Bem Estar dos Trabalhadores e ao reforço das competências dos trabalhadores e dirigentes (liderança);
- Os vários projetos desenvolvidos pelo IMT, I.P. alinhados com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Como aspetos ainda a melhorar, temos o tempo médio de emissão das cartas de condução e a taxa de cobertura das chamadas (*call-center*), cuja consecução dos objetivos delineados foi prejudicada pela escassez de recursos humanos.

Por fim, a concretização do Plano teve subjacente a eficiente dotação de recursos humanos, financeiros e patrimoniais, sendo de sublinhar uma execução orçamental da despesa de 95%, muito próxima da plena utilização dos fundos.

II. 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 estabelecidas pela Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros (SGPCM) e demais legislação relevante.

Para o efeito, apresentamos neste Relatório o Resultado da Autoavaliação do QUAR 2024, tendo por referência os objetivos operacionais e respetivas metas contratualizadas para 2024.

Neste relatório apresentamos ainda os contributos das diferentes unidades orgânicas que compõem este Instituto relativamente ao cumprimento do Plano de Atividades 2024 no âmbito das respetivas áreas de competência.

III. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO IMT

Enquadramento legislativo e âmbito de atuação

O IMT, I. P., nasce a 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, I.P., segregando deste 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.

Em simultâneo e com a publicação do Decreto-Lei n.º 76/2014, ocorreu a extinção da SIEV - Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A., atribuindo desta forma ao IMT, I.P. as competências daquele organismo, 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, o Decreto-Lei n.º 79/2016, de 23 de novembro, procedeu a uma nova alteração das atribuições e competências do IMT, I.P. ao fazer transitar da Direção-Geral das Atividades Económicas para o IMT, I.P. as atribuições de coordenação das relações bilaterais, europeias e internacionais nas áreas das infraestruturas, dos transportes e das comunicações.

Sendo um instituto público, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio, prossegue atribuições dos Ministérios das

Infraestruturas e Habitação, da Administração Interna, da Economia e do Mar, do Ambiente e da Energia, sob superintendência e tutela do Ministro das Infraestruturas e Habitação.

MISSÃO, VISÃO E PRINCÍPIOS

Missão

Planear, regulamentar e licenciar

Exercício das funções de regulamentação técnica, licenciamento e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas, assim como na vertente económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, de forma a promover estratégias de articulação intermodal.

Coordenar e Fiscalizar

Coordenação e fiscalização do setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas, mantendo-se igualmente estas competências na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos.

Gerir

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.

Visão

Satisfazer, apoiar e representar

Satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens e 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;

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;

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.

Princípios

Rigor

Aumentar a eficiência e eficácia dos serviços prestados aos cidadãos e empresas.

Qualidade

Assegurar a segurança, o controlo e a qualidade das atividades realizadas na área da mobilidade e transportes, nomeadamente, na construção de políticas públicas para uma mobilidade sustentável.

Inovação

Investir na modernização e uniformização da imagem e desempenho do instituto, mantendo clara consciência de que a mobilidade de pessoas e bens é uma das vertentes essenciais da economia e da competitividade.

Transparência

Promover a participação cívica na definição de políticas e serviços públicos, devendo ser disponibilizado os dados da Administração Pública de forma aberta e simples permitindo o escrutínio.

Integridade

Garantir a adesão de valores, princípios e normas éticas comuns para sustentar e priorizar o interesse público sobre os interesses privados no sector público.

Isenção

Assegurar a igualdade e a isenção de tratamento nas suas relações com os particulares e outros organismos, abstendo-se de os favorecer ou prejudicar com base em valorações subjetivas ou opções arbitrárias.

Sustentabilidade

Promover uma cultura de sustentabilidade assente nos três pilares da sustentabilidade: ecológica, económica e social, definindo as condições e pressupostos da evolução sustentável.

Atribuições Genéricas

Atribuições Genéricas
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;
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;
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;

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.

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;

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;

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.

Atribuições Setoriais

Atribuições em matéria de mobilidade e transportes terrestres

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

Autorizar, nos termos da lei, os serviços de transporte público de passageiros;

Colaborar na implementação da política tarifária dos transportes públicos;

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;

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;

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;

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;

Definir as condições da emissão, revalidação, troca e apreensão de títulos de condução e certificados profissionais;

Acompanhar a aplicação da regulamentação social no domínio dos transportes rodoviários, enquanto autoridade nacional responsável pela implementação dos respetivos instrumentos de controlo (tacógrafos);

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;

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;

Assegurar as funções de autoridade nacional de segurança ferroviária, nos termos da legislação em vigor;

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;

Acompanhar a elaboração de instrumentos de gestão territorial, bem como de instrumentos setoriais de escala nacional;

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;

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).

Atribuições em matéria de infraestruturas rodoviárias, incluindo matérias específicas relativas à rede rodoviária nacional

Propor o planeamento da rede rodoviária nacional, no âmbito das políticas de planeamento dos transportes e de ordenamento do território;

Promover a qualidade e a segurança das infraestruturas rodoviárias;

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;

Colaborar com a ANSR na elaboração de Planos Nacionais de Segurança Rodoviária;

Participar na definição do regime e estatuto da infraestrutura rodoviária;

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;

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;

Promover estudos e a divulgação técnica e científica, nos planos nacional e internacional, das atividades e funções públicas do universo das infraestruturas rodoviárias;

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;

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;

Gerir os processos de atribuição e manutenção das isenções de taxas de portagem, ao abrigo dos contratos de concessão e subconcessão de infraestruturas rodoviárias.

Atribuições em matéria relativa ao setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos

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;

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;

Assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, no âmbito das suas atribuições e competências;

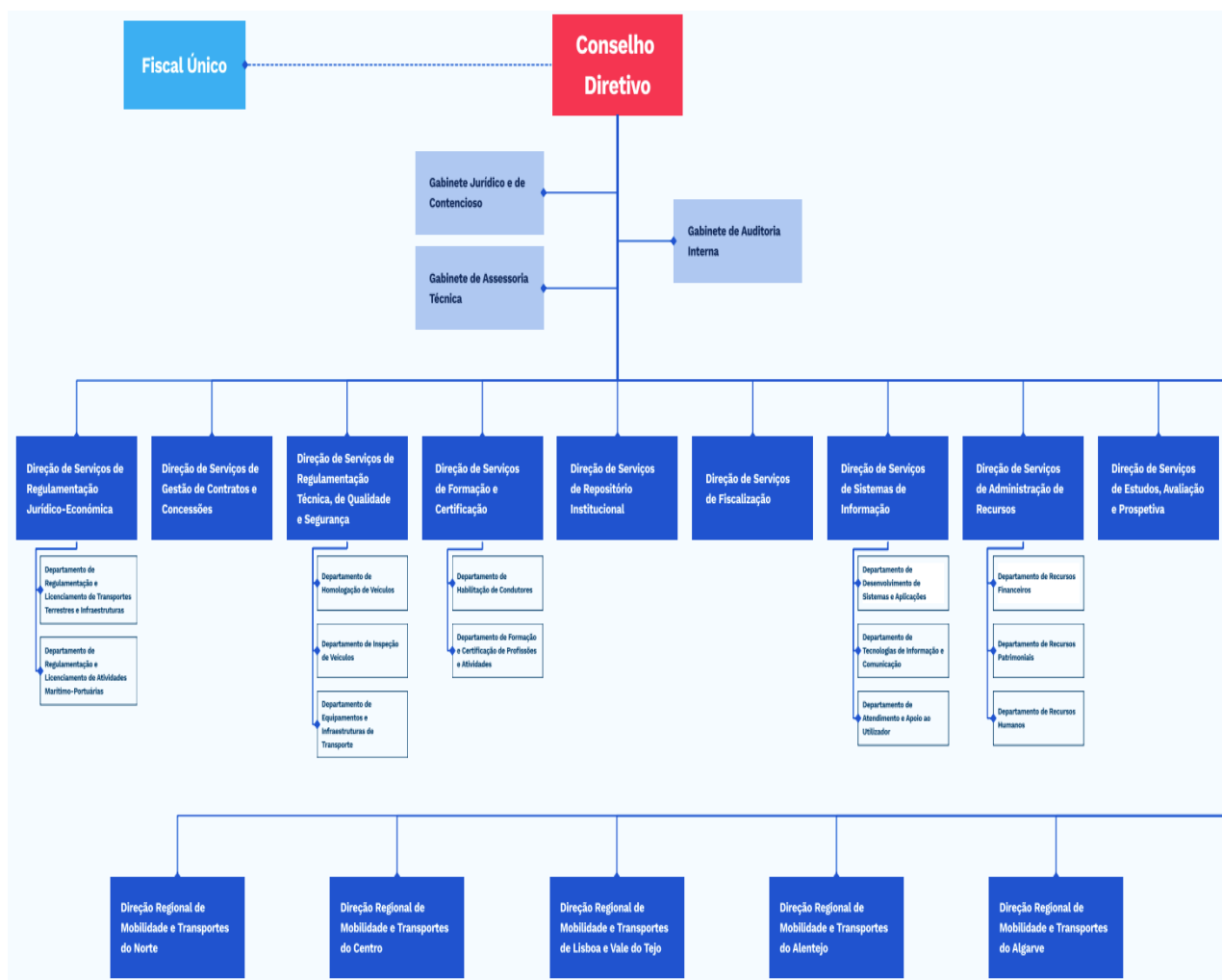
Contribuir para a definição e atualização das políticas de planeamento civil de emergência, na área do transporte marítimo;

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.

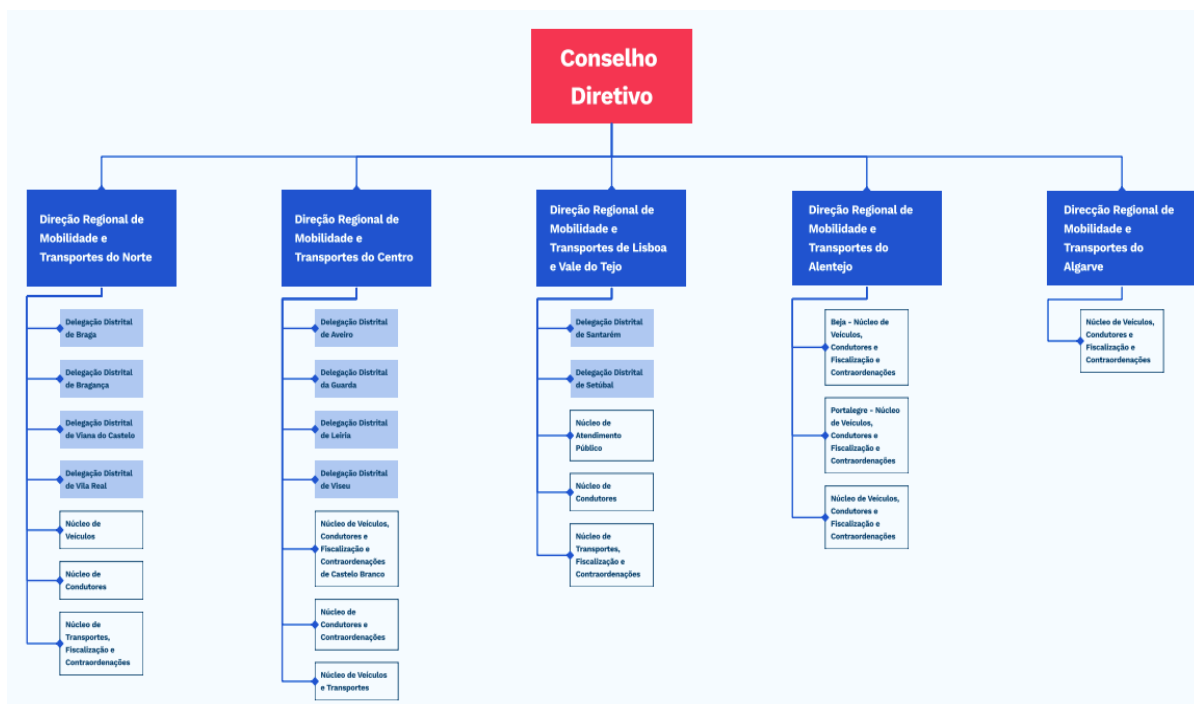
ORGANOGRAMA

Fixados pela Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, os estatutos do IMT, I.P. refletem uma estrutura orgânica de serviços centrais e serviços desconcentrados de acordo com os organogramas infra.

Organograma dos Serviços Centrais



Organograma dos Serviços Desconcentrados



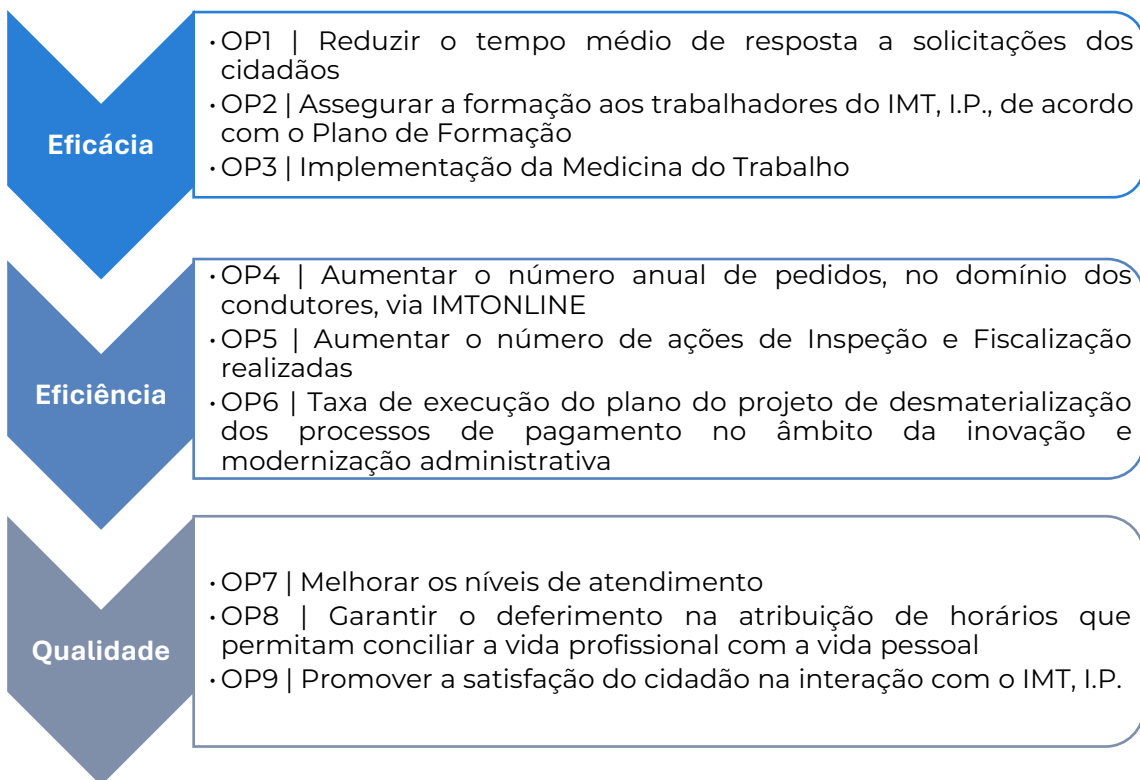
IV. Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) – Avaliação dos Resultados

Objetivos QUAR 2024

TABELA 1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Objetivos Estratégicos
OE 1 Prestar um serviço de qualidade
OE 2 Implementar um sistema de auditoria e controlo interno
OE 3 Dotar o organismo de sistemas de informação adequados e fiáveis
OE 4 Definir procedimentos que permitam a articulação das várias unidades orgânicas, a uniformidade de processos e criação de sinergias
OE 5 Melhorar o relacionamento com os <i>stakeholders</i>

Objetivos Operacionais



Revisão ao QUAR 2024

Em sede de avaliação, foram integradas todas as sugestões e recomendações da Secretaria-Geral do Governo (SGGov), do Gabinete de Estudos Estratégicos (GEE) e da Agência para o Clima, I.P. (ApC, I.P.). Houve a necessidade de efetuar algumas correções ao QUAR 2024, nomeadamente “tolerâncias, valores críticos e taxas de realização”, que resultam da informação para parecer do QUAR PA de 2024, que foi aprovado pelo Sr. Ministro das Infraestruturas e Habitação.

Breve análise resultados e desvios do QUAR 2024

Relativamente aos indicadores com desvios cujo resultado foi superior a 125%, importa referir o seguinte:

- *Indicador 2 – Percentagem de colaboradores do IMT, I.P., formados em uma ou mais ações de formação*, com um desvio de 125%, revela claramente um maior interesse na formação por parte dos trabalhadores do Instituto, considerando a importância da atualização de conhecimentos, bem como adquirir novos conhecimentos. Mostra ainda uma maior aposta por parte do Departamento de Recursos Humanos do Instituto disponibilizar mais verba para a formação dos trabalhadores e Dirigentes.
- *Indicador 13 - Índice de satisfação do cidadão no Portal da Queixa* com um desvio de 27%, revela a evolução positiva na satisfação dos cidadãos na relação com os serviços deste Instituto.

Autoavaliação QUAR 2024

Como resulta da Autoavaliação, dos 9 objetivos operacionais, 5 foram superados, 4 foram atingidos, sendo de referir que a superação e o cumprimento dos objetivos resultaram, em boa medida, da maior alocação de recursos tecnológicos, humanos e financeiros, da reengenharia e desmaterialização de processos, bem como de diversas iniciativas voltadas

para o incremento da satisfação e produtividade dos trabalhadores nos domínios da saúde e bem estar, da conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar, a capacitação organizacional (formação) e melhoria das instalações.

A taxa de realização dos parâmetros de eficácia, eficiência e qualidade foi de respetivamente 112%, 108% e 105%, correspondendo a uma avaliação global quantitativa de 109%, e qualitativa de BOM.

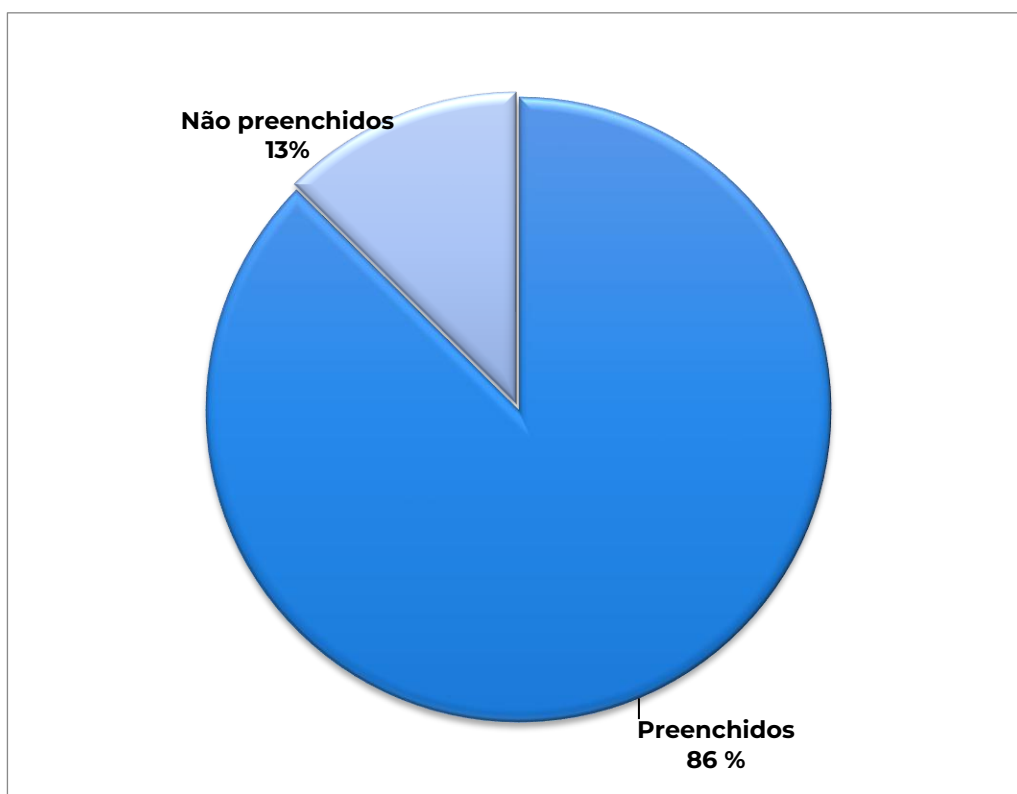
Objetivos Operacionais							
EFICÁCIA							Ponderação: 35%
OE1	OP1: Reduzir o tempo médio de resposta a solicitações dos cidadãos					Peso:	40%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.1	N.º médio de dias para emissão da carta de condução (não incluindo troca de títulos estrangeiros) pedidas no próprio ano	24	100%	20	117%	Superou	17%
Grau de Realização do OP1							117%
OE1, OE4 e OE5	OP2: Assegurar a formação aos colaboradores do IMT, I.P., de acordo com o Plano de Formação					Peso:	20%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.2	Percentagem de colaboradores do IMT, I.P., formados em uma ou mais ações de formação	52%	100%	58%	125%	Superou	25%
Grau de Realização do OP2							125%
OE5	OP3: Implementar a Medicina do Trabalho					Peso:	40%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.3	Número de consultas	580	100%	580	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		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.4	Número anual de pedidos de cartas de condução concluídos efetuados via IMTonline	290 000	100%	338 855	122%	Superou	22%
Grau de Realização do OP4							122%
OE1 e OE5	OP5: Aumentar o número de ações de Inspeção e fiscalização realizadas					Peso:	30%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.5	Número de ações realizadas	1 300	40%	1 187	100%	Atingiu	0%
Ind.6	Número de Inspeções técnicas estrada	8	30%	12	117%	Superou	17%
Ind.7	Número de ações Ações em cooperação com as forças de segurança	12	30%	12	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP5							105%
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		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.8	Percentagem de medidas implementadas face ao estimado em projeto	95%	100%	86%	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP6							100%
QUALIDADE							Ponderação: 30%
OE5	OP7: Melhorar os níveis de atendimento					Peso:	40%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.9	Percentagem de chamadas atendidas - Atendimento telefónico	45%	25%	28%	100%	Atingiu	0%
Ind.10	Atendimento presencial - tempo médio de espera	30	75%	44	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP7							100%
OE5	OP8: Assegurar a boa gestão dos trabalhadores, designadamente nos domínios da segurança e da saúde no trabalho, da conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar e da motivação					Peso:	40%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.11	Taxa de aprovação de requerimentos de jornadas contínuas, horário concentrado e teletrabalho	95%	60%	95%	100%	Atingiu	0%
Ind.12	Número de atualizações / novos conteúdos disponibilizados na página da SST na intranet do IMT sobre temáticas relacionadas com a área da Segurança e Saúde no Trabalho	6	40%	7	100%	Atingiu	0%
Grau de Realização do OP8							100%
OE1 e OE5	OP9: Promover a satisfação do cidadão na interação com o IMT, I.P.					Peso:	20%
Indicadores		Meta 2024	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.13	Índice de satisfação do cidadão no Portal da Queixa	78%	100%	88%	127%	Superou	27%
Grau de Realização do OP9							127%

V. Recursos Humanos, Financeiros e Patrimoniais

Recursos Humanos

A 31 de dezembro de 2024, o número de efetivos a exercer funções no IMT, era de 868 trabalhadores. Contudo, 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 2024 encontravam-se 16 trabalhadores/as nessas condições, o total do efetivo a considerar será de 852 trabalhadores/as.

FIGURA 1 TOTAL DE POSTOS DE TRABALHO



Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

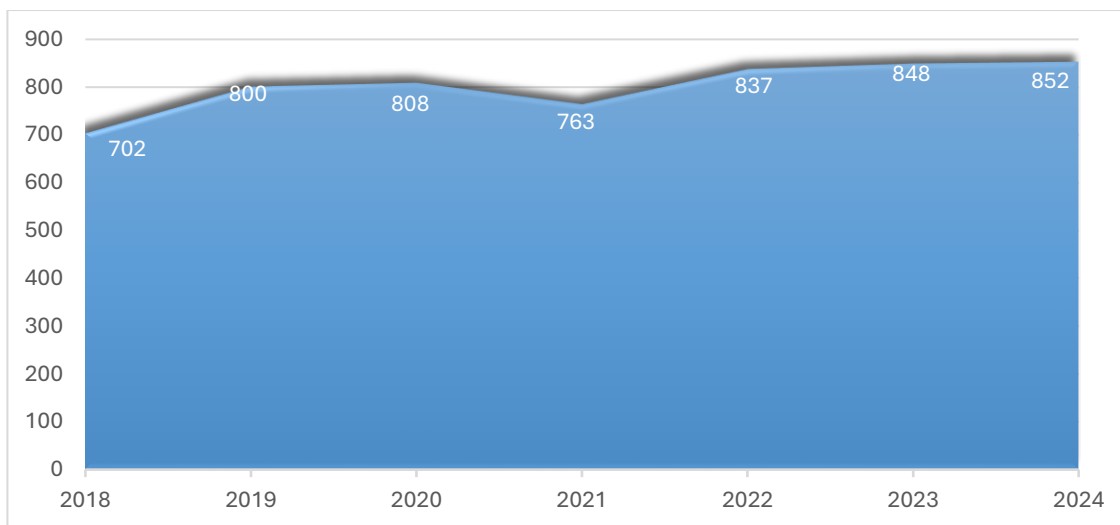
Por sua vez, o mapa de pessoal aprovado para 2024 prevê a existência de 995 postos de trabalho (incluindo o fiscal único), do que resulta uma taxa de ocupação de 86%.

Em 2018 deu-se finalmente a aprovação do mapa do pessoal do IMT, I.P., após a sua criação no âmbito do PREMAC (Plano de Redução e Melhoria da Administração Central do Estado) pelo Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro.

Analisando o crescimento anual desde dessa altura, constata-se que existiu 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 5,9%, mas em 2022 existiu novamente um aumento relevante de 8,8% dos efetivos, tendência que continuou, mas de forma moderada, nos anos de 2023 e 2024, com uma percentagem residual de 1,3% e 0,5% respetivamente.

Em suma, analisando o arco cronológico de 2018 a 2024, constata-se que existiu um aumento de trabalhadores de cerca de 18,3%. Este valor prende-se com a opção com o recrutamento de trabalhadores através do recurso aos procedimentos concursais comuns e através de procedimentos de mobilidade interna para suprir as necessidades das várias unidades orgânicas do IMT, I.P., essencialmente em áreas específicas como, por exemplo, a área da ferrovia, dos examinadores, do atendimento, da informática e dos serviços desconcentrados, com o intuito de prestar o melhor serviço ao cidadão possível.

FIGURA 2 EVOLUÇÃO DOS EFETIVOS



Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

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 residualmente a sua representatividade em cerca 0,2% para um total de 51,8 % dos efetivos. Por sua vez, a carreira assistente técnica surge como o segundo grupo e representa atualmente 35,9 37,3% dos efetivos, diminuindo cerca de 1,6% da sua representatividade.

Quanto às carreiras com média de idade mais elevada, sobressai a de assistente operacional com uma média de 59 anos pelo que existiu uma diminuição do envelhecimento médio de 1 anos de 2023 para 2024. Esta diminuição deveu-se essencialmente à saída de 3 assistentes operacionais por motivos de aposentação.

Em sentido oposto encontra-se a carreira de técnico superior com a média de idade menos elevada, cerca de 49 anos, valor que se mantém do ano anterior., o que se traduz no esforço de recrutamento por forma a contrariar o envelhecimento médio de 1 ano dos efetivos que já pertenciam ao mapa de

peçoal do IMT, I.P. Realça-se, ainda, a diminuição do envelhecimento médio na carreira de técnico de sistemas e tecnologias de informação na ordem dos 4 anos perante o ano anterior. De facto, a saída de duas trabalhadores desta carreira por aposentação e o recrutamento de 4 trabalhadores desta carreira por mobilidade com uma média de idades de 43 anos contribuem para esta diminuição.

Assim, à data de 31 dezembro de 2024, a distribuição dos efetivos, por cargo, carreira e categoria bem como a sua média de idade, era a seguinte:

TABELA 2 CARATERIZAÇÃO DOS EFETIVOS 31/12/2024

Cargos /Carreiras/Categorias	N.º de Efetivos	
	Dez. 2024	Idade média Dez. 2024
Presidente - Dirigente – Direção Superior 1º Grau	1	53
Vogal - Dirigente – Dirigente – Direção Superior 2º Grau	2	53
Diretor Serviços – Dirigente - Direção Intermédia 1º Grau	14	55
Chefe Departamento - Dirigente – Direção Intermédia 2º Grau	26	52
Coordenador Núcleo – Dirigente – Direção Intermédia 3º Grau	13	54
Técnicos Superiores	441	49
Especialistas de Informática	21	54
Técnico de informática	21	52
Assistentes Técnicos	306	54
Assistentes Operacionais	7	59
TOTAL	852	52

Fonte: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

Apurou-se ainda, que no universo de 852 efetivos, o género feminino, prevalece de forma significativa na organização, aproximadamente 2/3 dos

efetivos, mais concretamente 65,3% no universo do IMT, conforme representado.

TABELA 3 CARATERIZAÇÃO DOS EFETIVOS POR GÉNERO 31/12/2024

Género Recursos Humanos	N.º de Efetivos	
	Dez 2024	Idade média Dez. 2024
Feminino	556	52
Masculino	296	50
TOTAL	852	52

FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

Com efeito, em dezembro de 2024, a idade média dos trabalhadores do IMT, era de aproximadamente 52 anos.

Por conseguinte, apurou-se de igual modo que não existe disparidade significativa quanto à média de idades apurada nos géneros identificados.

Relativamente à distribuição dos trabalhadores por local de trabalho, nesta data, 61% dos trabalhadores exerciam funções nos serviços regionais (518) e os restantes 39% trabalhadores nos serviços centrais (334), conforme representado na imagem seguinte:

FIGURA 3 DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

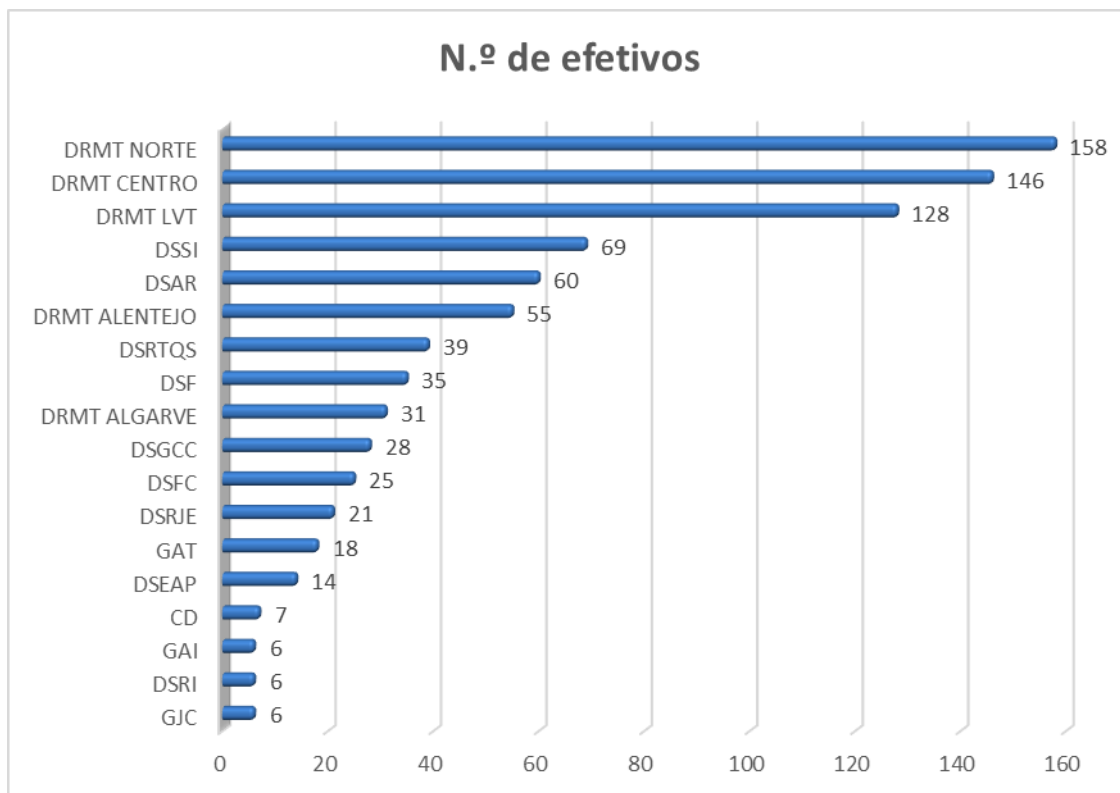
Distribuição geográfica



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

A 31 de dezembro de 2024, o número de efetivos por Unidade Orgânica, distribui-se da seguinte forma:

FIGURA 4 NÚMERO DE EFETIVOS



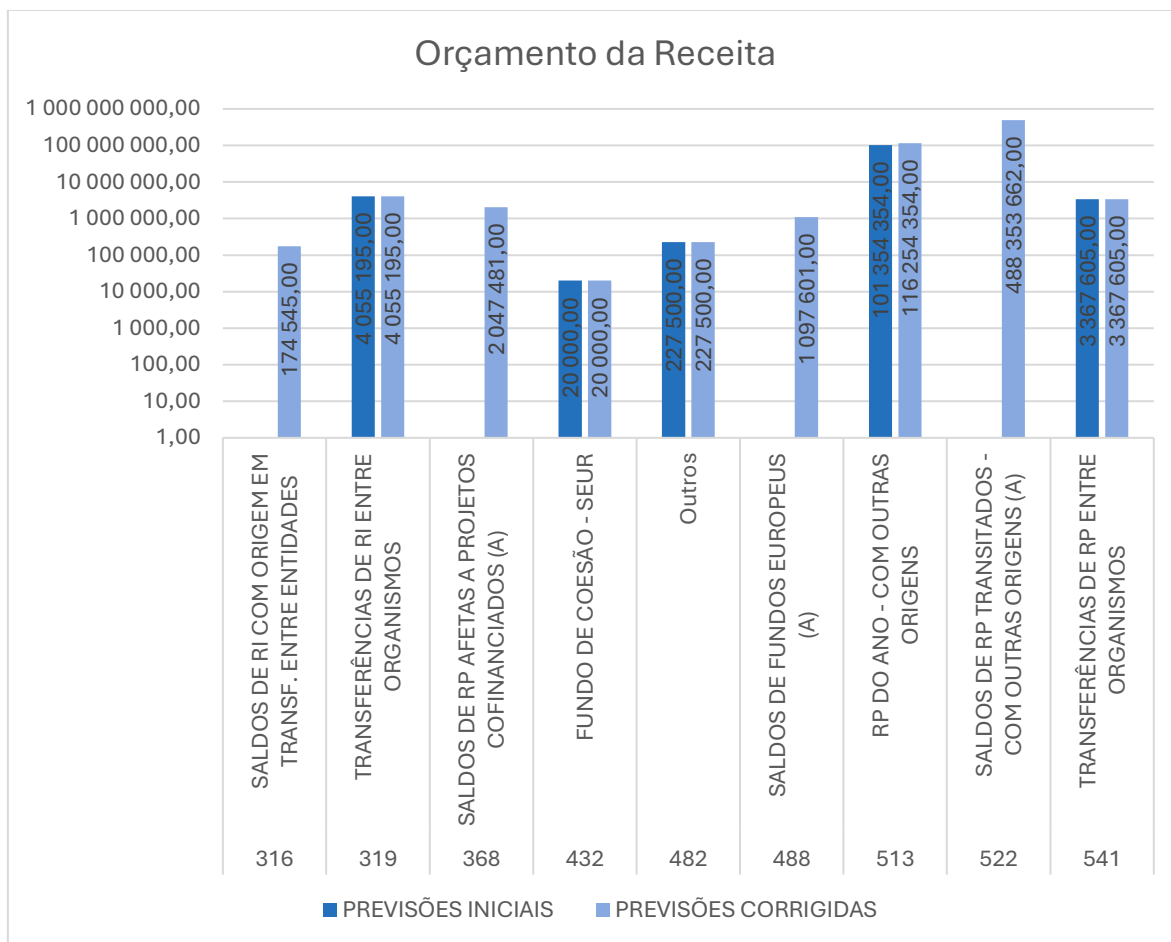
FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRH 31/12/2024

Recursos Financeiros

Receita

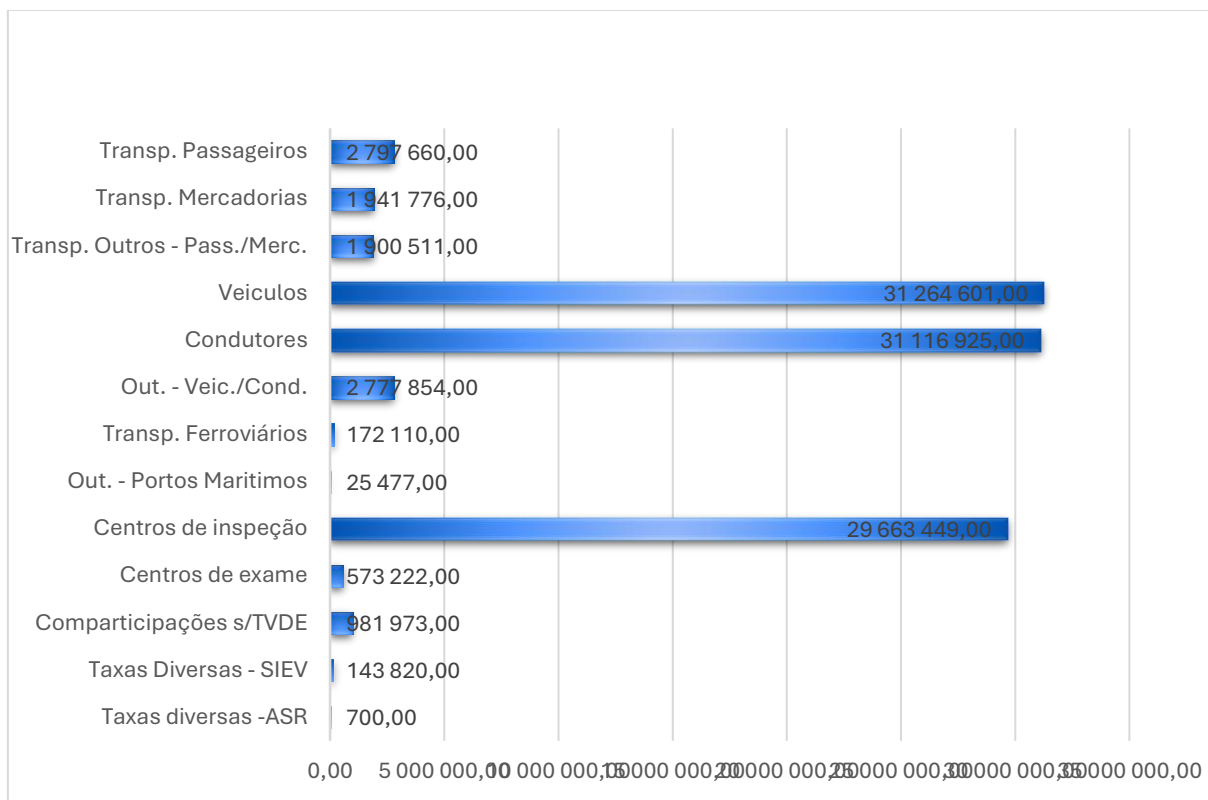
O orçamento da Receita aprovado pelo IMT para 2024 totalizou o montante de 109.024.654,00€, destacando-se como principais fontes de financiamento 319, 432, 482, 513 e 541.

FIGURA 5 ORÇAMENTO DA RECEITA



Em 31.12.2024, a receita proveniente de taxas, através da Fonte de Financiamento 513, foi de 103 317 050,33€, conforme gráfico em anexo:

FIGURA 6 RECEITA COBRADA LÍQUIDA



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRF 31/12/2024*
*(valores em euros)

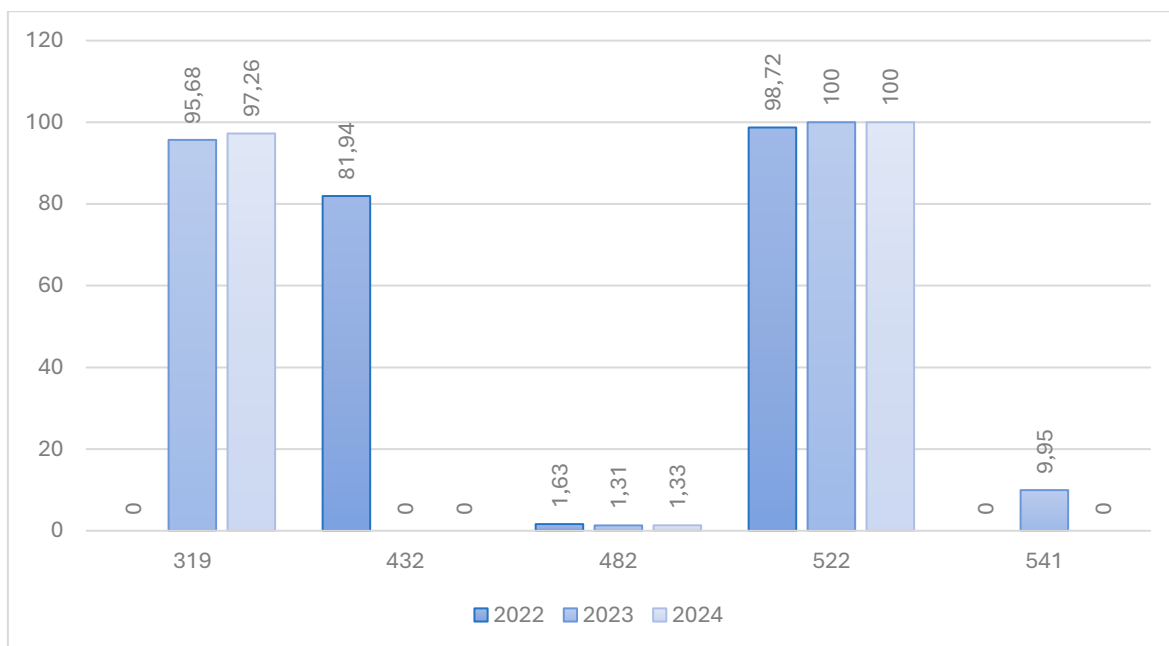
Despesa

Ao analisar a execução orçamental de diversas fontes de financiamento entre 2022 e 2024, observamos padrões distintos de utilização e alocação de recursos:

TABELA 4 TAXA DE EXECUÇÃO DA DESPESA

FF	CE	Dotação Corrigida Liq. de Cativos 2024 (€)	Total Liq. Despesa paga 2024 (€)	Taxa de execução 2022 (%)	Taxa de execução 2023 (%)	Taxa de execução 2024 (%)
319	D04 – Transferências RI entre Organismos	4 055 195,00	3 943 919,22	0	95,68	97,26
432	D02 – Fundo de Coesão – SEUR	20 000,00	0	81,94	0	0
482	D02 – Outros	227 500,00	3 027,31	1,63	1,31	1,33
513	D01 - Despesas com pessoal	29 233 532,00	26 639 629,47	87,69	93,67	91,13
513	D02 - Aquisição de bens e serviços	21 247 888,00	18 774 196,59	44,63	91,77	88,36
513	D03 - Juros e outros encargos	12 500,00	972,64	7,56	5,79	7,78
513	D04 - Transferências correntes	13 941 895,00	13 852 892,43	90,29	97,83	99,36
513	D06 - Outras despesas correntes	1 812 015,00	1 806 590	90,95	32,78	99,7
513	D07 - Aquisição Bens capital – Investimento	5 785 029,00	4 927 708,78	77,85	81,58	85,18
513	D8 – Transferências de capital	4 800 588,00	4 800 588,00	0	0	100
513	D09 – Ativos Financeiros	44 000 000,00	44 000 000,00	0	100	100
522	D04 e D09 – Saldos de RP transitados – com outras origens	471 000 000,00	471 000 000,00	98,72	100	100
541	D02 e D04 – Transferências de RP entre organismos	1 245 338,00	0	0	9,95	0

FIGURA 7 COMPARATIVO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DESPESA



A análise consolidada dos dados orçamentais mostra que a gestão das fontes de financiamento se caracteriza pela diversidade e adaptabilidade. Observa-se que certas fontes, nomeadamente FF 319 e FF 522, revelam uma tendência para uma utilização crescente e otimizada dos recursos. Por outro lado, outras fontes, como FF 432, parecem ter sido objeto de uma redefinição programática, evidenciada pela cessação de sua implementação. FF 482 mantém uma expressão marginal no quadro fiscal, enquanto FF 541 exibe um padrão de uso esporádico. Esta heterogeneidade reflete uma gestão orçamental reativa, em que as prioridades e a disponibilidade de recursos são ajustadas dinamicamente ao longo dos exercícios.

Relativamente à FF 513 (receitas próprias), os últimos três exercícios financeiros revelam uma trajetória ascendente de otimização e eficiência. Numa análise mais generalizada, no ano de 2022, a taxa de execução fixou-se nos 73%, evidenciando um potencial inexplorado na alocação dos recursos. Posteriormente, observou-se um aumento substancial em 2023, atingindo 92%, o que denota uma melhoria na gestão orçamental. Em 2024, a execução consolidou-se nos 95%, aproximando-se do nível de plena utilização dos fundos. Este desempenho sugere uma melhoria da capacidade institucional

na aplicação efetiva das receitas próprias, maximizando o retorno dos recursos disponíveis anualmente.

FIGURA 8 COMPARATIVO EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DESPESA (FF 513)

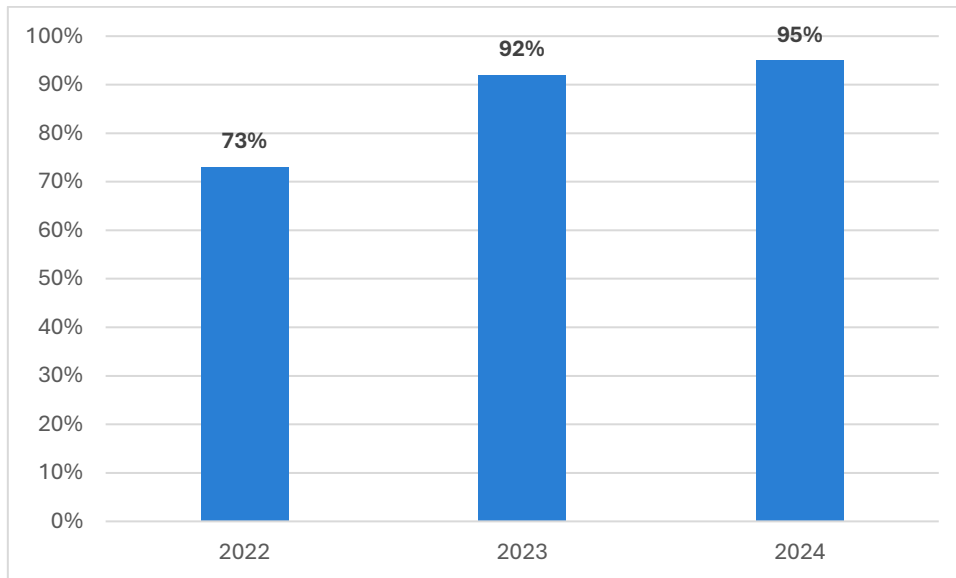
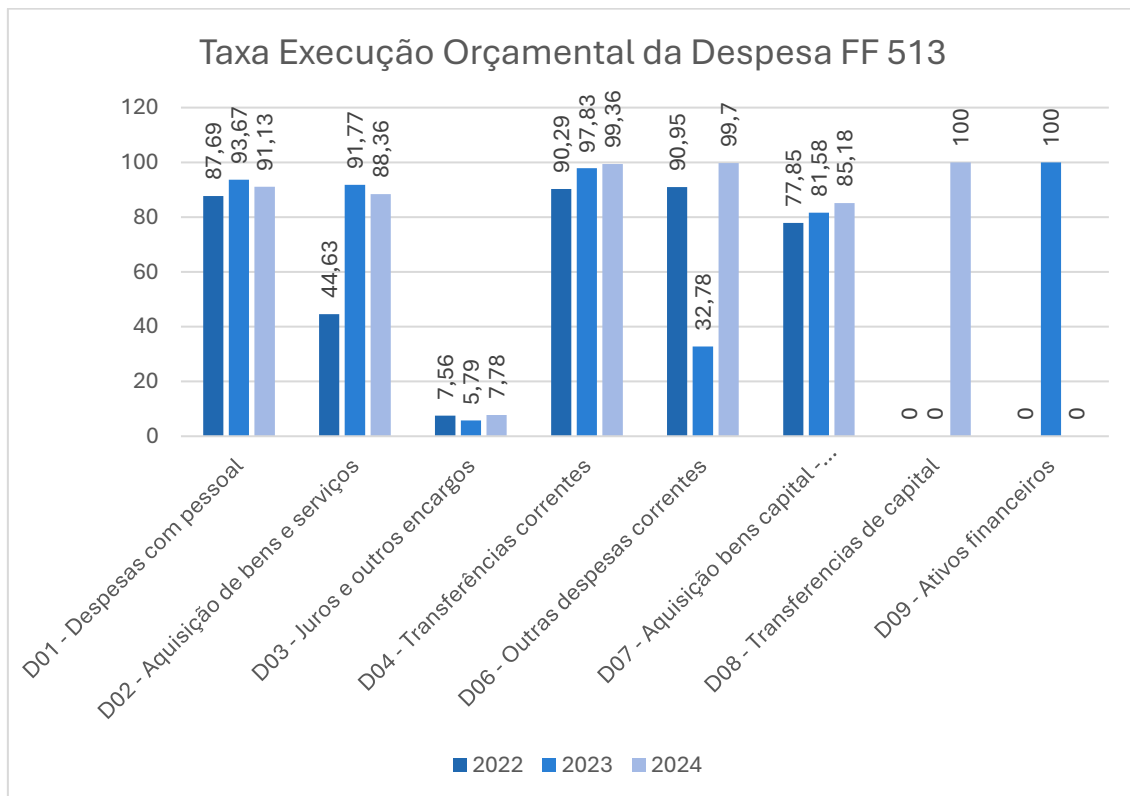


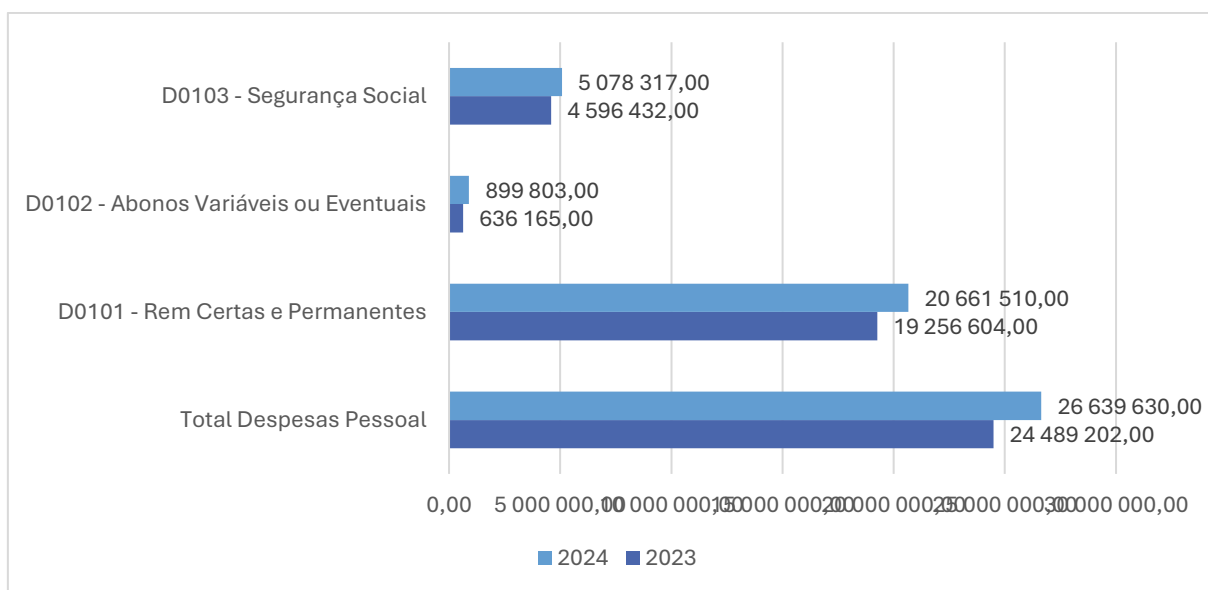
FIGURA 9 COMPARATIVO EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DESPESA (FF 513)



Importa referir que em 2024, a despesa líquida paga em rubricas de pessoal totalizou 26.639.630,00 euros, o que representa um aumento face aos 24.489.202,00 euros registados em 2023.

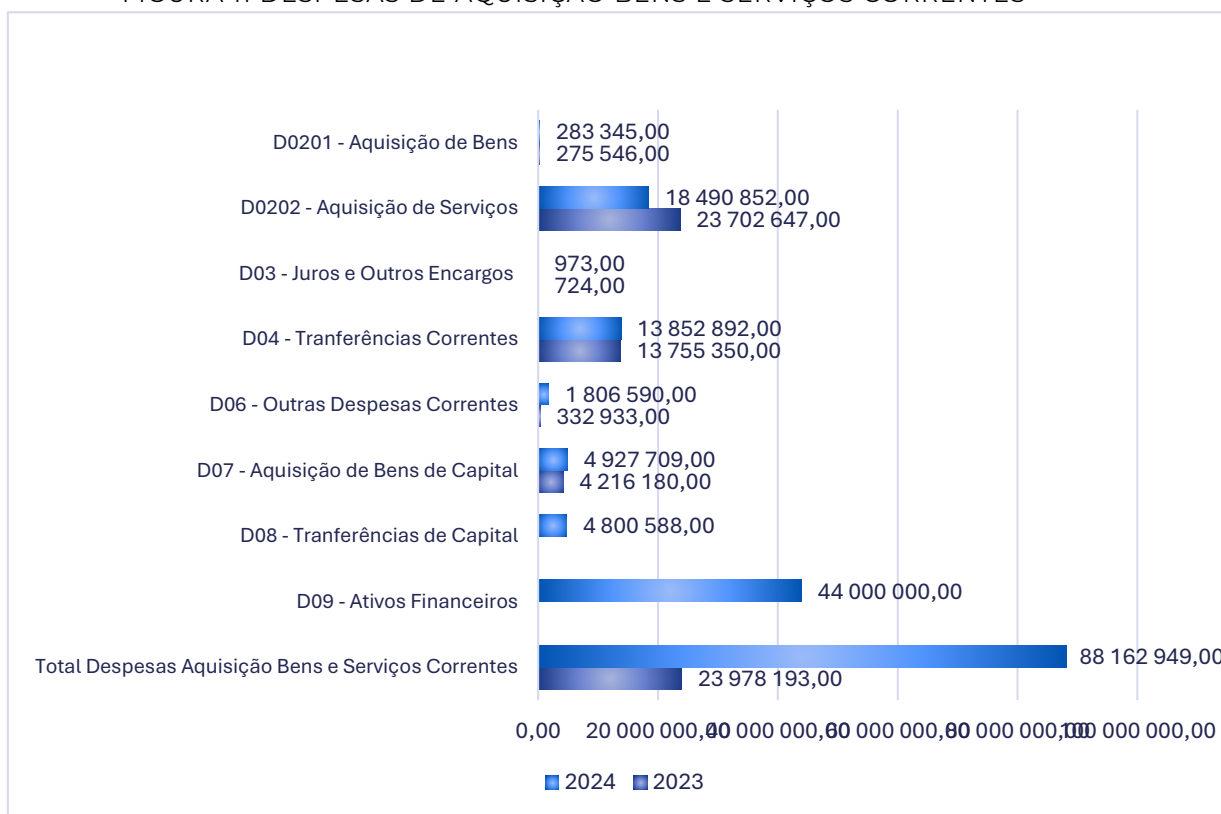
No que se refere à categoria de aquisição de bens e serviços correntes, verificou-se um aumento geral das despesas na maior parte das sub-rubricas. No entanto, a rubrica de aquisição de serviços é uma exceção assinalável, registando um decréscimo de 22% em 2024 face a 2023, situando-se o valor final em 2024 nos 18.490.852,00 €.

FIGURA 10 DESPESAS COM PESSOAL



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRF 31/12/2024*
*(valores em euros)

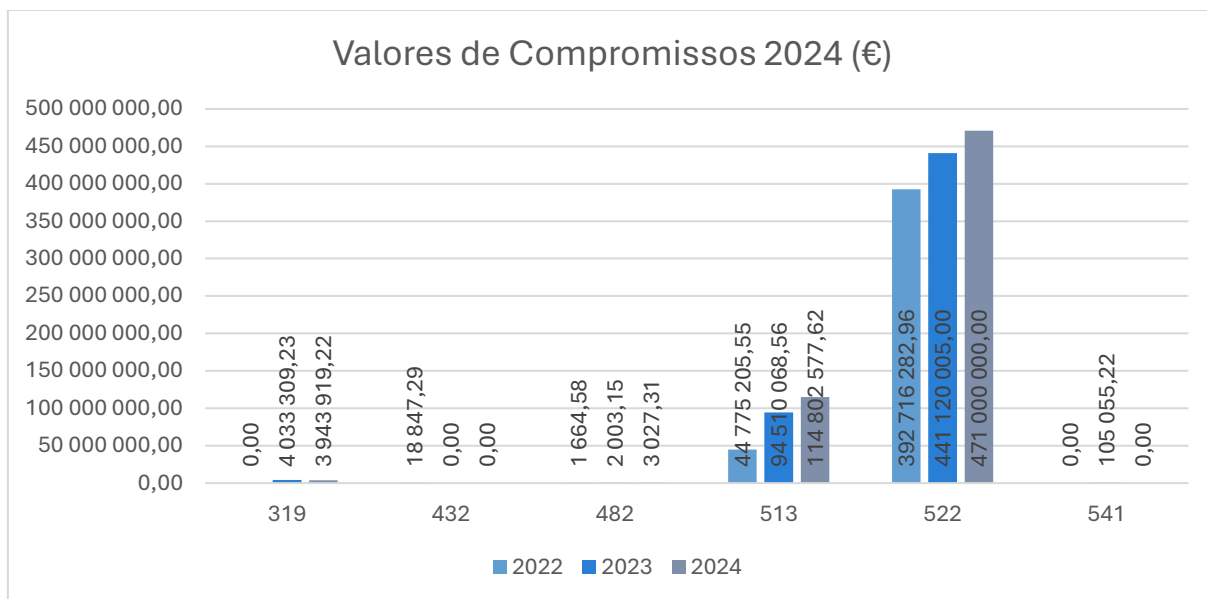
FIGURA 11 DESPESAS DE AQUISIÇÃO BENS E SERVIÇOS CORRENTES



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRF 31/12/2024*
*(valores em euros)

No que se refere à análise dos compromissos assumidos por fonte de financiamento entre 2022-2024, verifica-se uma gestão orçamental dinâmica e em evolução, observando-se uma clara dependência crescente das FF 522 e 513. Destaca-se claramente a evolução da FF 522, que se deve à aplicação de Títulos de curto prazo – CEDIC.

FIGURA 12 COMPROMISSOS ASSUMIDOS 2024 - POR FONTE FINANCIAMENTO



FONTE: IMT. I.P.: DSAR / DRF 31/12/2024*
*(valores em euros)

Recursos Patrimoniais

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

TABELA 5 - PROJETOS DE MANUTENÇÃO E RENOVAÇÃO DE INSTALAÇÕES

Serviços	Projetos de Manutenção e Renovação de Instalações
Edifício Sede - Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de componentes para semáforos do parque de estacionamento; • Desmontagem e montagem de teto falso no piso -2; • Aquisição de um aparelho de ar condicionado portátil para o serviço de Expediente dos Serviços Centrais; • Aquisição de mecanismos de enchimento, descarga e tampas de inox para casas de banho; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
Edifício Barbosa du Bocage- Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços de limpeza de esgotos para as garagens do edifício; • Fornecimento e instalação de videoporteiro;

	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços de instalação de iluminação nos arquivos do piso -4; • Aquisição de Barreira Rodoviária para acesso à garagem; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de componentes para os elevadores 1 e 2; • Aquisição de serviço de inspeção dos elevadores do edifício; • Fornecimento e montagem de pontos de luz nos pisos; • Fornecimento e instalação de sistema automático de deteção de incêndio (SADI); • Aquisição de serviços de continuação da revisão do Projeto da Alterações da Empreitada de Remodelação e beneficiação da DRMT Norte do IMT, I.P.; • Reparações hidráulicas na DRMT Norte; • Substituição de 2 vidros de janelas da DRMT Norte; • Aquisição de 2 baterias para plataforma elevatória de escada; • Empreitada de obras públicas de renovação da sala grande do 1º piso; • Empreitada de Obras Públicas de renovação da Sala 0.06; • Empreitada de obras públicas de fornecimento e colocação de estores em todos os pisos; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Norte - Delegação Distrital e Centro e Exames de Vila Real	<ul style="list-style-type: none"> • Empreitada para fornecimento e instalação de equipamentos de ar condicionado; • Execução da Empreitada de beneficiação das instalações; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Norte – Delegação Distrital de Braga	<ul style="list-style-type: none"> • Empreitada de execução de trabalhos diversos; • Fornecimento e montagem de sinalética fotoluminescente; • Aquisição de equipamentos de combate a incêndios; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Norte – Centro de Exames de Braga	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços de localização de fuga na rede de água entre o contador e o edifício administrativo; • Empreitada de execução de trabalhos diversos;

	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Norte - Delegação Distrital de Viana do Castelo	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição da sinalética interior incluindo o fornecimento de placards de informação; • Empreitada para fornecimento e instalação de equipamentos de ar condicionado; • Aquisição de serviços de elaboração de medidas de auto-proteção para as instalações; • Empreitada de obras públicas de beneficiação; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Norte – Centro de Exames de Bragança	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Centro	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro - Delegação Distrital de Viseu	<ul style="list-style-type: none"> • Esvaziamento e limpeza de fossa séptica; • Empreitada de Obras Públicas para a execução de compartimentação e controlo de acesso para a constituição de área de economato; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro – Centro de Exames de Viseu	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviço de inspeção e diagnóstico ao edifício. • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro - Delegação Distrital da Guarda	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro – Centro de Exames	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de três detetores e botão de pânico; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas
DRMT Centro - Delegação Distrital de Aveiro	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro – Centro de Exames de Aveiro	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.

DRMT Centro – Delegação Distrital de Castelo Branco	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT Centro – Centro de Exames de Castelo Branco	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição e instalação de 1 aparelho de ar condicionado; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT LVT – Delegação de Santarém	<ul style="list-style-type: none"> • Reparação de 3 Casas de Banho. • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT LVT – Centro de Exames de Santarém	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT LVT - Centro de Exames de Sobral de Monte Agraço	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT LVT - Delegação Distrital de Setúbal	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços para alteração dos acrílicos de proteção instalados no atendimento; • Aquisição e instalação de um sistema de controlo de acessos a aplicar na porta de serviço (entrada de funcionários).
DRMT LVT – Centro de Exames de Setúbal	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição e instalação de 1 aparelho de ar condicionado; • Fornecimento e instalação de luminárias LED; • Aquisição de dois eletrodomésticos para o Centro de Exames de Setúbal; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços para a elaboração das fases de anteprojecto de execução e assistência técnica das obras de remodelação do 1º piso das instalações da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo; • Aquisição de serviços de revisão de projeto de execução da empreitada de remodelação das instalações; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Alentejo – Núcleo de Atividades de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição e instalação de iluminação LED; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Alentejo – Centro de Exames de Portalegre	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de serviços de deteção de fuga de água nas instalações;

	<ul style="list-style-type: none"> • Empreitada de obras públicas de trabalhos diversos; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Alentejo – Núcleo Distrital de Portalegre	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Alentejo – Núcleo Distrital de Beja	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Alentejo – Centro de Exames de Beja	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição da sinalética interior incluindo o fornecimento de placards de informação; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Algarve	<ul style="list-style-type: none"> • Reformulação da iluminação nos pisos -1, 1 e 2; • Empreitada para fornecimento e instalação de equipamentos de ar condicionado; • Aquisição de serviços de manutenção simples de plataformas e cadeira elevatórias das instalações do IMT,I.P; • Execução de pintura de uma sala no piso 3; • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.
DRMT do Algarve – Centro de Exames	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas.

Contratação Pública

O DRP tramitou no ano de 2024 cerca de 469 processos, distribuídos da seguinte forma:

TABELA 6 CONTRATAÇÃO PÚBLICA - TIPOLOGIA DE PROCEDIMENTOS

	N.º de Processos
Acordo Quadro	19
Ajuste Direto	87
Ajuste Direto Simplificado	178
Concurso Público	36
Consulta Prévia	28
Contratação Excluída	94
Reprogramação	10
Compras Centralizada (UMC PCM ou ESTAMO)	4
Contratos Excluídos	6
Outros – Trabalhos Complementares; Comparticipações Financeiras	7
Total	469

Houve uma diminuição do recurso ao ajuste direto simplificado em relação aos procedimentos tramitados em 2023, havendo assim uma tendência de aumento do recurso ao ajuste direto.

Em 2024, a contratação excluída teve um aumento significativo uma vez que a totalidade dos procedimentos para aquisição de serviços de formação foram tramitados ao abrigo do artigo 6.º-A do CCP, conforme se demonstra no seguinte quadro:

TABELA 7 TIPOLOGIA DE PROCEDIMENTO

Tipologia de procedimento	2022	2023	2024	Δ (2023-2024)
Acordo Quadro	3	20	19	-5,00%
Ajuste Direto	49	54	87	61,11%
Ajuste Direto Simplificado	259	241	178	-26,14%
Compras Centralizadas	3	1	4	300,00%
Concurso Público	50	39	36	-7,69%
Consulta Prévia	22	23	28	21,74%
Contratação Excluída	13	20	89	345,00%
Contratos Excluídos	3	4	9	125,00%
Reprogramação	4	12	10	-16,67%
Outros	-	22	9	-59,09%
Total	406	436	469	7,57%

TABELA 8 GESTÃO DE CONTRATOS E MANUTENÇÃO

Gestão de contratos e manutenção
Durante o ano de 2024 foram desenvolvidos e acompanhados pelo DRP entre outros, os Fornecimento de água e eletricidade
Rendas
Manutenção do Grupo de Geradores
Aquisição de serviços de manutenção simples de elevadores, plataformas e/ou cadeira elevatórias das instalações do IMT,I.P
Aquisição de serviços de Limpeza
Aquisição de serviços de vigilância
Aquisição de serviços de manutenção de AVAC
Aquisição de serviços de manutenção de extintores e equipamentos de combate a incêndio
Aquisição de serviços de manutenção de SADI
Aquisição de serviço de limpeza e higienização das cadeiras de tecido
Aquisição de serviços de viagens, transportes, alojamentos e serviços conexos
Aquisição de serviço postal universal
Aquisição de serviços de rent-a-car

Fornecimento e instalação de componentes para semáforos da garagem do edifício da Av. Elias Garcia
Fornecimento e instalação de componentes para elevadores 1 e 2 da DRMT Norte
Aquisição de peças e serviços complementares de reparação e manutenção das viaturas
Fornecimento e instalação de componentes para as centrais SADI em várias Delegações do IMT, IP
Aquisição de mobiliário complementar para atendimento/back-office e salas de exame
Aquisição de extintores e outros equipamentos de combate a incêndios
Aquisição de Formulários
Empreitada para fornecimento e instalação de equipamentos de ar condicionado nas instalações do IMT, IP.
Reformulação da iluminação nos pisos -1, 1 e 2 da DRMT do Algarve Empreitada de execução de trabalhos diversos na DD de Braga e Parque de Manobras
Aquisição de serviços de transportes/mudanças
Fornecimento e Instalação de sistema automático de deteção de incêndio (SADI) na Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Porto
Aquisição de serviços para a elaboração das fases de anteprojecto de execução e assistência técnica das obras de remodelação do 1º piso das instalações da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Alentejo - Évora
Aquisição de serviços de continuação da revisão do Projeto da Alterações da Empreitada de Remodelação e beneficiação da DRMT Norte do IMT, I.P.
Aquisição de 3 desumidificadores
Aquisição de 4 porta-paletes
Aquisição de carimbos
Fornecimento e montagem de sinalética fotoluminescente na Delegação Distrital de Braga
Aquisição de serviços de elaboração de medidas de autoproteção para as instalações da DD de Viana do Castelo
Empreitada de obras publicas de "beneficiação da Delegação Distrital do IMT, IP de Viana do Castelo
Aquisição de serviços de limpeza de esgotos para a garagens do edifício da Avenida Barbosa du Bocage
Aquisição de serviços de deteção de fuga de água para as instalações do Parque de Manobras / Centro de Exames de Portalegre

Empreitada de trabalhos diversos no Parque de Manobras/Centro de Exames de Portalegre
Aquisição de serviços de avaliação de imóveis
Aquisição de papel tipologia A4 80gr branco e de cor e A4 120 gr. branco
Execução da Empreitada de beneficiação das instalações da Delegação Distrital do IMT, IP de Vila Real
Fornecimento e instalação de CCTV e Controlo de Acessos nas Salas técnicas das instalações do IMT, I.P. e Direções Regionais
Fornecimento e instalação de video-porteiro no Edifício Barbosa Du Bocage
Aquisição de equipamentos de combate a incêndios
Aquisição de material de economato
Aquisição de serviços de lavagem de automóveis e serviços similares
Aquisição de rolos térmicos e químico preto para a impressora de etiquetas
Aquisição de serviços de instalação de iluminação nos arquivos do piso -4, no edifício da Barbosa du Bocage
Empreitada de Obras Públicas para "Execução de Compartimentação e Controlo de Acesso para a Constituição de Área de Economato", nas instalações da DD Viseu
Aquisição de serviços de manutenção anual dos carregadores elétricos do IMT, IP.
Empreitada de obras públicas de "Renovação da sala grande do 1º piso da DRMT Norte
Aquisição de Barreira Rodoviária para acesso à garagem do edifício da Barbosa Du Bocage
Empreitada de obras públicas "Fornecimento e Colocação de Estores em todos os pisos da DRMT Norte
Aquisição de serviço de avaliação de imóvel para arquivo a arrendar em Arruda dos Vinhos
Aquisição de serviço de avaliação de imóvel para arquivo a arrendar em Trofa - Porto
Empreitada de obras públicas de "Trabalhos diversos no Parque de Manobras/Centro de Exames de Portalegre
Aquisição de serviço de "Inspeção e Diagnóstico ao Edifício do Centro de Exames do IMT, IP de Viseu
Empreitada de Obras Públicas de "Renovação da Sala 0.06 da DRMT Norte
Adjudicação de pintura de uma sala no piso 3 da Direção de Serviços de Mobilidade e Transportes do Algarve
Aquisição de mobiliário para as Unidades Orgânicas do IMT, I.P. – Acordo-Quadro

Fornecimento e instalação de luminárias led e desentupimento de sanita no Parque de Manobras de Setúbal
Aquisição de serviço de "inspeção e diagnóstico às infraestruturas hidráulicas das instalações da delegação distrital do IMT, I.P., em Viana do Castelo
Aquisição de sobrescritos impressos (envelopes de correio)
Empreitada de obras públicas de "Fornecimento e colocação de estores em todos os pisos da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte
Aquisição de contrato de manutenção das SADI (Sistema Automático de Detenção de Incêndio) nas instalações do IMT, IP.
Aquisição de consumíveis de casa de banho
Aquisição de serviços de mudanças/transportes no IMT, I.P.
Aquisição de um aparelho de ar condicionado portátil para o serviço de expediente do edifício Elias Garcia
Aquisição de serviços de "Auditoria às infraestruturas da rede elétrica de Centro de Exames da Delegação Distrital de Viseu, do IMT, IP
Aquisição de mecanismos de enchimento, descarga e tampas de inox para casas de banho do Edifício Elias Garcia
Aquisição de serviços produção/impressão de exemplares de fascículos normativos para aplicação a arruamentos urbanos
Seguro automóvel para a frota do IMT - Ano 2025
Serviço de apoio ao sistema de gestão do parque de estacionamento da DRMT Norte
Aquisição de Combustível Rodoviário - janeiro 2025
Aquisição e instalação de iluminação LED no Núcleo de Atividades de Transporte de Évora [DRMT Alentejo] - 2025
Aquisição de serviços de revisão de projeto de execução da empreitada de remodelação das instalações da DRMT Alentejo - Évora
Empreitada de obras públicas "Fornecimento e colocação de estores em todos os pisos da DRMT Norte" [Reprogramação do Contrato 64/DSAR/2024]
Aquisição de plataforma eletrónica de contratação pública - AcinGov

Gestão da Frota

A frota do IMT em 2024 conseguiu manter em funcionamento as mesmas 33 viaturas que em 2023, tendo-se apostado no acondicionamento (muitas vezes profundo) garantindo-se assim que se encontravam sempre em boas

condições de circulação e de segurança. Para complementar as suas necessidades, o IMT manteve a aquisição em regime de aluguer de curta duração (Rent-a-car).

TABELA 9 VEÍCULOS OPERACIONAIS

Operacionalidade	Nº de veículos 2022	Nº de veículos 2023	Nº de veículos 2024	(2023-2024)
Ativos	38	33	33	0%
Imobilizados	10	9	9	0%
Processo de abate em curso	1	0	0	-
Processo de abate concluído	0	1	0	-100%
Total	49	43	42	-2%

TABELA 10 IDADE DOS VEÍCULOS DA FROTA DO IMT

Idade	Nº Veículos -2022	Nº Veículos -2023	Nº Veículos -2024
Até 4 anos	6	0	0
Mais de 15 Anos	0	0	0
Mais de 20 Anos	43	42	42
Total	49	42	42

TABELA 11 MANUTENÇÃO DAS VIATURAS

Ano	N.º de veículos em manutenção	Despesas com manutenção veículos	Valor médio gasto em manutenção por veículo
2022	32	49 786,96€	1 555,84€
2023	33	42 783,01€	1 296,45€
2024	33	64 059,46 €	1 941,20 €
(2023-2024)	0,00%	49,73%	49,73%

Importa referir que os valores gastos em 2024 são, relativamente aos do ano de 2023, bastante superiores, devendo-se à alteração de abordagem na conservação em manutenção dos veículos, tendo-se apostado no acondicionamento (muitas vezes profundo) dos mesmos ao abrigo de um contrato geral para a manutenção da frota, perspetivando-se que os custos de

manutenção nessas viaturas sejam residuais nos próximos anos. Nem toda a frota foi ainda intervencionada pelo que se irá manter a mesma abordagem para os restantes veículos em 2025, ao abrigo de novo contrato.

Deslocações e Alojamentos

Durante o ano de 2024 foram celebrados 2 contratos com agências de viagens no valor de 129 000,00 euros, foi cabimentada uma verba de num valor total de 249 928,79 € para adjudicações ao abrigo da plataforma SIAV e foram realizados dois ajustes diretos simplificados no valor de 629,37 €.

Em 2024 foram adjudicadas 557 deslocações/alojamentos num total de 363 990,88 €.

TABELA 12 NÚMERO DE DESLOCAÇÕES/ALOJAMENTOS E DESPESA ASSOCIADA POR TIPOLOGIA NACIONAL/INTERNACIONAL

Contrato/SIAV	Nacional	despesa	Internacional	despesa	Total de despesa
SIAV 1	29	6 407,26 €	5	6 785,42 €	13 192,68 €
SIAV 2	23	5 220,05 €	4	4 777,30 €	9 997,35 €
SIAV 3	24	5 945,93 €	4	4 042,04 €	9 987,97 €
SIAV 4	91	26 339,94 €	19	23 647,98 €	49 987,92 €
SIAV 5	20	7 651,08 €	13	22 343,93 €	29 995,01 €
SIAV 6	34	11 149,74 €	15	18 850,09 €	29 999,83 €
SIAV 7	18	4 765,34 €	9	15 194,87 €	19 960,21 €
SIAV 8	17	6 198,88 €	19	23 773,61 €	29 972,49 €
SIAV 9	23	6 643,95 €	12	13 350,40 €	19 994,35 €
SIAV 10	61	13 802,40 €	23	25 919,11 €	39 721,51 €
DOT	10	11 974,00 €	28	39 579,58 €	51 553,58 €
ALIVE	20	11 439,99 €	34	47 558,62 €	58 998,61 €
ADS	0	- €	2	629,37 €	629,37 €
Total					

Existindo deslocações e/ou viagens em que participam membros de várias U.O.'s torna-se difícil desmembrar a despesa pelas diferentes participantes.

VI. ATENDIMENTO MULTICANAL 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:

Área	Serviços
Condutores	<ul style="list-style-type: none"> • Exames de condução – IMT • Emissão de Cartas de Condução • Duplicado de carta de condução • Revalidação de carta de condução • Substituição de carta de condução • Licenças de Condução internacionais
Veículos	<ul style="list-style-type: none"> • Certificado de matrícula • Documentos apreendidos • Cancelamento de Matrículas • Inspeções • Duplicado do certificado de matrícula • Certidões: <ul style="list-style-type: none"> ○ De homologação ○ De matrícula • Alteração das características técnicas • Certidão de resultados de inspeção • Homologações e Transformações
Transportes e Profissional	Certificação
	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrição em exame para certificação profissional • Emissão de certificados profissionais • Autorizações especiais de trânsito • Licenciamento de veículos para atividades transportadoras • Licenciamento de empresas para exercício de atividade de transportes • Tacógrafo Digital
Outros	<ul style="list-style-type: none"> • cartão de estacionamento para pessoa com deficiência

a) **Atendimento presencial nos balcões dos 18 serviços regionais do IMT**

TABELA 13 TEMPO MÉDIO DE ATENDIMENTO PRESENCIAL

Serviço	2024	
	NA*	TME**
Aveiro	42.151	24:04
Beja	14.733	17:03
Braga	47.180	43:00
Bragança	17.387	16:14
Castelo Branco	13.477	28:00
Coimbra	39.979	32:18
Évora	27.268	26:02
Faro	54.142	33:31
Guarda	14.187	31:10
Leiria	34.639	1:04:04
Lisboa - Saldanha	74.697	1:33:34
Lisboa - Marvila	13.078	06:40
Portalegre	11.042	24:12
Porto	77.935	44:32
Santarém	52.674	40:13
Setúbal	50.269	43:06
Viana Castelo	26.522	43:45
Vila Real	21.085	34:14
Viseu	30.845	42:06
TOTAL	663 290	44:16

TABELA 14 ATENDIMENTO PRESENCIAL ESPONTÂNEO E POR MARCAÇÃO

	2024
Atendimento presencial espontâneo	476 867
Atendimento por marcação	177 572
Tempo médio de espera após dispensa da senha ao balcão do IMT	44:16

Atendimento – IMTonline

Através do site IMT online, (<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 2024, este canal de atendimento continuou a aumentar o número de pedidos rececionados por esta via, principalmente nas pretensões de cartas de condução e tacógrafos.

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.

Para o efeito, o IMT, no âmbito das parcerias realizadas com diversas entidades, nomeadamente com a Agência para a Modernização Administrativa, o Instituto dos Registos e Notariado, as Escolas de Condução, Federação Portuguesa de Táxi, a Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros, a Associação Nacional dos Transportes de Mercadorias e com o Automóvel Clube de Portugal, tem facilitado aos cidadãos diversificar a escolha de locais de atendimento presencial, diminuir o tempo de espera e manter um atendimento de proximidade.

Os serviços do IMT estão disponíveis, presencialmente, nos 18 serviços regionais do IMT.

Estão disponíveis também nos seguintes parceiros IMT:

- ANTRAM
- ANTRAL
- FPT (Federação Portuguesa de Táxi)
- ACP
- Escolas de condução
- Lojas e Espaços Cidadão AMA

Em 2024, foram emitidas cerca de 1,2 milhões de cartas de condução, apresentando-se na tabela 15, os títulos emitidos por canal de atendimento:

TABELA 15 CARTAS DE CONDUÇÃO EMITIDAS

Cartas de condução emitidas	2024
IMTonline	338.855
Balcão IMT	404.071
Parceiros IMT	485.279
Total	1.228.205

Em 2024, o IMT passou a ter disponível no IMTonline novas pretensões:

- Certidões online – Submissão online a partir de fevereiro 2024;
- Operadores TVDE – Submissão online a partir de fevereiro 2024
- Renovação de cartas dos países extracomunitários via imtonline – Submissão online a partir de fevereiro 2024;
- CMTVDE – Certificados TVDE emissão/renovação via IMTonline – Submissão online a partir de março 2024;
- Operadores TVDE – Submissão online a partir de fevereiro 2024;
- Guias online – Submissão online a partir de abril 2024;
- CMPT (certificado de motorista de país terceiro) – Submissão online a partir de setembro 2024;
- Acesso à atividade e licenciamento de veículos (Alvarás e licenciamento de veículos) – Submissão online a partir de outubro de 2024;
- Segue listagem do número de pedidos associados a cada pretensão disponibilizada no IMTonline para o ano de 2024:

TABELA 16 N.º DE PRETENSÕES EMITIDAS VIA IMTONLINE

Tipo de Pedido	2024
2ª Via ou Duplicado	21.613
Alteração da Cor	8.269
Alteração da dimensão dos pneumáticos	377
Alteração para combustível GPL	755
Capacidade Profissional para conselheiro de segurança de transportes de mercadorias perigosas: modo ferroviário - emissão	3
Capacidade Profissional para conselheiro de segurança de transportes de mercadorias perigosas: modo ferroviário - renovação	0
Capacidade Profissional para conselheiro de segurança de transportes de mercadorias perigosas: modo rodoviário - emissão	81
Capacidade Profissional para conselheiro de segurança de transportes de mercadorias perigosas: modo rodoviário - renovação	66
Capacidade Profissional para Gerente de empresa de transporte de mercadorias	21
Capacidade Profissional para Gerente de empresa de transporte de passageiros : Autocarros	7
Capacidade Profissional para motorista de empresa de Transporte Colectivo de Crianças - emissão	1.975
Capacidade Profissional para motorista de empresa de Transporte Colectivo de Crianças - renovação	1.193
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização cisternas - emissão	820
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização cisternas - renovação	10
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização explosivos - emissão	39
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização explosivos - renovação	1
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização radioactivos - emissão	5
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - especialização radioactivos - renovação	0
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - formação base - emissão	1.183
Capacidade Profissional para motorista de transporte de mercadorias perigosas - formação base - renovação	6

Certidão de Características do Veículo	3.742
Certidão de Homologação	991
Certidão de Inspeções Técnicas	4.880
Certificado de Motorista de Táxi-CMT - 1ª. emissão	1.460
Certificado de Motorista de Táxi-CMT - renovação	476
Certificado de Motorista de TVDE	24.127
Cópia Certificada de Licença Comunitária de Mercadorias	6.092
Cópia Certificada de Licença Comunitária de Passageiros : Autocarros	1.500
Cópia Certificada do Alvará com Averbamento do Veículo Táxi	0
Dados Biométricos	170.951
Duplicado de Certificado de Matrícula	19.258
Emissão Cartão Tacográfico de Condutor	11.530
Exame para Gerente de empresa de transporte de mercadorias - Nacional e Internacional	556
Exame para Gerente de empresa de transporte de passageiros : Autocarros - Internacional	0
Exame para Gerente de empresa de transporte de passageiros : Autocarros - Nacional	1
Exame para Gerente de empresa de transporte de passageiros : Autocarros - Nacional e Internacional	90
Licenciamento de Táxis 'letra A' por troca veículo ou incorporação na empresa	28
Licenciamento de Táxis 'letra T' por troca veículo ou incorporação na empresa	35
Licenciamento de veículos de Transporte colectivo de crianças - transporte particular	1.653
Licenciamento de veículos de Transporte colectivo de crianças - transporte público	2.734
Licenciamento de veículos de transporte de mercadorias	1.340
Licenciamento de veículos de transporte de Passageiros : Autocarros	341
Pedido de Dístico	19.284
Renovação Cartão Tacográfico de Condutor	9.886
Revalidação	318.791
Substituição	14.919
Total	651.089

Portal da Queixa

A melhoria do serviço prestado aos cidadãos e às empresas tem sido uma das prioridades do IMT, sendo as queixas/pedidos de informação geridas e monitorizadas pela área de Atendimento e Apoio ao Utilizador.

TABELA 17 PORTAL DA QUEIXA

PORTAL DA QUEIXA 2021, 2022, 2023 E 2024											
NÚMERO DE QUEIXAS											
ANO/MÊS	RECECIONADAS	RESPONDIDAS	ANO/MÊS	RECECIONADAS	RESPONDIDAS	ANO/MÊS	RECECIONADAS	RESPONDIDAS	ANO/MÊS	RECECIONADAS	RESPONDIDAS
2021-JANEIRO	243	285	2022-JANEIRO	414	522	2023-JANEIRO	252	757	2024-JANEIRO	386	565
2021-FEVEREIRO	251	252	2022-FEVEREIRO	599	1499	2023-FEVEREIRO	233	784	2024-FEVEREIRO	344	631
2021-MARÇO	347	434	2022-MARÇO	672	690	2023-MARÇO	221	757	2024-MARÇO	395	650
2021-ABRIL	404	469	2022-ABRIL	562	812	2023-ABRIL	236	617	2024-ABRIL	320	520
2021-MAIO	430	583	2022-MAIO	676	1003	2023-MAIO	227	421	2024-MAIO	345	714
2021-JUNHO	490	646	2022-JUNHO	367	744	2023-JUNHO	228	398	2024-JUNHO	392	516
2021-JULHO	464	632	2022-JULHO	361	559	2023-JULHO	310	385	2024-JULHO	478	400
2021-AGOSTO	570	565	2022-AGOSTO	325	863	2023-AGOSTO	357	462	2024-AGOSTO	387	619
2021-SETEMBRO	609	741	2022-SETEMBRO	298	792	2023-SETEMBRO	344	465	2024-SETEMBRO	387	553
2021-OUTUBRO	518	905	2022-OUTUBRO	303	603	2023-OUTUBRO	378	619	2024-OUTUBRO	417	654
2021-NOVEMBRO	436	725	2022-NOVEMBRO	213	668	2023-NOVEMBRO	375	626	2024-NOVEMBRO	334	477
2021-DEZEMBRO	365	728	2022-DEZEMBRO	225	553	2023-DEZEMBRO	288	505	2024-DEZEMBRO	215	410
TOTAL - ANO - 2021	5127	6965	TOTAL - ANO - 2022	5015	9308	TOTAL - ANO-2023	3449	6796	TOTAL - ANO-2024	4400	6709

A avaliação dos serviços prestados é realizada com base no índice de Satisfação que no ano de 2024 situou-se em 87%.

TABELA 18 ÍNDICE DE SATISFAÇÃO

ÍNDICE DE SATISFAÇÃO 2024	
	2024
2024-JANEIRO	86,8
2024-FEVEREIRO	87,4
2024-MARÇO	87,7
2024-ABRIL	88,3
2024-MAIO	88,4
2024-JUNHO	88,1
2024-JULHO	87,7
2024-AGOSTO	87,7
2024-SETEMBRO	87,1
2024-OUTUBRO	87,9
2024-NOVEMBRO	87,5
2024-DEZEMBRO	87,4

VII. PLANO ATIVIDADES 2024 - ATIVIDADE SETORIAL DAS UNIDADES ORGÂNICAS

Direção de Serviços de Regulamentação Jurídico- Económica

A DSRJE desenvolve um conjunto de atividades de natureza operacional, sendo que algumas delas são operacionalizadas pelos serviços desconcentrados, no entanto tuteladas pela DSRJE.

- No âmbito das autorizações e do licenciamento do transporte rodoviário elencam-se algumas das atividades dessa natureza:
 - ✓ Emissão de permissões administrativas provisórias e efetivas para a atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, designado de rent-a-car;
 - ✓ Atividade de *sharing*;
 - ✓ 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;
 - ✓ Apreciação das condições gerais de transporte submetidas pelos operadores, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, o qual aprovou as condições a observar no contrato de transporte rodoviário de passageiros e bagagens;
 - ✓ Resposta a pedidos de apoio e a solicitações no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, em particular respeitantes à publicitação de contratos interadministrativos celebrados;
 - ✓ 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;

- Transporte de passageiros em autocarro;
- Transporte de passageiros em Transporte individual e Remunerado de Passageiros em Veículo Descaraterizado a partir de Plataforma Eletrónica, vulgo TVDE;
- Rent-a-car;
- Atividade de *sharing*;
- Transporte de Crianças e Jovens, vulgo TCC;
- Transporte de mercadorias;
- Transporte de mercadorias perigosas;
- Atividade de Aluguer de Veículos de Mercadorias sem Condutor, vulgo rent-a-cargo;
- Atividade transitária;
- ✓ Análise e/ou reencaminhamento de reclamações diversas, designadamente sobre transporte de passageiros em autocarro, transporte em táxi, TVDE, TCC, rent-a-car/sharing e outras;
- ✓ Gestão de quantidades a adquirir e a distribuir pelos serviços desconcentrados no que respeita aos modelos 103-IMT, 104-IMT, 105-IMT, 106-IMT, 107-IMT e 332-IMT em articulação com os mesmos e com a INCM;
- ✓ Atualização/revisão dos todos conteúdos do site do IMT, incluindo os microsites, no âmbito das competências da DSRJE, em articulação com a DSSI/DAAU.

Passe do Antigo Combatente (PAC)

No âmbito da contratualização tarifária dos transportes são atividades de carácter operativo ou contínuo:

Recolha mensal de informação estatística relativa ao Passe do Antigo Combatente (PAC), com vista ao cálculo e tramitação das compensações financeiras destes passes, e posterior validação pela Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN);

TABELA 19 PAC - VENDAS APURADAS

	2021	2022	2023	2024	Total
Título de transporte – PAC	6.401	109.479	160.788	168.775	445.443

TABELA 20 PAC- COMPENSAÇÕES FINANCEIRAS APURADAS (€)

	2021	2022	2023	2024	Total
Compensação apurada - PAC	125.630	4.653.670	6.180.050	6.597.749	17.557.100

Em 2024, foi assegurada a participação na UTAC – Unidade Técnica dos Antigos Combatentes e sistematização de contributos (IMT/AML/AMP) para os Relatórios de avaliação do Estatuto do Antigo Combatente (EAC).

Passes Gratuito para Jovens

Implementação do Passe Gratuito para Jovens junto das Áreas Metropolitanas de Lisboa (AML) e do Porto (AMP) e das 17 Comunidades Intermunicipais (CIM), em parceria com a Secretaria de Estado da Mobilidade Urbana (SEMU), bem como a articulação com a Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), como entidade pagadora;

TABELA 21 - PASSE GRATUITO PARA JOVENS

	2024 (*)
Vendas Títulos	7 209 393
Compensação financeira apurada	218 705 989 €

(*) valores sujeitos a atualização

- ✓ Recolha mensal de informação estatística relativa ao Passe Gratuito para Jovens, e respetivo cálculo e tramitação das compensações financeiras destes passes;
- ✓ Resposta a pedidos de esclarecimentos de utentes, operadores, Autoridades Metropolitanas (AM), Comunidades Intermunicipais (CIM) e várias entidades sobre os passes PAC e Passe Gratuito para Jovens;

- ✓ Participação no processo de verificação dos tarifários das empresas Metropolitano de Lisboa, Transtejo e Soflusa e Comboios de Portugal.

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.

Transporte terrestre de mercadorias perigosas (ADR)

- ✓ 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;
- ✓ 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*);

- ✓ Participação na Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas (CNTMP).

Transporte de produtos alimentares perecíveis (ATP)

- ✓ Emissão, pedidos de 2^{as} vias, cancelamento e desbloqueamento de cartões para o benefício fiscal do gasóleo colorido e marcado (GCM);
- ✓ Participação no protocolo estabelecido com o ISQ, no âmbito dos processos de certificação ATP;
- ✓ Procedimento de aquisição de serviços decorrente do Despacho 4444/2021;
- ✓ Atualização do *sharepoint* para seguimento e controle dos pedidos e emissão dos certificados ATP.
- ✓ Participação no WP.11 da UNECE

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.

Autorizações e licenciamento do transporte rodoviário

- Rent-a-car:
 - ✓ Durante o ano de 2024 foram emitidos 50 títulos efetivos de permissão administrativa;
 - ✓ Durante o ano de 2024 foram emitidos 62 títulos provisórios de permissão administrativa.
- *Sharing*
 - ✓ Durante o ano de 2024 foram tramitados os seguintes processos:
 - Foram emitidas dez permissões administrativas;
 - Foram revogadas dezoito permissões administrativas;
- Serviço expresso e internacional

- ✓ Autorizações emitidas para a exploração de serviços expresso de passageiros e alterações das condições de exploração emitidas relativas a estes serviços:
 - Em 2024 foram emitidas um total de 140 autorizações para a exploração de serviços expresso, subdividindo-se em 52 novas autorizações e 88 alterações à autorização inicial.
- ✓ Autorizações emitidas para a exploração de serviços internacionais de passageiros e alterações das condições de exploração emitidas relativas a estes serviços:

Em 2024 foram emitidas um total de 57 autorizações internacionais:

 - 36 autorizações para a exploração de serviços regulares internacionais (valor global – emissão conjunta de Portugal e das Administrações estrangeiras),
 - 6 autorizações para a exploração de serviços ocasionais internacionais não liberalizados (emitidas por Portugal);
 - 15 alterações das condições de exploração relativas a serviços regulares internacionais (valor global – emissão conjunta de Portugal e das Administrações estrangeiras).

Transporte de Passageiros Flexível

- ✓ Durante o ano de 2024, foram registados 29 pedidos de transporte de passageiros flexíveis, tendo sido deferidos 26 pedidos.

Licenciamento de Operadores de Plataformas Eletrónicas - TVDE

- ✓ Durante o ano de 2024 verificou-se o seguinte:
 - Foram respondidos quinhentos e sessenta e cinco pedidos de esclarecimentos sobre questões no âmbito dos operadores de plataformas eletrónicas - TVDE;
 - Foram analisados quarenta e sete pedidos de licenciamento de operadores de plataforma eletrónica – TVDE;

- Desses quarenta e sete pedidos, apenas sete reuniam os pressupostos para poderem ter continuidade;
- Desses sete, até 31.12.2024, dois tinham sido deferidos e um indeferido.
- ✓ Participação no processo de celebração de protocolos institucionais entre o IMT e duas plataformas eletrónicas de TVDE (UBER e BOLT) para troca de informação, com o objetivo de regulação do setor. Participação em articulação com a DSSI nos desenvolvimentos técnicos subsequentes;

TCC

- ✓ Por se tratar de uma atividade que é da competência operacional dos serviços regionais, pese embora a sua tutela seja da DSRJE, durante o ano de 2024 foram esclarecidas todas as dúvidas apresentadas pelos serviços à DSRJE quanto ao licenciamento desta atividade.

Táxis

- ✓ Por se tratar de uma atividade que é da competência operacional dos serviços regionais, pese embora a sua tutela seja da DSRJE, durante o ano de 2024 foram esclarecidas todas as dúvidas apresentadas pelos serviços à DSRJE quanto ao licenciamento desta atividade;
- ✓ Participação no processo de articulação IMT/AT para implementação de sistema de troca de informações a nível nacional, entre Municípios, IMT e AT para, entre outros, concessão de isenção de IUC ao setor;

Transporte de mercadorias

- ✓ Elaboração e tramitação das derrogações concedidas em 2024 pelo Estado Português a determinadas disposições do Regulamento n.º 561/2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários;
- ✓ Participação no processo de emissão pelo sr. PCD de Autorizações Especiais de Trânsito (AET) excepcionais, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 23.º do RAET;
- ✓ Transporte de mercadorias perigosas

- Durante o ano de 2024 foram tratados 291 pedidos de nomeação e desvinculação de Conselheiros de Segurança;
- A DSRJE detém a presidência e o secretariado da Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas (CNTMP), tendo realizado no ano de 2024 duas reuniões daquela comissão e preparado as respetivas atas;
- No ano de 2024 foi realizado o evento dos 50 anos da CNTMP;
- Durante o ano de 2024, foram preparados todos os documentos e pedidos de atualização referentes ao ano de 2023 para serem colocados no site do IMT;
- Durante o ano de 2024, foram emitidas 49 Autorizações Especiais de Circulação (AEC);
- Durante o ano de 2024, a DSRJE fez o tratamento estatístico dos dados constantes das listas de controlo enviadas pelas autoridades fiscalizadoras ao IMT durante o ano de 2023. Essas listas contêm toda a informação acerca de todas as ações de fiscalização e infrações detetadas no âmbito do transporte ADR;
- No ano de 2024 a DSRJE promoveu a assinatura por PT dos Acordos M329, M338 and M345.

Rent-a-cargo

- Esta é uma atividade que é da competência operacional dos serviços regionais, não obstante a sua tutela ser da DSRJE, pelo que, durante o ano de 2024 a DSRJE prestou todos os esclarecimentos às dúvidas apresentadas pelo setor e pelos serviços.
- A DSRJE no ano de 2024 iniciou processo de verificação de requisitos de todas as empresas titulares de Alvará ou Permissão Administrativa para a atividade de rent-a-cargo, a fim de poder ser atualizada a lista das empresas rent-a-cargo.

Transitários

Esta é uma atividade que é da competência operacional dos serviços regionais, não obstante a sua tutela ser da DSRJE, pelo que, durante

o ano de 2024 a DSRJE prestou todos os esclarecimentos às dúvidas apresentadas pelo setor e pelos serviços.

Certificados ATP

- Durante o ano de 2024 foram emitidos, na totalidade (novas emissões e renovações) 3 074 certificados ATP, pelas entidades com delegações de competência para a emissão desses certificados (IPQ e Prova Ímpar - PI).
- Essa emissão foi realizada da seguinte forma:
 - ✓ 2 360 foram emitidos pelo IPQ;
 - 1 646 renovações;
 - 714 novas emissões.
 - ✓ 377 foram emitidos pela PI.
 - 368 renovações;
 - 9 novas emissões.

Gasóleo Colorido e Mercado (GMC)

O processo referente à atribuição do benefício fiscal no âmbito do Gasóleo Colorido e Mercado, para os motores dos equipamentos refrigeradores que equipam as caixas com certificação ATP, é da competência da Autoridade Tributária (AT).

O IMT tem unicamente como competência verificar se os proponentes ao benefício fiscal são titulares de certificado ATP e a entrega dos cartões aos requerentes.

Neste contexto, foram asseguradas as seguintes atividades:

- Encaminhamento para a AT, de 333 novos processos de GCM;
- Análise de 863 processos de GCM, a fim de perceber se os seus beneficiários mantinham as condições no âmbito do ATP para que pudessem continuar a beneficiar do benefício fiscal do GCM;
- Revalidação de 781 cartões de GCM;
- Instruiu o processo da revogação do benefício fiscal referente a 194 cartões de GCM;
- Solicitou à DGADR a emissão de 48 segundas vias de cartões GCM.

Licenciamento da atividade ferroviária

No ano de 2024, foram emitidas duas licenças ferroviárias - MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, SA e Captrain Portugal, SA.

Apoios Ferrovia

Participação em conjunto com DGCOM/MNE no processo de atribuição de apoios ao setor ferroviário de mercadorias - SA.107166 - PT – que incluiu a elaboração de diversos projetos normativos e reuniões interinstitucionais.

Apoios Fundo Ambiental

Durante o ano de 2024, foram analisados 11.446 processos no âmbito do fundo ambiental no âmbito dos processos ao apoio extraordinário e excecional aos combustíveis para pesados de passageiros, assim como foram analisados 845 processos de audiência de interessados.

Agentes ajuramentados

Durante o ano de 2024 foram registados na base de dados nacional um total de 294 processos referentes à ajuramentação de agentes de fiscalização, 180 dos quais representam pedidos de novas ajuramentações.

Relações internacionais no âmbito do transporte de mercadorias

Durante o ano de 2024, foram emitidas um total de 19 autorizações multilaterais CEMT, que permitiram aos transportadores portugueses efetuar transportes de mercadorias para países terceiros (12 anuais e 7 mensais).

TABELA 22 AUTORIZAÇÕES MULTILATERAIS

	2023	2024
Autorizações anuais Euro VI	4	5
Autorizações anuais Euro V	6	7
Autorizações mensais	3	7
	13	19

Autorizações Bilaterais

No ano de 2024 foram emitidas um total de 249 autorizações bilaterais, verificando-se uma redução face a 2023.

TABELA 23 AUTORIZAÇÕES BILATERAIS

	2023	2024
Anuais	163	140
Por Viagem	101	91
Por Viagem de Entrada em Vazio	141	18
Total Geral	405	249

TABELA 24 AUTORIZAÇÕES POR PAIS

Tipo de Autorização	País	2023	2024
Anuais	Marrocos	163	140
	Türkiye	0	0
		2023	2024
Por viagem	Alemanha	0	0
	Andorra	0	0
	Bielorrússia	0	0
	Bulgária	0	0
	Cazaquistão	0	0
	Federação russa	0	0
	Marrocos	75	90
	Moldova	24	1
	Noruega	0	0
	Quirguistão	0	0
	Tunísia	0	0
	Türkiye	2	0
	Ukraine	0	0
		2023	2024
Por Viagem de Entrada em Vazio	Marrocos	141	18
	Total Geral	405	249

Foi a reunião da Comissão Mista no âmbito do Acordo Entre a República Portuguesa e a República da Turquia Sobre Transportes Internacionais Rodoviários de Passageiros e Mercadorias, que decorreu em Lisboa a 6 e 7 de março de 2024.

Durante o ano de 2024, a DSRJE participou ainda em diversas reuniões internacionais no âmbito dos transportes de mercadorias:

- Reunião Comum RID/ADR/ADN - em Berna;
- WP.15, da UNECE - em Genebra;
- Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods - Genebra
- 64.º Sessão do ECOSOC TDG - Genebra.
- Reunião do Grupo de Transportes Rodoviários do International Transport Forum (ITF) – Paris
- Reuniões da Comissão Europeia no âmbito do tacógrafo.

- Reunião do WP11 – em Genebra, referente ao Acordo Relativo a Transportes Internacionais de Produtos Alimentares Perecíveis e aos Equipamentos Especializados a Utilizar nestes Transportes (Acordo ATP).

Projetos Legislativos

Elaboração de projeto legislativo nacional, em transposição da Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012. (Diretiva Destacamento);

Elaboração de projeto legislativo nacional em transposição da Diretiva Delegada (UE) 2024/846 da Comissão, de 14 de março de 2024, que altera a Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário (respeita a tempos de condução dos motoristas, controlo do repouso etc..);

Participação no projeto legislativo nacional de revisão da Lei 45/2018 – diploma que define o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica;

Participação na revisão do DL n.º 47/2018 – diploma que regulamenta as atividades de rent-a-car e Sharing

Participação no projeto conjunto (IMT/DGRDN) de alteração da Portaria n.º 198/2021, de 21/09, diploma que define as condições de atribuição do Passe de Antigo Combatente e os procedimentos relativos à sua operacionalização;

Participação no processo de preparação da alteração da legislação do Passe Gratuito para Jovens (Portaria n.º 307-A/2024/1, de 28/11) correspondente ao alargamento a todos os jovens até aos 23 anos, independentemente de serem estudantes;

Participação no processo de preparação da legislação do Circula PT (Portaria n.º 322-A/2024/1 de 10/12) e respetiva implementação junto das Áreas Metropolitanas de Lisboa (AML) e do Porto (AMP) e das 17 Comunidades Intermunicipais (CIM), em parceria com a Secretaria de Estado da Mobilidade Urbana (SEMU).

- ✓ Elaboração do Projeto de RCM n.º 107/2024, de 21 de agosto, que consagrou o regime de apoio à ferrovia para os próximos cinco anos, em linha com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e as orientações comunitárias sobre os auxílios de Estado às empresas de transporte ferroviário;
- ✓ laboração da Portaria n.º 289/2024/1, de 7 de novembro, primeira alteração à Portaria n.º 451/2023, de 22 de dezembro, que regulamenta as características e normas de identificação dos veículos utilizados no transporte de passageiros em táxi.

Simplificação de procedimentos administrativos

Foram elaboradas e publicadas 10 Notas Informativas, no âmbito da uniformização e simplificação dos procedimentos administrativos da área dos transportes:

TABELA 25 SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA

Assunto	Publicação
Pedidos de emissão de certificados e/ou autorizações CEMT	17.01.2024
Prorrogação da idade dos veículos rent-a-car	17.01.2024
Capacidade financeira das empresas de transporte – Licenciamento de veículos	17.01.2024
Validade das Licenças dos veículos TCC	22.03.2024
Certificado de Motorista de País Terceiro – CMPT - online	08.04.2024
Interpretação do artigo 5.º do DL 9/2015	17.05.2024
Verificação da capacidade financeira e cancelamento dos Alvarás e/ou Licenças Comunitárias (Revoga a NI n.º 03 de 2024)	17.05.2024
Renovação do Alvará da atividade de Táxi e transmissão de Alvará de titular de Estabelecimento Individual de Responsabilidade Limitada (EIRL)	17.05.2024 Republicada em 24.02.2025
Registo de veículos - Verificação de requisitos, emissão de licença do veículo e de cópias certificadas das licenças comunitárias	28.11.2024
Documento previsto no n.º 4 do artigo 26.º do DL 108/2009 – Empresas de animação turística	30.09.2024

Foi publicada a Deliberação IMT-CD/2024/1703-A, que alterou e republicou a Deliberação IMT-CD/2024/456, na redação que lhe tinha sido dada pela Deliberação IMT-CD/2024/565, sobre a simplificação do procedimento de licenciamento de veículos de transporte de mercadorias, de passageiros e de transporte coletivo de crianças.

Foi publicada a Deliberação IMT-CD/2024/652, sobre a tramitação do procedimento de licenciamento da atividade de transportes rodoviários de mercadorias, de passageiros, de crianças e em táxi.

- No âmbito **das atividades de transporte terrestre** foram desenvolvidos/iniciados os seguintes projetos (de carácter contínuo):
 - ✓ Participação em reuniões da 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);
 - ✓ 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);
 - ✓ Participação no **projeto eFTI4eu** – digitalização dos documentos de transporte de mercadorias a nível europeu;
 - ✓ Participação no **ITF** - Internacional Transport Forum (grupo de transportes rodoviários);
 - ✓ Participação regular nas iniciativas promovidas pela **ELA** – European Labour Authority, que no domínio da regulamentação social do domínio dos transportes, destacamento de condutores e sistema **IMI**;
 - ✓ Participação nas iniciativas promovidas pela **UITP**, em articulação com a DSEAP;
 - ✓ Participação na 45.^a Sessão do Grupo de Trabalho VI -(Documentos de Transporte Multimodal Negociáveis) da **UNCITRAL**, pela primeira vez, em dezembro de 2024;
 - ✓ Participação na **UTAC** – Unidade Técnica para os Antigos Combatentes;
 - ✓ No transporte de passageiros **Expresso** – articulação com a DSEAP nas matérias referentes à utilização de interfaces e terminais rodoviários, nomeadamente no mapeamento e listagem dessas infraestruturas e com a DSSI na atualização da aplicação destinada ao registo de serviços expresso (SASE);
 - ✓ TVDE – participação em diversas reuniões com as entidades do setor;

- ✓ 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 nº 840/2010, de 2 de setembro;
 - ✓ Participação e organização de reuniões setoriais diversas.
- 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;
 - ✓ Foram revistos os procedimentos quanto ao licenciamento da atividade do transporte de passageiros e mercadorias;
 - ✓ Foram revistos os procedimentos quanto ao licenciamento dos veículos de mercadorias e passageiros, para a atividade;
 - ✓ Foram **redesenhados os procedimentos** dos processos de licenciamento da atividade de transporte de passageiros e mercadorias, assim como do licenciamento de veículos;
 - ✓ Implementação (em articulação com o DAAU/DRMTAL) de **sistemas informatizados de submissão de pedidos** de licenciamento de empresas e registo de veículos, no transporte de mercadorias, passageiros táxis e pedido de certificados de motorista de países terceiros (CMPT), com várias reuniões subsequentes com as associações dos setores;
 - ✓ Foi feita uma ação de formação/esclarecimentos (presencial) a todos os dirigentes e trabalhadores, da área dos transportes de todos os serviços regionais;
 - ✓ 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;

- ✓ Anuário Estatístico: fornecimento de informação sobre transportes terrestres para constar no documento anual que integra o *site* do IMT

Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões

Em 2024, a atividade do IMT, I.P., e da DSGCC, estendeu-se às concessões aeroportuárias. A gestão dos Contratos de Concessão Aeroportuários foi, até 2024, assegurada pelos gabinetes governamentais com responsabilidades nas infraestruturas, tendo, a certo passo, sido delegadas na Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio de despacho, algumas dessas responsabilidades. O Tribunal de Contas, no seu Relatório n.º 16/2023, recomendou que a gestão destes contratos passasse a ser efetuada por uma outra entidade pública habilitada para o efeito, distinta da entidade reguladora, para evitar a existência de competências cumulativas conflitantes. Assim, foi emitido o Despacho n.º 3361/2024, de 28 de março, do Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas, que determinou a transferência das responsabilidades de acompanhamento da gestão dos Contratos de Concessão Aeroportuários para o IMT, I.P., ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual, que aprova a orgânica do IMT, I.P. Através do Despacho n.º 11773/2024, de 4 de outubro, do Secretário de Estado das Infraestruturas, foi definida uma repartição de responsabilidades de intervenção entre a ANAC (por um lado, regulação, e por outro coadjuvação ao Governo, nos termos dos seus próprios Estatutos), o IMT, I.P., e o Governo (Concedente). Nesse quadro, e a partir dessa altura, a DSGCC e o Gabinete Jurídico e de Contencioso do IMT, I.P., têm vindo a desempenhar conjuntamente esse papel, com intervenção ainda limitada, mas já com alguma expressão.

Indicadores quantitativos

Quanto aos **indicadores mais significativos do volume de atividade da DSGCC**, em 2024, por grandes números, apresenta-se a seguinte súmula:

- N.º de inspeções rodoviárias realizadas: **24** (2016: 15; 2017: 41; 2018: 28; 2019: 41; 2020: 18; 2021: 18; 2022: 40; 2023: 24).

- N.º de km abrangidos pelas inspeções rodoviárias: **1.135 km** (2016: 452 km; 2017: 1.005 km; 2018: 1.421 km; 2019: 1.517 km; 2020: 1.082 km; 2021: 835 km; 2022: 1.132 km; 2023: 1.170 km).
- N.º de vitorias e pré-vitorias de vias rodoviárias (para entrada em serviço) realizadas, incluindo postos de carregamento elétrico: **5** (2016: 7; 2017: 11; 2018: 4; 2019: 2; 2020: 2; 2021: 16; 2022: 10; 2023: 3).
- N.º de projetos das condições de execução das obras (PCEO) em autoestradas, analisados/aprovados: **100** (2016: 22; 2017: 24; 2018: 51; 2019: 37; 2020: 51; 2021: 88; 2022: 123; 2023: 126).
- N.º de pedidos de informação respondidos aos Tribunais, relacionados com infraestruturas rodoviárias: **34** (2021: 64; 2022: 55; 2023: 45).
- N.º de pedidos de instalações de terceiros em concessões rodoviárias analisados/ autorizados: **32** (2018: 17; 2019: 13; 2020: 30; 2021: 52; 2022: 30; 2023: 28).
- 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: **70** (2016: 50; 2017: 45; 2018: 54; 2019: 66; 2020: 65; 2021: 89; 2022: 96; 2023: 67).
- N.º de procedimentos pré-contratuais de natureza concorrencial de Grandes Reparções de Pavimento (peças do procedimento) analisados/aprovados, em continuidade com o ano anterior: **10** (2020: 5; 2021: 19; 2022: 17; 2023: 2).
- N.º de processos de Grande Reparções 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): **47** (2020: 59; 2021: 58; 2022: 45; 2023: 42).
- 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: **52** (2021: 100; 2022: 112; 2023: 86).
- N.º de pareceres emitidos ao abrigo do RJUE, com tramitação no Portal SIRJUE: **68** (2021: 113; 2022: 103; 2023: 105).

- N.º de processos (fases / interações mais relevantes) relativamente a instrumentos de gestão territorial, com tramitação na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT): **64** (2021: 58; 2022: 132; 2023: 85).
- 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, I.P.: **55** (2021: 69; 2022: 45; 2023: 52).
- 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, I.P.: **1** (2021: 16; 2022: 16; 2023: 12).
- 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: **13** (2021: 3; 2022: 3; 2023: 11).
- N.º de 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, I.P.: **97** (2021: 74; 2022: 52; 2023: 106).
- N.º de pareceres/informações 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: **12** (2021: 9; 2022: 3; 2023: 11).
- N.º de respostas a pedidos de cartografia (SIG) da RRN e RFN e indicação das respetivas condicionantes para a elaboração de Estudos Ambientais: **61** (2023: 41).
- N.º de respostas a pedidos de cartografia (SIG), mapas e/ou dados de tráfego rodoviário para entidades públicas, privadas e particulares: **43** (2023: 26).
- N.º de informações internas elaboradas: **926** (2016: 325; 2017: 201; 2018: 280; 2019: 302; 2020: 243; 2021: 659; 2022: 1.029; 2023: 689).
- N.º de documentos administrativos processados (n.º entradas + n.º saídas): **7.581** (2016: 4.060; 2017: 1.981; 2018: 2.773; 2019: 3.949; 2020: 3.918; 2021: 6.895; 2022: 7.319; 2023: 7.186).

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 aeroportuárias, 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 Aeroportuárias

Os contratos de concessão de serviço público aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, entre o Estado e a ANA - Aeroportos de Portugal, S. A., e nos aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, entre o Estado português e a ANAM — Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S. A. (atualmente, em razão da fusão por incorporação, também ANA - Aeroportos de Portugal, S. A.), foram celebrados a 14 de dezembro de 2012 e a 10 de setembro de 2013, respetivamente. Neste contexto, as atividades desenvolvidas pelo IMT, I.P., ainda em 2024, através do Gabinete Jurídico e de Contencioso e da DSGCC, incluíram:

- Receção, e constituição do respetivo **arquivo contratual**, dos elementos remetidos pelo Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas e, posteriormente, pela ANAC, relativos ao acompanhamento dos contratos de concessão aeroportuários.
- Emissão, em resposta a pedido expresso do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, do parecer **“Análise ao Relatório Inicial (“High Level Assumption Report”) elaborado pela ANA, S.A., rela-**

tivo ao Novo Aeroporto de Lisboa”, parecer esse que foi substancialmente elaborado ainda na última semana de 2024, embora só tenha sido formalmente emitido já em 10 de janeiro de 2025.

Concessões Rodoviárias

No âmbito do acompanhamento das concessões de infraestruturas rodoviárias – 15 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, I.P., através da DSGCC, incluíram:

- Apreciação das **propostas de Plano de Controlo e Qualidade (PCQ) e Manual de Operação e Manutenção (MOM)** – apresentadas inicialmente pela Infraestruturas de Portugal, S.A., em janeiro e depois em março de 2022 –, para serem adotadas no quadro da concessão da Rede Rodoviária Nacional, no contexto da nova segmentação de rede (aprovada pelo IMT, I.P., em dezembro de 2020), propondo metodologia de discussão e de estabelecimento de métricas. De acordo com a cláusula 44.^a do Contrato de Concessão da Rede Rodoviária Nacional, a Concessionária obriga-se a elaborar e respeitar um Manual de Operação e Manutenção (MOM) e um Plano de Controlo de Qualidade (PCQ), que submete à aprovação do IMT, I.P. No MOM são estabelecidas as regras, princípios e procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção do Empreendimento Concessionado e, designadamente: a) Funcionamento do equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV; b) Funcionamento dos sistemas de liquidação e cobrança; c) Informação e normas de comportamento para com os utentes; d) Normas de atuação no caso de restrições de circulação nas Vias; e) Segurança dos utentes e das instalações; f) Funcionamento dos serviços de vigilância e socorro, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de atualização; g) Monitorização

e controlo ambiental; h) Estatísticas; i) Áreas de Serviço. No PCQ, são estabelecidos os critérios a verificar, a respetiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nos seguintes componentes: a) Pavimentos; b) Obras de arte correntes; c) Obras de arte especiais; d) Túneis; e) Drenagem; f) Equipamentos de segurança; g) Sinalização; h) Integração paisagística e ambiental; i) Iluminação; j) Telecomunicações. Depois de uma apreciação preliminar do IMT, I.P., comunicada em 21.07.2023, a Concessionária comunicou em 02.02.2024 ter revisto o MOM e do PCQ em conformidade, tendo-se realizado posteriormente, durante o ano de 2024, várias reuniões técnicas entre equipas especializadas das 2 entidades, tendo sido acordadas as alterações consideradas necessárias ou convenientes. Em 03.10.2024, a IP, S.A. remeteu versões revistas, que foram apreciadas até final do ano 2024, tendo sido depois preparada comunicação com os últimos ajustamentos propostos pelo IMT, I.P., a remeter à IP,S.A., já em 2025. Seguir-se-á depois uma apreciação do “plano de recuperação do défice de conservação”, para definição dos prazos em que a IP, S.A., passará a ter de cumprir, progressivamente, a totalidade dos critérios e indicadores do MOM e do PCQ para todos os segmentos da sua rede.

- 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, I.P., 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. Durante 2023 registaram-se diversas insistências por parte da Concessionária, mas no final do ano o IMT, I.P., aguardava ainda a pronúncia final por parte do Ministério das Finanças, que teve intervenção prévia da IGF e da UTAP. Em 2024, recebida essa posição, o IMT, I.P., em conclusão da análise e instrução desenvolvidas, considerou que a redução de capital tal como solicitada configura um facto suscetível de fundamentar uma partilha de benefícios, por gerar rendibilidade adicional não prevista contratualmente, tendo-o transmitido informalmente à Concessionária essa posição. O procedimento comum teria sido o de instruir uma proposta formal

ao Governo, para constituição de uma Comissão de Negociação, nos termos e para os efeitos dos art.ºs 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de Maio, aplicáveis por força do disposto no art.º 45.º do mesmo diploma, mas atento facto de estar uma arbitragem em curso com a Concessionária, a solicitar um reequilíbrio financeiro substancial ao Concedente em sede de efeitos da pandemia – aliás contraditório com a aptidão para devolver fundos alegadamente excedentários aos acionistas–, esse pedido acabou por ser adiado.

- A Auto-Estradas do Atlântico, S.A., procedeu à notificação formal do 'Estado Concedente do seu **alegado 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, I.P., 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, que ficou instalado e em atividade. A arbitragem mantém-se em curso em 2024, estando a ser conduzida pelo Gabinete Jurídico e de Contencioso, com o apoio da DSGCC.
- Em 2024, na Concessão Douro Litoral, ocorreu a **venda do capital da NOAE – Investments, S.A. (acionista única da Concessionária AEDL, S.A.)**. Por comunicação datada de 24 de Julho de 2024, os acionistas da NOAE – Investments, S.A. dirigiram aos Ministros das Finanças e das Infraestruturas e da Habitação, através do IMT, I.P., requerimento solicitando a aprovação prévia do Concedente à transmissão da totalidade das ações naquela empresa, conjuntamente com a transmissão dos Créditos Acionistas, e a confirmação, pelo Concedente, da minuta da declaração em benefício do Concedente, nos termos anteriormente subscritos. As então acionistas da NOAE celebraram, no dia 17 de julho de 2024, um contrato com a IIP Platinum Fibre S.à r.l., sociedade com sede no Luxemburgo, nos termos do qual, sujeito à verificação de determinadas condições, se comprometeram a vender à IIP-PF, e esta se comprometeu a comprar, a totalidade das ações

representativas do capital social e dos direitos de voto da NOAE – Investments, S.A., conjuntamente com todos os créditos detidos pelas acionistas da NOAE sobre a AEDL, a título de suprimentos e relativos a prestações suplementares de capital e às obrigações subscritas pelas acionistas da NOAE, resultando na transmissão indireta do controlo da Concessionária a favor da IIP-Platinum Fibre. Após extensa e detalhada análise, o Conselho Diretivo do IMT deliberou em Agosto de 2024 aprovar, em nome e em representação do Concedente, a emissão, ao abrigo dos compromissos anteriormente assumidos perante o Concedente pelas acionistas desta empresa, assim como nos termos aplicáveis das Cláusulas 15 e 64 do Contrato de Concessão, da autorização prévia do Concedente à transmissão da totalidade das ações da NOAE – Investments, S.A., conjuntamente com a transmissão dos Créditos Acionistas, para a titularidade da sociedade IIP Platinum Fibre S.à r.l., com expressa sujeição à verificação de condição suspensiva consistente na subscrição, em benefício do Concedente, na data da aquisição efetiva da participação na NOAE – Investments, S.A., de declarações pela NOAE – Investments, S.A., pelos seus acionistas e pela entidade gestora dos fundos de investimento, o que foi cumprido. Terminou assim a detenção da AEDL por entidades associadas ao fundo Strategic Value Partners.

- O IMT, I.P., procedeu, em 2023, à apreciação preliminar de **projetos apresentados pela Lusoponte**, quanto à implementação de novos serviços de conveniência aos clientes, com devido alargamento à comunidade local, através da abertura de serviços de distribuição/retalho/supermercado, com disponibilização de postos de carregamento rápidos aos clientes da loja, na Área de Serviços da Ponte Vasco da Gama, e quanto à implementação de uma ‘área de serviços’ na margem sul da Ponte 25 de Abril, baseada em carregamentos elétricos, mas prevendo ainda área de apoio de restauração, assim como a criação de espaço co-work e zona de estar, e finalmente quanto à instalação de 4 carregadores elétricos em frente às Lojas de Apoio ao Cliente Via Verde e ViaCard na Ponte 25 de Abril. Estas apreciações, em matéria de projetos e minutas de contratos, tiveram continuidade em 2024.

- A concessionária Norscut, S.A., comunicou ao IMT, I.P., em 2022, 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, I.P., em 2021. O IMT, I.P., 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 que fosse 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. O Secretário de Estado das Infraestruturas determinou, por despacho de 2 de março de 2023, *'ao IMT, I.P. que promova a instrução de todo o processo prévio à eventual determinação unilateral do Concedente e preparatório de uma eventual negociação subsequente.'* Dando cumprimento ao artigo 20.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de Maio, o IMT, I.P., solicitou à Norscut a preparação e envio de uma estimativa exaustiva e atualizada dos custos que deveriam ser incorridos com a reintegração na Concessão, e reposição em pleno funcionamento, dos 152 Postos SOS cuja desmontagem decorria da renegociação concluída em 2015, incluindo os encargos associados à sua operação, manutenção e eventual substituição, para todo o horizonte restante da Concessão. À luz das estimativas de custos recebidas, incluindo os encargos associados à operação e manutenção, em valor acumulado, até 2030, e estando o IMT, I.P. enquanto parceiro público na parceria obrigado, previamente à emissão de qualquer decisão ou determinação, a apresentar na Unidade Técnica o orçamento apresentado pelo parceiro privado, acompanhado da respetiva fundamentação e das condições de execução e de pagamento, para parecer prévio daquela Unidade Técnica, o IMT, I.P., procedeu em agosto de 2023 ao envio de um Memorando à UTAP. Entendendo a UTAP que não ocorre a verificação de qualquer dos pressupostos fixados no n.º 2 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio que obrigariam o responsável ministerial do setor a

obter despacho prévio de concordância da área das finanças, o IMT, I.P., enviou ao Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas,, em 28-08-2024, **propostas de emissão final da determinação do Concedente** no sentido da reintegração contratual e reposição em funcionamento de 152 Postos SOS na Concessão Interior Norte; e, caso seja decidido emitir aquela determinação, de solicitação ao Ministério das Finanças, nos termos e para os efeitos do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, da constituição da comissão de negociação.

- Após elaboração de proposta fundamentada pelo IMT, I.P., na qualidade de representante do parceiro público no Contrato de Concessão Brisa, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, submetida à Tutela em 23-10-2024, e da sua tramitação entre os membros do Governo com responsabilidades nas infraestruturas e nas finanças, nos termos do mesmo artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, o Despacho n.º 15154/2024 da Coordenadora da UTAP de 16-12-2024, publicado em Diário da República em 27-12-2024, procedeu à dissolução da comissão de negociação constituída por força do Despacho n.º 3065/2018, de 15 de março, da (então) coordenadora da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, e à constituição de uma nova **Comissão de Negociação do Contrato de Concessão Brisa**. A comissão de negociação anterior, que foi recomposta diversas vezes e que atravessou o período pandémico, acabou por não avançar no processo negocial. A nova Comissão integra dois técnicos superiores do IMT, I.P., um da DSGCC e outra do Gabinete Jurídico e de Contencioso, conquanto os membros das comissões desempenhem tais funções a título pessoal. O objeto da comissão é bastante vasto, incluindo vários pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pela Brisa ao longo dos anos, mas igualmente um conjunto de situações a regularizar na relação Concedente-Concessionária, e um conjunto de eventuais novos investimentos, a realizar designadamente por contrapartida da não realização de outros que estão previstos no Contrato de Concessão.
- 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. Concluída a arbitragem em fevereiro de 2024, o IMT, I.P., propôs durante 2024 às Tutelas a ampliação do mandato da Comissão – inclusão dos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pela Concessionária, relacionados com os impactos decorrentes da aplicação do Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro, e da Portaria n.º 418/2023, de 11 de dezembro – e a retoma das negociações. Após aprovação e correspondentes determinações das Tutelas, a Comissão viu a sua composição reformulada e o seu objeto alargado, através do Despacho n.º 14510/2024, de 9 de dezembro, da Coordenadora da UTAP, e retomou em dezembro de 2024 os seus trabalhos. Um técnico superior da DSGCC do IMT, I.P., integra essa Comissão de Negociação.

- Ainda quanto à Concessão Beira Interior, e em matéria de **eliminação da cobrança de portagens**, a 7 de Agosto de 2024 foi publicada no Diário de República, 1.ª série, a Lei n.º 37/2024, de 7 de Agosto, a qual tem por objecto a eliminação das taxas de portagem cobradas aos utilizadores em deter-

minados lanços e sublanços de autoestradas do Interior, de antigas autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT), e de vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança, revogando o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro. O artigo 2.º desta Lei inclui a “A23 – Beira Interior” entre os lanços e sublanços de autoestradas afetadas. Na sequência de Despacho proferido em 19 de Novembro de 2024 pelo Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, em cumprimento do qual foi transmitido *“ao Senhor SEI, o entendimento da UTAP quanto à necessidade da criação de uma nova Comissão de Negociação no âmbito do Contrato de Concessão da Beira Interior, em face da publicação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto”*, o IMT, I.P. submeteu aos membros do Governo que exercem a Tutela de proposta de constituição de uma **nova Comissão de Negociação com a Scutvias** para análise e negociação dos pedidos de reposição do equilíbrio económico-financeiro apresentados pela concessionária Scutvias - Autoestradas da Beira Interior, S. A., no âmbito do contrato de concessão da Beira Interior, relacionados com os impactos decorrentes da aplicação, ao contrato em causa, da Lei n.º 37/2024, de 7 de Agosto.

- 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 de 2023 aguardava-se ainda prolação da sentença pelo Tribunal, que viria apenas a ser emitida em fevereiro de 2024, e após pedido de retificação apresentado pelo IMT, I.P., com a emissão pelo Tribunal de um despacho de retificação de sentença em março de 2024. O sentido da decisão, embora impondo o pagamento de compensação à Concessionária –inegavelmente devido, dados os descontos praticados – veio a ser parcialmente favorável ao Concedente, por ter apurado montantes

mais reduzidos do que os solicitados pela Concessionária. O Estado Português foi representado pelo IMT, I.P., com a intervenção do Gabinete Jurídico e de Contencioso, com apoio da DSGCC.

- As concessionárias **Auto-Estradas do Atlântico, Lusoponte, Brisal e Scutvias** apresentaram formalmente em 2023 **pedidos de reposição do equilíbrio com fundamento num evento de força maior, a pandemia de Covid-19**, e nas medidas do Estado destinadas a combater os efeitos da mesma. As concessionárias **Brisa e Auto-Estradas do Douro Litoral (AEDL)** viriam a fazer o mesmo, mas já em princípios de 2024. O valor global peticionado, já após atualização de pedidos já em arbitragem, é da ordem dos 480 milhões de euros. A partir do momento em que ficou clara a posição das concessionárias e os fundamentos em que sustentaram os seus pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, a orientação clara recebida do Concedente pelo IMT, I.P., foi a de assegurar a defesa do Estado Português – nomeadamente recorrendo a um reforço de meios por contratação externa, dada a simultaneidade e complexidade das ações – e recusar liminarmente, enquanto representante do Concedente, qualquer processo negocial a este respeito. As concessionárias Auto-Estradas do Atlântico, Lusoponte, AEDL e Scutvias iniciaram já processos de arbitragem, com a constituição dos respetivos Tribunais Arbitrais. Os processos são internamente liderados pelo Gabinete Jurídico e de Contencioso do IMT, I.P., com apoio técnico da DSGCC.
- 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 2023, relativos aos impactos apurados, com referência ao exercício de 2022, 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, I.P., 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 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 Oeste, Brisa, Lusoponte, Norte, Norte Litoral, Litoral Centro, e Algarve, em 2024, relativas a **áreas de serviço das autoestradas**, envolvendo a cessão de exploração, alteração 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 de veículos elétricos nas autoestradas.
- O IMT, I.P., 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, 2021, 2022 e 2023 – durante o ano 2024, como esperado, situação que deverá estar regularizada em 2025, recorrendo a contratação externa.

- No âmbito da **portagem eletrónica**, o IMT, I.P., 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 2024 registado um total recorde estimado (ainda não apurado a esta data) de transações eletrónicas de portagem (2023: 530 milhões; 2022: 484 milhões; 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 2024 e a vigorar em 2025, nas concessões rodoviárias do Estado.
- O Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro, na redação atual, veio estabelecer um **regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023 e nos anos subsequentes** e proceder à atribuição de um apoio à utilização de autoestradas e pontes concessionadas sujeitas ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores. O diploma em apreço, para além da imposição da limitação do aumento das portagens para 2023 em 4,9% e da atualização suplementar a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º, bem como, nas primeiras quatro atualizações anuais após a de 2023, da possibilidade de um acréscimo de atualização de 0,1 pontos percentuais, em complemento à atualização anual definida contratualmente, prevê um mecanismo de

repartição de responsabilidades entre utilizadores, Estado e Concessionárias, que envolve várias entidades, nomeadamente o IMT, I.P., na qualidade de responsável pela monitorização da implementação do apoio a atribuir. Assim, em março de 2023, foi endereçada a todas as Concessionárias uma orientação operacional para facilitar a implementação do apoio. Esta orientação operacional resultou de articulação com a Inspeção-Geral de Finanças, e traduziu-se na receção e verificação, pela DSGCC, das propostas de taxas de portagem “teóricas” para cálculo do apoio, remetidas pelas Concessionárias sobre as quais o IMT, I.P., tem competência de representação do Concedente para o efeito. Assim, à semelhança do ano anterior, em **março de 2024**, foi endereçada a todas as Concessionárias uma orientação operacional para facilitar a implementação do apoio. Esta orientação operacional resultou de articulação com a Inspeção-Geral de Finanças, e traduziu-se na receção e verificação, pela DSGCC, das propostas de taxas de portagem “teóricas” para cálculo do apoio, remetidas pelas Concessionárias sobre as quais o IMT, I.P., tem competência de representação do Concedente para o efeito, ou seja, Concessões Lusoponte, Brisa, Brisal, Oeste, Infraestruturas de Portugal (A21, A23 e Túnel do Marão), Douro Litoral e Beira Interior. A DSGCC efetuou também, ao longo do ano, um acompanhamento do processo (a nível dos montantes solicitados pelas Concessionárias, bem como das diversas situações que foram sendo levantadas).

- A **Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que elimina as taxas de portagem nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior e em vias onde não existam alternativas** que permitam um uso com qualidade e segurança, revogando o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro, entrou em vigor a 1 de janeiro de 2025. Para tal, foi necessário que o IMT, I.P., enquanto representante do Concedente, em articulação com o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, transmitisse orientações ou esclarecimentos quanto à forma como a pretendida “eliminação de portagens” deveria ter lugar. As orientações transmitidas incidiram sobre os seguintes temas: implementação da “não cobrança”, obrigações de reporte de informação de tráfego, cobrança de portagens de

anos anteriores, “brigadas de fiscalização”, investimentos adicionais em desenvolvimento de sistemas de BackOffice e remoção de sinalização referente à cobrança de portagens.

- No contexto da alteração aos contratos de concessão, em 2015, foi introduzido nos contratos do **Algarve, do Norte Litoral e do Interior Norte** um mecanismo de **partilha de benefícios de receita de portagem**, no qual têm direito a partilhar uma parte da receita de portagem, quando o tráfego real exceder o tráfego estimado no Anexo ao Contrato de Concessão. O IMT, I.P., validou os cálculos apresentados pelas concessionárias Interior Norte e Algarve, não tendo descortinado razão que fundamentasse uma oposição ao pagamento das faturas emitidas relativamente ao exercício de 2023. Contudo, relativamente à concessão Norte Litoral, o IMT, I.P., teve de solicitar a correção das taxas de portagem, que estavam sobrevalorizadas, assim como do tráfego, o qual apresentava várias inconsistências, antes de ser possível validar o valor da partilha para o exercício de 2023.

- Resposta a **pedidos de informação/reclamações de utentes/outras entidades**. Ao longo de 2024 foram prestadas várias informações a utentes, designadamente sobre os seguintes temas:
 - reclassificação de veículos para efeito de pagamento de portagens;
 - cobrança de portagens; e
 - regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem.

- Preparação de resposta a pedidos de informação/apreciação do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, quanto a **projetos de diplomas ou perguntas parlamentares**. Em 2024, a DSGCC pronunciou-se sobre diversos temas, nomeadamente:
 - contributos solicitados no âmbito da Pergunta n.º 128/XVI/1.^a - Eliminação de Portagens nas ex-Scut (junho 2024);

- contributos solicitados no âmbito do Projeto de Lei n.º 212/XVI/1ª que altera a competência para a instrução de processos relativos ao não pagamento de taxas de portagem (julho 2024);
 - contributos solicitados no âmbito do Projeto de Lei n.º 213/XVI/1ª que estabelece a amnistia pelo incumprimento de pagamento de taxas de portagens (julho 2024);
 - critérios utilizados na classificação de veículos em Portugal, para efeitos de pagamento de taxas de portagem (agosto 2024);
 - contributos solicitados no âmbito da pergunta parlamentar n.º 430/XVI/1.ª - Criação de um novo nó na A7 na zona de Fradelos e Balazar (setembro 2024); e
 - contributos solicitados no âmbito do Projeto de Resolução n.º 440/XVI/1.ª relativo a criação e implementação de uma classe própria e exclusiva para motociclos, para efeitos de pagamento de portagens (novembro 2024).
- A DSGCC assegurou ainda a emissão de pareceres a minutas de **protocolos a celebrar por concessionárias do Estado**.
- O IMT, I.P., 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 14.º, 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:
- Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental -RECAPE do projeto de “Expansão do Campo de Golfe de Monte Rei”, CCDR Algarve;

- Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – RECAPE - Verificação do Rel. de Conformidade Ambiental do Projeto: Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan – CCDR LVT;
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto "Hotel Quinta da Penha", CCDR Norte;
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - Projeto: OPOCITY, CCDR Norte (em colaboração com a DSEAP);
 - Parecer no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica do PDIRD-E2024 - Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) (em colaboração com a DSEAP);
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do EIA do projeto do "Núcleo de Desenvolvimento Económico da Herdade do Arade". Reformulação do projeto, CCDR Algarve;
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - Projeto do "Loteamento Jomar XXI – Sul" (em fase de Projeto de Execução), CCDR Norte.
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação Impacte Ambiental do projeto: Unidade Industrial de Conversão de Lítio, CCDR LVT;
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - EIA do projeto, Loteamento da Quinta da Foz, CCDR LVT;
 - Parecer no âmbito da Consulta Pública do RECAPE do projeto "Linha Central Solar Fotovoltaica (CSF) de Almodôvar-Ourique a 150kV" – APA
 - Parecer no âmbito do procedimento de Avaliação Impacte Ambiental - RECAPE: Linha Vermelha Entre São Sebastião e Alcântara - Empreitada de Conceção e Construção do Prolongamento da Linha - Verificação da conformidade ambiental do projeto de execução.
-
- Em 2024, a DSGCC prestou apoio ao Gabinete Jurídico e de Contencioso em 34 **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.

- 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 15%), em 29 de março de 2018, passou a fazer parte também do Acerto de Contas Anual uma compensação anual decorrente desse acordo. Contudo, este Acordo deixou de vigorar em 1 de julho de 2021, com a publicação da Portaria n.º 138-D/2021, que aplicou uma nova redução às taxas de portagem da concessão (50%). Em 2022, o IMT, I.P., 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. Em 2023, o IMT, I.P., validou ainda um Acerto de Contas provisório, relativamente ao exercício de 2022, cujo montante ficou para ajustar quanto fosse conhecida a decisão do Tribunal Arbitral. O Tribunal Arbitral constituído para chegar a um novo acordo, sobre a forma de compensação do desconto de 50%, emitiu a sua Decisão apenas em 14 de fevereiro de 2024. Assim, durante o ano de 2024, o IMT, I.P., analisou e validou o complemento das compensações relativas aos exercícios de 2021 e 2022, e validou a compensação relativa ao exercício de 2023.
- A solução apresentada pelo Metropolitano de Lisboa (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 tema tem tido desenvolvimentos pelo menos

desde 2021. Desde essa data, o ML apresentou uma minuta de Memorando de Entendimento a celebrar entre aquela entidade, a Câmara Municipal de Lisboa, a Infraestruturas de Portugal, SA, e o IMT, I.P., 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. O IMT, I.P., através da DSGCC e do Gabinete Jurídico e de Contencioso, minutou também um projeto de decreto-lei visando a redução dos limites da concessão Lusoponte, para vigorar a partir do início da obra. No final do ano de 2023, a Câmara Municipal de Lisboa condicionou o seu acordo ao Memorando ao estudo/construção de dois novos acessos à Ponte 25 de abril, para substituir o de Alcântara, a reservar para o uso de transportes públicos e acesso local, bloqueando assim o avanço do projeto. O ML, ainda que entendendo que tal não lhe cabia, fez alguns estudos sobre as eventuais novas ligações, algumas assentes em soluções apontadas pela CML, que no entanto se revelaram problemáticas. Em reunião realizada em 08-04-2024, a Câmara Municipal de Lisboa (CML) apresentou uma solução alternativa, incluindo um túnel rodoviário, para zona da Estação de Alcântara e respetivos acessos à Ponte 25 Abril, a qual suscitou comentários das diferentes entidades. O ML identificou os impactos que o mesmo teria relativamente às infraestruturas existentes e futuras, bem como no contrato relativo à empreitada de construção da estação, os quais se afiguravam relevantes e, em termos materiais e em aspetos críticos, inultrapassáveis. O IMT, I.P., informou as restantes entidades de que o seu parecer era o de que as alterações propostas implicariam o desenvolvimento de estudos aprofundados, requerendo tempo para a sua elaboração, e prejudicando o cumprimento dos prazos estabelecidos no contrato da empreitada da Estação de Alcântara, o que poderia ter consequências graves uma vez que se trata de um projeto que integra o PRR. Adicionalmente, haveria certamente impactes financeiros relativamente à empreitada, que o ML claramente transmitiu não vislumbrar que fossem jurídica e materialmente acomodáveis. O IMT, I.P., recomendou, assim, que se adotasse o projeto final do ML da Estação de

Alcântara e seus acessos, incluindo as melhorias acrescentadas no acesso ao Bairro do Jacinto – questão crítica para a CML –, por forma a que a empreitada pudesse avançar. O IMT, I.P., recomendou, ainda, que fosse assinado o Memorando de Entendimento CML, ML, IMT e IP. A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) identificou alguns condicionalismos técnicos a ter consideração na fase inicial dos estudos, sendo que a preferência manifestada pela solução apresentada pela CML, face à solução dos acessos que vinha sendo estudada pelo ML (em consulta com o IMT, I.P., e a IP,SA), aparentemente ignorou – admite-se que por cruzamento de correspondências, entre a sua resposta e a do ML – os impactos que o ML considerou inultrapassáveis na já referida proposta da CML. Em 25-07-2024, foi rececionada no IMT, I.P., carta do ML comunicando que, na sequência de reunião havida em 07-06-2024, com a Senhora Secretária de Estado da Mobilidade, o Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, o Vice-Presidente da CML, o Presidente e Vogal do CA da IP,SA, e duas Vogais do CA do Metropolitano de Lisboa, sem a presença do IMT, I.P., ficou sem efeito a celebração Memorando de Entendimento. A mesma comunicação refere ter ficado *“acordado que, face a inexistência de competências por parte do ML para executar o desenvolvimento técnico de soluções de traçado rodoviário, de fontes de financiamento mas, também, porque a construção do acesso não está prevista no contrato celebrado para a execução do prolongamento da linha Vermelha e, bem assim, porque tal circunstância não pode condicionar e imprimir mais atraso no projeto, a IP iria promover um estudo técnico, no qual estivessem previstas as dimensões técnicas, financeira e de competência formal para a execução da obra (...), que que, em fase de RECAPE do projeto de investimento relativo ao prolongamento da Linha Vermelha a Alcântara, qualquer das entidades, na fase da sua pronúncia, não abordará o tema do novo acesso à ponte como matéria de restrição ao desenvolvimento do prolongamento da linha Vermelha (...) e que as obras de prolongamento da linha Vermelha não ficariam condicionadas pelo estudo a desenvolver pela IP, tendo, com efeito, de comum acordo com todas as partes presentes, ficado estabelecida a desnecessidade de celebração do Memorando de Entendimento atrás descrito, nos termos anteriormente*

definidos.” Em 28-08-2024 o IMT, I.P., oficiou o ML com conhecimento das restantes entidades, comunicando ter tomado conhecimento das decisões tomadas na reunião realizada em 07-06-2024 mas que, não obstante o Memorando de Entendimento ter ficado sem efeito, o mesmo previa algumas atividades ou condições que continuavam a ser relevantes, mantendo toda a atualidade:

- necessidade de, por Decreto-Lei, assegurar a formalização da mutação dominial do acesso, do Estado / Concessão Lusoponte para a CML (o IMT, I.P., através da DSGCC e do Gabinete Jurídico e de Conhecimentos, já havia minutado o projeto de diploma, em 2023);
- necessidade de concretizar algumas intervenções no interior do Bairro da Quinta do Jacinto, em especial assegurando alterações à circulação por forma a viabilizar o acesso (entrada e saída) para a Avenida de Ceuta. As referidas intervenções são essenciais porque se mantém inalterada a limitação de que as projetadas novas ligações municipais (nomeadamente a partir do Bairro do Alvito e do Bairro da Quinta do Jacinto) à rotunda a construir a meia encosta do atual acesso à Ponte 25 de Abril – rotunda esta que, para já, se manterá na jurisdição da Lusoponte e na Rede Rodoviária Nacional –, ainda que venham a ser construídas no âmbito da obra do Metropolitano de Lisboa, não poderão ser abertas ao tráfego até que sejam construídos os novos acessos à Ponte 25 de Abril, sob pena de comprometer o funcionamento do acesso de Alcântara, com impactos inaceitáveis no tráfego na Ponte 25 de abril;
- necessidade de ser realizado o estudo de tráfego que o Metropolitano de Lisboa se tinha comprometido a fazer, para estudar o funcionamento do acesso de Alcântara no novo contexto “com” Estação de Alcântara, o qual nunca foi completado por forma a ir ao encontro das solicitações do IMT.

Através de carta recebida no IMT, I.P., em 03-09-2024, o ML solicita a realização de uma reunião e envia alguns elementos do projeto rodoviário. A reunião realizou-se a 23/09/2024, e ficou estabelecido que o ML iria:

- retirar dos desenhos as ligações entre a rotunda a construir no acesso à Ponte 25 de Abril e a Calçada da Tapada, assim como ao Bairro do Jacinto, e iria procurar alternativas para o estabelecimento da via reversível prevista implementar durante a realização da obra;
- até ao início da obra, completar o Estudo de Tráfego com cenários de evolução de tráfego a 10 anos com vista a avaliar a necessidade de introduzir alterações ao projeto da rotunda e das ligações à Ponte 25 de Abril, de modo a melhorar o seu desempenho, face à procura.

Em 04-12-2024, o IMT, I.P., emitiu parecer sobre o Procedimento de Avaliação Ambiental em fase de RECAPE, após consulta à Lusoponte, tendo esta revelado grande resistência a intervenções anteriormente não previstas nos ramos da sua jurisdição acima da nova rotunda. O referido parecer foi de sentido favorável condicionado a um conjunto significativo de aspetos relacionados, entre outros, com a mutação dominial prévia das vias intervencionadas, com a aprovação dos projetos, com as condições de realização da obra, e com a entrega e vistoria da mesma.

- Tendo a Associação Portuguesa de Concessionárias de Autoestradas e Pontes com Portagem (APCAP) apresentado uma proposta de “**Manual de Sinalização Temporária**”, com algumas inovações, foi feito pela DSGCC o acompanhamento dessa elaboração, e realizada a necessária articulação com a ANSR quanto a algumas soluções que terão de ter natureza excecional, com o objetivo final da sua aprovação e futura adoção pelas Concessionárias do Estado. Em **2024**, e de forma articulada, o IMT, I.P., e a ANSR, autorizaram as concessionárias a realizar um “teste piloto” de aplicação de sinalização temporária de forma mais segura e com novos equipamentos de elevada visibilidade, e com obrigações de reporte sobre os resultados alcançados no piloto.
- O IMT, I.P., através de um técnico superior da DSGCC, assegurou, nomeadamente em apoio ao Presidente do Conselho Diretivo, a **representação nacional** e o acompanhamento dos trabalhos do

Governing Board, do **Executive Board** e do **Management Committee** do **CEDR** (Confederação Europeia de Administrações Rodoviárias).

- O IMT, I.P., acompanhou, através de um técnico superior da DSGCC, as atividades do **“Working Group 5.1 EU Legislation, Funding and Activities”**, da CEDR.

- 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 de Transportes Inteligentes** (STI), dos veículos conectados e autónomos, e da mobilidade inteligente, quer em reuniões de peritos, quer como representante de Portugal, incluindo: European ITS Committee (DG Move/CINEA); ITS World Congress 2024 (ERTICO); Plataforma CCAM – State Representative Group (SRG); ERTICO – Public Authorities Platform Meeting; ERTICO – General Assembly + Think Thank; High Level Dialogue on CAD; C-Roads Platform - Steering Committee + WG4 Urban C-ITS Harmonisation + Cooperative Streets, projeto nacional inserido na Plataforma Europeia C-ROADS (DG MOVE/CINEA/CEF); NAPCORE – Steering Committee + WG2 Interoperability and Level of Service of NAP’s (DG MOVE/PSA); Projeto RoadSafety – Steering Committee e gestão do Projeto (DG MOVE/CINEA).

- Um dos técnicos superiores da DSGCC esteve presente, como orador convidado, no **“IRF World Congress 2024: Connecting to Empower Mobility: Roads as Enablers of a Sustainable Future for All”** da International Road Federation, em Istanbul, na Turquia, na sessão organizada pela PAVE EUROPE, denominada “Paving the way: The Interplay of Technology, Infrastructure and Society in AV Deployment”, sendo o título da apresentação efetuada **“Portuguese Pathway for AV’s”**.

- O IMT, I.P., acompanhou, através de um técnico superior da DSGCC, as atividades do **“WG Connectivity, Automation and Data (CAD)”**, da CEDR.

- O IMT, I.P., acompanhou, através de um técnico superior da DSGCC, as atividades do **“Technical Committee 2.4 Road Network Operations and**

ITS for Sustainability” e do **“Technical Committee 2.5 Road infrastructure for Connected and Automated Mobility”** , da AIPCR/PIARC.

- O IMT, I.P., participou na **TRA2024** (Dublin, Irlanda), através de dois técnicos superiores da DSGCC, tendo os mesmos técnicos participado igualmente na reunião do **Governing Board da CEDR** que decorreu em paralelo com a TRA2024.
- O IMT, I.P., através de um técnico superior da DSGCC, coordena o **Grupo de Trabalho em Sistemas de Transportes Inteligentes**, no seio das atividades do Centro Rodoferroviário Português (CRP GT ITS).
- O IMT, I.P., em maio de 2024, realizou o seu II Ciclo de Encontros, incidindo sobre o tema **“Automação e Conectividade: Mobilidade em Evolução”**, evento esse que teve a coordenação geral a cargo de um técnico superior da DSGCC. Esse evento revestiu-se de elevada importância para o IMT, I.P., na medida em que nele ocorreu a adesão do Instituto à **PAVE Europe (Partners for Automated Vehicle Education)**, sendo esta uma Associação Europeia dedicada essencialmente à promoção e compreensão pública sobre veículos conectados e autónomos em toda a Europa. O IMT, I.P., integra desde essa data ao **Public Advisory Council**, cabendo a um técnico superior da DSGCC efetuar o acompanhamento dessa iniciativa.
- O IMT, I.P., participou, através de um técnico superior da DSGCC, na **Conferência Internacional “Automated Road Transportation Symposium 2024 (ARTS 2024)”**, que contemplou ainda uma visita técnica aos escritórios da WAYMO.
- O IMT, I.P., acompanha, através de uma técnica superior da DSGCC, o **“Work Group 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 2024, o “working group” desenvolveu o novo relatório ‘KPI Report’, cujo objetivo é fazer o benchmarking das várias administrações rodoviárias a nível europeu. O IMT, I.P., participou em seis reuniões *online*, e organizou e sediou uma reunião presencial, em Lisboa.

- O IMT, I.P., participou, através de um técnico superior da DSGCC, em 4 reuniões do **“Work Group – Road Safety”, do CEDR**, e em 2 reuniões do **“Road Infrastructure Safety Committee” (DG Move)**.
- O IMT, I.P., participou, através de uma técnica superior da DSGCC, no **“Technical Committee 3.1 Road Safety”** da AIPCR/PIARC.
- 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) e C-ROADS Portugal, os projetos tiveram a sua conclusão “formal” em 2021 ou 2022, no entanto, durante 2022 e 2023, consoante os casos, mantiveram-se atividades finais do foro administrativo/financeiras, recebimento dos pagamentos finais de fecho de projeto e preparação das transferências finais aos Parceiros. No caso do C-ROADS PORTUGAL, os pagamentos finais foram realizados em 2024, tendo o projeto apresentado uma taxa global de execução na ordem dos 95%.
- 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 em 2023-2024 foi tentativamente sido alvo de maior atenção por parte da DSGCC junto dos Stakeholders rodoviários, mas infelizmente os resultados não tiveram os outputs esperados, sendo que em 2025 a DSGCC irá intensificar esse trabalho. Essa situação não comprometeu, a execução do Piloto a 100%, considerando-se o mesmo concluído desde o 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 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. Trata-se de um projeto que contribui fortemente para o desenvolvimento da componente multimodal do NAP Nacional, que decorre no âmbito do Projeto C-STREETS e que teve o seu término em 2024, sendo o ano de 2025 dedicado à produção de relatórios finais. Ao longo de 2024, a DSGCC foi acompanhando o desenvolvimento do Projeto NAPCORE e participado nas várias reuniões de Steering Committee e acompanhado também as reuniões técnicas do WG2 - Interoperability and Level of Service, que é liderado por Portugal através do parceiro ARMIS. Inserido neste projeto, o IMT, I.P., através de um técnico superior da DSGCC e 2 técnicos da DSEAP, assegurou ainda a participação no evento anual do projeto, denominado NAPCORE Mobility Data Days 2024 (Turim, Itália), onde foram apresentados os progressos alcançados pelo projeto.

- Tendo em consideração que a CEF Call 2018, contempla um objetivo específico para a componente rodoviária (SO4 Road Safety), a mesma foi vista como uma ferramenta para melhorar a segurança rodoviária nas infraestruturas rodoviárias, em diversas componentes, com especial enfoque no aumento da eficácia e qualidade da marcação rodoviária para potencializar os serviços CCAM e C-ITS, aumento dos níveis de contenção das barreiras de segurança flexíveis e rígidas, aumento dos níveis de segurança em túneis. Nesse sentido foi apresentada uma candidatura denominada de ROAD SAFETY que tinha um horizonte de execução de 4 anos, com início a 24.10.2019 e fim a 31.12.2023, e que conta com a participação de 8 stakeholders nacionais, destacando-se uma forte participação dos gestores de infraestruturas (6). O progresso global da Ação nos anos 2020 e 2021, sofreu fortes atrasos relação ao previsto, e para alguns parceiros houve mesmo a suspensão de alguns dos investimentos inicialmente previstos, ou adiamento de algumas atividades. No entanto, no caso da ASCENDI, a situação poderá dizer-se que seguiu em direção contrária, e durante 2021 executaram para além do previsto, seguindo assim um plano anterior de desenvolvimento e investimento. Importa dar nota de que esse esforço tem sido alvo de forte reconhecimento pelo IMT e salientar que igualmente a nível internacional a ASCENDI, com total apoio e suporte do IMT tem promovido e disseminado quer o Projeto Road Safety, quer o seu trabalho específico no mesmo, em prol do aumento da segurança rodoviária nas suas Concessões, com apresentações em vários fóruns europeus, destacando-se o ERF – Roadside Safety Event, online em 15-12-2020 e o 18th IRF World Meeting & Exhibition, Dubai que se realizou entre 7 e 10 de outubro de 2021. Atendendo ao impacto da pandemia COVID no projeto, foi iniciada (2022) com a CINEA, uma negociação tendo em vista uma extensão de prazo de mais 12 meses, processo esse que foi concluído e submetido à CINEA em 2023. O pedido, entretanto, foi já aceite, levando agora o fim do projeto para 31-12-2024. Em resultado da extensão solicitada, foi igualmente efetuado um ajuste financeiro e técnico em algumas das atividades do projeto, tendo resultado numa reafecção aos valores dos investimentos iniciais, com uma diminuição de 22%. O pedido

foi aceite pela CINEA, pelo que o Projeto tem assim o seu término oficial em 31-12-2024. Em resultado da extensão solicitada, foi igualmente efetuado um ajuste financeiro e técnico em algumas das atividades do projeto, tendo resultado numa reafecção aos valores dos investimentos iniciais, com uma diminuição de 22%. Assim, ao longo de 2024, os vários parceiros foram executando as atividades que lhes estavam destinadas, mantendo-se o acompanhamento por parte da DSGCC em coordenação com a equipa gestora do projeto que igualmente coordena e acompanha os parceiros. Ao longo de 2025 serão preparados e submetidos os relatórios finais – técnicos e financeiros – esperando-se igualmente a realização de uma visita pelo oficial da CINEA.

- Em 2024, foi retomada a proposta legislativa sobre **testes de veículos autónomos (regime jurídico do licenciamento de testes de sistemas automáticos de condução)**, que havia merecido o acordo entre IMT, I.P., e ANSR em 2021 e tinha então sido submetida ao Governo, mas que depois não teve desenvolvimentos. Um técnico superior da DSGCC liderou o grupo de trabalho interno, com outras direções de serviços, que reviu e atualizou tal projeto de Decreto-Lei, e preparou igualmente um projeto de Portaria das respetivas taxas, documentos que, depois de aprovados internamente, foram submetidos ao Governo.
- O IMT, I.P., participou, com um técnico superior da DSGCC, em 3 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 e aplicação, 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.
- O IMT, I.P., 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, I.P., 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 2024, 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, I.P., participou, através de uma técnica superior da DSGCC, nos trabalhos do “**Technical Committee 4.4 – Tunnels**” da AIPCR/PIARC. A 1ª reunião plenária do Ciclo 2024-2027, do “Technical Committee 4.4 – Tunnels”, foi realizada em Paris entre os dias 5 e 7 de fevereiro de 2024, tendo sido assegurada a representação de Portugal. A ordem de trabalhos da reunião plenária, aprovada pelos 61 delegados presentes e pelos 32 delegados com participação online, compreendeu a apresentação dos resultados e atividades desenvolvidas no ciclo anterior (2020-2023), apresentação das atividades propostas para o ciclo 2024-2027, discussão dos termos de referência, definição dos novos grupos de trabalho e temas a desenvolver, nomeação dos novos líderes e co-líderes dos seis grupos de trabalho (GT) e da Task Force (TF), criada para proceder à actualização do software DGQRAM, programação das atividades a desenvolver, apresentação e aprovação do calendário das reuniões plenárias e reuniões dos grupos de trabalho. Foi ainda, apresentado as datas e temas das conferências, congressos, seminários e workshops a ocorrer e a preparação de temas a apresentar pelo Comité Técnico TC4.4-Tuneis. Foi igualmente assegurada a presença na 2.ª reunião plenária do “Technical Committee 4.4 – Tunnels”, realizada em Sydney (Austrália) entre os dias 23 e 27 de setembro, onde se fez um ponto da situação das principais atividades realizadas, apresentação das atividades e ponto da situação dos trabalhos em desenvolvimento por cada um dos grupos de trabalho e da Task Force e reavaliação da programação estabelecida para as reuniões dos GT. No âmbito da ordem de trabalhos foi ainda apresentado as atividades

desenvolvidas pelo Comité TC4.4 junto do Comité TC 4.5 – “Decarbonation”, assim como apresentação dos temas e programas das conferências a realizar no ano de 2025.

- O IMT, I.P., participou, através de uma técnica superior da DSGCC, em outubro 2024, na Conferência Europeia sobre renovação de túneis **“Beyond a tunnel vision”**, focada nos desafios partilhados na rede de infraestruturas da Europa sobre Túneis, e nas sessões plenárias e workshops interativos, realizados em Antuérpia, no âmbito da CEDR. O IMT, I.P., participou igualmente, através de uma técnica superior da DSGCC, em sessões de trabalho dos delegados da CEDR, realizadas em Antuérpia, nos dias 17 e 18 de outubro e de visita técnica ao Túnel Beveren. Na sequência das sessões de trabalho realizadas em Antuérpia, foi desenvolvido a atualização do relatório de acompanhamento **“Time to Maintain tunnels”**, versão 2, resultado dos vários workshops realizados que, reflete os problemas mais mencionados com a gestão de ativos de túneis e ações.

- O IMT, I.P., através de um técnico superior da DSGCC, participou ainda nas seguintes reuniões internacionais, presenciais ou *online*:
 - Reuniões / deslocações internacionais (presenciais):
 - PIARC – Ciclo 2024 – 2027 - Kick Off Meetings – Tema Estratégico 2 - Road Mobility - 7 a 9 fevereiro 2024 – Paris
 - ERTICO – Public Authorities Sector Meeting - 11 abril 2024 – Bruxelas
 - ERTICO – General Assembly + Think Thank – 10 a 12 junho 2024 – Bruxelas
 - High Level Dialogue on CAD – 18 a 19 junho 2024 – Ghent
 - Automated Road Transportation Symposium 2024 (ARTS 2024) – 29 de julho a 1 de agosto – San Diego
 - PAVE – visita técnica (study visit) à WAYMO em Los Angeles – 02 de agosto – Los Angeles

- ERTICO - 30th ITS World Congress - Mobility Driven by ITS - 16 a 20 setembro 2024 – Dubai World Trade Centre
 - IRF World Congress 2024: Connecting to Empower Mobility: Roads as Enablers of a Sustainable Future for All – Convite para ser Orador - 15 a 18 Outubro | Istanbul, Turquia
 - NAPCORE – Mobility Data Days 2024 - Turim – 5 a 7 novembro 2024
 - 6th Meeting - CAM Partnership State Representative Group (SRG)+ZalaZone - Budapeste – 20 e 21 novembro 2024
- Reuniões internacionais (*online*)
- C-ROADS SCOM: 21 março; 19 junho; 15 outubro; 11 de dezembro
 - NAPCORE SCOM: 14 março; 24 setembro; 10 de dezembro
 - CEDR CAD PLENARY: 5 março;
 - EUROPEAN ITS COMMITTEE: 30 abril; 28 junho; 26 setembro
 - PIARC TC 2.4: 23 julho;
 - PIARC TC2.5: 20 agosto;
 - EXPERT GROUPS ITS Directive: 21 fevereiro; 23 fevereiro;
 - ERTICO Sector Meeting for Public Authorities: 23 abril
- Através da **área de SIG/Tráfego**, a DSGCC procedeu 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, nomeadamente para fins de autorizações e licenciamentos junto à, ou na, zona *non aedificandi* das estradas da Rede Rodoviária Nacional.

- A DSGCC assegurou ainda a **resposta a pedidos de informação/reclamações de utentes/outras entidades** sobre reclassificação de veículos para efeito de pagamento de portagens, regimes de descontos em portagens, cálculo das taxas de portagem, cobrança de portagens, e o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem.
- A DSGCC, através de um técnico superior, deu colaboração decisiva na elaboração e publicação de **documento normativo para aplicação de sinalização nas aproximações rodoviárias de passagens de nível**.
- A DSGCC tem procedido à apreciação de soluções propostas pelas Concessionárias de **produção de energia fotovoltaica** nas concessões rodoviárias, especialmente em taludes e outras zonas das autoestradas – e não apenas em edifícios das concessionárias, como já havia acontecido no passado –, tendo especiais preocupações em matéria de segurança rodoviária e em matéria de manutenção e conservação da infraestrutura.
- 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 2023 e 2024 (dando continuidade ao efetuado nos anos anteriores) 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, I.P., no âmbito da participação destes nas

comissões municipais, sub-regionais ou regionais de gestão integrada de fogos rurais.

- 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, I.P., 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 47 procedimentos de **Grande Reparações do Pavimento (GRP) de 1º, 2º Ciclo e de 3º Ciclo**, que inclui desde a apreciação e parecer a relatórios de monitorização, a relatórios preliminar, de análise e aprovação de projeto de execução e estimativa orçamental, aprovação do preço base, análise e aprovação das peças do procedimento, validação da confrontação das faturas enviadas à IP com os autos de medição de trabalhos e relatórios de obra, avaliação e aprovação de trabalhos complementares não previstos e de erros e omissões de projeto, confirmação de revisão de preços, e ainda a análise e parecer aos elementos entregues pelas concessionárias relativamente ao controlo financeiro e controlo de qualidade das empreitadas para efeitos de fecho de obra, dos grupos de sublanços abaixo indicados:

- **Procedimentos GRP de 1º e 2º Ciclo, iniciados em anos anteriores:**
 - 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, II, III L1, III L2, IV L1 e IV L2;
 - Concessão Grande Porto – Grupos: I, II e III;
 - Concessão Grande Lisboa – Grupo I;
 - Concessão Norte – Grupos: I, II, III, IV, V, VI L1, VI L2, VII, VIII L1 e VIII L2;
 - Concessão Algarve – Grupos I, II, III e IV;
 - Concessão Norte Litoral – Grupos I e II;
 - Concessão Interior Norte – Grupos I, II, III, IV, V, VI e VII;

- **Procedimentos iniciados em 2024 (2º e 3º Ciclo):**
 - Concessão Grande Porto – Grupo: III;
 - Concessão Norte – Grupos: III, IV, V, VII.

- Acompanhamento do **processo de monitorização e avaliação das causas e proposta de soluções técnicas para reparação das anomalias** detetadas nos pavimentos beneficiados em diversas zonas ao longo dos Grupos IV, V e VI de sublanços da Concessão das Beiras Litoral e Alta. Na sequência do registo de várias anomalias em zonas dos Grupos IV, V e VI da concessão BLA, recentemente intervencionadas, o que levou à necessidade de se proceder a uma análise mais detalhada sobre o controle de qualidade realizado em obra e das soluções preconizadas nos respetivos projetos. Perante a situação registada, houve a necessidade de a DSGCC fazer um acompanhamento presencial das inspeções realizadas pela concessionária, projetista fiscalização e peritos, tendo ficado decidido proceder-se à extração de carotes e realização de ensaios laboratoriais para análise das misturas betuminosas aplicadas, de forma a se determinar as tipologias e causas das patologias registadas. Após análise do relatório do estudo realizado pela concessionária, projetista e fiscalização e de reuniões

entretanto realizadas, a Comissão de Peritos determinou a necessidade de o estudo apresentado ser complementado por uma avaliação técnica especializada a realizar por uma entidade externa acreditada, não envolvida nem no projeto de execução nem na execução da empreitada e fiscalização. Pelo que, no seguimento da aprovação da metodologia a desenvolver pela entidade independente contratada pela Concessionária – FUNDEC/CERIS –, foi realizado pela FUNDEC uma nova campanha de extração de carotes, novos ensaios laboratoriais para suporte de análise e estudo para determinação das tipologias e causas das anomalias registadas nos lotes 1 e 2 dos Grupos IV, V e VI da BLA. Como resultado do estudo, foram apresentados relatórios de determinação das causas das patologias e proposta de soluções de beneficiação para reparação que, após apreciação foram aprovados pela Comissão de Peritos. A realização das intervenções de beneficiação das zonas afetadas e a validação e confirmação dos autos de medição e revisão de preços submetidas a apreciação foram acompanhadas pelo IMT, I.P..

- Em continuidade aos processos de **análise, parecer e aprovação das peças de procedimento**, no ano de 2024 foram apreciadas as peças de 10 procedimentos pré- contratuais para adjudicação das empreitadas de GRP dos seguintes grupos de Sublanços:
 - Algarve – Grupo III (3º Ciclo);
 - Beiras Litoral e Alta – Grupo III (2º Ciclo);
 - Grande Lisboa – Grupo I - Interv. Intercalar (2º ciclo);
 - Grande Lisboa – Grupo I (2º ciclo);
 - Norte – Grupo III (3º ciclo);
 - Norte – Grupo IV (2º ciclo);
 - Norte – Grupo V (2º ciclo);
 - Norte – Grupo VII (3º ciclo);
 - Costa de Prata – Grupo III (Intervenção Intercalar)
 - Concessão Interior Norte– Grupo III (2º Ciclo).

- Elaboração do **“Relatório Anual 2024 – 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 a situação.

- A 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 e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União, foi transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro. O artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro, fixa várias disposições transitórias, designadamente no que se refere aos novos sistemas de pagamento, às renovações das autorizações das entidades que já integravam o sistema de identificação eletrónica de veículos para o pagamento de portagens e à elaboração de regulamentos de setor, determinando um prazo de dois anos para o seu cumprimento, o qual terminou a 7 de janeiro de 2025. Em 2024, foram intensificados os contactos com as várias entidades envolvidas, com vista a garantir o cumprimento das várias obrigações em causa. Assim, durante 2024, a DSGCC participou em reuniões, e desenvolveu atividades, visando:
 - Novo modelo de operação de forma a dar cumprimento às alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro, isto é, permitindo que os utentes com veículos com matrícula estrangeira que transitem sem equipamento de bordo, mas sejam aderentes de sistemas de pagamento, possam utilizar as vias assinaladas com o sinal H33 do Regulamento de Sinalização do Trânsito;
 - Renovação da autorização da Via Verde Portugal enquanto fornecedor do Serviço eletrónico nacional de portagens (SENP);
 - Renovação da autorização dos CTT, S.A., enquanto fornecedor do Serviço eletrónico nacional de portagens (SENP);
 - Elaboração de template do *Regulamento de Setor do SEEP “Serviço Eletrónico Europeu de Portagens”* e do *SENP “Serviço*

Eletrónico Nacional de Portagens”, definindo as condições gerais de acesso dos fornecedores do SEEP ou do SENP aos setores sob a responsabilidade das portageiras, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão, de 28 de novembro de 2019; e

- Alteração da sinalização da via (nova sinalética nos painéis de via com informação do website da portageira, de forma a uniformizar e harmonizar a mensagem transmitida aos utilizadores dos diversos setores de portagem exclusivamente eletrónica e alteração da designação do sinal existente nas vias das praças de portagem tradicionais, reservadas a utilizadores com identificado).
 - A par da renovação da autorização da Via Verde Portugal enquanto fornecedor do SENP, foi também dado seguimento ao seu pedido para o exercício da atividade de fornecedor do serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP) e o seu registo como fornecedor do SEEP, que veio a ocorrer já em 2025.
- Na sequência do esforço desenvolvido pelo IMT, I.P., 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. Desde 2021, a Lusoponte tem realizado 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, tendo esta tendência sido novamente confirmada na campanha realizada em 2023. 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. Tais campanhas de monitorização serão asseguradas pelo IMT, I.P., através da contratação do LNEC, e deverão ser retomadas em 2025.

- Tendo sido detetada, em 2021, uma nova degradação acentuada das **Juntas de Dilatação da Ponte 25 de Abril (Ponte Suspensa)** no lado Sul, que colocavam em causa o seu normal funcionamento, por determinação do Concedente, a Concessionária Lusoponte foi notificada pelo IMT, I.P., 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 aconselham 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 não evidenciaram a necessidade de realização de nova intervenção no lado Sul. Tendo em 2023 sido assinaladas patologias na Junta de Dilatação do lado Norte, foi a Lusoponte instada pelo IMT a proceder, conjuntamente com a firma MAURER, a uma avaliação detalhada da situação. A inspeção em causa encontra-se realizada, tendo da mesma resultado o parecer de que não se encontram em causa as condições de segurança da utilização de ambas as Juntas de Dilatação, carecendo, todavia, as mesmas de reparações análogas às que têm vindo a ser realizadas nas intervenções anteriores. A Lusoponte irá, pois, realizar uma nova ação de reparação, com trabalhos a executar tanto na Junta de Dilatação Norte como na Sul. Paralelamente, o IMT, I.P., irá proceder, com recurso ao apoio do LNEC, a uma melhor avaliação dos movimentos a que estes equipamentos se encontram, realmente, sujeitos, e que poderão estar a justificar o aparecimento crónico destas patologias.
- 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, I.P., no âmbito das reuniões do **Conselho de Segurança da Ponte 25 de Abril**, tanto na valência rodoviária, como na ferroviária, em que se fez o acompanhamento da evolução dos trabalhos de reparação que decorreram na Ponte 25 de Abril, e que ficaram concluídos neste ano. Procedeu-se ao acompanhamento da execução do Plano Anual de Conservação da Ponte 25 de Abril, a cargo da IP, SA.

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, I.P., através da DSGCC, desenvolveu as seguintes atividades principais:

- Na sequência das obras de beneficiação do **Túnel de Montemor** para adequação ao Decreto-Lei nº 75/2006, de 27 de março, na sua redação atual, e da fiscalização periódica realizada, foi realizado um exercício periódico de simulacro, em finais de novembro de 2024. O IMT, I.P., participou na decisão do cenário e na preparação e programação dos trabalhos, acompanhou o simulacro na qualidade de avaliador colaborando com o LNEC – entidade fiscalizadora –, na avaliação e elaboração de relatório do simulacro.
- 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. Face às não conformidades identificadas e dos problemas registados nessa inspeção, foi efetuada avaliação da adequação das medidas de minimização propostas pela Infraestruturas de Portugal, S.A., ainda em 2022, relativamente à resposta dos equipamentos, dos meios de patrulhamento, e da gestão e manutenção do túnel realizada. A requalificação da infraestrutura e dos sistemas de segurança do Túnel do Grilo, decorre do disposto no artigo 18.º do Decreto-Lei nº 75/2006, de 27 de março, na sua redação atual, de renovação dos túneis em serviço até finais de 2020, mas que por diversas dificuldades da IP, S.A., na contratação para adequação do Túnel do Grilo com a legislação em vigor, a empreitada de requalificação, em regime de conceção /construção só foi adjudicada em 15.09.2023. O IMT, IP, na sua qualidade de Autoridade Administrativa (artigo 5.º do Decreto-Lei nº 75/2006, de 27 de março, na sua redação atual), sendo responsável por garantir o respeito por todos os aspetos de segurança de um túnel, pelo que, no âmbito das suas atribuições, tem vindo a acompanhar e a inspecionar o Túnel do Grilo para assegurar a garantia do respeito por todos os aspetos de segurança.

- Foi dada continuidade ao acompanhamento da análise e parecer emitido pelo LNEC, à proposta submetida pela Concessionária Norscut para especificações técnicas para desenvolvimento do projeto de execução de alteração de Iluminação para tecnologia LED, dos túneis de **Castro Daire, Varosa e Régua**.
- O IMT, I.P., 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, I.P., e pelo LNEC, as várias atualizações realizadas ao PEI, tendo o LNEC sugerido um conjunto de melhorias que foram acolhidas pela concessionária. Na sequência da apreciação das diversas atualizações do Plano de Emergência Interno (PEI) e respetiva aprovação, que integra a ação dos novos equipamentos e sistemas de segurança implementados nos últimos anos, e desenvolvido os procedimentos de segurança a ter com a autorização de circulação de mercadorias perigosas, foi remetida já em 2023 a versão final para apreciação e recolha de contributos da ANEPC. Em face do parecer da ANEPC, que refere a necessidade de *“um dispositivo de resposta profissional permanente”*, requisito que não havia sido mencionado anteriormente, nem nas reuniões realizadas nem na correspondência trocada com a ANEPC, foi solicitado esclarecimento em

28.09.2023 sobre qual a exata natureza desse dispositivo e informação sobre a previsão de reunião de tais meios, aguardando-se esclarecimentos. Face à ausência de resposta até à data, foi feita insistência já em 2025.

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, I.P., através da DSGCC, desenvolveu as seguintes atividades principais:

- Em contrato de obrigações de serviço público, celebrado a 28 de novembro de 2019, o Estado contratualizou com a **CP – Comboios de Portugal, E.P.E.** (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, I.P., 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 2024, assumem particular relevo:
 - Pronúncia do IMT, I.P., em sede de audiência prévia, relativamente ao sentido da decisão constante do Parecer n.º 120/AMT/2023 reativo à notificação de programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, pela B-Rail com início das operações em 2029 (janeiro 2024);
 - Verificação do pedido de pagamento da reconciliação da compensação das obrigações de serviço público referentes a 2022, de acordo com o n.º 11 da Cláusula 5.ª do Contrato de Serviço Público (março 2024).

- Reportes de informação à AMT no âmbito da supervisão ao Contrato de Serviço Público (julho e agosto de 2024);
 - Análise de situações constitutivas de alterações dos parâmetros de serviço público definidos contratualmente: criação do Passe Ferroviário Verde (agosto a setembro 2024); ajustamento da oferta nos dias 24, 25 e 31 de dezembro de 2024 e 01 de janeiro de 2025 (dezembro 2024);
 - Análise de propostas para a prática de tarifários especiais: Semana Europeia da Mobilidade 2024 (agosto 2024); e
 - Verificação da conformidade do tarifário proposto pela CP, EPE, para 2025, com o disposto contratualmente no Contrato de Serviço Público, bem como a sua conformidade à luz das disposições legais e regulamentares aplicáveis aos tarifários, nomeadamente a Portaria n.º298/2018, de 19 de novembro, e o Regulamento n.º430/2019, de 16 de maio, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março (dezembro 2024).
- Em contrato de obrigações de serviço público, celebrado a 7 de outubro de 2020, o Estado contratualizou com a **Transtejo - Transportes Tejo, S.A.** (Transtejo, S.A.) a definição das condições de prestação por parte da Transtejo, S.A., do serviço público de transporte fluvial de passageiros e veículos entre as duas margens do rio Tejo, bem como estabelecer os termos em que os serviços prestados são remunerados pelo Estado e pela receita tarifária cobrada aos utilizadores. O IMT, I.P., 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 2024, assumem particular relevo:
- Verificação do pedido de ajustamento das compensações pela disponibilização das infraestruturas e das compensações devidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público, relativas aos anos de 2021 e 2022 (maio 2024);

- Análise relativa ao ajuste da oferta na ligação fluvial Cacilhas – Cais do Sodré, desde maio de 2023 e proposta de aplicação de penalidade por incumprimento contratual (julho 2024), a qual, atenta a sua extensão, foi remetida ao Gabinete Jurídico e de Contencioso, para apreciação;
 - Reportes de informação à AMT no âmbito da supervisão ao Contrato de Serviço Público (julho e agosto de 2024);
 - Projeto de decisão quanto à aplicação das penalizações contratualmente previstas relativas a 2021 e 2022 (novembro 2024);
 - Verificação do pedido de ajustamento das compensações pela disponibilização das infraestruturas e das compensações devidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público, relativas ao ano de 2023 (dezembro 2024)
 - Verificação da conformidade do tarifário proposto pela Transtejo, S.A. para vigorar em 2025, com o disposto contratualmente, atentos o n.º 2 da Cláusula 22.ª do Contrato de Serviço Público (dezembro 2024).
- O IMT, I.P., integra o **Grupo de Acompanhamento Permanente do Projeto do Arco Ribeirinho Sul**, criado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2023, de 10 de maio, que, no seu número 4, determina dar *“início aos trabalhos com vista a analisar a viabilidade técnica, jurídica e financeira da expansão do Metro Sul do Tejo...”*, tendo participado nas respetivas reuniões iniciais. Ainda assim, não se verificaram desenvolvimentos.
- No âmbito da concessão **Fertagus**, em 2024 foi calculado, nos termos do contrato, o acerto anual da Cláusula 8ª-A, relativo a 2023, que resultou favorável à Concessionária no valor provisório de 248.717,53€, tendo o IMT, I.P., procedido à respetiva instrução de pagamento junto da DGTF. Este apuramento tem caráter provisório até validação pela IGF.
- O Relatório de acompanhamento da anual da concessão **Fertagus**, que sistematiza a informação e a evolução dos principais indicadores,

relativamente ao ano anterior, foi elaborado como habitualmente, dando conta, também, de situações relevantes com impacto na concessão.

- No âmbito da gestão corrente do contrato **Fertagus**, assegurou-se a monitorização e acompanhamento, designadamente, da evolução da procura, através das validações e das contagens de passageiros, bem como da aferição das taxas de ocupação dos comboios, das ocorrências verificadas na operação, da atualização e aplicação de penalidades relativas à qualidade de oferta, da pontualidade, da regularidade, e da atualização tarifária.
- Em 2024, desenvolveu-se também o processo negocial de reposição do equilíbrio da concessão **Fertagus**, com os trabalhos da respetiva **Comissão de Negociação**. O Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que veio impedir os pagamentos de quaisquer formas de compensações financeiras resultantes de quebras de utilização decorrentes da pandemia, incidiu sobre os acertos anuais apurados a favor da Fertagus, no âmbito da cláusula 8.^a-A para 2020 e 2021, determinando o seu não pagamento à concessionária. Com o fundamento do não pagamento destes dois acertos, devidos nos termos do contrato, a concessionária dirigiu ao Concedente um pedido de Reposição do Equilíbrio Financeiro (REF) em janeiro de 2023. Em resposta a este pedido, o Despacho n.º 10923/2023, de 12 de outubro, da UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, procedeu à constituição da respetiva Comissão de Negociação (CN), com base na proposta fundamentada apresentada, em 13/04/2023, pelo IMT, I. P., na qualidade de representante do parceiro público no Contrato de Concessão, celebrado entre o Estado Português e a Fertagus, cujo mandato de “verse o reequilíbrio financeiro da concessão decorrente da suspensão do mecanismo de acerto previsto na Cláusula 8.^a-A, do contrato de concessão, relativamente aos anos de 2020 e 2021, devendo, para o efeito, ser utilizada a informação mais recente sobre o desempenho económico-financeiro da concessão”. Atendendo ao previsto no próprio Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, a compensação em causa, após o devido apuramento, “só pode ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações

ou de vigência do contrato, não dando lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do contraente ou parceiro público, de um dever de prestar à contraparte”, pelo que o principal objetivo da negociação centrou-se no apuramento dos prejuízos imputáveis ao evento gerador da REF, e na determinação de um prazo de prorrogação adequado para repor o desequilíbrio gerado pela suspensão do mecanismo de acerto previsto na Cláusula 8.^a-A do Contrato de Concessão. Neste contexto, a CN, que contou como membros dois elementos da DSGCC e um elemento do Gabinete Jurídico e de Contencioso, deu início ao processo negocial a 27-02-2024, que se desenvolveu ao longo de 11 reuniões de negociação, culminando na assinatura do Acordo de Reposição do Equilíbrio Financeiro da Concessão (Acordo REF), a 27-09-2024. O Acordo REF resultou num período de prorrogação da concessão de 6 anos e 6 meses, a vigorar de 01-10-2024 a 31-03-2031. Este acordo considerou uma nova estrutura de oferta com reforço na frequência das ligações a Setúbal, resultante da ponderação da CN relativamente a 3 cenários propostos pela concessionária, fundamentados num estudo de procura especializado, no sentido de melhor adequar a oferta à pressão da procura. Desde a implementação do PART, em 01-04-2019, a procura dirigida à Fertagus apresenta crescimentos expressivos (+30% de passageiros transportados entre 2018 e 2023) e elevadas taxas de ocupação de alguns comboios, tornando as medidas tomadas anteriormente, insuficientes para fazer face à procura. Acresce ainda que o próprio Contrato de Concessão prevê, nas partes B e C do Anexo 5 (Programa de Exploração), que sejam tomadas medidas de reforço de oferta em função dos fatores de carga registados nas contagens de passageiros, devendo essas medidas ser prontamente implementadas, caso não impliquem a aquisição de novo material circulante. O reforço da oferta adotado insere-se, precisamente, nas medidas previstas no referido Anexo 5, nomeadamente no aumento da frequência, e, na impossibilidade desta modalidade, no aumento da oferta de circulações contíguas, incentivando a dispersão da procura. O cenário adotado foi também aquele que melhor serve o interesse público, através do reforço de oferta que vai ao encontro do crescimento da procura, em particular do serviço a

Setúbal, mas também é a opção que resulta no menor prazo de prorrogação, atendendo a que as receitas adicionais estimadas mais que ultrapassam os custos necessários para o executar. Note-se que, pelo facto de as projeções financeiras incluírem incrementos significativos ao nível da Tarifa de Utilização da Infraestrutura, Energia de Tração e Renda do material circulante, que são alheios à Concessionária, mas que cresceram significativamente e teriam sempre de ser atualizados no modelo financeiro, uma parte significativa do prazo de prorrogação resultaria sempre destes efeitos, ainda antes de considerar qualquer reposição do equilíbrio financeiro (simulações efetuadas pela Comissão de Negociação apontaram para que, dos 6 anos e 6 meses de prorrogação, apenas cerca de 2 anos e 2 meses são efeito direto da reposição do equilíbrio financeiro). No âmbito dos trabalhos da CN foi definido o plano das grandes reparações do material circulante, que emergem do prolongamento da concessão. Neste mesmo sentido, figuram, ainda, no Acordo REF, um conjunto de investimentos que foram considerados prioritários.

- No acompanhamento da concessão do **Metro Sul do Tejo**, em 2024, deu-se continuidade ao acompanhamento que tem vindo a ser feito a este Contrato, nas matérias correspondentes à prestação do serviço de transporte, tarifário, compensações por volumes de tráfego inferiores aos previstos no Caso Base e indicadores de desempenho. Recorde-se que, em 2023, a Concessionária apresentou ao Concedente (Ministros das Finanças e do Ambiente e da Ação Climática) três pedidos de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, pelas seguintes situações: i) aumento extraordinário do preço da energia elétrica no ano de 2022, ii) suspensão das cláusulas contratuais de compensação durante o período de pandemia, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, e iii) participação no Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) durante o ano de 2022. A situação i) foi avaliada pela Inspeção Geral de Finanças, por se tratar de matéria exclusivamente de caráter financeiro, tendo esta entidade concluído que essa situação não se configurava como um evento de força maior, não tendo assim a Concessionária direito a reposição do

equilíbrio financeiro da Concessão por esta causa; as duas outras situações foram avaliadas pelo IMT, I.P., tendo-se concluído, por erro nos cálculos efetuados pela Concessionária, não estar verificada uma das condições contratuais para tal, para além dos cálculos da situação iii) se basearem em pagamentos por conta e não em valores definitivos, como também requerido contratualmente. Durante o ano de 2024 não houve nenhum desenvolvimento significativo no que respeita aos três reequilíbrios financeiros referidos, uma vez que esta ainda não procedeu às correções necessárias: por um lado, quanto ao REF do Decreto-Lei n.º19-A/2020, de 30 de abril, o IMT, I.P., havia transmitido que *“haverá condições”* para dar início à negociação (i.e., estar-se-á em condições de iniciar o processo negocial) *“assim que a Concessionária confirme que irá excluir do montante do pedido de REF, de 2.315.719,59 euros, os valores correspondentes ao período de ‘estado de emergência’, dando assim cumprimento ao n.º1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º19-A/2020, de 30 de abril”*, sendo certo que, ainda que se admita que tal poderá estar implícito na resposta, a verdade é que a Concessionária não declara que aceita essa limitação, nem procede ao cálculo da compensação em dívida que daí resultaria, o que objetivamente impede o início do processo negocial; quanto ao REF do PART, a Concessionária informa já estar ultrapassada uma das duas condições apresentadas pelo IMT, I.P. (a de utilização de pagamentos por conta nos cálculos), por a TML ter, entretanto, procedido ao encerramento do processo de compensações aos operadores para esse ano, o que se confirma, mas relativamente à segunda condição – desadequação da metodologia de cálculo para apuramento da compensação em causa – a Concessionária apenas refere estar a *“avaliar”* essa metodologia, sem outras considerações. Adicionalmente, em 2024, à semelhança do ocorrido em 2023, o IMT, I.P., não homologou a proposta de atualização tarifária apresentada pela Concessionária para vigorar em 2025, uma vez que esta não só apresentava receitas/tarifários do PART/Navegante, não previstos no contrato, como também contemplava aumentos, para os utilizadores dos títulos próprios do Metro Sul do Tejo, que representavam uma transferência de eventual perda de receitas com a prática títulos Navegante. Nos termos contratuais, a Concessionária tem, sim, direito a reposição do seu equilíbrio

financeiro, caso a prática dos títulos Navegante resulte em perdas de receita.

- Durante o ano de 2024 foram realizadas as duas reuniões da Comissão de Acompanhamento, lideradas pelo IMT, I.P., com a presença também da DGTF, da IP,S.A., e dos operadores ferroviários, do **Contrato-Programa Ferroviário celebrado entre o Estado e a Infraestruturas de Portugal, S.A.** Tendo sido aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, de 5 de janeiro, que aprovou verbas para pagamentos em falta relativos a 2022 e a 2023, anos em que não esteve em vigor o contrato – valores que o IMT, I.P., nos termos da referida Resolução, foi solicitado a validar, face a elementos submetidos pela IP, S.A., tendo tais valores sido depois objeto de auditoria pela IGF –, bem como verbas para o período 2024 a 2028, para financiar o futuro contrato a celebrar, ainda que este não tenha chegado a ser celebrado. Conquanto durante o ano de 2024 não tenha existido, portanto, novo contrato de suporte às atividades, a IP, S.A., manteve, no entanto, o seu reporte nos moldes anteriormente contratualizados, dando assim continuidade aos trabalhos desta Comissão de Acompanhamento.
- 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. Em 2024 foi realizada uma reunião remota do Grupo de Trabalho RMMS – Rail Market Monitoring Scheme, com o objetivo da DG Move explicar aos membros do GT as funcionalidades da nova aplicação de reporte dos dados do setor e adiado o prazo de reporte dos dados de 2024, uma vez que a aplicação entraria em funcionamento já em 2025.
- Foi dada continuidade pela DSGCC ao acompanhamento inicial, com a DSRTQS e o Gabinete Jurídico e de Contencioso, em particular com vista ao futuro licenciamento da infraestrutura e dos veículos, e à aprovação da documentação de segurança e de exploração pelo IMT, I.P., da nova fase da concessão do **Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM)**, ou **Metro Mondego**, 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. As empreitadas são da responsabilidade da IP, S.A., até à sua conclusão e transferência para a Metro do Mondego. Em 2024 continuaram a decorrer os trabalhos da empreitada para a requalificação do antigo Ramal ferroviário da Lousã, situado entre Coimbra-B e Serpins, para conversão desta via ferroviária numa via dedicada ao sistema de METROBUS, em percurso urbano e suburbano. Em outubro de 2024, a obra estava já próxima do fim, faltando a colocação das guardas de segurança, situação que aguardava resolução de um processo em litígio. Mais atrasados estavam os trabalhos em desenvolvimento pela EFACEC no âmbito dos equipamentos e sistemas de controlo e automação da via única, que envolvem certificações. As empreitadas, da responsabilidade da IP, S.A., até à sua conclusão e transferência para a Metro do Mondego, têm sofridos sucessivos atrasos, sendo a empreitada relativa ao troço suburbano, que liga os concelhos de Miranda do Corvo e da Lousã a Coimbra, a que estava mais avançada, embora a sua conclusão não tenha sido possível no prazo previsto para 2024, enquanto a conclusão do troço urbano está prevista final de 2025. Considerando a novidade que este sistema de mobilidade vem introduzir, bem como as características híbridas quanto à sua natureza e infraestrutura de base, o IMT, I.P., em 2024 continuou a acompanhar o desenvolvimento dos dossiers relativos aos requisitos técnicos que a Metro do Mondego deverá demonstrar, no âmbito do processo de Licenciamento a requerer ao IMT, I.P.. Paralelamente, o IMT, I.P., procedeu à análise das primeiras versões do Contrato de Serviço Público e respetivos Anexos, a celebrar entre o Estado e a Metro do Mondego, bem como aos comentários e questões levantadas pela UTAM e as contidas no Parecer Prévio Vinculativo da AMT. Neste âmbito, têm sido desenvolvidos trabalhos que envolvem uma equipa multidisciplinar dentro do IMT, com vista à avaliação das diversas matérias

abrangidas, com especial relevância nas várias componentes do SIS – Sistema Integrado de Segurança e do Manual de Exploração do SMM, nomeadamente ao nível do Plano de Segurança do Sistema de Mobilidade do Mondego e do Manual de Procedimentos para situações de Emergência, incluindo as Auditorias / Inspeções de Segurança Rodoviária e a Certificação do pessoal do Operador (MM) com funções relevantes para a segurança. No final de outubro de 2024 o IMT, I.P., reuniu com a MM, em conjunto com a IP, S.A., e a EFACEC, que apresentaram um plano de recuperação do atraso do projeto, com vista à sua conclusão no 1º semestre de 2025. Na sequência desta reunião foi estabelecido um cronograma de entrega faseada de documentação e estabelecidas reuniões mensais de ponto de situação com o IMT, I.P. Em dezembro de 2024 foi ainda sujeita à aprovação do IMT, I.P., enquanto gestor de contrato/representante da autoridade de transporte Estado, a atualização da tabela tarifária dos serviços alternativos da MM, até aqui inseridos na bilhética dos serviços regionais da CP, EPE, e que se espera integrem em 2025 integrem o sistema intermodal de Coimbra, com o arranque da primeira fase de exploração. Em dezembro, foi ainda finalizada a proposta de deliberação do CD do IMT, I.P., relativa à documentação necessária a apresentar pela MM, bem como o guião de abertura de tráfego.

Infraestruturas (Domínio Público Rodoviário e Ferroviário)

No quadro das suas atribuições em matéria de infraestruturas, o IMT, I.P., 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, I.P.
- 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, I.P.
- 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, I.P.
- 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 2024:
 - Por solicitação da Câmara Municipal de Matosinhos, foi analisado uma nova **saída na A28 para a Av. Eduardo Torres**; este processo, que vinha já sendo apreciado desde 2023, teve desenvolvimentos detalhados em 2024, com estudos adicionais e novos lay-outs, tendo sido consensualizada uma solução com a IP, S.A. e com o Município;

- Por solicitação da Câmara Municipal de Viana do Castelo, foi analisado, e veio a ser objeto de proposta de autorização por parte do IMT, I.P., o **“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); a autorização/aprovação/homologação governamental não chegou contudo a acontecer em 2024, devendo ocorrer já em 2025;
- A pedido da Câmara Municipal de Loures, foi dada continuidade à análise de uma **nova ligação de Sacavém à 2ª Circular**, entre a rede municipal e a via de ligação entre a autoestrada A1 e a 2ª Circular;
- A pedido da Câmara Municipal de Gaia, foi retomada a análise de uma pretensão a que a JAE, em 1997, havia dado acolhimento, mas que depois não teve seguimento, no sentido da construção do **Nó do Millennium na Autoestrada A41** (ligação à Área de Acolhimento Empresarial Maia II) e rebaixamento da Passagem Inferior da Autoestrada A3; a Câmara Municipal da Maia remeteu para aprovação o Projeto de Execução do Nó de Ligação Local à A41, designado no Plano Diretor Municipal da Maia por Nó do Millennium (RVP36) e das Vias Rodoviárias, RVP 25 (Rede Viária Principal do Concelho da Maia), de Ligação à Área de Acolhimento Empresarial Maia II; tratando-se de via sob jurisdição da Concessão Grande Porto, qualquer solução passará pelo envolvimento da concessionária; em maio de 2024 foi remetida comunicação à CM Maia informando-a das condições e requisitos (designadamente, Estudo Tráfego atualizado, Nota Técnica Ambiental, Auditoria Segurança Rodoviária) para que o IMT, I.P. possa desenvolver o procedimento necessário à eventual implementação desta nova ligação;
- A pedido da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, o IMT, I.P., tem vindo a apreciar a reformulação do **Nó de Grijó / Feiteira, na A1** – Auto-

estrada do Norte, Sublanço Espinho (IC24) / Feiteira, quer no ramo Sul/Norte, quer no ramo Norte/Sul; foi envolvida a Concessionária Brisa, com jurisdição sobre a via em causa, sendo que uma eventual solução implicará a análise e apresentação integrada dos dois projetos; o IMT, I.P., também recordou que, para que possa ser autorizada a construção dos novos ramos no Nó de Grijó, os mesmos deverão interligar-se com a "VL5" (estrada do nível hierárquico superior da rede rodoviária municipal), ainda que a mesma venha a concretizar-se de forma faseada – em especial, é essencial a construção do troço da "VL5" entre a Rua da Feiteira e a antiga EN1 em simultâneo com a obra de reformulação do Nó de Grijó –, com o objetivo de potenciar aquela via e evitar refluxos para a autoestrada, e ainda que a solução de traçado da "VL5" deverá necessariamente estar refletida no PDM de Vila Nova de Gaia. A apreciação está ainda em curso.

- A pedido da CM de Vila Franca de Xira, foi analisado o **Nó dos Caniços de acesso à Autoestrada do Norte**. A CM Vila Franca de Xira remete Estudo de Tráfego (de julho de 2023) referente ao Viaduto dos Caniços – Póvoa de Santa Iria, o qual integra um cenário que prevê a construção de um novo Nó de Ligação no sublanço St.^a Iria da Azoia – Alverca (A1/A9) da A1. Considerando os antecedentes deste assunto e atendendo a que o referido Estudo conclui acerca do *"(...) enorme impacto positivo quer na enorme diminuição do tempo e do percurso de viagem das freguesias de Póvoa de Santa Iria e Forte da Casa e de Vialonga (...)"*, bem como aos argumentos apresentados pela Autarquia, foi o mesmo enviado à Concessionária Brisa para efeitos de análise e parecer. A apreciação está ainda em curso.
- A pedido da CM da Figueira da Foz, foi preliminarmente avaliada a possibilidade de **acesso pontual à A17**, a partir da futura Área Industrial e Empresarial do Pinhal da Gandra, Figueira da Foz. O IMT. I.P. transmitiu ser necessário mais elementos/dados sobre o tipo de projeto industrial, designadamente, o tipo específico de transporte e a intensidade de utilização do acesso.

- O IMT, I.P., deu continuidade ao processo de autorização da **nova Saída da A1 no sentido Sul/Norte, em S. João da Talha**, correspondendo a uma solicitação da CM de Loures, e tendo já o acordo da Brisa. Depois de uma fase de análise do Protocolo relativo à construção da ligação remetida pela Concessionária Brisa, esta remeteu ao IMT, I.P. o Projeto de Execução, acompanhado da Auditoria de Segurança Rodoviária, e do Parecer de Revisão. Após pedidos de esclarecimento, e resolução de algumas descontinuidades processuais por parte do Município e da Brisa, foi aprovada a minuta de Protocolo a assinar entre a CM Loures e a Brisa. O IMT, I.P. deu ainda nota que, para prosseguir com a emissão de um parecer definitivo, no que respeita ao Projeto de Execução do novo ramo de saída da autoestrada A1, nomeadamente quanto à sua aprovação, bem como para a pronúncia específica nos termos do artigo 50.º do EERRN, ficaria a aguardar que lhe seja dado conhecimento das conclusões resultantes do procedimento ambiental ainda em curso.
- A pedido do Município de Felgueiras, foi apreciada a eventual **ligação da Área de Acolhimento Empresarial do Alto das Barrancas ao Nó de Vizela (Nó 12) da A11, na Concessão Norte**. Foram remetidas insistências à Concessionária Ascendi Norte para emissão de parecer quanto “à ligação da infraestrutura rodoviária” à rotunda de saída da praça de portagem do Nó de Vizela (Nó 12), da autoestrada A11, para efeitos de concretizar a Área de Acolhimento Empresarial (AAE) do Alto das Barrancas (UOPG 5 / UOPG 20). A apreciação está ainda em curso.
- **Eixo Rodoviário Aveiro-Águeda - A17 – Nó de São Bernardo (Nó 17) - Projeto de Execução do Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda (ERAA) - Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)**
Em julho/2024 a CM Aveiro remeteu Projeto de Execução do Eixo Rodoviário Aveiro-Águeda. Sem prejuízo dos documentos em falta (Auditoria de Segurança Rodoviária e lay-out completo do nó de São Bernardo da A17, com a alteração pretendida), tendo em conta a reformulação proposta pelo projeto do ERAA para o Nó de São Bernardo

da A17, integrado na Concessão Costa de Prata, bem como o atravessamento da A1, integrada na Concessão Brisa (OOAA.PS2 ao Km 7+920), os elementos de projeto foram remetidos às referidas concessionárias em julho de 2024. Foi rececionada resposta da Concessão Costa de Prata e da Concessão Brisa. Não estando a pronúncia da Concessão Costa de Prata devidamente completa e detalhada, em dezembro de 2024, foi solicitada melhor pormenorização e densificação do teor da pronúncia então emitida quanto aos aspetos/elementos do Projeto de Execução da via em questão, assim como quanto à eventual proposta dos novos limites da Concessão impostos pela alteração do Nó. Em dezembro de 2024 foi remetida comunicação à CM Aveiro, com conhecimento à Agencia Portuguesa do Ambiente, pela qual o IMT, I.P., reiterou os documentos em falta, informou ter solicitado melhor pormenorização e densificação do teor da pronúncia emitida pela Concessão Costa de Prata e remeteu, para ser tido em consideração, o parecer da concessionária Brisa, sobre as interferências do atravessamento da autoestrada A1. Quanto ao procedimento ambiental, o IMT, I.P., constatou que foi emitido o TUA (Título Único Ambiental), em 16-12-2024, e tem em anexo a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), não tendo, contudo, o IMT, I.P., sido consultado em devido tempo para emitir parecer. Em face deste facto, o IMT, I.P., salientou que as intervenções a realizar que tenham interferência com as autoestradas A1 e A17 carecem de parecer/autorização do IMT, I.P., enquanto representante do Concedente, designadamente, quanto ao atravessamento da A1, nos termos do Contrato de Concessão da Brisa, e quanto à reformulação do Nó de São Bernardo (Nó 17) da A17, nos termos do Contrato da Concessão Costa de Prata, e ainda do parecer do IMT, I.P., nos termos e para os efeitos do cumprimento do artigo 50.º do EERRN.

- A pedido do Município de Celorico de Basto, foi analisado o **Nó da Lameira na A7** no concelho de Celorico de Basto (2ª versão do Relatório Final). Esta pretensão da CM de Celorico de Basto no respeitante a um novo nó na A7 em Lameira, foi analisada pela DSGCC pela primeira vez

em 2021. Na altura, tendo em consideração o estudo apresentado pela Município de Celorico de Basto, o parecer da IP, SA, a análise custo/benefício apresentado pela Ascendi Norte e o estabelecido no artigo 50.º do EERRN, foi entendido não estarem reunidas as condições para se promover a sua construção. O Município de Celorico de Basto enviou novos documentos (segunda versão do Estudo de Viabilidade deste nó), em 2024, que foram analisados. Da análise efetuada, embora reconhecendo as externalidades positivas da construção deste nó para a região, tendo em consideração o parecer remetido pela Concessionária Ascendi Norte (a análise custo/benefício) foi o Município de Celorico de Basto informado de que a implementação do novo nó proposto aparenta não ter viabilidade económica, ainda que demonstrada em termos apenas preliminares, uma vez que as receitas de portagem adicionais estimadas não serão suficientes para cobrir o custo global apurado até ao final da concessão (o novo nó representará um encargo total de aproximadamente 7,0 milhões de euros e captará receitas adicionais para o Estado apenas de aproximadamente 2.6 milhões de euros).

Direção de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e de Segurança

Em 2024, foram admitidos na DSRTQS, 6 novos trabalhadores, dos quais 3 foram afetos ao Departamento de Homologação de Veículos e 3 ao Departamento de Inspeção de Veículos.

À semelhança de anos anteriores, a atividade da DSRTQS, em 2024, 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.

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.

Foi publicada e implementada a deliberação, com vista à adaptação aos veículos da categoria L e categoria O2 da classificação de deficiências.

Procedeu-se à abertura de um procedimento concursal para a abertura de um CITV, no concelho de Miranda do Douro.

Foi realizado um trabalho conjunto entre o IMT e os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV), que permitiu concluir o quadro legal e os procedimentos administrativos para a implementação do regime da inspeção aos veículos de categoria L e O2.

Neste contexto foram realizadas vistorias a todas as áreas L dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos, que permitiu assegurar que todos os equipamentos estavam operacionais para a entrada em vigor do regime de inspeções aos veículos de categoria L e O2, em 2025.

Paralelamente, foi ainda executado um trabalho exaustivo relativo ao sistema de comunicações entre o IMT e as empresas que fornecem as aplicações informáticas aos CITV, de modo que assegurar e operacionalizar a entrada em vigor destas inspeções, sem qualquer restrição.

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

Homologação de Veículos

Regulamentação

- Circular ITV/HM 01/2024 – Ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos participantes em competição desportiva;
- Circular ITV/HM 02/2024 - Reconhecimento como Serviço Técnico para a certificação de pneumáticos (ENTC, Lda.)
- Deliberação IMT-CD/2024/484 - Simplifica e centraliza procedimentos de homologação de veículos;
- Deliberação n.º 702/2024, de 23 de maio

- Deliberação n.º 702/2024, de 23 de maio
- Deliberação n.º 702/2024, de 23 de maio
- Deliberação n.º 702/2024 - Fixa novo período para a validade das homologações dos modelos das placas retrorrefletoras, ao abrigo do despacho DGV n.º 26/89.
- Desenvolvimento de trabalhos tendo em vista a apresentação de uma proposta legislativa para alteração do Regulamento de Pesos e Dimensões aprovado pelo Decreto-Lei n.º 132/2017, introduzindo a circulação de conjuntos de veículos em configuração “DuoTrailer”.
- Apresentação do projeto de deliberação relativo à utilização dos CITV pelos serviços desconcentrados do IMT.

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 CO₂ de veículos novos ligeiros de passageiros e ligeiros de mercadorias matriculados no ano de 2023.
- Recolha, tratamento e conclusão do apuramento final, com a consequente submissão à Agência Europeia do Ambiente dos dados referentes à monitorização das emissões de CO₂ dos veículos novos, pesados de passageiros e de mercadorias matriculados entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2023.
- Participação nas reuniões do “Forum for the Exchange of Information on Enforcement” realizadas via WEBEX meeting.
- Participação nas reuniões do Technical Committee Motor Vehicles (TCMV), via WEBEX meeting.
- Participação nas reuniões do Grupo de Peritos em Veículos a Motor (Member States Expert Group on Motor Vehicles), via WEBEX meeting.
- Participação na reunião 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 na 20.ª Reunião do Grupo de Trabalho em Veículos Automatizados/Autónomos e Conectados - GRVA do WP29.

Nacional

- Realização do evento Jornadas técnicas relativo à homologação e transformação de veículos, realizado em 03/10/2024, no Auditório Municipal de Vila Nova de Gaia, numa organização conjunta do IMT, ACAP e ARAN;
- Conclusão do Manual de Procedimentos e Visão Futura, relativo à área de veículos, no âmbito da consultadoria funcional e tecnológica prestada pela BABEL.
- Colaboração no estudo elaborado pela KPMG, sobre a “Análise de Impacto e Reforma do Processo de Homologação e Transformação de Veículos” – Síntese sobre potenciais alterações no posicionamento e modelo de relação do IMT”
- Recuperado o trabalho desenvolvido em 2021 e promovida a revisão e atualização do projeto de decreto-lei relativo ao Regulamento da Transformação de Veículos e ao projeto de Deliberação do IMT relativo à Conversão de Veículos de Combustão Interna em Veículos Elétricos, submetidos a aprovação.
- Participação em nome do IMT, na 8.ª reunião do Fórum da Qualidade, promovido pelo Instituto Português da Qualidade;
- Participação na reunião com a Ordem dos Engenheiros, promovida pelo Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação, relativo à homologação e transformação de veículos;
- Participação em diversas reuniões com a comissão técnica DSRTQS/ACAP;
- Início da participação do grupo de trabalho de veículos no âmbito do Projeto SIM;
- Visita ao CEiiA em Matosinhos e conhecer em detalhe a Agenda PRR na área da mobilidade “Be.Neutral”

- Organização e visita à empresa Visteon Portuguesa Ltd., localizada em Palmela,
- Participação em reuniões conjuntas DSRTQS, Infraestruturas de Portugal (IP) e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) para análise da pretensão da Autoeuropa, relativamente à circulação de conjuntos de veículos em configuração “DuoTrailer”.
- Participação da elaboração do folheto sobre a legalização de veículos, destinado a partilhar com os emigrantes franceses que regressam a Portugal de férias.
- Realizadas várias reuniões internas no âmbito da transferência de competência de inspeção do IMT para os Centros de inspeção técnica de veículos (CITV) de forma a aproveitar a capacidade instalada e a capilaridade dos centros.
- Realizadas várias reuniões internas no âmbito do processo de segmentação das pretensões relacionadas com a área de veículos, tendo em vista diferenciar aquelas que, pelo nível de complexidade, carecem de uma análise técnica detalhada e especializada e aquelas que, pela sua natureza, não carecem dessa análise.
- 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 várias reuniões conjuntas do IMT com o Instituto Português de Acreditação (IPAC), respeitante aos procedimentos de inspeção em vigor nos CITV.
- Realizadas várias reuniões com Representantes Oficiais de Marca para divulgar os procedimentos aplicáveis à homologação nacional de veículos produzidos em pequenas séries;
- Realizadas várias reuniões com transformadores de veículos para divulgar os procedimentos aplicáveis à transformação de veículos.

Outros âmbitos

- Realizadas diversas visitas de avaliação da Conformidade da Produção (CoP) a fabricantes de sistemas, componentes e unidades técnicas a serem utilizados nos veículos;
- 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.

Inspeção de veículos

Regulamentação

- Elaboração e publicação da Deliberação n.º 999/2024 de 01.08 – Substituição dos quadros de deficiência das inspeções técnicas de veículos.
- Elaboração e publicação da Deliberação n.º 1021/2024 de 07.08 - Simplifica os procedimentos de candidatura para aprovação de centros de inspeção técnica de veículos e alteração aos mesmos.
- Elaboração e publicação da Deliberação n.º 1276/2024 de 30.09 – Transferência de Inspeções técnicas para efeitos de certificação ADR para os CIVTV.

União Europeia

- Participação nos trabalhos do “Commission Expert Group on Roadworthiness and Vehicle Registration Documents (RWEG)” em Bruxelas.
- Participação em conferências e Webinar da CITA- International Motor Vehicle Inspection Committee, nomeadamente:

- "Validation of a Method to Test NOx Emissions",
- "Introduction of PN Inspection: Research Findings and Global Technological Trends"
- "Promoting Road Safety through Periodic Technical Inspections"
- "Advancing Vehicle Inspection for Safe and Sustainable Mobility"

A nível nacional

- Foram analisados e emitidos vários pareceres sobre alteração de CITVs;
- Foram realizadas 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 aos conteúdos programáticos referentes aos cursos de qualificação profissional dos inspetores técnicos de veículos em Centros de Inspeção, substituição do DL n° 258/2003;
- Prestado apoio ao GJC em processos judiciais relativos a CITVs;
- Análise e elaboração de parecer em pedidos de prorrogação de prazo para a instalação de novos CITVs;
- 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

Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

Assegurar o cumprimento do Plano de Supervisão do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), enquanto Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF), no qual se encontram priorizadas as ações de supervisão às entidades de transporte ferroviário licenciadas e/ou reguladas pelo IMT, bem como a assegurar a implementação das normas técnicas e regulamentares.

Uma atividade substancial da ANSF durante o ano de 2024 foi a revisão e atualização de procedimentos internos existentes e criação de novos procedimentos e guias de apoio para os requerentes, de modo a melhorar os processos de decisão internos da ANSF, mas também a ajudar os requerentes a responder de forma mais rigorosa e assertiva aos requisitos dos vários regulamentos europeus e nacionais.

Certificações de Segurança

Durante o ano de 2024, não foram emitidos, pela ANSF, quaisquer Autorizações de Segurança (AS) ou Certificados de Segurança Únicos (CSU).

Porém, tiveram início dois processos, um para a renovação de uma AS e outro para a emissão de um CSU, sendo que nenhum destes processos foi concluído em 2024, tendo transitado para o ano seguinte.

TABELA 26 PROCESSOS DE AUTORIZAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA INICIADOS EM 2024

Empresa	Autorização / Certificado em vigor	Status	Tipo	Organismo de autorização / certificação
APDL	PT 21 2023 0001	Renovação	AS	ANSF
MEDWAY	PT 11 2020 0001 (Parte A) PT 12 2020 0002 (Parte B)	Novo	CSU (Mercadorias)	ERA

Por outro lado, a ERA, enquanto organismo de certificação, alterou o CSU devido pela Captrain Portugal – a 14/10/2024, o CSU EU 10 2023 0258 foi substituído pelo CSU EU 10 2024 0221. A ANSF não participou no processo que levou à alteração deste certificado.

As autorizações e os certificados de Segurança restantes anteriormente emitidos mantiveram-se válidos, tal como consta nos Anexos B.1 e B.2, respetivamente.

Autorizações de veículos

A ANSF emitiu 4 autorizações – correspondentes a 9 veículos

TABELA 27 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS EMITIDAS EM 2024

Requerente	Tipo Veículo	Número de veículos	Tipo de pedido	Entidade Emissora
Siderurgia Requena	Vagón plataforma RES 19,90 m_ME	5	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
Matisa	Atacadeira	1	Nova autorização	ERA
CP	Carruagens ARCO	1	Conformidade Tipo	ANSF
CP	UTE 2240	2	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF

Em 2024, foram concluídos dois processos de compromisso, conforme tabela infra:

TABELA 28 PROCESSOS DE COMPROMISSO PRELIMINAR DE VEÍCULOS INICIADOS EM 2024

Requerente	Tipo de veículo	nº de veículos	TIPO DE PEDIDO	Entidade emissora
Medway	Locomotiva LE4700	1	Nova autorização	ANSF
Mer Mec Spa	Locomotiva MM800IP		1ª Autorização	ANSF

Autorizações de instalações Fixas

Durante o ano de 2024, foram emitidas pela ANSF, 2 Autorizações de Entrada ao Serviço (AES) a subsistemas estruturais ferroviários de instalações fixas (energia; infraestrutura; ou controlo, comando e sinalização), conforme referido na seguinte tabela.

TABELA 29 AUTORIZAÇÕES EMITIDAS A SUBSISTEMAS ESTRUTURAIS DE INSTALAÇÕES FIXAS EM 2024

Subsistema	Designação	Numero de autorização
INF	Infraestrutura de Celorico da Beira a Guarda, Linha da Beira Alta	PT 61 2024 0001
ENE	Energia de Celorico da Beira a Guarda, Linha da Beira Alta	PT 62 2024 0001

Em 2022, o IMT introduziu o mecanismo da dispensa temporária de AES que consiste em permitir ao requerente, sob sua responsabilidade e no âmbito do seu sistema de gestão da segurança, proceder à exploração da infraestrutura após a implementação de determinada alteração nos casos em que não há interrupção do tráfego ferroviário durante os trabalhos e em que a alteração seja irreversível antes do início da exploração comercial.

TABELA 30 CONCESSÃO DE DISPENSAS TEMPORÁRIAS DE AES EM 2024

Subsistema	Designação
CCS	Sinalização da estação do Entroncamento, na Linha do Norte e Linha da Beira Baixa
CCS	Sinalização entre Lourçal e Figueira da Foz na Linha do Oeste, no ramal de Alfarelos e na concordância de Verride

Autorizações 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.

No ano de 2024, a ANSF emitiu 7 (ACS) – autorizações para continuação em serviço para o transporte por cabo:

- Funicular da Calçada de Viriato
- Funicular da Graça
- Telecadeira da Torre
- Teleférico de Guimarães
- Telecabine Lisboa
- Teleférico do Zoo
- Teleférico da Zona Histórica de Vila Nova de Gaia

Elaboração do registo e monitorização 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.

Supervisão

Estratégia de supervisão e planeamento

O Regulamento de Supervisão define os procedimentos necessários ao exercício da atividade de supervisão do desempenho das EF e GI no domínio da segurança ferroviária, subsequentes à emissão do certificado de segurança e da autorização de segurança, por forma a verificar se os subsistemas ferroviários são explorados e mantidos de acordo com os requisitos legais aplicáveis. Estão ainda detalhados os tipos de atividades de supervisão que são desenvolvidas, as metodologias de supervisão a adotar, assim como as medidas regulamentares e corretivas a aplicar quando necessário. Nele definem-se ainda os procedimentos de elaboração dos relatórios individuais de supervisão e dos planos de supervisão bem como o mecanismo de recurso da entidade supervisionada.

A Estratégia de Supervisão foi atualizada em 2024, com base no regulamento de supervisão e define os procedimentos e metodologias para o período de

2024-2026. Esta define um método de avaliação de risco que é aplicado ao acompanhamento de ocorrências, estabelecendo-se assim prioridades para as atividades de supervisão.

Para o ano 2024 foi elaborado o Plano de Supervisão da ANSF com base na avaliação dos desempenhos de segurança. Este prioriza, programa e detalha as ações de supervisão ao GI, EF e outras entidades. O plano de supervisão é anual, sendo revisto regularmente, com uma revisão formal a cada semestre. Para os GI e para as EF, respetivamente detentoras de Autorização e Certificados de Segurança, a distribuição temporal das atividades de supervisão tem em conta os prazos de validade da autorização e dos certificados emitidos, bem como as áreas identificadas para supervisão aquando da avaliação dos pedidos de atualização ou renovação dos mesmos.

No âmbito da atividade de supervisão realizada aos GI e às EF, pode ser considerado relevante realizar ações de supervisão a entidades que prestam serviços a estas e cuja atividade tem impacto para a segurança do sistema ferroviário.

Em 2024 foram realizadas ações de controlo operacional de acordo com o Plano de Supervisão e algumas ações de controlo extraordinárias. Não houve pedidos de revisão ou recurso relativamente a decisões da ANSF nesse ano.

TABELA 31 AÇÕES DE SUPERVISÃO REALIZADAS EM 2024

Ação de Supervisão	Título
Auditoria n.º 2024_1	Auditoria Monitorização
Controlo Operacional n.º 2024_1	Acompanhamento de comboios Fertagus
Controlo Operacional n.º 2024_2	ATV Santarém
Controlo Operacional n.º 2024_3	PN da Cachofarra
Controlo Operacional n.º 2024_4	Transporte de Madeira
Controlo Operacional n.º 2024_5	Siderurgia Nacional
Controlo Operacional n.º 2024_6	Acompanhamento de comboios Porto-Marco de Canaveses
Controlo Operacional n.º 2024_7	Acompanhamento de comboios linhas Beira Baixa e do Leste
Controlo Operacional n.º 2024_8	Acompanhamento de comboios Linha de Cascais

Controlo Operacional n.º 2024_9	Acompanhamento de comboios Praias do Sado
Controlo Operacional n.º 2024_10	Acompanhamento de comboios Linha de Sintra
Controlo Operacional n.º 2024_11	Transfronteiriço Elvas Badajoz
Controlo Operacional n.º 2024_12	Acompanhamento VME
Controlo Operacional n.º 2024_13	Acompanhamento de comboios Linha de Guimarães
Controlo Operacional n.º 2024_14	Transfronteiriço Valença-Tui
Estudo Segurança n.º 2024_1	Anomalias sistema frenagem_Medway
Estudo Segurança n.º 2024_2	Anomalias sistema frenagem_Takargo
Estudo Segurança n.º 2024_3	Limitações de velocidade
Inspeção n.º 2024_1	Verificação faixa de segurança e cautela - AML
Inspeção n.º 2024_2	Verificação das condições de segurança entre ecovia de Olhão
Inspeção n.º 2024_3	Prevenção colhidas Linha do Algarve
Inspeção n.º 2024_4	Prevenção de colhidas L. Alentejo_ Évora
Inspeção n.º 2024_5	Intrusões estação de Penalva
Inspeção n.º 2024_6	PN Poço Barreto
Inspeção SI n.º 2024_1	Mini-Comboio Pedras D'El Rei
Observação Segurança n.º 2024_1	Dispensa da apresentação do sinal de partida na estação de Penalva
Observação Segurança n.º 2024_2	Invasão de canal ferroviário na estação de Lisboa - Santa Apolónia
Observação Segurança n.º 2024_3	Manobras de comboio da CP na estação de Lisboa - Oriente
Observação Segurança n.º 2024_4	PN Alcantarilha Gare
Observação Segurança n.º 2024_5	Escadas Baixa da Banheira
Observação Segurança n.º 2024_6	REV do vagão (NEV: 41 94 2102 110-8) - Medway
Observação Segurança n.º 2024_7	Condições de acesso ao GX da estação de Porto Campanhã
Observação Segurança n.º 2024_8	Incidente portas abertas L. Douro

Além das ações de supervisão referidas, e tendo em conta o nível de risco, desenvolveu ainda um conjunto de ações, das quais se destacam as seguintes:

Colhidas e Suicídios

A ANSF, no seguimento do aumento substancial do n.º de colhidas e de suicídios nos anos de 2019 e 2020, tomou a iniciativa de criar um GT com as empresas do setor ferroviário dedicado a aprofundar o conhecimento sobre estes eventos e identificar medidas preventivas.

A ANSF procedeu a uma análise aprofundada das ocorrências envolvendo colhidas e suicídios no período 2016-2022 que foi apresentada ao GT e publicada no relatório “Prevenção de colhidas e suicídios na ferrovia portuguesa” ([disponível aqui](#)).

Esta análise permitiu a caracterização detalhada destas ocorrências de acordo com o local, características da infraestrutura e situação comportamental envolvida. O relatório apresenta ainda um levantamento de diversas medidas aplicadas a nível internacional e passíveis de aplicação no contexto nacional.

Os resultados deste estudo foram apresentados em diversas conferências e grupos técnicos de peritos nestas matérias, nomeadamente:

- *Congresso Rodoferroviário Português* – Lisboa, 5 a 7 de julho de 2022;
- *International Rail Safety Council* – Sevilha, 17 a 21 de outubro de 2022;
- *Transport Research Arena* – Lisboa, 14 a 17 de novembro de 2022;
- *Tresp Network meeting* – Bruxelas, 1 de março 2023;
- *Trespad* – Varsóvia, 14 a 16 de junho de 2023;
- *European Safety Days* – Tallinn, 20 a 22 de setembro de 2023.

No seguimento da publicação do estudo, realizado pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF) com o apoio do setor ferroviário, de diagnóstico e análise de ocorrências de Colhidas e Suicídios na RFN, esta Autoridade organizou 4 workshops, que decorreram em novembro dezembro de 2024, para identificação de medidas de âmbito geral à RFN e específicas a 7 projetos piloto (Estação de Braço de Prata, Apeadeiros da Baixa da Banheira e de Vila Nova da Rainha, Passagens de nível pedonais passiva e automatizada de Faro, Passagem de nível rodoviária e pedonal de S. João do Estoril e zonas em Plena Via de Alhos Vedros e Olhão).

Estes workshops contaram com 56 participantes de 13 entidades que identificaram 163 potenciais medidas e 11 entidades implementadoras. Estiveram representadas as áreas da segurança, operação, manutenção, investigação e proteção civil, o que demonstra a multidisciplinaridade da problemática e a necessidade de cooperação, não só entre as diferentes entidades, mas também entre as várias áreas de negócio.

No início de 2025 foi realizado o último workshop, para apresentação das medidas a implementar e metodologia para a monitorização da eficácia, por parte de cada entidade implementadora, após análise de viabilidade.

Passagens de nível (PN)

Tendo em conta a realidade atual da segurança e operação ferroviária e considerando que as PN são pontos críticos para diminuir os acidentes, mortes e feridos graves, a ANSF tem vindo a promover várias ações específicas no sentido do reforço da segurança para os utilizadores desta interface do sistema ferroviário.

Em 2022 tinha sido colocada em consulta pública a proposta de revisão do Regulamento de PN (Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro). Após consolidação dos contributos recebidos durante o período de consulta, em 2023, a proposta de regulamento foi submetida à tutela para revogação do diploma em vigor.

Paralelamente ao processo de revisão do Regulamento de PN, a ANSF, em colaboração com a Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões, elaborou um documento normativo relativo à sinalização de PN para aplicação nas aproximações rodoviárias de passagens de nível, que foi publicado em 2023.

Dando cumprimento às prioridades definidas na estratégia de supervisão de 2021-2023, foram realizadas ações de supervisão relacionadas com as PN. Em

2024 foram realizadas 3 ações de supervisão a PN, tendo resultado em 4 recomendações para o Gestor de Infraestrutura ferroviária e 1 Constatação de segurança para o Gestor de infraestrutura rodoviária.

Medidas corretivas da ANSF

Das 33 ações de supervisão listadas acima, resultaram 146 medidas corretivas e 2 reiteraões, a serem implementadas pelas EF/GI ou entidades externas ao setor ferroviário, como gestores de infraestruturas rodoviárias ou Municípios.

TABELA 32 PONTO DE SITUAÇÃO DAS MEDIDAS EMITIDAS PELA ANSF EM 2024

Atividades de supervisão	Não conformidade simples	Recomendações	Oportunidades de melhoria	Constatação de segurança	Reiteiração
Auditoria n.º 2024_1	9	-	45	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_1	-	4	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_2	-	2	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_3	-	2	-	1	-
Controlo Operacional n.º 2024_4	-	4	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_5	-	1	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_6	-	7	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_7	-	-	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_8	-	1	2	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_9	-	2	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_10	-	1	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_11	-	3	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_12	-	3	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_13	-	4	-	-	-
Controlo Operacional n.º 2024_14	-	1	2	-	-
Estudo Segurança n.º 2024_1	-	1	-	-	-
Estudo Segurança n.º 2024_2	-	1	-	-	-
Estudo Segurança n.º 2024_3	-	4	-	-	-
Inspeção n.º 2024_1	-	17	14	1	-

Inspeção n.º 2024_2	-	3	-	1	-
Inspeção n.º 2024_3	-	1	-	-	-
Inspeção n.º 2024_4	-	1	-	-	-
Inspeção n.º 2024_5	-	1	-	-	-
Inspeção n.º 2024_6	-	1	-	-	-
Inspeção SI n.º 2024_1	-				-
Observação Segurança n.º 2024_1	-	1	-	-	-
Observação Segurança n.º 2024_2	-	1	-	-	-
Observação Segurança n.º 2024_3	-	1	-	-	-
Observação Segurança n.º 2024_4	-	1	-	-	-
Observação Segurança n.º 2024_5	-	-	1	-	-
Observação Segurança n.º 2024_6	-	-	1	-	-
Observação Segurança n.º 2024_7	-	-	-	-	1
Observação Segurança n.º 2024_8	-				1
	9	69	65	3	2

TABELA 33 EMISSÃO DE MEDIDAS CORRETIVAS RESULTANTES DE AÇÕES DE SUPERVISÃO (2020 – 2024)

Ações supervisão/ emissão ações cor- retivas	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Ações de supervi- são em 2020	52	4	-	-	-	56
Ações de supervi- são em 2021	-	35	15	-	-	50
Ações de supervi- são em 2022	-	-	89	15	-	104
Ações de supervi- são em 2023			-	122	-	122
Ações de supervisão em 2024			-	-	146	146
Total	54	40	104	139	146	483

FIGURA 13 - PONTO DE SITUAÇÃO DAS MEDIDAS EMITIDAS PELA ANSF (2020 – 2024) EM 31.12.2024

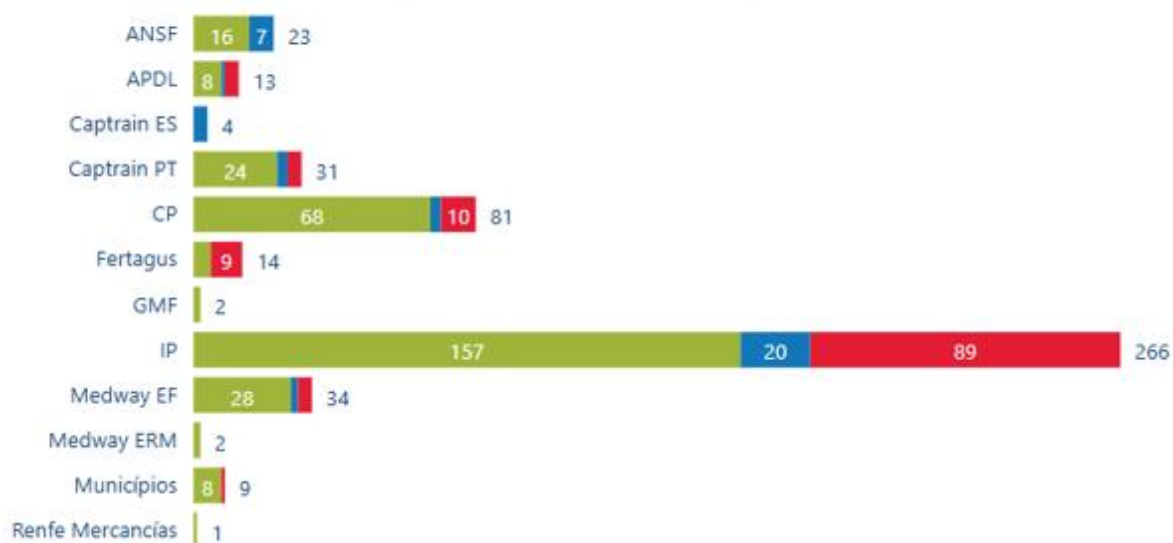
Recomendações por tipo de ação

● 1. Encerrada ● 2.aberta - dentro do prazo ● 3.aberta - ultrapassou o prazo



Recomendações por entidade

● 1. Encerrada ● 2.aberta - dentro do prazo ● 3.aberta - ultrapassou o prazo



Recomendações de Segurança do GPIAAF

À ANSF compete também a monitorização da implementação das recomendações de segurança emitidas pelo GPIAAF, enquanto organismo nacional de investigação de acidentes ferroviários.

TABELA 34 CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA, CONFORME PROTOCOLO CELEBRADO COM GPIAAF

Estado da recomendação	Significado
ABERTA – Em implementação	Recomendação com ações em curso para concretização do seu objetivo pelo implementador final.
ABERTA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado por ações tomadas pelo implementador final e ainda existem outras em processo de concretização.
ENCERRADA – Implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi totalmente alcançado pelo implementador final ou foi definido planeamento para a conclusão das ações identificadas e em implementação.
ENCERRADA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado pelo implementador final e não são esperadas outras ações.
ENCERRADA – Não aceite	Recomendação não aceite pelo IMT.

Não foram emitidas recomendações de segurança em 2024. O ponto de situação da implementação das recomendações emitidas pelo GPIAAF até 2024 encontram-se pendentes de reunião com o GPIAAF.

TABELA 35 ESTADO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA EMITIDAS PELO IMT FACE AOS RELATÓRIOS DO GPIAAF A 31.12.2024

Relatório GPIAAF	Emitidas	Abertas em implementação	Abertas parcialmente implementadas	Encerradas parcialmente	Encerradas implementadas	Não aceites pelo IMT
------------------	----------	--------------------------	------------------------------------	-------------------------	--------------------------	----------------------

					implementa- das	
2006/01	1	-	-	-	1	-
2016/01	7	-	-	-	7	-
2016/02	13	-	-	-	13	-
2018/01	8	-	-	-	8	-
2018/02	3	-	-	-	3	-
2018/03	8	-	1	-	7	-
2018/04	6	-	-	-	6	-
2018/05	3	-	-	-	3	-
2019/01	7	-	-	-	7	-
2019/02	5	-	-	-	5	-
2019/03	4	-	-	-	4	-
2020/01	8	-	-	-	8	-
2020/02	2	-	-	-	2	-
2020/03	3	-	-	-	3	-
2021/01	12	1	5	1	5	-
2021/02	7	1	2	-	4	-
2021/03	1	-	-	1	-	-
2022/01	3	-	1	-	2	-
2022/02	2	-	1	-	1	-
2022/03	2	1	1	-	-	-
2023/01	1	-	1	-	-	-
Total	106	8	9	3	86	-

Promoção e monitorização da segurança

A ANSF monitoriza diariamente as ocorrências ferroviárias reportadas pelas EF e pelo GI, assim como denúncias dos trabalhadores e do público em geral. O registo das ocorrências e a monitorização do nível de risco são um input importante para as prioridades de supervisão, tanto a nível de planeamento anual como de ações extraordinárias. A ANSF tem em curso um projeto de automatização e registo geográfico das ocorrências para uma monitorização e determinação do risco associada mais rigorosa.

Durante o ano de 2024, a ANSF promoveu a continuação dos trabalhos de diversos grupos de trabalho técnico, onde participam as várias empresas do setor, dos quais se destacam os seguintes grupos de trabalho:

- indicadores comuns de segurança;
- colhidas e suicídios;
- implementação das ETI;
- reforma do sistema de contratação de energia para tração e respetiva tarifação;
- revisão das regras nacionais de segurança.

A ANSF promoveu ainda várias reuniões de trabalho e trocas de informação com o setor ferroviário, no âmbito de diversas matérias relevantes para a segurança ferroviária, nomeadamente:

- Pedidos de informações sobre ocorrências significativas;
- Reuniões com diversos requerentes e entidades envolvidas nos processos de autorização de veículos ferroviários;
- Reuniões com o GI no âmbito dos vários processos em curso;
- Reuniões com as EF no âmbito dos processos de emissão do Certificado de Segurança Único.

No seguimento da aplicação da Instrução n.º 03/20, para análise e avaliação de um conjunto tipificado de informação de acordo com a natureza de ocorrências, foi comunicado pelos operadores ferroviários um conjunto de informação que se encontra previsto na própria instrução. Por diversas vezes a ANSF necessitou de solicitar informações complementares aos operadores ferroviários, nomeadamente para solicitação de elementos em falta. Estes dados foram relevantes para a elaboração do plano de supervisão anual da ANSF.

Com o objetivo de otimizar a cooperação e ter em conta as melhores práticas europeias em matéria de supervisão, a ANSF deu continuidade à cooperação com a congénere espanhola, tendo realizado inúmeras reuniões online assim como uma reunião presencial em Lisboa. Foram ainda realizadas ações de supervisão conjuntas, conforme se descreve no capítulo anterior.

É ainda de relevar os contactos regulares que têm sido mantidos com ANSF de outros Estados-Membros, quer durante as reuniões de trabalho que se realizam entre estes organismos, quer através de consultas, questionários e troca de informações que se fazem através de mensagens de correio eletrónico. Estes contactos são relevantes para manter alguma harmonização de processos e procedimentos entre as várias ANSF e para que a curva de aprendizagem induza às melhores práticas nas atividades desenvolvidas pelas ANSF, seja no âmbito da supervisão, definição de regras e processos de autorização diversos.

Monitorização das EF e dos GI

O Regulamento (UE) n.º 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, aplicável desde junho 2013, estabelece o método comum de segurança para a atividade de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestruturas, bem como pelas entidades responsáveis pela manutenção.

A aplicação do método comum de segurança aos SGS tem sido gradual, seguindo, fundamentalmente, os processos cíclicos de emissão/renovação de certificados e autorizações de segurança. No ano em análise, quase todas as empresas do setor já dispunham de um processo ou procedimento dedicado à monitorização do seu SGS, embora alguns ainda fossem de aplicação recente.

A Auditoria transversal da monitorização do SGS:

A monitorização do SGS foi identificada como um dos temas prioritários para supervisão e, nessa sequência, entre o final de 2023 e o início de 2024, a ANSF realizou uma auditoria a todas as empresas do setor ferroviário nacional. De entre as várias constatações da auditoria, destacam-se as que se descrevem nos parágrafos seguintes.

Em primeiro lugar, e em geral, as empresas do setor definem estratégias para a monitorização do SGS, materializadas através de objetivos, que são, por sua

vez, apresentados em planos (normalmente, no Plano Anual de Segurança) e em relatórios. Em nenhum caso esta estratégia é um documento autónomo, com a devida justificação das prioridades que estão subjacentes à definição dos objetivos eleitos, o que revela alguma imaturidade na aplicação do prescrito pelo Método Comum de Segurança para a Monitorização do GS (Regulamento (UE) 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro). Ainda assim, refira-se que é comum este elenco de objetivos sofrer anualmente ajustes, motivados pelos resultados da monitorização no ciclo anterior.

Por outro lado, em todas as empresas auditadas, estes objetivos resultam na definição de indicadores, utilizados continuamente para monitorizar o desempenho do sistema e para aferir a necessidade de corrigir desvios ou de introduzir melhorias. Contudo, na generalidade dos casos, este elenco de indicadores é pouco numeroso e pouco abrangente em relação ao sistema e às várias áreas relevantes para a segurança ferroviária, o que é, uma vez mais, indiciador da pouca maturidade da aplicação do método comum de segurança. Em geral, a definição dos objetivos relacionados com a monitorização do SGS e o acompanhamento dos indicadores associados é realizado no âmbito mais vasto do conjunto dos sistemas de gestão empresarial. Nalguns casos, não é inteiramente claro se é dada a desejável primazia ao seguimento dos objetivos e indicadores relacionados com a segurança face às demais áreas de gestão.

De um modo geral, os processos de monitorização do SGS são abrangentes quanto ao sistema, cobrindo a maioria das áreas relevantes. Contudo, constatou-se que, de uma forma generalizada, existe uma fraca ligação entre a monitorização das funções relevantes para a segurança (e, em particular, a das funções críticas para a segurança) e a monitorização global do sistema. Também foi possível identificar problemas comuns ao nível da realização – de forma efetiva, sistemática e devidamente integrada na monitorização do SGS – da monitorização das entidades terceiros relevantes para a segurança ferroviária, nomeadamente de empresas subcontratadas, prestadores de serviços e fornecedores.

Regra geral, os resultados da monitorização do SGS são abordados pela definição e implementação de medidas preventivas e corretivas, por meio de planos de ação. Contudo, nem todas as empresas realizam, de forma efetiva e sistemática, a avaliação da eficácia destas medidas, tal como prevista pelo método comum de segurança.

No que respeita aos meios utilizados para o registo e seguimento, observou-se que apenas parte das empresas recorre a ferramentas de apoio e bases de dados informatizadas, embora todas utilizem alguma forma de bases de dados, em formato com um maior ou menor grau de automatização. A tal não será alheio o facto de, em várias das empresas auditadas, terem sido detetados problemas ao nível do registo e da documentação do processo de monitorização do SGS, tal como prescritos pelo método comum de segurança, de modo a possibilitar a comprovação da sua boa execução, a sua verificabilidade e a sua rastreabilidade. Tal surge também associado ao recurso a *expert judgement*, inteiramente dependente da experiência e dos conhecimentos do agente que realiza as tarefas relacionadas com a monitorização do SGS. No seu conjunto, estas problemáticas e estas práticas denotam pouca maturidade e sistematicidade na aplicação do processo. Finalmente, refira-se que a gestão de topo – nomeadamente, o administrador com o pelouro da segurança ferroviária – é, na generalidade das empresas, envolvido, em maior ou menor grau, na tomada de decisões e no acompanhamento da monitorização do SGS. Porém, constatou-se que nenhuma das empresas auditadas realiza, na forma desejável, o registo destas práticas, que também não constam, de modo completo, nos documentos do SGS associados ao processo.

Em suma, o desenvolvimento dos processos de monitorização do SGS de encontro ao estipulado no método comum de segurança tem sido, nas diversas empresas do setor, um processo incremental, de implementação gradual. Este tema tem merecido a maior atenção da parte da ANSF, quer nos processos de certificação e autorização de segurança, quer nas atividades de supervisão.

Alterações Legislativas

Regulamentos de passagens de nível

Conforme referido anteriormente, em 2022 tinha sido colocada em consulta pública a proposta de revisão do Regulamento de PN (Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro). Após consolidação dos contributos recebidos durante o período de consulta, em 2023, a proposta de regulamento foi submetida à tutela para revogação do diploma em vigor.

Regras nacionais de segurança

A ANSF deu continuidade à revisão das regras nacionais de segurança, processo que se enquadra no cumprimento do estabelecido no artigo 8.º da Diretiva (UE) 2016/798 e conforme definido na Instrução do IMT n.º 1/2015.

A ANSF submeteu em junho, através da aplicação *Single Rules Database* (SRD) todas as regras nacionais à ERA, tendo a mesma aceite a sua maioria, embora outras tivessem tido alguns comentários não tendo sido aceites ou aceites parcialmente. A ANSF reuniu novamente com a ERA a fim de melhor compreender as regras que não tinham sido aprovadas, após o qual voltou a enviar para avaliação.

A ANSF, atendendo a que decorreram algumas alterações regulamentares após a primeira notificação das regras nacionais à ERA, já finalizou a regularização dos novos documentos (RGS III, RGS IV, RGS V e ICS 104), tendo estas últimas versões sido submetidas na notificação feita através do SRD. Os DRAFTS já se encontram atualizados no site do IMT.

Atualização da regulamentação de segurança

Ainda no âmbito do processo de revisão da regulamentação de segurança aplicável ao caminho-de-ferro, sob a gestão da ANSF, ao abrigo da Instrução IMT n.º 01/2015, foram publicados e anulados os documentos regulamentares a seguir identificados e com entrada em vigor em 2024.

No âmbito do processo de revisão da regulamentação de segurança aplicável ao caminho-de-ferro, sob a gestão da ANSF, ao abrigo da Instrução IMT n.º 01/2015, foram publicados e anulados os documentos regulamentares a seguir identificados e com entrada em vigor em 2024.

TABELA 36 DOCUMENTAÇÃO ANULADA EM 2024

Documento IMT	Data da anu- lação	Novo docu- mento	Data entrada em vigor	Documento de anulação
ICS 49-04	08-02-2024	DCV - EST 001 FCC	15-02-2024	1º adit.
ICS 57-04	08-02-2024	DCV - ROF 006 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 58-04	08-02-2024	DCV - ROF 007 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 59-04	08-02-2024	DCV - ROF 008 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 43-04	08-02-2024	DCV - ATA 012 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 43-04	08-02-2024	DCV - ATA 012 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 44-04	18-02-2024	DCV - ATA 013 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 31-04	13-03-2024	DCV - VAG 004 NEO	15-03-2024	1º adit.
ICS 58-05	13-03-2024	DCV - REA 010 COM	15-03-2024	2º adit.
ICS 59-05	13-03-2024	DCV - REA 011 COM	15-03-2024	2º adit.
ICS 54-05	13-03-2024	DCV - REA 003 MOE	15-03-2024	2º adit
ICS 30-04	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit
ICS 72-05	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit
ICS 73-05	13-03-2024	Anulado	15-03-2021	1º adit

ICS 09-98	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit
ICS 11-98	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	2º adit
ICS 07-99	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit
ICS 10-98	20-03-2024	DCV - REA 009 SOM	05-04-2024	1º adit
ICS 26-99	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit
ICS 48-04	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit
ICS 65-04	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit
ICS 63-05	20-03-2024	DCV - DRE 009 SOM	05-04-2024	1º adit
ICS 70/05	20-03-2024	DCV DRE 010 SOM	05-04-2024	1º adit
ICS 15/99	12-04-2024	DCV - ATA 014 COM	19-04-2024	1º adit
ICS 64/05	12-04-2024	DCV EST 004 COM	19-04-2024	2º adit
ICS 65/05	12-04-2024	DCV - REA 012 COM	19-04-2024	2º adit
ICS 66/05	12-04-2024	DCV EST 005 COM	19-04-2024	2º adit
ICS 24/04	30-04-2024	DCV ROF 003 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 25/04	30-04-2024	DCV ROF 004 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 45/04	30-04-2024	DCV ROF 005 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 54/04	30-04-2024	DCV ROF 006 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 55/04	30-04-2024	DCV ROF 007 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 68/08	30-04-2024	DCV ROF 008 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 31/99	30-04-2024	DCV ROF 005 MOE	10-05-2024	3º adit
ICS 62/04	30-04-2024	DCV EST 002 PRO	10-05-2024	1º adit
ICS 19/91	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit
ICS 02/96	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit
ICS 03/96	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit

ICS 25/99	24-05-2024	DCV ATA 001 VYC	05-06-2024	1º adit
ICS 40/04	24-05-2024	DCV LOC 005 MOE	05-06-2024	2º adit
ICS 66/04	24-05-2024	DCV ATA 003 VYC	05-06-2024	1º adit
ICS 67/04	24-05-2024	DCV EST 001 VYC	05-06-2024	1º adit
ICS 50/05	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit
ICS 43/08	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit
ICS 17/11	24-05-2024	DCV REA 001 VYC	05-06-2024	1º adit
ICS 19/11	24-05-2024	DCV ATA 002 VYC	05-06-2024	1º adit
ICS 24/91	04-07-2024	Anulado	05-07-2024	1º adit
ICS 30/99	04-07-2024	DCV DRE 003 ROV	05-07-2024	2º adit
ICS 04/01	04-07-2024	DCV ATA 005 SOM	05-07-2024	1º adit
ICS 70/08	04-07-2024	DCV VAG 002 EIP	05-07-2024	1º adit
ICS 13/10	04-07-2024	DCV ROF 011 EIP	05-07-2024	1º adit
ICS 14/10	04-07-2024	DCV ROF 012 EIP	05-07-2024	1º adit
ICS 30/11	04-07-2024	DCV DRE 002 COM	05-07-2024	1º adit
ICS 31/11	04-07-2024	DCV DRE 003 COM	05-07-2024	1º adit
ICS 51/05	13-09-2024	DCV LOR 001 POS	20-09-2024	1º adit
ICS 52/05	13-09-2024	DCV LOR 002 POS	20-09-2024	1º adit
ICS 24/07	13-09-2024	DCV DES 001 COP	20-09-2024	1º adit
ICS 09/01	13-09-2024	DCV ATA 004 NEO	20-09-2024	4º adit
ICS 80/04	13-09-2024	DCV VAG 012 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 39/08	13-09-2024	DCV VAG 013 MOE	20-09-2024	2º adit

ICS 50/08	13-09-2024	DCV VAG 014 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 78/08	13-09-2024	DCV VAG 015 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 84/04	13-09-2024	DCV ROF 007 SOM	20-09-2024	1º adit
ICS 86/04	13-09-2024	DCV ROF 008 SOM	20-09-2024	1º adit
ICS 69/04	13-11-2024	DCV ATA 015 COM	20-11-2024	2º adit
ICS 90/04	13-11-2024	DCV REA 002 FCC	20-11-2024	1º adit
ICS 25/05	13-11-2024	Anulado	20-11-2024	1º adit
ICS 28/05	13-11-2024	DCV VAG 010 COM	20-11-2024	2º adit
ICS 22/11	13-11-2024	Anulado	20-11-2024	1º adit

Sistemas de Metro, Metro Ligeiro e Minicombios

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

Coordenação e cooperação

A ANSF, além dos contactos com as empresas supervisionadas, tem ainda protocolos de cooperação com outras entidades:

- Agência Estatal de Seguridad Ferroviária (AESF)
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF)
- Agência Ferroviária da União Europeia (ERA)

- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)
- Associação portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária (APNCF)

A ANSF participa ainda em inúmeros grupos de trabalho nacionais e internacionais, no âmbito das suas atribuições, mas também em representação do Estado-Membro, dos quais se destacam:

- Comité de peritos RISC, *Rail Interoperability and Safety Committee*, junto da Comissão europeia
- Grupo europeu de autoridades nacionais de segurança ferroviária, junto da ERA
- Subgrupo de autoridades nacionais de segurança ferroviária dedicado à Supervisão
- Grupos de trabalho da ERA para revisão de regulamentos técnicos e de segurança ferroviária

O IMT participa regularmente em diversos Grupos de Trabalho (GT), a nível comunitário, para além dos que se relacionam com a segurança e interoperabilidade ferroviária, nomeadamente:

- Single European Railway Area Committee – SERAC;
- States Representatives Group – Europe’s Rail Joint Undertaking;
- Redes Transeuropeias de Transporte – TEN-T;
- Plataforma sobre o Transporte Ferroviário Internacional de Passageiros.

Direção de Serviços de Formação e Certificação

Ao longo de 2024, a DSFC, desenvolveu trabalho contínuo de processamento e decisão de processos associados à habilitação de condutores, incluindo a sua avaliação, e à certificação profissional, destacando-se:

TABELA 37 PROCESSOS ASSOCIADOS À HABILITAÇÃO DE CONDUTORES (AVALIAÇÃO E CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL)

Pretensão	Área	Quantidade
Abertura de estabelecimento	Escolas de condução	3
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Gerentes de empresas de transportes	45
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Inspetores de CITV	69
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Instrutores de condução	70
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Motoristas de táxi	75
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Motoristas de veículos pesados	1073
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Motoristas TCC	245
Ações de formação online aprovadas (Teams)	Motoristas TVDE	763
Ações online aprovadas	Ações de formação	2340
Ações online canceladas	Ações de formação	57
Ações online rejeitadas	Ações de formação	83
AP não realizadas por falta dos convocados	Avaliações psicológicas	90
AP realizadas	Avaliações psicológicas	300
Atualizações	Maquinistas	4
Certificação entidade formadora	Audidores Segurança Rodoviária	1
Certificação entidade formadora	Carta por pontos	2
Certificação entidade formadora	Instrutores de condução	3
Certificação entidade formadora	Motoristas ADR	3
Certificação entidade formadora	Motoristas de táxi	4
Certificação entidade formadora	Motoristas de veículos pesados	10
Certificação entidade formadora	Motoristas TCC	6
Certificação entidade formadora	Motoristas TVDE	10
Cidadãos convocados	Avaliações psicológicas	391
Condutores que obtiveram formação online	Formação 5-10	200
Condutores que obtiveram formação presencial	Formação 5-10	169
Elaboração de estudo de caso	Conselheiros de Segurança	50
Elaboração e aplicação de prova	Mecânico Auto/gás	8

Elaboração e aplicação de prova	Técnico de GPL Auto/gás	12
Elaboração e aplicação de prova teórica	Maquinistas	103
Emissão de título profissional Condutores de Via interdita	Condutores de sistemas integrados	430
Emissão de título profissional Elétrico de Sintra	Condutores de sistemas integrados	5
Emissão de título profissional Metro-Transportes do Sul	Condutores de sistemas integrados	5
Emissão de título profissional Via Porto	Condutores de sistemas integrados	353
Encerramento definitivo de estabelecimento	Escolas de condução	16
Inscrição em exame	Conselheiros de Segurança	228
Inscrição em exame	Motoristas ADR	9127
Inscrição em exame	Motoristas de táxi	862
Inscrição em exame - mercadorias	Gerentes de empresas de transportes	771
Inscrição em exame - passageiro	Gerentes de empresas de transportes	111
Licenças de EEEEC revogadas	Escolas de condução	14
Licenciamento de Empresas Exploradoras do Ensino de Condução	Escolas de condução	4
Pedidos de formação online	Formação 5-10	359
Pedidos de formação presencial	Formação 5-10	173
Pedidos de formação registados (Total)	Formação 5-10	532
Pilotos de Via Interdita	Condutores de sistemas integrados de transporte ferroviário	91
Primeira emissão	Maquinistas	69
Provas aplicadas	Carta por pontos	436
Provas teóricas realizadas	Instrutores de condução	291
Provas traduzidas	Tradução de provas teóricas	3411
Realização de prova prática	Inspetores de CITV	123
Realização de prova prática	Maquinistas	87
Reativações	Maquinistas	20
Reconhecimento de cursos de formação	Audidores Segurança Rodoviária	3
Reconhecimento de cursos de formação	Gerentes de empresas de transportes	3
Reconhecimento de cursos de formação	Inspetores de CITV	29
Reconhecimento de cursos de formação	Motoristas de veículos pesados	35
Reconhecimento de cursos de formação	Motoristas TCC	12

Para além do trabalho contínuo, foram concluídos e desenvolvidos diversos projetos e atividades.

TABELA 38 PROJETOS CONCLUÍDOS DSFC

Projetos Concluídos
Aprovação da portaria de regulamentação da formação de instrutores, diretores de escolas de condução e examinadores de condução e respetivas entidades formadoras – Portaria n.º 1/2024, de 2 de janeiro;
Deliberação n.º 67/2024, de 18 de janeiro que veio estabelecer as entidades autorizadas a ministrar cursos específicos de formação especial para os condutores que viram a sua carta e condução cassada ou caducada.
Entrada em vigor do Acordo bilateral de reconhecimento e troca de títulos de condução entre Portugal e o Reino Unido - – aviso n.º 6/2024, de 23.01.2024;
Acordo de circulação entre Portugal e a Colômbia - acordo de circulação (aviso n.º 48/2024/1, de 27.09.2024;
Deliberação n.º 880/2024, de 10 de julho, que aprovou o Regulamento de Exames para Obtenção de Carta de Maquinistas.
Despacho n.º 7732/2024, 15 de julho, que veio estabelecer o conteúdo e duração da ação de formação que visa habilitar os candidatos a condutor da categoria A1 ou A2 às categorias A2 ou A, respetivamente, com dispensa de exame.
Deliberação n.º 160/2024, de 14 de agosto, que aprovou as especificações procedimentais das matérias associadas ao acesso e manutenção da profissão de inspetor técnico de veículos, certificação de entidades formadoras e formação específica para inspeção de veículos de categoria A, a ministrar aos ITV em exercício.
Despacho n.º 1/2024, de 29 de novembro que vem permitir o relatório da prova prática do exame de condução em formato digital.
Aprovação da Portaria n.º 344/2024/1, de 19 de dezembro, que estabeleceu que a avaliação da formação inicial para motoristas de TVDE deve ser realizada pelo IMT ou em centro de exame autorizado pelo IMT.
Adequação das aplicações informáticas, elaboração de orientações e sessões de esclarecimento para os serviços do IMT e entidades externas, sobre troca de títulos de condução estrangeiros.
Certidão de autenticidade da carta de condução eletrónica.
Guia de substituição da carta de condução eletrónica.
Elaboração de especificações e regras de negócio para serem aplicadas no novo portal de registo e gestão dos pedidos de troca de títulos de condução estrangeiro, restituições e averbamentos de categorias obtidas no estrangeiro, utilizando o portal A Minha Carta.
Participação nos processos de revisão das seguintes diretivas:

⇒ Diretiva da Carta de Condução (reuniões presenciais/comentários escritos e apoio à representação portuguesa presencialmente e <i>online</i>)
⇒ Diretiva CBE (<i>Cross Border Exchange</i>) - relativa ao intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.
⇒ Diretiva " <i>Driving Disqualification</i> " – sobre inibições de conduzir nos diversos EM;
Novo sistema de comunicação de ações de formação, marcação e realização de avaliações e transmissão de resultados da certificação de motoristas de TVDE
Constituição de uma nova base de dados de questões a serem aplicadas na avaliação de candidatos a motoristas de TVDE.
Novo sistema de comunicação de ações de formação, marcação e realização de exames e transmissão de resultados da certificação de candidatos de instrutores de condução.
Transferência dos processos de certificação dos condutores de via interdita e de pilotos de via interdita para as Infraestruturas de Portugal, IP.

TABELA 39 PROJETOS EM DESENVOLVIMENTO

Projetos em Desenvolvimento
Projeto SIM – desenvolvimento de novas aplicações informáticas na área de condutores e certificação profissional, com definição de requisitos e processos e apoio no desenvolvimento informático.
Projeto SIM – apoio às áreas transversais de definição de entidades, estados de processo e documentação admissível.
Articulação com a ANQEP (Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional) para a inclusão no Catálogo Nacional de Qualificações das formações associadas às seguintes qualificações: examinadores de condução, instrutores de condução, inspetores de centros de inspeção automóvel.
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.
Maquinistas: reforço das ações de acompanhamento/supervisão;
Motoristas dos sistemas integrados: Revisão do quadro legal;
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 e dos exames de condução;

Regulamento da formação <i>online</i> .
Carta de Condução Digital (MdL) – articulação com a Agência para a Modernização Administrativa (AMA) na inclusão da MdL na EU Digital Wallet.
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 alternativos; 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.
Licenças de diplomatas – integração no novo sistema informático de condutores.
Cartão de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada – definição de novo procedimento de gestão de emissão e novo modelo de cartão.
Validação do atestado médico antes da emissão da licença de aprendizagem.

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.

Acompanhou os trabalhos desenvolvidos na UNECE nos grupos WP1 e WP15. No WP1 – *Global Forum for Road Traffic Safety* contribuiu para a preparação um instrumento legal de regulamentação da circulação dos veículos autónomos (sem condutor) e as implicações em termos de responsabilidade civil em sede de circulação entre países aderentes às Convenções nesta matéria, nomeadamente a Convenção de Genebra sobre Tráfego Rodoviário (1949) e a Convenção de Viena sobre Tráfego Rodoviário (1968).

No WP15 – Grupo de Trabalho sobre Mercadorias Perigosas, onde deu contributos na área da formação dos motoristas do ADR em especial na proposta de alteração ao Tratado relativa à inclusão da formação à distância. A nível nacional, junto da ANSR na estratégia de segurança rodoviária Visão Zero 2030 e no projeto de mobilidade clicável.

Direção de Serviços de Repositório Institucional

Num contexto de reorganização da unidade orgânica, em que se apostou na constituição de uma sólida equipa técnica, a ação da DSRI, durante o ano de 2024, concentrou-se nas prioridades que permitissem trazer maior consistência ao sistema de arquivo, seja na fase de arquivo corrente, seja numa ação sistemática ao nível das fases de arquivo intermédio e definitivo. Determinou-se a importância de contribuir para o esforço da melhoria das condições de trabalho, por parte do IMT, I.P., libertando espaços de massas documentais acumuladas e fornecendo instrumentos de mais eficaz e eficiente acesso à informação documental.

Considerando a riqueza do seu património histórico documental, desenvolveram-se estratégias de tratamento e disponibilização pública da informação, nomeadamente ao nível da documentação histórica da ferrovia e dos transportes públicos rodoviários.

Participação no projeto de implementação do EDOC (Serviços parceiros: DSSI)

Objetivo geral	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar o EDOC para gestão documental desmaterializada no Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)
Objetivos e atividades específicas da DSRI	<ul style="list-style-type: none"> • Planear, operacionalizar e monitorar a aplicação do Plano de Classificação do IMT, em conformidade com a Portaria n.º 381/2019. • Analisar e responder aos pedidos de acesso ao EDOC com base no Plano de Classificação e nas normativas de gestão documental. • Propor recomendações para desmaterialização e re-engenharia de processos, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Pedidos de informatização. ⇒ Devolução de títulos de condução. ⇒ Tratamento de correspondências expedidas. ⇒ Reclamações.

	⇒ Formulários internos de recursos humanos.
Iniciativas realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Expandir o projeto EDOC na DRMT Algarve e replicar para outros serviços. • Reforçar a abordagem por processos, incluindo desmaterialização, reengenharia e capacitação dos usuários. • Consolidar a política de acesso ao EDOC conforme o Plano de Classificação. • Integrar o EDOC aos sistemas de arquivo do IMT e ao projeto SIM, garantindo interoperabilidade técnica e semântica.

Operacionalização da gestão documental no IMT (Serviço parceiro: DSAR/DRP)

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Avaliar a conformidade da gestão documental no IMT, com base na Portaria n.º 381/2019 e em referenciais internos e externos. • Identificar práticas não conformes e propor ações corretivas, preventivas e de melhoria. • Avaliar massas documentais acumuladas para: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Eliminar documentos sem valor e fora do prazo de conservação. ⇒ Identificar e organizar documentos com prazo de conservação vigente. ⇒ Aproximar a DSRI aos serviços do IMT.
Ações realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Análise dos referenciais da gestão documental do IMT. • Visitas técnicas aos serviços descentralizados. • Realização de intervenções com as seguintes etapas: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Identificação e avaliação: Avaliação do grau de conformidade e sinalização de documentos sem valor para recolha. ⇒ Recolha: Execução da coleta de documentos desprovidos de valor, com auxílio de serviços externos. ⇒ Organização: Organização física para otimização de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Armazenamento futuro e intervenções.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Recuperação e conservação física. ○ Acessos e responsabilidades conforme áreas de negócio. <p>⇒ Inventário: Produção de inventários detalhados dos arquivos.</p> <p>⇒ Relatório: Elaboração de relatórios com recomendações para melhoria da gestão documental.</p>
--	--

Resultados atingidos (até 06/12/2024)

TABELA 40 PONTO DE SITUAÇÃO DAS INTERVENÇÕES POR SERVIÇO

Serviço	Identificação	Recolha	Organização	Inventário	Relatório
Aveiro	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Beja	Realizado	Realizado	Parcialmente	Por realizar	Por realizar
Braga	Realizado	Realizado	Parcial	Realizado	Realizado
Bragança	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Castelo Branco	Realizado	Realizado	Parcialmente	Realizado	Realizado
Coimbra	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Évora	Realizado	Realizado	Realizado	-	-
Évora P1	Realizado	Realizado	Realizado	-	-
Évora P2	Por realizar	Por realizar	Por realizar	-	-
Évora P3	Por realizar	Por realizar	Por realizar	-	-
Faro*	Realizado	Por realizar	Por realizar	Realizado	Por realizar
Guarda****	Realizado	Por realizar	Por realizar	Por realizar	Por realizar
Leiria	Realizado	Realizado	Por realizar	Realizado	Realizado
Lisboa	Realizado	Parcialmente	Parcialmente	-	-
Portalegre	Realizado	Realizado	Realizado	Por realizar	Por realizar
Porto	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Santarém	Realizado	Realizado	Previsto para 01/2025	Realizado	Previsto para 01/2025
Setúbal***	Realizado	Por realizar	Por realizar	Por realizar	Por realizar
Viana do Castelo	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Vila Real	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
Viseu	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado

* Condicionantes logísticas.

** Situação pouco crítica segunda avaliação da DSRI.

*** Situação pouco crítica segundo avaliação do dirigente local.

TABELA 41 TOTAIS DE DOCUMENTAÇÃO ELIMINADA

Serviço	Total de peso (Kg)	Total de UI	Total de metros
AVEIRO	90000	4500	750
BEJA	1560	780	130
BRAGA	14400	7200	1200
BRAGANÇA	1800	900	150

Castelo Branco	3000	1500	250
Coimbra	21600	10800	1800
Évora	0	0	0
Leiria	90000	4500	750
Lisboa*	18000	9000	1500
Portalegre	1200	600	100
Porto	30000	15000	2500
Santarém	5400	2700	450
Viana do Castelo	3000	1500	250
Vila Real	5400	13500	450
Viseu	9000	4500	750
Total	294360	76980	11030

UI 2 Kgs

1 m 6UI (caixas de 0,15 de largura)

FIGURA 14 TOTAL DE METROS ELIMINADOS

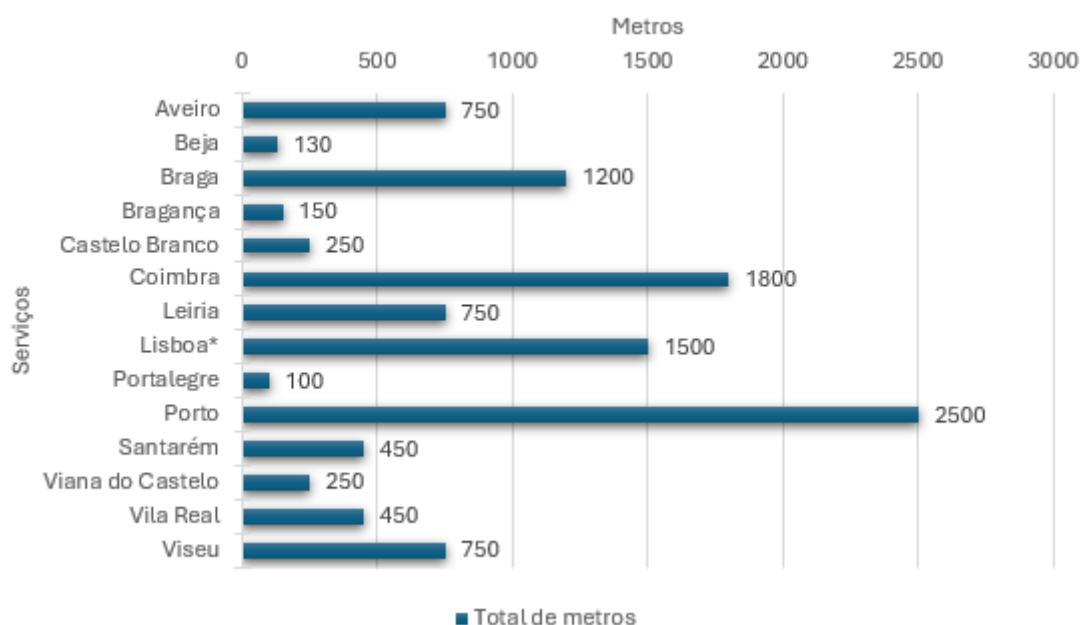


TABELA 42 IDENTIFICAÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS DE ARQUIVO

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar espaços de arquivo para otimizar o tratamento e a conservação documental. • Criar depósitos documentais com características que garantam a conservação eficaz dos documentos. • Melhorar a gestão dos espaços nos serviços do IMT, otimizando recursos técnicos e humanos.
------------------	--

<p>Atividades realizadas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Avaliação dos espaços de arquivo existentes, incluindo centrais e descentralizados. • Definição de critérios de localização geográfica baseados nas necessidades dos serviços. • Elaboração de requisitos técnicos para criação de novos espaços. • Identificação e seleção de locais adequados para instalação de documentos. • Desenvolvimento de propostas para processos de contratação. • Acompanhamento da avaliação de imóveis para contratação.
<p>Resultados obtidos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação de um documento com os requisitos técnicos para espaços de arquivo. • Identificação de dois espaços prioritários: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Área Metropolitana de Lisboa (AML). ⇒ Região Norte. • Avanço nos processos de contratação desses espaços.
<p>Próximas iniciativas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão dos processos de contratação em andamento. • Planejamento para instalação de serviços de arquivo nos novos espaços, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Estudos de adequação e implementação de equipamentos. ⇒ Seleção e capacitação de recursos humanos. ⇒ Definição de recursos técnicos e materiais. ⇒ Criação de uma arquitetura de interação entre serviços, arquivos e DSRI. ⇒ Elaboração de procedimentos operacionais para os arquivos.

TABELA 43 ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE PRESERVAÇÃO DIGITAL PARA O IMT (SERVIÇO PARCEIRO: DSSI)

<p>Objetivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atender à exigência legal da Portaria 381/2019. • Fortalecer os sistemas de informação do IMT.
-------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver estratégias para preservação digital de longo prazo, assegurando: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Acesso e uso contínuo da informação. ⇒ Integridade, autenticidade e fidedignidade dos dados. • Criar critérios de seleção aplicáveis à informação analógica e digital.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Coleta de informações para definir a metodologia do plano. • Identificação de entidades especializadas em preservação digital.
Atividades previstas	<ul style="list-style-type: none"> • Continuação da coleta de informações e caracterização de: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Sistemas de informação e estrutura tecnológica do IMT. ⇒ Informações produzidas e recebidas pelo IMT. • Alinhamento das caracterizações com a Portaria 381/2019. • Apresentação de uma arquitetura de ação para preservação digital.

TABELA 44 ANÁLISE E REVISÃO DO REGULAMENTO DE GESTÃO DOCUMENTAL DO IMT

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Atualizar o regulamento com base na <i>Lista Consolidada da Plataforma CLAV</i>. • Melhorar os referenciais de classificação e avaliação da informação. • Aproximar o IMT da DGLAB, possibilitando maior alinhamento técnico e semântico. • Facilitar os processos futuros de avaliação documental junto à DGLAB.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Registo do IMT na plataforma CLAV e designação de um representante. • Participação em eventos da Comunidade CLAV promovidos pela DGLAB. • Comparação entre a Lista Consolidada da CLAV e a Portaria 381/2019 para identificar melhorias.
Atividades previstas	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar a análise comparativa entre a Lista Consolidada, a Portaria 381/2019 e os projetos do SIM. • Desenvolver propostas de novos processos de negócio a serem incluídos no regulamento de gestão documental.

TABELA 45 REFORMULAÇÃO DO MODELO DE GESTÃO DOCUMENTAL NOS SERVIÇOS DESCONCENTRADOS DO IMT (SERVIÇOS PARCEIROS: DSSI, DSAR)

<p>Objetivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Criar um sistema integrado de gestão documental para os serviços desconcentrados, abrangendo: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Tratamento de correspondências (expediente). ⇒ Captura e organização da documentação recebida. ⇒ Arquivamento adequado da documentação gerada ou recebida. • Formar equipes dedicadas à gestão documental, sob coordenação centralizada. • Implementar mecanismos normatizados que garantam conformidade com os referenciais normativos e reduzam não conformidades.
<p>Atividades realizadas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análise do funcionamento das atividades de gestão documental nos serviços desconcentrados, como: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Receção e produção documental. ⇒ Tratamento de correio eletrônico. ⇒ Gestão de entidades e práticas de arquivamento. • Diagnóstico de não conformidades, alocação de recursos humanos e procedimentos aplicados. • Análise de propostas anteriores da DSAR relacionadas ao expediente. • Elaboração de um documento orientador com: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Diagnóstico detalhado. ⇒ Identificação de não conformidades, causas e consequências. ⇒ Necessidades e propostas de solução. ⇒ Análise de riscos.

Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Revisão e aprimoramento do documento orientador. • Estudo sobre a alocação de recursos humanos necessários ao projeto. • Desenvolvimento de mecanismos de capacitação, monitoramento e avaliação do projeto nos serviços desconcentrados. • Apresentação e implementação de uma proposta de solução.
------------------------------	---

TABELA 46 REVISÃO DA ESTRUTURA E CONTEÚDOS DA INTRANET E WEBSITE DO IMT (SERVIÇOS PARCEIROS: GABINETE DE COMUNICAÇÃO E DSSI)

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar a navegação e usabilidade, facilitando o acesso às informações e documentos. • Atualizar e manter os conteúdos corretos e relevantes. • Aumentar a interatividade com funcionalidades que incentivem maior engajamento dos usuários.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar uma análise detalhada da estrutura e dos conteúdos atuais do site e da intranet. • Elaborar e apresentar propostas de revisão com foco em: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Facilidade de acesso. ⇒ Clareza das informações. ⇒ Usabilidade das plataformas.

TABELA 47 ARQUIVO HISTÓRICO DO IMT

Objetivos	<p>Salvaguardar, organizar e difundir o património documental.</p> <p>Identificar, reunir, organizar e difundir, a documentação de conservação permanente sob custódia do IMT, I.P.</p>
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Identificação das séries documentais. • Tratamento documental e disponibilização em linha da informação.

	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilização presencial da informação.
--	--

Arquivo Histórico da Mobilidade e Transportes	
⇒ <u>Fundo histórico da ferrovia</u>	
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Tratar e descrever os fundos ferroviários do Arquivo Histórico do IMT (AHMT). • Disponibilizar essa documentação para consulta e pesquisa científica.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Contratação de prestadores de serviço para higienização e descrição da documentação ferroviária. • Entrega ao prestador de serviços de parte da documentação histórica localizada no ISCTE.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisão dos processos de higienização e descrição da documentação. • Entrega ao prestador de serviços da documentação ferroviária localizada em Évora e Camarate. • Elaboração de protocolo com ISCTE para projeto de criação de “Laboratório para digitalização e visualização de dados”.

⇒ <u>Fundo histórico das carreiras</u>	
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Tratar e descrever a documentação histórica de “Carreiras” do Arquivo Histórico do IMT. • Disponibilizar essa documentação para consulta e pesquisa científica.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Identificação das séries documentais pertencentes à atividade das “Carreiras”.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Tratamento documental e inserção em SGD da informação relativa às “Carreiras”,

	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilização pública da informação relativa à documentação de “Carreiras”. • Elaboração de protocolo com ISCTE para projeto de criação de “Laboratório para digitalização e visualização de dados”.
--	--

TABELA 48 REATIVAÇÃO DA BIBLIOTECA E CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO IMT (PARCERIAS: DSSI E GABINETE DE COMUNICAÇÃO)

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar as valências do IMT com a reativação da biblioteca. • Criar uma sala de leitura nas instalações do IMT na Avenida Barbosa do Bocage. • Promover o acesso ao acervo documental e a interação com a comunidade académica e científica.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Planejar e estruturar o espaço com ventilação e iluminação adequadas. • Identificar o público-alvo e serviços de suporte próximos. • Desinfestar e higienizar o acervo bibliográfico. • Adquirir software de gestão, mobiliário adequado e bibliografia relevante. • Criar serviços de consulta local e online com horário estabelecido. • Estabelecer parcerias internas e externas para expansão do acervo e serviços oferecidos.

TABELA 49 DIFUSÃO SELETIVA DE LEGISLAÇÃO

Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Manter os serviços do IMT atualizados sobre legislações relevantes para suas áreas de negócio e de apoio. • Oferecer um serviço de referência legislativa para pesquisa e fornecimento de documentos legais.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Divulgação por e-mail de legislações nacionais e internacionais relevantes.

	<ul style="list-style-type: none"> • Atendimento a pedidos de pesquisa e fornecimento de legislação. • Planeamento de um quadro legislativo de interesse para o IMT.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Continuação da difusão de legislação relevante. • Sensibilização dos serviços sobre os benefícios do serviço de pesquisa legislativa. • Estruturação de um quadro legislativo com foco nas áreas de interesse do IMT.

TABELA 50 PROCESSAMENTO DE PEDIDOS DE INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA SOBRE CONDUTORES E VEÍCULOS

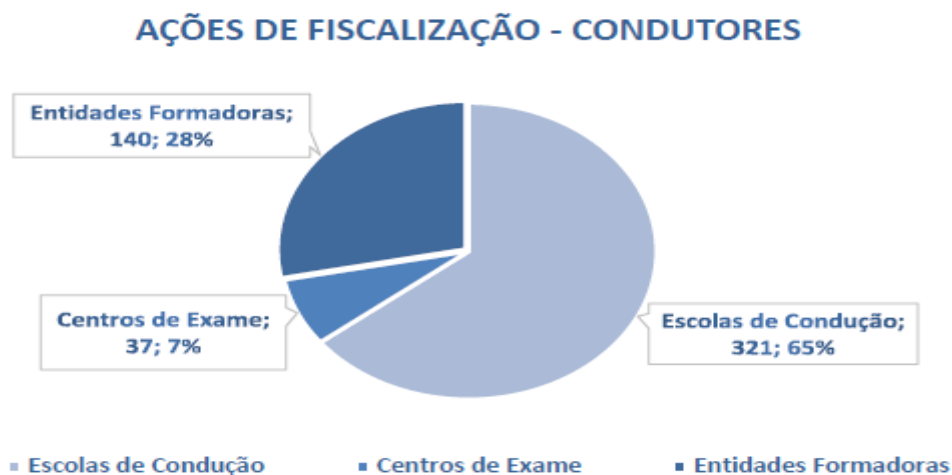
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Atender a pedidos internos e externos de informações arquivísticas relacionadas a condutores e veículos.
Atividades realizadas	<ul style="list-style-type: none"> • Tratamento de pedidos de consulta e acesso: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Internos (de serviços do IMT); ⇒ Externos (cidadãos, entidades, conservatórias, autoridades); ⇒ Concretizados em tarefas de pesquisa, digitalização e envio de documentos, sobretudo das áreas de condutores e veículos; ⇒ Cerca de 100 pedidos por semana.
Atividades a realizar	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria e reformulação de procedimentos, através de normalização, centralização e automatismos no tratamento da informação, tendo em vista ganhos de eficiência e eficácia nas respostas.

Direção de Serviços de Fiscalização

Área de Condutores

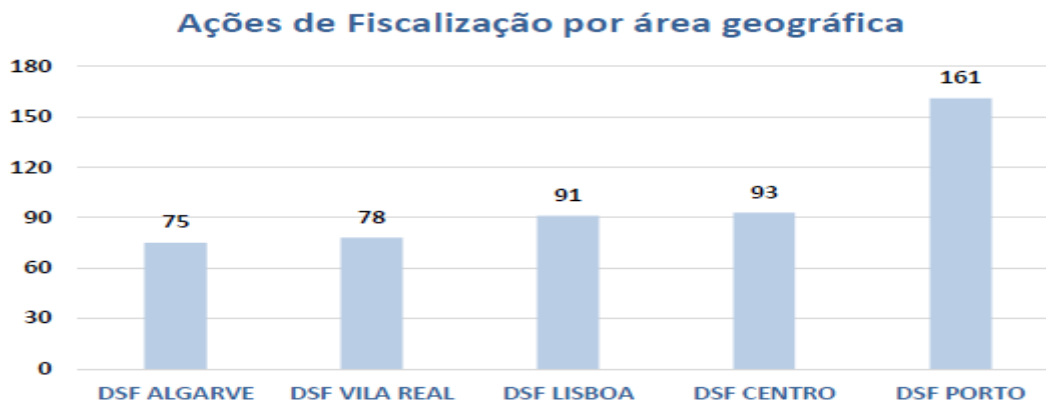
No ano de 2024 foram realizadas no total 498 ações de fiscalização na área de condutores que se distribuíram, quanto ao setor de atividade - Escolas de Condução, Centros de Exame e Entidades Formadoras - da seguinte forma:

FIGURA 15 Nº DE AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO REALIZADAS NA ÁREA DE CONDUTORES



No que se refere ao total das ações de fiscalização realizadas na área de condutores, tendo em consideração a distribuição geográfica das equipas de fiscalização existente, foi verificada durante o ano de 2024 a repartição ilustrada no gráfico infra:

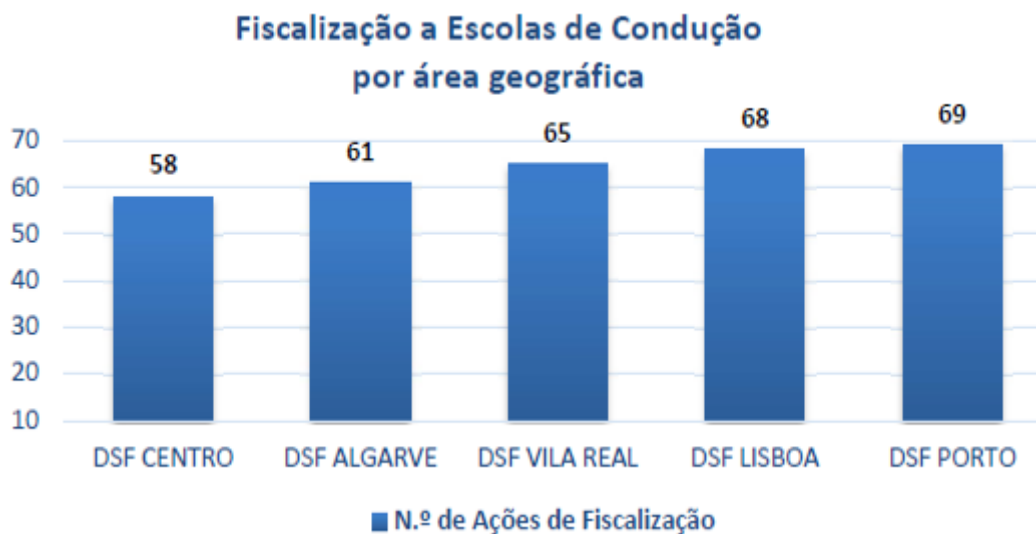
FIGURA 16 Nº DE AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO POR ÁREA GEOGRÁFICA



Escolas de Condução

- Fiscalização a escolas de condução (totais nacionais) - Durante o ano de 2024 foram realizadas 321 ações de fiscalização a escolas de condução.
- Fiscalização a escolas por área geográfica

FIGURA 17 FISCALIZAÇÃO A ESCOLAS DE CONDUÇÃO



- Dados comparativos dos últimos 3 anos - Comparativamente com os anos transatos registou-se no ano de 2024 um leve decréscimo do número total de ações de fiscalização a escolas de condução.

FIGURA 18 EVOLUÇÃO DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO ÀS EC NOS ÚLTIMOS 3 ANOS

Evolução da Fiscalização a Escolas de Condução



Centro de exame

- Fiscalização a centros de exame (totais nacionais) O universo de Centros de Exame de Condução sujeitos à ação inspetiva da DSF é composto por um total de 34 centros, distribuídos entre entidades públicas e privadas. Destes, 21 são centros públicos, enquanto os 13 restantes são entidades privadas, operando sob regulamentação e supervisão do IMT, IP. No ano de 2024 destaca-se um aumento na ordem dos 37% do número de ações de fiscalização, nesta área em específico, tendo sido realizadas 37 ações a centros de exames. A atuação da DSF focou-se nos centros de exame privados, tendo como principal objetivo garantir a qualidade dos exames de condução, assegurando que os procedimentos adotados estejam em conformidade com a legislação vigente e que os candidatos sejam avaliados de forma justa e transparente.
- Fiscalização a centros de exame por área geográfica O gráfico abaixo exibe o total de ações de fiscalização realizadas a centros de exame de condução em 2024, considerando a distribuição geográfica das equipas de fiscalização da DSF.

FIGURA 19 FISCALIZAÇÃO A CENTRO DE EXAME

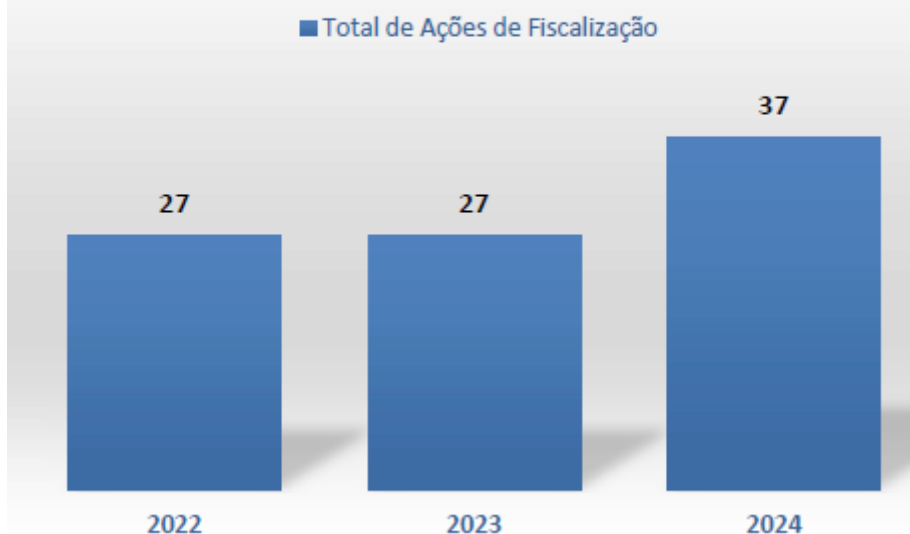
Fiscalização a Centros de Exame por área geográfica



- Dados comparativos dos últimos 3 anos - No ano de 2024 registou-se um aumento na fiscalização aos centros de exame comparativamente com os anos anteriores, conforme ilustra o gráfico infra, e pese embora o objetivo de fiscalizar cada centro de exames, pelo menos duas vezes por ano, não tenha sido plenamente alcançado, alguns centros de exame foram inspecionados mais de duas vezes ao ano, demonstrando um reforço no acompanhamento e na vigilância por parte das equipas de fiscalização.

FIGURA 20 EVOLUÇÃO DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO AOS CENTROS DE EXAME NOS ÚLTIMOS 3 ANOS

Evolução da Fiscalização a Centros de Exame



- Propostas - A fiscalização aos centros de exame deve garantir que os procedimentos estabelecidos por lei sejam rigorosamente cumpridos, assegurando a transparência e a credibilidade do processo de avaliação dos candidatos a condutores. Sublinha-se a necessidade de continuar a promover e, inclusivamente, de aumentar as ações de fiscalização quer às provas teóricas, com vista a intensificar o efeito preventivo e dissuasor de práticas fraudulentas, como às provas práticas dos exames de condução, com ênfase na aplicação de critérios de avaliação mais objetivos e de forma uniforme em todo o país, evitando favorecimentos ou inconsistências. Dessa forma, a fiscalização contribuirá para a melhoria da avaliação dos candidatos, assegurando condutores qualificados e preparados para contribuir para o aumento da segurança rodoviária, que constitui o propósito máximo da atuação da DSF.

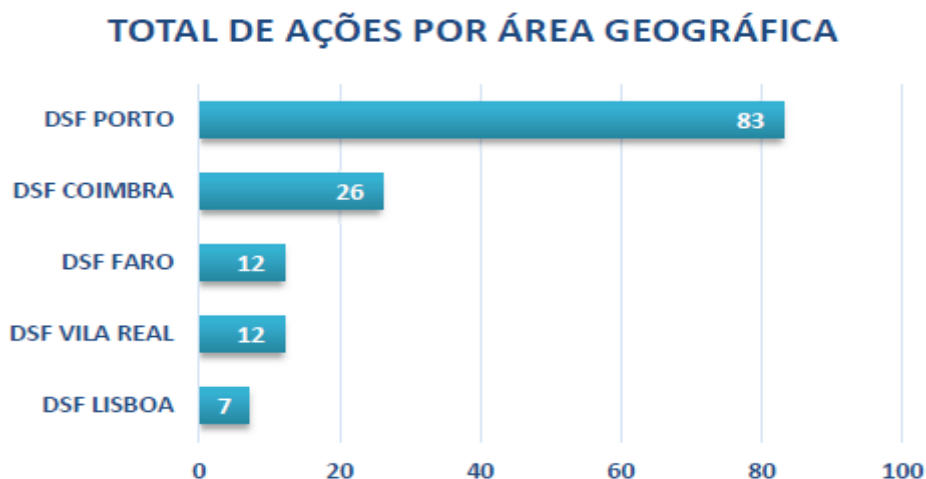
Entidades formadoras

- Fiscalização a entidades formadoras (totais nacionais) - No que se refere às Entidades Formadoras (EF) foram efetuadas um total de 140 ações de fiscalização a cursos de formação profissional (iniciais e renovações), a ações de formação ministradas quer presencialmente,

quer à distância, nas diversas áreas da tutela do IMT, I.P., nomeadamente, certificação de motoristas de veículos pesados de mercadorias/passageiros (CAM), de capacidade profissional (gerentes), de motoristas de Táxi, de TVDE, de TCC, de ADR/Conselheiros de Segurança, cursos de Instrutores de condução e cursos de formação para candidatos a condutores de Ciclomotores (Licença Especial de 50 cm³ destinada a jovens com 14 ou 15 anos de idade).

- Fiscalização a entidades formadoras por área geográfica - O número de ações de fiscalização efetuadas na área das entidades formadoras, tendo em conta a distribuição geográfica das equipas de fiscalização, encontra-se representado no gráfico infra:

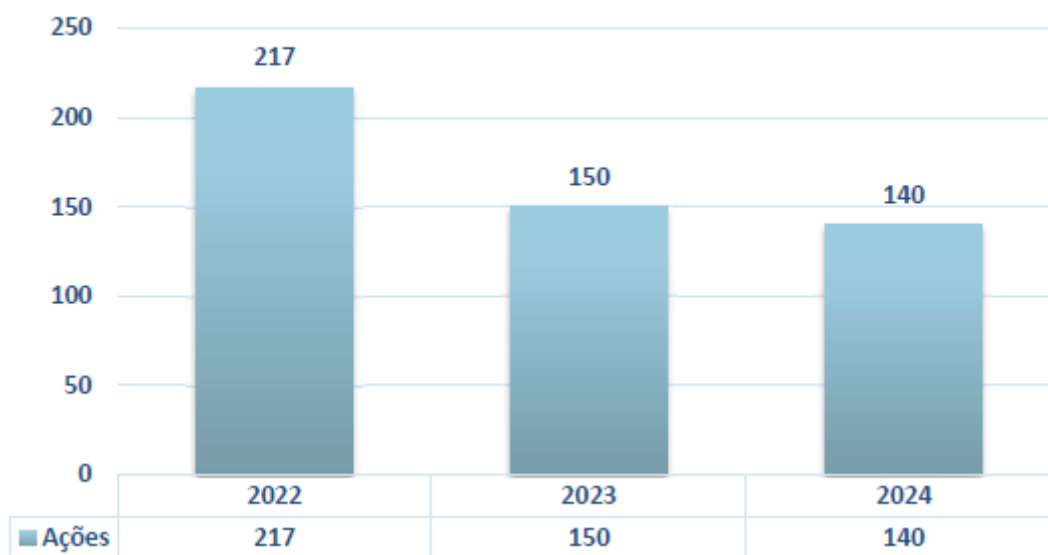
FIGURA 21 TOTAL DE AÇÕES POR ÁREA GEOGRÁFICA



- Dados comparativos dos últimos 3 anos - No que respeita à fiscalização a Entidades Formadoras tem vindo a verificar-se um ligeiro decréscimo do número total de ações de fiscalização sendo que no ano em análise esse decréscimo se cifrou na ordem dos 6,2% (2023: 150 ações / 2024: 140 ações).

FIGURA 22 EVOLUÇÃO DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO ÀS EF NOS ÚLTIMOS 3 ANOS

Ações de Fiscalização - Entidades Formadoras



Autos de Contraordenação e Denúncias / Reclamações

- Totais nacionais por área de atividade - Durante o ano de 2024 foram elaborados a nível nacional 305 autos de notícia de contraordenação, na área de Condutores.

FIGURA 23 AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO POR TIPO

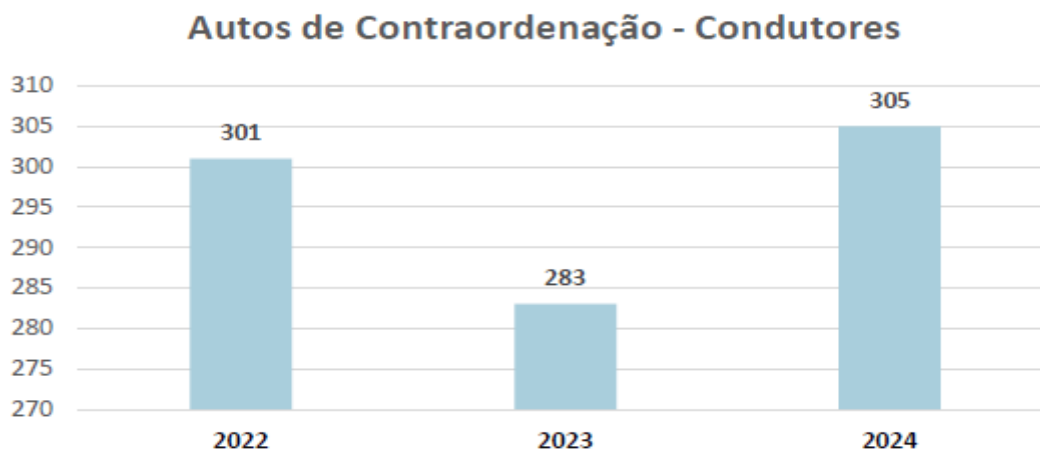
Autos de Contraordenação - Condutores

Escolas de Condução	287
Centros de Exame	6
Entidades Formadoras	12
Total	305

Tendo em consideração o número total de autos de notícia de contraordenação e laborados pela DSF em 2024 (697), o número total de autos na área de condutores (305) representa 43,8%, sendo que destes se destacam de forma evidente os autos levantados a Escolas de Condução (EC) - Empresa Exploradora da Escola de Condução (EEEC), Diretores das EC e Instrutores.

- Dados comparativos dos últimos 3 anos - No que respeita aos autos de contraordenação verificou-se, no ano em apreço, um ligeiro aumento do número total de autos de contraordenação elaborados que se cifrou na ordem dos 8,7% (2023: 287 autos / 2024: 305 autos).

FIGURA 24 EVOLUÇÃO DAS CONTRAORDENAÇÕES NA ÁREA DOS CONDUTORES



- Denúncias / Reclamações - Durante o ano de 2024 houve a registar a abertura de 47 processos de fiscalização reativa com origem nas denúncias/reclamações recebidas na DSF, havendo a destacar que na sua larga maioria (66%) versam sobre matérias relativas ao funcionamento das escolas de condução, designadamente incumprimento, falta de clareza e/ou ausência de cláusulas nos contratos de formação estabelecidos entre as EEEC e os candidatos a condutor, matérias relacionadas com os preços praticados e com o incumprimento do número mínimo de horas de formação legalmente estabelecido.

FIGURA 25 DENÚNCIAS/RECLAMAÇÕES POR TIPO

Denúncias/Reclamações - Condutores

Escolas de Condução	33
Centros de Exame	4
Entidades Formadoras	10
Total	47

Veículos

- Fiscalização a CITV (totais nacionais) - No ano 2024 foram realizadas em território nacional 6.821.080 inspeções a veículos, destes 6.269.499 foram veículos aprovados 551.581 foram veículos reprovados, sendo a percentagem de reprovação de 8,1%.

Salienta-se que foram realizadas no ano 2024, 8857 inspeções determinadas pelo IMT, sendo que 8456 veículos obtiveram o resultado de aprovado e 410 reprovados, apresentando uma taxa de reprovação de apenas 4,5%.

Foram realizadas 409 ações de fiscalização direcionadas aos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV). Este número inclui, igualmente, as repetições de inspeção nas situações que assim o exigiram, seja devido às características específicas dos veículos, seja em função do procedimento adotado pelos inspetores nas linhas de inspeção. Nessas circunstâncias, os técnicos do IMT avaliaram que estavam reunidas as condições necessárias para justificar a repetição das mesmas, assegurando a conformidade com os requisitos técnicos e regulamentares aplicáveis.

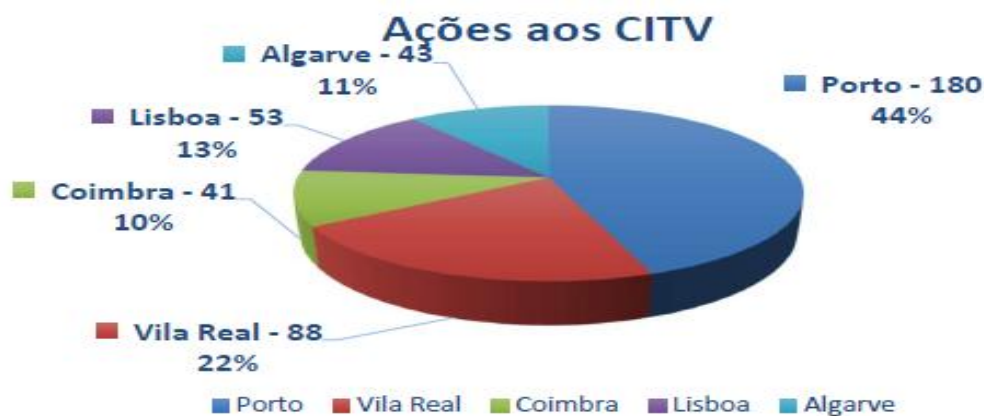
FIGURA 26 RELAÇÃO DE NÚMERO DE INSPEÇÃO POR DISTRITO

Distrito	Total	Aprovados	Reprovados	% repro.
Aveiro	522666	486193	36473	7.0%
Beja	87040	80459	6581	7.6%
Braga	617761	565262	52499	8.5%
Bragança	112402	102914	9488	8.4%
Castelo Branco	145959	129064	16895	11.6%
Coimbra	332491	298552	33939	10.2%
Évora	106715	97633	9082	8.5%
Faro	381569	341963	39606	10.4%
Guarda	107042	97066	9976	9.3%
Leiria	441666	397798	43868	9.9%
Lisboa	1268547	1179086	89461	7.1%
Portalegre	69840	61483	8357	12.0%
Porto	1191748	1117921	73827	6.2%
Santarém	332988	300516	32472	9.8%
Setúbal	526699	487692	39007	7.4%
Viana do Castelo	182565	168392	14173	7.8%
Vila Real	111149	100216	10933	9.8%
Viseu	282233	257289	24944	8.8%
Total	6821080	6269499	551581	8,1%

Fonte: app.powerbi.com

Fiscalização a CITV por área geográfica

FIGURA 27 AÇÕES AOS CITV



- Ações de estrada / Condições técnicas de veículos - Com a realização das ITE, Inspeções Técnicas de Estrada, registaram-se 12 ações de estrada com foco no transporte de pesados de passageiros e mercadorias, incluindo ao abrigo do ECR, com o apoio das forças policiais em colaboração com a área de Transportes.

Foram ainda realizadas 2 ações técnicas de estrada tendo como foco a alteração das características de veículos, vulgo “tunnings”, (Viseu e Coimbra) tendo como resultado várias apreensões de veículos.

Foram realizadas 16 Inspeções extraordinárias.

- Ações realizadas no âmbito do ECR - A Direção de Serviços de Fiscalização (DSF) deu cumprimento à deliberação do Conselho Diretivo do IMT, I.P., acompanhando integralmente o calendário estabelecido pelo Euro Controle Route (ECR) para o biénio 2023-2024. Este acompanhamento foi realizado no âmbito das Inspeções Técnicas de Estrada (ITE), em conformidade com a Diretiva 2014/47/EU, transposta para o ordenamento jurídico nacional através do Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro.

No decurso do ano de 2024, o IMT/DSF, em estreita colaboração com as autoridades de fiscalização rodoviária, participou em 12 ações de fiscalização em estrada. Estas ações foram realizadas de acordo com o calendário do ECR e abrangeram várias áreas críticas, nomeadamente:

- Os tempos de condução e repouso dos motoristas;
- A deteção de manipulações de tacógrafos;
- A verificação das condições técnicas dos veículos;
- A conformidade com as regras de cabotagem;
- O controlo de pesos e dimensões dos veículos.

A segurança no acondicionamento de carga, essencial para prevenir acidentes e garantir a estabilidade dos veículos durante a circulação também foi uma matéria objeto de fiscalização.

- Ações realizadas no âmbito do Protocolo PT/ES - Destaca-se, ainda, a manutenção da colaboração entre o IMT/DSF e as entidades de fiscalização de trânsito nacionais, como a Guarda Nacional Republicana (GNR) e a Polícia de Segurança Pública (PSP). Além disso, foi promovida uma cooperação internacional através da realização de inspeções

concertadas de estrada, envolvendo elementos da Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre do Reino de Espanha e da Guardia Civil Espanhola. Estas ações conjuntas refletem o compromisso de ambas os países em reforçar a segurança rodoviária e a conformidade com as normas comunitárias no transporte rodoviário internacional.

Foi possível a realização de 4 ações concertadas entre Portugal e Espanha, de modo a dar cumprimento ao protocolo de colaboração entre o estado português e espanhol.

Transportes

O IMT assegura a fiscalização dos operadores de transporte rodoviário de mercadorias e passageiros, incluindo empresas de transporte coletivo, transporte coletivo de crianças, táxi, TVDE (Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados) e rent-a-car, rent-a-cargo, entre outras.

Incumbe à Direção de Serviços de Fiscalização a realização de ações de fiscalização, nas empresas e em estrada para assegurar o cumprimento das normas e regulamentações em vigor nas mais diversas áreas de transporte.

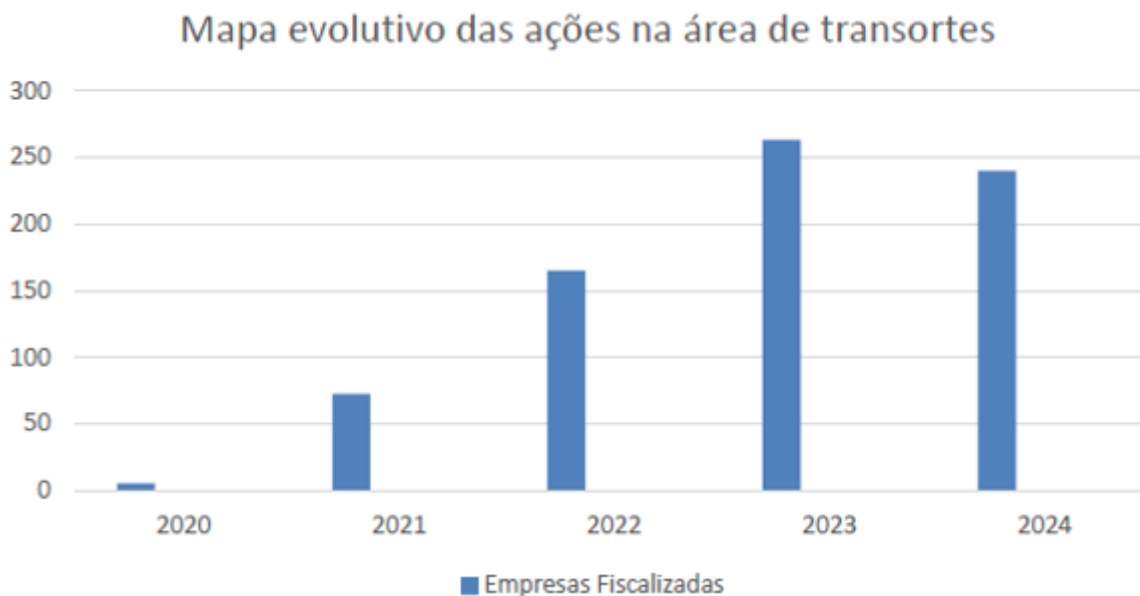
Ao longo dos últimos anos, as ações de fiscalização na área dos transportes têm passado por uma evolução significativa, tendo-se alargado o âmbito das inspeções, com a entrada de novos Técnicos Superiores, que colmataram a grande falta de recursos humanos existentes.

- Fiscalização a empresas de transportes (totais nacionais) - No ano de 2024 foram realizadas 240 ações de fiscalização, nomeadamente a empresas de pesados de passageiros, pesados de mercadorias, rent-a-car, rent-a-cargo, pronto de socorro, atividade transitária, táxi e TVDE.

Não foi possível incrementar como se gostaria o número de ações nesta área por escassez de recursos humanos e a dificuldade de fixação dos mesmos.

Importa referir que a formação de técnicos na área de fiscalização impõe um tempo de formação prolongados.

FIGURA 28 MAPA EVOLUTIVO NA ÁREA DOS TRANSPORTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS



- Ações de estrada por tipo de atividade - Ao longo do ano de 2024 foram realizadas ações de estrada num total de 42 ao transporte de mercadorias e pesados de passageiros, mas com principal foco ao Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica – TVDE e Táxis.

O desenvolvimento de mais atividades de fiscalização na área de TVDE (Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados) deve-se a vários fatores que refletem a crescente relevância deste setor e os desafios específicos que ele apresenta, nomeadamente, o setor de TVDE registou um crescimento exponencial nos últimos anos, tornando-se uma alternativa ao transporte tradicional. Este aumento de operadores e veículos trouxe consigo a necessidade de maior supervisão para garantir que o serviço é prestado em conformidade com as normas legais e de segurança.

Com a expansão dos serviços de TVDE, surgiram preocupações relacionadas com a concorrência desleal face a outros setores, como

o táxi. A fiscalização reforçada teve como objetivo assegurar que todos os operadores cumprem os mesmos requisitos legais e regulamentares, promovendo um mercado mais equilibrado.

Acresce ainda que, a natureza das operações de TVDE, envolvem plataformas digitais e uma rede descentralizada de motoristas, tornando-se necessário verificar questões como a regularização dos motoristas, o licenciamento dos veículos, os tempos de trabalho e a conformidade das plataformas, de forma a evitar os falsos motoristas da plataforma e as angariações ilegais.

- Ações realizadas no âmbito do ECR - No âmbito da Euro Control Route (ECR) para 2024, é de salientar que a Direção de Serviços de Fiscalização deu cumprimento ao proposto, nos termos do despacho do Conselho Diretivo do IMT, I.P. exarado na informação n.º 074/DSF/2021, realizando inspeções concertadas de estrada, neste caso em cooperação com Espanha, e inspeções técnicas de estrada de acordo com a Diretiva 2014/47/EU, transposta para o normativo nacional a coberto do Decreto – Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, seguindo a calendarização e os temas propostos pelo Euro Controle Route.

Assim, e relativamente a deslocações internacionais em 2024, importa referir

as seguintes:

- 17 a 21 de junho - Master Class I (Manipulação Tacográfica) – Hasselt (Bélgica)
- 17 a 19 de junho - Workshop TECHA (Segurança da Carga / Manipulação AdBlue - emissões / inspeções técnicas de veículos) - Varsóvia (Polónia)
- 14 a 18 de outubro - Master Class II (Manipulação Tacográfica) – Hasselt (Bélgica)
- 22 a 25 de outubro - 2º Encontro Transfronteiriço de Aplicação do ADR - Antuérpia (Bélgica)
- 27 a 28 de novembro - Cerimónia Inaugural ECR-EGTC (Assinatura do MoU) - Varsóvia (Polónia)

Acrescer a essas deslocações internacionais, foram, ainda, realizadas ações de estrada no âmbito do calendário anual do Euro Contrôlo Route (ECR), com foco nos seguintes temas: manipulação de sistemas de redução catalítica, AdBlue, inspeções técnicas de veículos, transporte pesado de passageiros, Regulamentação Social Comunitária e manipulação de tacógrafos, num total de 12 ações.

Contraordenações

O processamento das contraordenações, é transversal a todas as áreas de atuação do IMT e encontra-se refletida no Sistema de Informação e de Suporte às Contraordenações – SISCO.

- Autos recebidos e registados - Os autos são recebidos em cada Direção Regional, em formato papel, e posteriormente registados no SISCO.

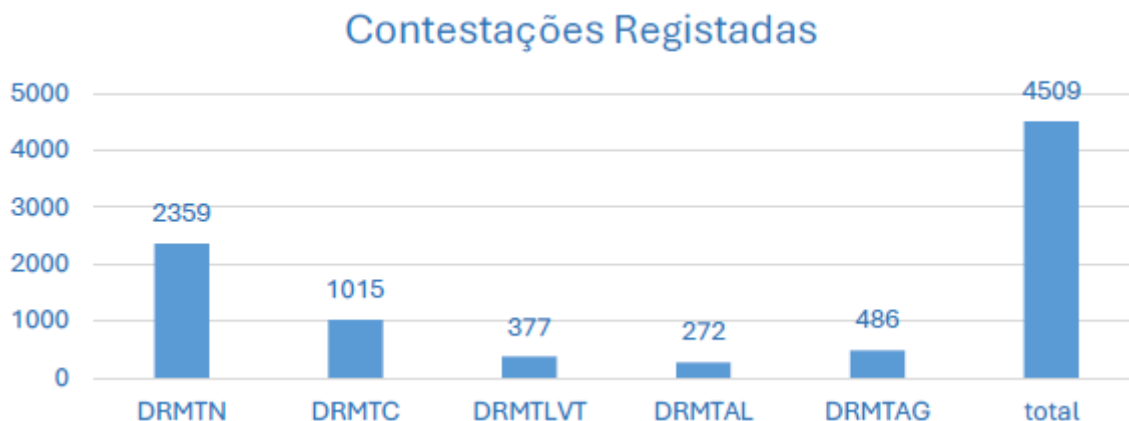
FIGURA 29 AUTOS RECEBIDOS E REGISTADOS POR NÚCLEO

Indicadores – Números de autos recebidos e registados						
	DRMTN	DRMTC	DRMTLV	DRMTAL	DRMTAG	Total
Autos Registados da GNR/PSP/IMT	7365	5401	5312	2051	1531	21660
Recebido nas D.R.M.T.	5460	5401	8171	806	1490	21328
Autos registados no Sistema	6973	5489	5145	1167	1206	19980
Diferença – Autos recebidos e autos registados no sistema	1513	88	-3026	361	284	1348

Em relação ao ano de 2024, ocorreu um aumento do número de autos recebidos na DRMTs passando de 20.455 para 21.328, em 2024, e de 19.359 para 19.980 inseridos no sistema em 2024.

- **Contestações registadas** - Em 2024 foram registadas 4.509 contesta-
ções, menos que em 2023, o que representa 18% dos autos notificados,
distribuídas da seguinte forma:

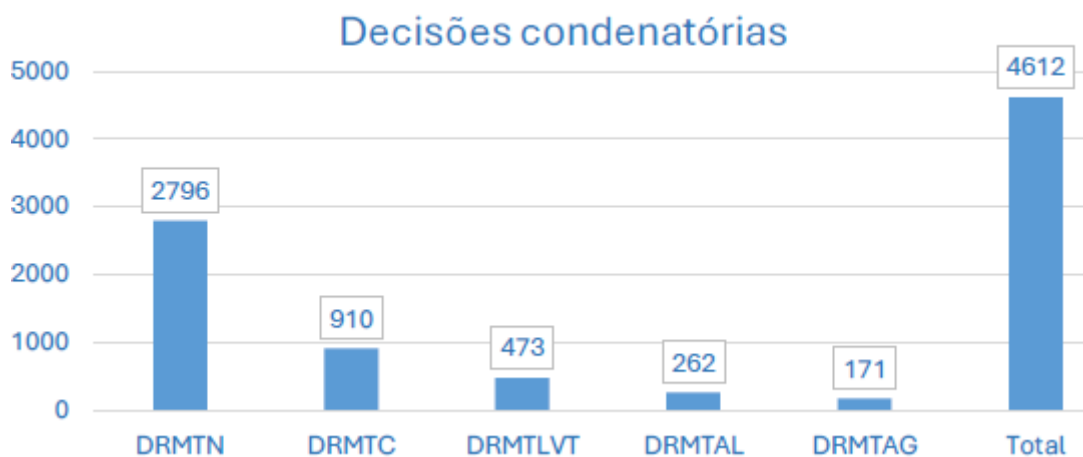
FIGURA 30 CONTESTAÇÕES REGISTADAS POR NÚCLEOS



- **Decisões condenatórias** - Proferida pelo decisor, com poderes delega-
dos para o efeito, foram registadas 4.612 decisões, maior número que
em 2023.

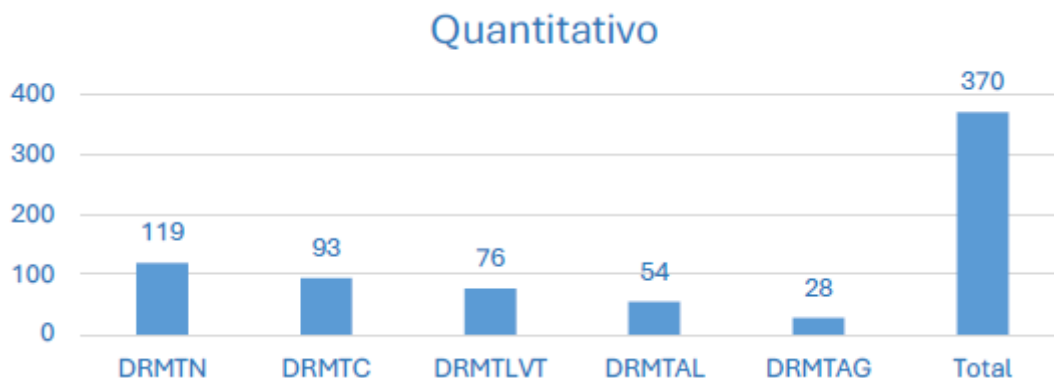
Atendendo ao valor total de registo de autos por contraordenação (21.328), existem 4612 decisões condenatórias, o que corresponde a 22%, tendo ocorrido aumento em relação ao ano anterior para mais 156.

FIGURA 31 DECISÕES CONDENATÓRIAS POR NÚCLEOS



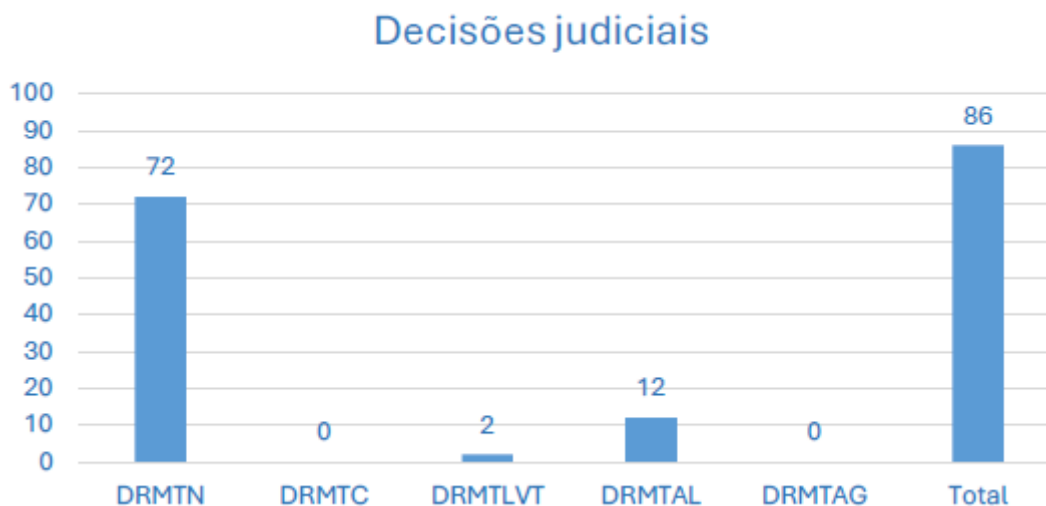
- Recurso de impugnação - Foram registados um total de 370 processos, o que corresponde também a um aumento de mais 114 processos.

FIGURA 32 RECURSOS DE IMPUGNAÇÃO POR NÚCLEOS



- Decisões judiciais - Foram registadas 86 decisões judiciais, recebidas dos tribunais, distribuídas pelos vários núcleos conforme mapa infra, reduzindo em 41 decisões.

FIGURA 33 DECISÕES JUDICIAIS POR NÚCLEOS



- Cobranças - Pagamento voluntário/Cobrança por decisão: os autos por pagamento voluntário e os cobrados na decisão totalizam 7.972, tendo sido a receita de 4180.792,00 €, de acordo com os gráficos seguintes, que embora tenha reduzido em 23 processos aumentou a receita em 575.082€

FIGURA 34 NÚMERO DE PAGAMENTOS VOLUNTÁRIOS

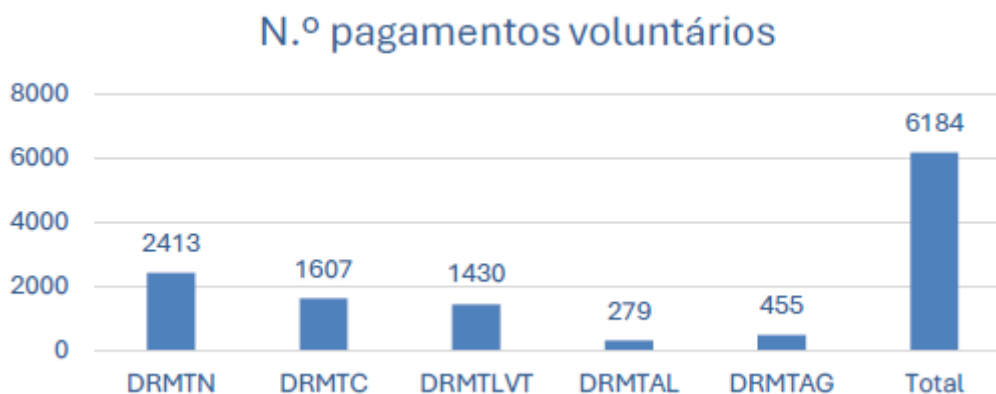


FIGURA 35 PAGAMENTO VOLUNTÁRIO VALOR



FIGURA 36 NÚMERO DE PAGAMENTOS COM DECISÃO

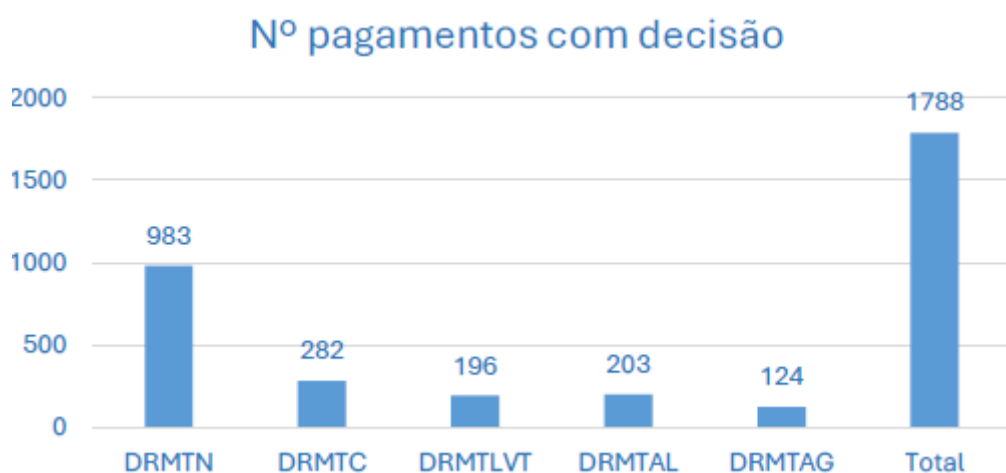


FIGURA 37 PAGAMENTOS POR DECISÃO (NÚMERO DE AUTOS E VALORES RECEBIDOS POR NÚCLEOS)



FIGURA 38 NÚMERO DE PAGAMENTOS EM PRESTAÇÕES

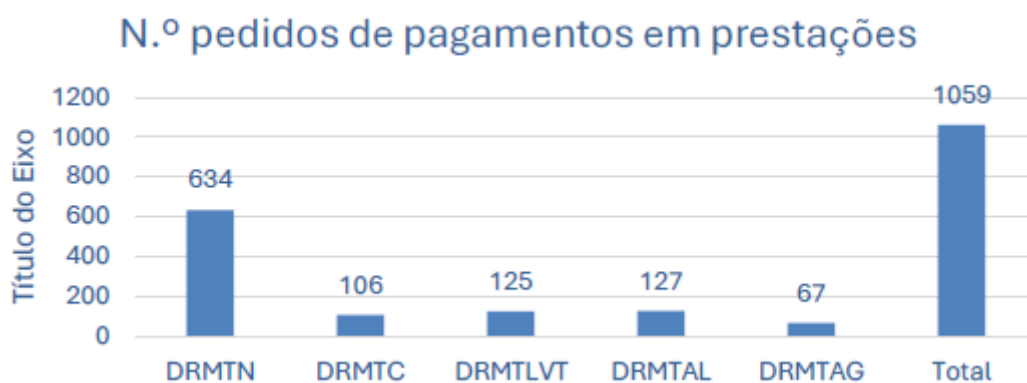


FIGURA 39 VALORES PAGOS EM PRESTAÇÕES RECEBIDOS NO IMT (POR NÚCLEOS)



- Tempo médio entre data da infração e do registo no SISCO - Neste parâmetro, os núcleos que apresentam menores médias entre a data do auto e o respetivo registo são o Porto, Coimbra, Algarve, Lisboa, Alentejo.

Todas as regionais aumentaram os tempos médios de registo, exceto o GJC.

FIGURA 40 MÉDIAS ENTRE DATAS DO AUTO E DO SEU REGISTO/NÚCLEO



- Tempo médio autos/pagamento voluntario/conclusão do processo

FIGURA 41 MEDIA DOS DIAS ENTRE O REGISTO DO AUTO E O PAGAMENTO VOLUNTÁRIO

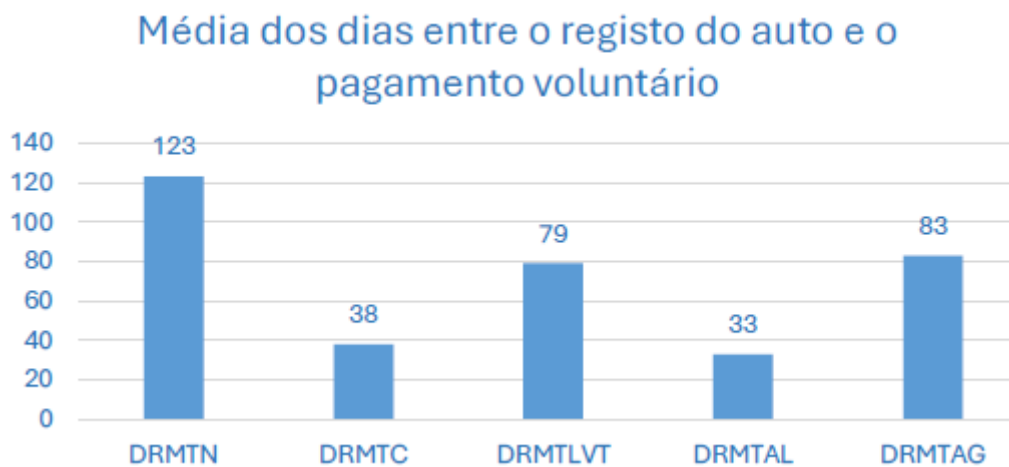


FIGURA 42 TEMPO MÉDIO ENTRE O REGISTO NO SISTEMA E A CONCLUSÃO DO MESMO

Tempo médio entre o registo do auto no sistema e a conclusão do mesmo, ora por decisão ou revogação da decisão



- Infrações mais praticadas e receita associada - Do total de número de autos e receita arrecada a mesma é representada na sua larga maioria por infrações ao transporte de mercadorias, tacógrafos, ADR, CQM e TVDE, conforme quadros infra.

FIGURA 43 INFRAÇÕES MAIS PRATICADAS EM MERCADORIAS



FIGURA 44 INFRAÇÕES MAIS PRATICADAS TACÓGRAFOS

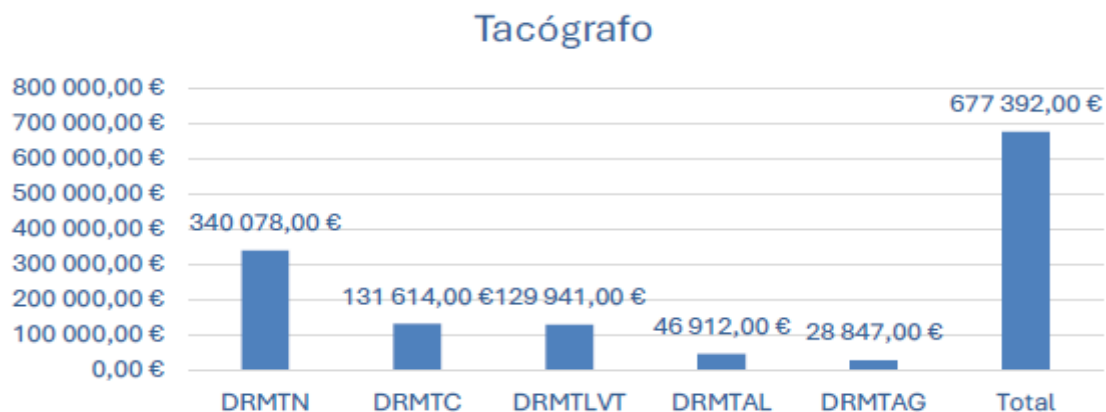


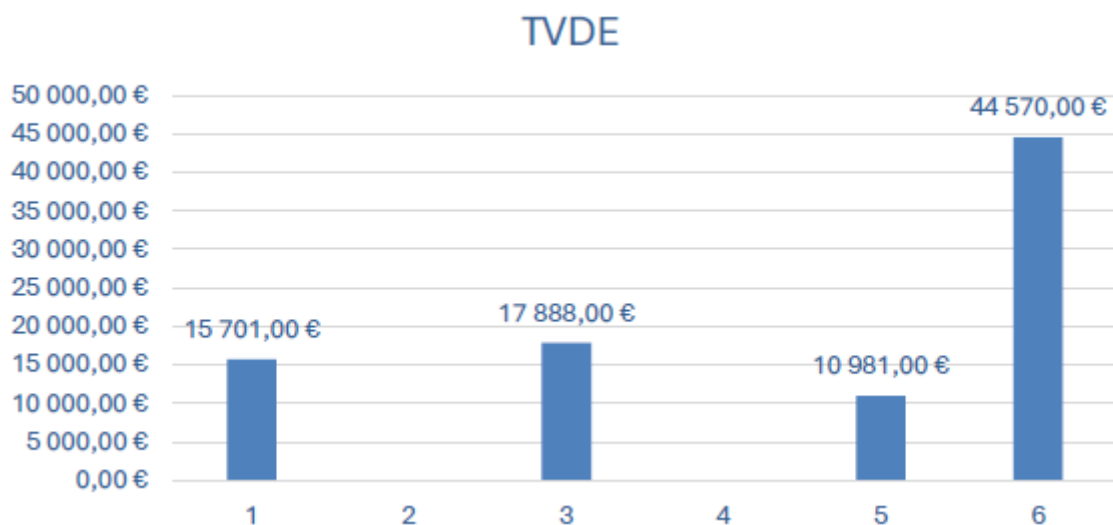
FIGURA 45 INFRAÇÕES MAIS PRATICADAS ADR



FIGURA 46 INFRAÇÕES MAIS PRATICADAS CQM



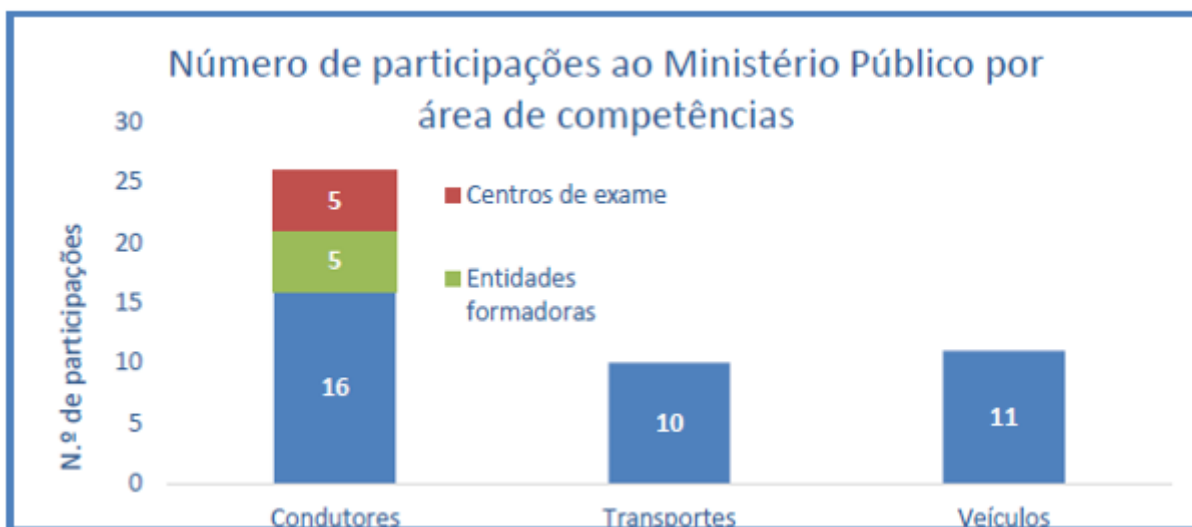
FIGURA 47 INFRAÇÕES MAIS PRATICADAS TVDE



Participações ao Ministério Público

- Total de participações 2024 - As participações ao Ministério Público (doravante MP) foram resultantes de denúncias apresentadas ao IMT/DSF, bem como das ações de inspeção conduzidas pelos Técnicos afetos esta direção de serviços, após realização das diligências no âmbito das competências do IMT, I. P., concluiu-se pela existência de matéria que se insere no âmbito do foro penal, em 49 processos. Durante o ano de 2024 manteve-se a colaboração com as entidades judiciárias, que se evidenciou no envio de informações relevantes e esclarecimentos vários no âmbito das propostas de procedimento criminal, nomeadamente, sobre legislação específica, despachos e instruções, modo de funcionamento de equipamentos, processos de licenciamento e processos de certificação.
- Participação por área de atividade - Com efeito, em resultado das denúncias apresentadas à DSF e das ações de inspeção realizadas, resultaram 49 participações ao Ministério Público com propostas de instauração procedimento criminal. Verificou-se, portanto, que das 49 participações, 11 foram na área de transportes, 11 na área de veículos e 27 na área de condutores, desta área, importa destacar que 16 referem-se às escolas de condução, 5 são relativas a entidades formadoras e, 5 são respeitantes a Centros de Exames.

FIGURA 48 PARTICIPAÇÕES AO MP POR ÁREA DE COMPETÊNCIA



- Evolução nos últimos 4 anos - No estrito cumprimento do princípio da legalidade, compete à DSF, participar ao Ministério Público os resultados das ações com origem em denúncias ou inspeção que, após realização das diligências possíveis no âmbito das competências do IMT, I. P., concluiu-se pela existência de matéria que se insere no âmbito do foro penal.

Nesse sentido, em plena observância ao quadro legal vigente que a administração pública a que está sujeita, a DSF, reportou nos últimos quatro anos, um total de 155 participações ao Ministério Público, conforme quadro abaixo.

FIGURA 49 EVOLUÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES AO MP



Direção de Serviços de Sistemas de Informação

Sistema Integrado para a Mobilidade – SIM

No seguimento dos trabalhos de simplificação e desmaterialização das principais pretensões do IMT, I.P., foi dado início ao processo de Contratação de Serviços de Desenvolvimento Aplicacional em tecnologia *Outsystems*.

A execução do Contrato de Serviços com a empresa Link Consulting, S, A, teve início em outubro de 2024, após o Visto Prévio do Tribunal de Contas, com a análise de requisitos da área de transportes.

Cybersegurança

Realizaram-se várias campanhas de formação e testes de cibersegurança, através da plataforma adquirida para o efeito, com o objetivo de formar os nossos utilizadores aumentando a consciencialização para a cibersegurança e a sua maturidade digital.

Ainda neste domínio, adquiriu-se uma WAF (web Application Firewall), com o objetivo de aumentar a segurança a ataques dos nossos sites e serviços públicos.

Deu-se continuidade ao trabalho realizado em anos anteriores e aos compromissos do IMT, I.P. com o CNCS ao abrigo do DL n.º 65/2021, de 30 de Julho, nomeadamente o relatório anual, a lista de ativos, a comunicação de incidentes, entre outros.

Foi realizado, em fevereiro de 2024, um teste de intrusão dos nossos sistemas com o objetivo de identificar e mitigar posteriormente vulnerabilidades existentes.

Foi dado continuidade à consultoria externa em Cibersegurança na identificação dos fatores de risco e processos críticos, e renovado os softwares de segurança de Anti-Virus, EDR e Correio Eletrónico ascendendo a cerca de 318.000,00 € os gastos em cibersegurança no ano de 2024.

Parque Informático e serviços de impressão

Prosseguiu-se com a renovação/atualização do parque informático do IMT, I.P. através da aquisição de 250 computadores de secretária e 150 portáteis.

Foi realizada a nível nacional a renovação de todo o parque de impressão do IMT, I.P. mais rápidas e com novas funcionalidades implementadas.

Rede de infraestruturas

Em 2024, procedeu-se à implementação das redes de WI-FI (*Guest e Corporate*) nos edifícios da Barbosa du Bocage, Elias Garcia e nas salas de formação das Direções Regionais.

Procedeu-se, igualmente, à modernização e migração do *core* de comunicações no *datacenter*, bem como à modernização e substituição da infraestrutura de rede em Fibra nos edifícios da Barbosa du Bocage e Elias Garcia.

Desenvolvimentos aplicacionais

Em 2024, foram realizados vários desenvolvimentos aplicacionais customizados às necessidades específicas das áreas de negócio e fiscalização que destacamos em seguida:

- Desenvolvimento do portal do município para registo de licenciamento de táxis;
- Recuperação da plataforma do Plataforma de Licenciamento e Certificação para lançamento dos concursos para CITVs (Miranda do Douro);
- Implementação do suporte às inspeções de motociclos (a entrada em produção está pendente da aprovação de diploma legal);
- Alterações nas certificações de ITVs;
- Implementação das Guias e Certidões no portal A minha carta de condução;
- Acompanhamento do projeto eFTI;
- Criação dos serviços de resposta às consultas das plataformas TVDE;

- Continuação do apoio ao processo Regime Especial da Renovação da Carta de Condução (RERTC) e finalização do mesmo;
- Desenvolvimento de uma aplicação de apoios à atividade da fiscalização;
- Desenvolvimento de um portal de consulta ERRU
- Apoio e manutenção das diversas aplicações sob a responsabilidade do DDSA

SMS – Maior Proximidade aos Cidadãos

No âmbito da política de proximidade aos cidadãos, materializada no envio de SMS aos cidadãos, para efeitos de renovação das cartas de condução, apresentamos na tabela infra informação sistematizada sobre os SMS enviadas e pedidos feitos pelos respetivos condutores, em 2024:

TABELA 51 SMS - RENOVAÇÃO CARTA DE CONDUÇÃO

Escalão: Data de Envio	Escalão <50		Escalão 50-60		Escalão 60-65		Total Escalões	
	SMS Enviadas	Pedidos Recebidos	SMS Enviadas	Pedidos Recebidos	SMS Enviadas	Pedidos Recebidos	SMS Enviadas	Pedidos Recebidos
2024/04/14	10.846	10.674	19.735	19.602	16.565	16.517	47.146	46.793
2024/06/11	12.918	12.725	24.087	23.949	21.789	21.753	58.794	58.427
2024/08/05	83	82	260	260	15.917	15.879	16.260	16.221
2024/08/30	3.585	3.503	9.396	9.352			12.981	12.855
2024/09/13	102	99	181	181	8.829	8.813	9.112	9.093
2024/12/26	14.187	14.030	24.502	24.407	22.646	22.594	61.335	61.031
Total Datas	41.721	41.113	78.161	77.751	85.746	85.556	205.628	204.420

Investimentos

Em 2024, o volume de investimentos em consultoria e aquisição de licenças ascendeu cerca de 5,3 milhões de euros.

Direção de Serviços de Administração de Recursos

Em complemento ao descrito no capítulo V, apresentamos, neste ponto, os principais projetos desenvolvidos pelos três departamentos da DSAR (extra atividades correntes):

Perspetiva Financeira

Em 2024, verificou-se a passagem do sistema de contabilidade POC-P para o SNC-AP, o que representa um ganho significativo para a instituição que passa a estar integralmente alinhada com as políticas contabilísticas definidas para o setor da Administração Pública.

Perspetiva dos Recursos Humanos – ver Anexo

Desenvolvimento de iniciativas de dinamização das equipas (*team-building*);

Desenvolvimento de um programa de acolhimento para os novos colaboradores do IMT (*on boarding*);

Promoção da Semana da Saúde e Bem-Estar; e

Preparação do novo procedimento visando a contratação de serviços de Medicina do Trabalho no próximo triénio.

Perspetiva Patrimonial

Prospecção de mercados de novas instalações para os serviços centrais e desconcentrados que permita acomodar o crescimento prospetivado do número de efetivos em 2024 e anos seguintes, bem como de espaços para o arquivo nas regiões de Lisboa e do Norte;

Renovação do parque automóvel do IMT, I.P. através da preparação do expediente para a ESPAP visando o Aluguer Operacional de Veículos (AOV);

Preparação das Peças Concursais relativas ao Contrato com a Imprensa Nacional da Casa da Moeda.

Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva

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

- SUSTENTÁVEL 2030 - Comissão de Acompanhamento
- ENAAC - Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas
- PNPOT - 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

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
- 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)
 - ⇒ Grupo Europeu para a Mobilidade Militar
- Fórum do Corredor Atlântico (Corredor Principal da Rede Transeuropeia de Transportes)
- PIARC
 - ⇒ TC1.4 - Climate Change and Resilience of Road Network
 - ⇒ TC2.2 - Accessibility and Mobility in Rural Areas
- UITP
 - ⇒ Organising Authorities Committee
- UNECE
 - ⇒ Inland Transport Committee
 - ⇒ Working Party on Transport Trends and Economics - WP 5
 - ⇒ 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 (RJSPTP) – (Lei n.º 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 art.º 22º do RJSPTP;
- 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 expressos (n.º3 do artigo 12º do Decreto-Lei n.º 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.

Atividades no âmbito da RECOMENDAÇÃO (UE) 2023/550 DA COMISSÃO de 8 de março de 2023, sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade.

- Redação do Plano de Atividades para o Programa Nacional sobre Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável
- Redação das Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
- Realização de ações de formação sobre planeamento da mobilidade sustentável

- Redação do Caderno Técnico sobre Logística Urbana

Participação/coordenação de projetos cofinanciados nacionais

- Atividades associadas ao Programa U-Bike Portugal - Promoção da mobilidade ciclável nas comunidades académicas.
 - ⇒ Atividades associadas ao encerramento do projeto
- Atividades associadas à iniciativa 1bilhete.pt
 - ⇒ Promoção da articulação entre Autoridades de Transportes para promoção da interoperabilidade dos sistemas de bilhética;
 - ⇒ Capacitação das Autoridades de Transportes no âmbito dos sistemas de bilhética;

Participação/coordenação de projetos cofinanciados pela Comissão Europeia:

- 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.
- BUMP.PT
 - ⇒ Apresentação de candidatura do projeto ao financiamento da União Europeia (CEF *Connecting Europe Facility*).
- POCTEP
 - ⇒ Apresentação de candidatura do projeto ao financiamento da União Europeia.
- eFTI4EU
 - ⇒ Coordenação da participação nacional no projeto
 - ⇒ Disseminação junto dos *stakeholders* nacionais
 - ⇒ Acompanhamento dos trabalhos do consórcio internacional
 - ⇒ Elaboração do Roadmap de implementação do Regulamento eFTI4EU
- eFTI4LIVE (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)

- Publicação da Norma Técnica para aplicação a arruamentos urbanos (Medida E1.1).

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 documento final do Plano Ferroviário Nacional.

Avaliação de Políticas de Mobilidade e Transportes

- Relatório de monitorização no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)
- Relatório de monitorização do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP)
- 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);
- Redação do Relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal (OTEP);

Outras iniciativas

- Desenvolvimento de processos de apoio ao planeamento/avaliação interna do IMT;
- Avaliação das potenciais emissões de GEE - gases com efeito de estufa (CO₂eq) evitadas com os serviços online do IMT (cartas de condução e cartógrafos);

- Disseminação da revisão do Regulamento das Redes Transeuropeias de Transporte;
- Organização do Encontro do IMT sobre Gestão das Interfaces Físicas e Digitais; e
- Acompanhamento da Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD).

Em 2024, foram realizados vários projetos alinhados com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Gabinete de Jurídico e Contencioso

O Gabinete Jurídico e Contencioso (GJC) acompanhou a implementação da legislação e o desenvolvimento de deliberações no âmbito das competências do IMT, I.P., assegurando a **modernização do setor da mobilidade**, dos transportes e das infraestruturas, quer através do acompanhamento de grupos de trabalho, quer mediante a elaboração de propostas legislativas.

A equipa do GJC presta apoio especializado nas áreas da mobilidade e dos transportes, respondendo às questões colocadas pelas diversas unidades orgânicas e propondo melhorias nos procedimentos adotados. O objetivo é garantir que o IMT tome decisões juridicamente fundamentadas e justas para os cidadãos e empresas que apresentam petições ao instituto, mantendo sempre a preocupação com a qualidade e eficácia das soluções propostas.

A assessoria jurídica inclui a análise e elaboração de pareceres e informações técnicas, a colaboração na preparação de diplomas legislativos, regulamentos internos e deliberações, bem como o estudo e investigação jurídica em matérias relacionadas com a mobilidade e os transportes. Estes pareceres fornecem **opiniões fundamentadas em bases legais, doutrinárias e jurisprudenciais**. Compete ainda ao GJC a apreciação de recursos e reclamações, incluindo a análise de recursos hierárquicos apresentados por cidadãos e empresas, com vista à formulação de propostas de decisão a submeter ao órgão competente.

Em 2024, o GJC assegurou o acompanhamento de **diversas ações judiciais e extrajudiciais**, bem como processos de natureza criminal e arbitral,

garantindo a defesa institucional do IMT e do Estado. No âmbito dos processos contenciosos, registaram-se 63 entradas, encontrando-se 251 ativos e 23 encerrados. Nos processos extrajudiciais, foram contabilizados 124 novos, 140 ativos e 144 concluídos.

Relativamente às queixas-crime, foram remetidas nove participações diretamente pelo GJC, enquanto as restantes unidades orgânicas do IMT encaminharam para o Ministério Público um total de 40 participações, das quais foi dado conhecimento ao GJC. No que respeita ao envio de respostas aos Tribunais e ao Ministério Público, foram expedidas 142 comunicações no âmbito de pedidos de informação.

O GJC integrou júris de concursos de contratação pública e de recrutamento de recursos humanos, contribuindo para a transparência e rigor dos processos.

No plano internacional, representou Portugal na UNECE, participando nos grupos de peritos dedicados à *Unified Railway Law* e à *Passenger Information*.

Paralelamente, organizou **workshops jurídicos**, com três sessões realizadas em maio e junho, envolvendo um total de 45 trabalhadores do IMT e reforçando a capacitação interna. Foram ainda acompanhados seis processos junto da Provedoria de Justiça e um processo junto da CADA, assegurando o cumprimento das obrigações legais e administrativas.

No domínio da **arbitragem**, mantêm-se pendentes diversos processos relacionados com **sociedades concessionárias de autoestradas**, alguns de elevada complexidade e impacto financeiro, enquanto outros foram já arquivados ou encerrados, evidenciando o papel central do GJC na gestão jurídica e contenciosa do setor.

Gabinete de Auditoria Interna

Compete ao Gabinete de Auditoria Interna, nos termos do artigo 14.º, da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho (Aprova os Estatutos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.):

- 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.

Sucintamente, durante o ano de 2024, a atividade do GAI estendeu-se às seguintes áreas:

- **Auditoria** – Foram desenvolvidas **cinco ações de auditoria** abrangendo as áreas de transportes, condutores e financeira.
- **Inquéritos** – Foram instaurados dez processos de inquérito, no âmbito da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas.

- **Regime Geral de Prevenção da Corrupção** – Foi dada continuidade à implementação dos instrumentos que compõem o Programa de Cumprimento Normativo, designadamente:
 - **Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas** – Foram realizados os relatórios de avaliação intercalar e anual;
 - Código de Conduta – Iniciou-se **a revisão do Código de Ética e Conduta do IMT**;
 - Canais de Denúncia – Foi efetuada a análise de **389 denúncias recebidas nos Canais Interno e Externo do IMT**;
 - Formação – Foram realizadas 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 onde inclui o Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro, e a Lei n.º 93/2021, de 20 de dezembro.
- **Análises** – Foram realizadas análises de processos sobre assuntos diversos, bem com o acompanhamento mensal das cobranças.
- **Pedidos de informação** – Preparação de respostas a pedidos de informação remetidos por entidades externas, relativos a processos internos do IMT.
- **Regulamento Geral de Proteção de Dados** – Emissão de pareceres relativos a matérias concernentes à proteção de dados.
- **Colaboração com unidades orgânicas do IMT** através da emissão de esclarecimentos, contributos e pareceres/informações.

Gabinete de Assessoria Técnica

Comunicação Institucional

Em 2024, foram assegurados os trabalhos relativos à definição do Plano de Comunicação Interna e Externa (marketing público), assim como esclarecidos e respondidas as questões da imprensa.

Destacamos ainda a realização de **2 Ciclos de Encontros** do IMT, nomeadamente:

- **Automação e Conectividade: Mobilidade em evolução** – 14 de maio de 2024; e
- **Interfaces: Descomplicar a mobilidade** – 3 de dezembro de 2024.

Coordenação das relações bilaterais, europeias e internacionais nas áreas das infraestruturas, dos transportes e das telecomunicações

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 telecomunicações, e, ainda, nas áreas da habitação, reabilitação urbana, imobiliário, construção, engenharia civil e contratação pública, e, também, ao apoio à 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 das Infraestruturas e Habitação.

Ao GAT cabe, ainda, coordenar a representação e participação das entidades das referidas áreas nos Comitês, Comissões e outros 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, das Telecomunicações e da Contratação Pública e acompanhar as atividades no domínio da Rede Transeuropeia de Transportes, assim como das Infraestruturas Digitais, coordenando os respetivos mecanismos centralizados de assistência financeira.

Cabe, também, ao GAT, acompanhar e monitorizar 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), os casos EFTA e os 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 das competências acima referenciadas, e das alterações na orgânica do Governo, em 2024, o GAT prestou apoio à Tutela das Infraestruturas e Habitação, tendo desenvolvido, nomeadamente, as seguintes atividades:

Coordenação transversal dos assuntos europeus no que respeita às matérias sob Tutela do Ministério das Infraestruturas e Habitação (MIH), em articulação com todas as Entidades do respetivo universo e com o Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), incluindo a difusão de informação e as notificações à Comissão Europeia

❖ Transporte aéreo

O GAT acompanhou a conclusão das negociações do Pacote Céu Único Europeu, que integra a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a Implementação do Céu Único Europeu e a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2018/1139, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, 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, e à melhoria da eficiência geral da forma como o espaço aéreo europeu é organizado e gerido em termos de segurança operacional, capacidade, custo-eficiência e ambiente. Tratou-se de uma negociação difícil, que decorreu ao longo de 6 presidências do Conselho (portuguesa, eslovena, francesa, checa, sueca, espanhola), foi na Presidência belga que, no tríplice realizado a 5 de março de 2024, alcançou um acordo político provisório com o Parlamento Europeu (PE), para adoção dos regulamentos do pacote Céu Único Europeu. No COREPER de 22 de março de 2024, a Presidência belga deu

nota dos principais elementos que integraram o acordo político provisório sobre este Pacote, alcançado com o PE, designadamente: *i)* o PE concordara em restabelecer a “non-opinion clause” para os atos de execução relativos a “airspace classification”, bem como em rever a redação relativa à independência do Secretariado do PRB (Performance Review Body), além de que resultava agora do texto acordado que o Secretariado prestará apoio ao PRB, sem aceitar quaisquer diretivas, exceto as do PRB, para efeitos de preparação do conteúdo e das orientações dos pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação a emitir pelo PRB; *ii)* em contrapartida, a PRES aceitara que os atos de execução relativos ao PRB sejam adotados segundo o procedimento consultivo; *iii)* foram clarificados, num considerando, os aspetos sobre o envolvimento dos operadores militares. A Comissão reiterou que o texto aprovado ficou muito aquém da sua proposta inicial. Não obstante, deu o seu acordo e apresentou duas declarações para a ata. Embora existissem alguns aspetos, considerados não essenciais, que não respondiam plenamente à posição que Portugal defendeu ao longo do processo, foi considerado que essas diferenças não eram suficientemente fortes para justificar um voto contra a aprovação do Pacote legislativo do Céu Único Europeu, acordado no trólogo. Deste modo, Portugal indicou que podia aceitar a proposta de texto acordada entre os legisladores, juntando-se ao voto unânime a favor do acordo. Assim, e após a revisão linguística, para a qual Portugal enviou contributos, o Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a Implementação do Céu Único Europeu foi publicado em 11 de novembro de 2024.

No que se refere ao Regulamento (EU) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuel Aviação), que se insere no Pacote FIT 55, e que foi adotado pelo Conselho em outubro e publicado em novembro do ano de 2023, concretamente, no contexto do roteiro de diligências/obrigações que o referido Regulamento incube aos Estados-membros, o GAT comunicou, em 2024, a autoridade competente designada por Portugal para zelar pela aplicação do Regulamento e o perito nacional nomeado para o Grupo de Peritos sobre Aviação Sustentável, tendo acompanhado o início do processo

de identificação da legislação nacional em matéria de combustíveis para a aviação que deverá ser revogada e/ou alterada, bem como do regime sancionatório previsto no artigo 12º do Regulamento que deve ser notificado à Comissão Europeia. Ainda no quadro do ReFuel Aviação, o GAT comunicou o perito nacional para o *ReFuelEU Aviation Committee*.

No decurso de 2024, o GAT coordenou o envio da posição nacional no âmbito dos Conselhos da Organização da Aviação Civil Internacional - ICAO, incluindo nas suas conferências, designadamente, na *14th High-level Air Navigation Conference "Performance Improvement Driving Sustainability"*.

De referir, também, o acompanhamento do processo de assinatura do Acordo entre a União Europeia e a República Popular do Bangladesh sobre certos aspetos dos serviços aéreos. O objetivo deste Acordo é tornar os acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados entre sete Estados-Membros e a República Popular do Bangladesh conformes com o direito da União.

O GAT acompanhou, igualmente, os trabalhos que antecedem a publicação de Regulamentos Delegados e de Regulamentos de Execução, destacando-se o Regulamento Delegado que se refere à Segurança dos Aeródromos, à mudança de operador de aeródromo e à comunicação de ocorrências, publicado em 24 de maio 2024, o projeto de Regulamento delegado sobre Combustíveis de Aviação e Comércio de Licenças de Emissão – cálculo da diferença de preços entre os combustíveis elegíveis e o querosene (regras pormenorizadas), que se encontra em consulta pública até 6 de janeiro de 2025 e o projeto de Regulamento de Execução para a monitorização e comunicação das emissões de gases que não CO₂ provenientes da aviação.

No âmbito da notificação de obrigações de serviço público, foi comunicado à Comissão, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o Projeto de notificação das OSP à Comissão Europeia (informação complementar), referente à notificação das obrigações de serviço público no quadro das rotas entre o Continente a Região Autónoma dos Açores (RAA) – Lisboa/Pico, Lisboa/Horta, Lisboa/Santa Maria e entre a Região Autónoma da Madeira (RAM) e a Região Autónoma dos Açores (RAA) - Funchal/Ponta Delgada e Funchal/Terceira, com informação adicional, bem como o projeto de convite à apresentação de propostas relativas à exploração de serviços aéreos regulares

de acordo com as obrigações de serviço público na rota Bragança / Vila Real / Viseu / Cascais / Portimão / Cascais / Viseu / Vila Real / Bragança. O GAT procedeu, ainda, à divulgação de workshops relacionados com as obrigações de serviço público.

O GAT procedeu à notificação à Comissão dos dados necessários à elaboração da lista de Aeroportos, que a Comissão deve publicar anualmente, relativa ao acesso ao mercado de assistência em escala nos aeroportos da União Europeia, ao abrigo da Diretiva 96/67/CE, a informação de tráfego anual superior a 2.000.000 de passageiros e a 50.000 toneladas de carga, nas infraestruturas aeroportuárias nacionais, relativa ao ano de 2023.

O GAT acompanhou, ainda, os trabalhos desenvolvidos no âmbito da EASA e da ENCASIA e procedeu, também, à divulgação das notificações de aprovação de *wet leasing* de aeronaves registadas em países terceiros.

No âmbito do Regulamento (UE) 2018/1139, relativo a Regras Comuns no Domínio da Aviação Civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, o GAT coordenou a resposta nacional ao pedido de clarificação e complemento de informação sobre a aplicação do artigo 2.º, n.º 5 do referido Regulamento.

O GAT coordenou a intervenção de Portugal no âmbito do Pedido de Parecer da Comissão ao Tribunal de Justiça da União Europeia sobre a competência da União Europeia e dos seus Estados-Membros em matéria de Acordos de Serviços Aéreos nos termos do artigo 218.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia suscitada, em particular, pela celebração do Acordo de Transporte Aéreo entre o Sultanato de Omã e a União Europeia e os seus Estados-Membros. Os Estados-Membros manifestam grande preocupação relativamente a este pedido da Comissão ao TJUE, defendendo que se deve preservar o quadro de trabalho frutuoso que tem prevalecido até à data, e salientando que o pedido apresentado ao Tribunal não é adequado e o objetivo pretendido é profundamente contrário aos interesses da União Europeia e dos seus Estados-Membros. Desta forma, este assunto constou dos pontos Diversos do Conselho TTE Transportes de 5 de dezembro de 2024 e Portugal juntou-se aos restantes Estados-Membros, na reação, de forma categórica, a este pedido de parecer, não deixando de notar a surpresa relativamente à forma como a Comissão decidiu conduzir este processo.

Ainda para o Conselho TTE, de 5 de dezembro de 2024, o GAT retomou o acompanhamento da revisão e alteração dos regulamentos existentes sobre os direitos dos passageiros do transporte aéreo, mais exatamente, da Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho para alteração do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o regulamento (CEE) n.º 295/91. O GAT coordenou a preparação da intervenção nacional neste Conselho, com base no documento informal apresentado pela PRES HU relativamente a esta proposta de regulamento e que submeteu a debate político.

❖ Transporte marítimo

No decurso de 2024, o GAT acompanhou os trabalhos que decorreram no GT Transporte Marítimo, marcados por uma intensa coordenação das posições da UE das matérias, sobretudo de natureza técnica, em debate no seio da Organização Marítima Internacional:

TABELA 52 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Coordenação IMO/SSE 11	International Code for Application of Fire Test
Coordenação IMO/SSE 11	Guidelines for Enhanced Maritime Safety on Passenger Ships
Coordenação IMO/SSE 11	Update the IMO 2010 FTP Code
Coordenação IMO/PRR 12	EGCS's Emission Factors
Coordenação IMO/PRR 12	Maritime transport of plastic pellets
Coordenação IMO/PRR 12	MARPOL Annex II
Coordenação IMO/HTW 11	Interim guidelines on training for seafarers
Coordenação IMO/SDC 11	Revision of SOLAS

A entrada em vigor da Diretiva (UE) 2023/959, a 1 de janeiro de 2024, integrou o setor do transporte marítimo no Regime Europeu de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE-UE), obrigando as companhias de navegação a adquirir licenças por cada tonelada de CO₂ emitida. Esta obrigação aplica-se a 100% das emissões em rotas intra-UE e 50% em rotas internacionais com origem ou

destino na UE. Face à ausência de uma medida equivalente a nível internacional, há já indícios de desvios de rotas para portos fora da UE, sobretudo no Norte de África, para evitar os custos do novo regime. Esta situação tem provocado preocupação quanto à perda de tráfego e ao desvio de investimento portuário para fora da UE.

O GAT tem acompanhado a situação e apoiado a intervenção de Portugal junto da Comissão Europeia, alertando para os impactos económicos e logísticos da medida, considerando que, para além das consequências expectáveis na perda de volumes de tráfego, a implementação desta medida terá ainda implicações negativas ao nível do investimento em infraestruturas portuárias, ou projetos similares, investimento este que será redirecionado para portos fora da EU. Para além destas implicações económicas, não se conseguirá uma redução das emissões, mas apenas o desvio das emissões para outras zonas geográficas. Neste âmbito, destaca-se a carta endereçada pelo Senhor primeiro-ministro à Presidente da Comissão Europeia, em fevereiro de 2024, reforçando as preocupações e os riscos. Também, por ocasião do Conselho de Ministros de Transportes, em Junho de 2024, Portugal, Espanha, Chipre, Croácia, Itália, Grécia, Lituânia, Malta, Polónia e Roménia, subscreveram e apresentaram o documento *“Call to Action to Adequately Monitor the Extension of EU ETS to Maritime Transport”*, através do qual estes EM reiteraram as suas preocupações com o impacto negativo da implementação da Diretiva ETS nos Portos da UE (em primeira linha, diretamente, naqueles em que se realizam operações de *transshipment* e, globalmente, em toda a cadeia logística da UE. Em outubro 2024, a Comissão apresentou os resultados preliminares do relatório em preparação pela empresa RICARDO, para avaliação das consequências da implementação do ETS marítimo, que sugeriam que as rotas marítimas se mantiveram inalteradas apesar da aplicação do CELE ao transporte marítimo. O GAT prestou apoio na reação de Portugal a estes resultados, que, à semelhança de outros EM, remeteu os seus comentários escritos à Comissão Europeia, manifestando discordância e dando nota das alterações ao tráfego marítimo já identificadas e as que se preveem. Adicionalmente, o assunto foi incluído na Agenda do Conselho de Ministros de Transporte de 5 de dezembro de 2024, tendo Portugal, Bulgária, Itália, Croácia, Chipre, Espanha, Grécia, Malta, Polónia

e Roménia apresentado ao Conselho o documento “*Call for action regarding the impacts of the extension of EU ETS to maritime transport*” que reitera e identifica as questões que suscitam preocupações no âmbito da aplicação da Diretiva ETS ao transporte marítimo de mercadorias e propõe que se tomem medidas.

O GAT continuou a acompanhar a negociação do Pacote de Segurança Marítima, apresentado pela Comissão em maio de 2023, tendo em vista a modernização das regras de segurança marítima da UE e a prevenção da poluição dos navios, tendo sido possível, durante o ano de 2024, chegar a um acordo entre as três Instituições Europeias e concluir a negociação dos quatro atos legislativos deste Pacote.

As propostas legislativas foram adotadas no Conselho de 18 de novembro de 2024, e publicadas em JOUE em dezembro de 2024, dispendo os Estados-Membros de 30 meses após a publicação para as transpor para a respetiva legislação nacional, a saber:

TABELA 53 PACOTE DE SEGURANÇA MARÍTIMA

Proposta	Objetivo	Observações
Diretiva (EU) 2024/3099 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de novembro de 2024	Altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do Porto	Publicada em JOUE a 16 de dezembro de 2024. Normalizar os procedimentos de inspeção e imobilização dos navios. Um pilar fundamental da segurança marítima é a proteção dos Estados costeiros, garantida por inspeções rigorosas dos navios que atracam nos seus portos. Estas inspeções destinam-se a verificar se a tripulação, o estado do navio e do seu equipamento cumprem os requisitos das convenções internacionais sobre a segurança da vida humana no mar, as condições de vida e de trabalho a bordo e a proteção do meio marinho.
Diretiva 2024/3101 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de novembro de 2024	Altera a Diretiva 2005/35/CE, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações	Publicada em JOUE a 16 de dezembro de 2024. Assegurar que os Estados-Membros estabeleçam sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para as descargas ilegais, com vista a melhorar a

		segurança marítima e a proteção do meio marinho contra a poluição por navios. Isto permitiu colmatar as lacunas na aplicação da diretiva anterior, que tinha incorporado no direito comunitário as normas internacionais relativas à poluição por navios, tal como acordado na Convenção MARPOL
Diretiva 2024/3100 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024	Altera a Diretiva 2009/21/CE, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de Bandeira	Publicada em JOUE a 16 de dezembro de 2024. O Estado de bandeira é um pilar da segurança marítima, e as administrações nacionais asseguram que os navios sob sua bandeira são aptos a navegar e possuem todos os certificados exigidos pelas normas internacionais.
Diretiva (EU) 2024/3017 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024	Altera a Diretiva 2009/18/CE, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo	publicada em JOUE a 6 de dezembro de 2024. alinhar as regras com as definições e conceitos do Código da OMI (“Casualty and Investigation Code”) sobre Acidentes e Investigações, considerando a evolução tecnológica. Pretende-se incluir novos tipos de acidentes (como os que envolvem trabalhadores portuários a bordo de navios atracados), garantir e melhorar a segurança marítima e a proteção contra a poluição na UE, estender a obrigatoriedade de investigação a todos os navios de pesca e fortalecer a capacidade da EMSA para apoiar os Estados-Membros nesta área. Importa notar que o regime legal da UE já supera as exigências das normas internacionais aplicáveis.

TABELA 54 PROPOSTAS ADICIONAIS AO PACOTE DE SEGURANÇA MARÍTIMA (ACOMPANHAMENTO DO GAT NA APRESENTAÇÃO POR PARTE DA COMISSÃO)

Proposta	Objetivo	Observações
Proposta de Diretiva que altera a Diretiva 2005/44/CE	Sobre serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis	Os serviços de informação fluvial (RIS) apoiam a gestão do tráfego e do transporte na navegação interior, contribuindo para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e a

interiores da Comunidade.	<p>proposta de revisão da diretiva tem como objetivos principais: assegurar a disponibilidade de dados RIS e normas harmonizadas; facilitar a integração da navegação fluvial na cadeia multimodal; assegurar uma maior aceitação e interoperabilidade das soluções digitais e responder às preocupações com a proteção dos dados. Os trabalhos de negociação desta Proposta tiveram o seu início em fevereiro de 2024, no âmbito do Grupo de Trabalho Transporte Marítimo, tendo a sua negociação sido concluída em abril, e obtida a Orientação Geral no Conselho de Ministros dos Transportes de 18 de junho de 2024.</p>
<p>Proposta de Regulamento, relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima</p>	<p>Revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002</p> <p>Atualizar o mandato da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), de modo a refletir, de forma mais adequada, as suas novas atribuições no âmbito da sustentabilidade, descarbonização, digitalização, vigilância e conhecimento do mar. Apesar da proposta ter sido apresentada em junho de 2023, a mesma ficou suspensa, tendo sido novamente apresentada a 15 de fevereiro de 2024. Os trabalhos de negociação tiveram o seu início em abril de 2024, tendo a sua negociação sido concluída em maio e obtida a Orientação Geral no Conselho de Ministros dos Transportes de 18 de junho de 2024. O primeiro Trilogo com o PE decorreu a 19 de novembro de 2024</p>

O GAT coordenou a participação do setor portuário no âmbito do lançamento da Aliança Europeia dos Portos - uma parceria público privada, com a participação de todas as partes interessadas, Comissão, Agências Europeias, forças policiais, incluindo aduaneiras, e os Portos Marítimos - que visa aumentar a segurança nos portos marítimos UE cujo objetivo é combater o tráfico de droga e o crime organizado.

O GAT coordenou, também, com o MNE e apoiou o Instituto da Mobilidade e dos Transportes no âmbito da representação nacional nas reuniões do IOPC FUNDS (International Oil Pollution Compensation Funds). De referir, neste âmbito que o IMT integrou, em novembro de 2024, o Comité Executivo do IOPC Funds. O GAT acompanhou, igualmente, a participação do IMT no European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

❖ Transporte terrestre

O GAT continuou a acompanhar, em 2024, a proposta de Regulamento para atualização das regras sobre gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, descritas na Diretiva 2012/34/UE e no Regulamento (UE) N.º 913/2010, com o objetivo de impulsionar o transporte ferroviário de passageiros e mercadorias. As alterações visam melhorar a gestão da capacidade e do tráfego das infraestruturas ferroviárias, de modo a melhorar a qualidade dos serviços, otimizar o uso da rede ferroviária, aumentar a capacidade de tráfego e reforçar a contribuição do setor dos transportes para a descarbonização. No Parlamento Europeu, o relatório foi adotado em 5 de março de 2024 e o mandato de negociação foi adotado na sessão plenária de 12 de março de 2024. O Conselho adotou em 18 de junho de 2024 a sua posição (Orientação Geral) sobre esta proposta. O primeiro Trílogo Político realizou-se a 9 de novembro de 2024, no qual os legisladores apresentaram as posições relativamente às matérias mais importantes que constam do regulamento. Foram, ainda, realizadas mais duas reuniões técnicas com o PE nos dias 3 e 10 de dezembro de 2024, tendo a discussão entre os legisladores sido centrada nas responsabilidades e competências dos Estados Membros.

Em 2024, o GAT continuou a acompanhar a negociação da proposta de Diretiva 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, adotada pela Comissão em julho de 2023, como parte do “Pacote sobre a ecologização do transporte de mercadorias” (Greening Freight Transport Package). No âmbito deste acompanhamento, o GAT analisou e divulgou junto da Direção de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e de Segurança a informação produzida no decurso da

negociação no Grupo Transportes Terrestres, promoveu a necessária articulação com a Tutela tendo em vista a definição da posição nacional e preparou a nota de enquadramento e o projeto de tópicos de intervenção que, sobre este dossiê, integraram a pasta de apoio à participação nacional no Conselho de Ministros dos Transportes de 18 de junho de 2024.

O GAT continuou, também, a acompanhar a negociação das três iniciativas legislativas que integram o “Pacote de Segurança Rodoviária”

TABELA 55 PACOTE DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Proposta	Objetivo	Observações
Proposta de Diretiva que altera a Diretiva (UE) 2015/413	Otimizar a troca internacional de informações sobre infrações das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária	Após a Orientação Geral do Conselho de Ministros em 4 de dezembro de 2023, a negociação interinstitucional da proposta começou em janeiro de 2024. No acompanhamento da fase final, o GAT informou a Direção de Serviços de Formação e Certificação sobre a negociação e preparou a nota de enquadramento para a participação nacional no Conselho de Ministros de 18 de junho.
Proposta de Diretiva relativa à carta de condução	Altera a Diretiva (UE) 2022/2561 e o Regulamento (UE) 2018/1724, e revoga a Diretiva 2006/126/CE e o Regulamento (UE) n.º 383/2012.	No 2º semestre 2024, depois da reconstituição do Parlamento Europeu (10.ª Legislatura), a proposta de revisão da diretiva carta de condução regressou ao Grupo Transporte Terrestre para análise da posição do Conselho (Orientação Geral aprovada em 4 de dezembro de 2023) e da flexibilidade negocial dos Estados Membros face às propostas do Parlamento em 1.ª leitura. No contexto do acompanhamento desta fase da negociação - que decorreu, a nível técnico, no âmbito do Grupo Transportes Terrestres, e a nível político, nas reuniões interinstitucionais entre colegisladores (Trílogos) -, o GAT reuniu, analisou e promoveu a divulgação da informação relevante junto da Direção de Serviços de

	<p>Formação e Certificação, tratou as conclusões das análises técnicas transmitidas pelo serviço tendo em vista a sua submissão ao MNE e/ou à Tutela, articulou com a Tutela, sempre que necessário, a validação das posições técnicas para definição da posição nacional e preparou a nota de enquadramento que integrou a pasta de apoio à participação nacional no Conselho de Ministros de 5 de dezembro.</p>
<p>Proposta Diretiva relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas decisões de inibição de conduzir</p>	<p>No contexto do acompanhamento da negociação desta proposta, o GAT reuniu, analisou e promoveu a divulgação da informação relevante junto da Direção de Serviços de Formação e Certificação, tratou as conclusões das análises técnicas transmitidas pelos serviços tendo em vista a sua submissão ao MNE e/ou à Tutela, articulou com a Tutela, sempre que necessário, a validação das posições técnicas tendo em vista a definição da posição nacional e preparou as notas de enquadramento e o projeto de tópicos de intervenção que integraram as pastas de apoio à participação nacional nos Conselhos de Ministros de 18 de junho e 5 de dezembro.</p>

O GAT acompanhou ainda, no âmbito do Grupo Transportes Terrestres, a análise do Relatório Especial 04/2024 do Tribunal de Contas Europeu (TCE), intitulado “Segurança rodoviária – Para alcançar os objetivos, a UE tem de entrar na via rápida”, tendo promovido a sua apreciação pelos serviços. Publicado em 14 de março de 2024, o Relatório do TCE deu origem à adoção das Conclusões do Conselho sobre segurança rodoviária, debatidas no Grupo e incluídas como ponto autónomo no Conselho TTE-T de 18 de junho, como base para uma discussão ministerial sobre segurança rodoviária.

❖ Questões intermodais e redes

O GAT acompanhou os trabalhos do GT Questões Intermodais, no qual, a 12 de janeiro de 2024, a Comissão apresentou o Pacote da Mobilidade dos Passageiros que engloba duas propostas legislativas, a saber:

TABELA 56 PACOTE DA MOBILIDADE DOS PASSAGEIROS

Proposta	Objetivo	Observações
Proposta de Regulamento Parlamento Europeu e do Conselho	de Altera os Regulamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) n.º 1177/2010, (UE) n.º 181/2011 e (UE) 2021/782	Aplicação dos direitos dos passageiros na União (Omnibus)
Proposta de Regulamento Parlamento Europeu e do Conselho	de	Direitos dos passageiros no contexto das viagens multimodais

As negociações decorreram ao longo do ano de 2024 com intensa participação de PT e permitiram que, no Coreper de 27 de novembro de 2024, fossem apresentadas propostas de compromisso para cada uma das propostas de regulamento com vista à adoção das respetivas Orientações Gerais no Conselho TTE-Transportes de 5 de dezembro de 2024. A Orientação Geral adotada para cada um dos dois Regulamentos dos Direitos dos Passageiros (Omnibus e Viagens Multimodais) reteve a generalidade dos comentários e pedidos de alteração formulados pelos EM. PT manifestou o seu apoio às Orientações Gerais por considerar contribuir para as mesmas, de forma decisiva, para melhorar a proteção dos passageiros e reforçar os seus direitos, tendo, contudo, quanto ao Regulamento Omnibus, lamentado não ter sido incluída a definição de normas mínimas de qualidade do serviço, pelo menos, no que respeita ao transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e sinalizado ser fundamental corrigir esta situação nas próximas etapas de negociação desta proposta legislativa.

Na sequência da apresentação da Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE do Conselho no que respeita a um Quadro de Apoio ao Transporte Intermodal de Mercadorias e o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao cálculo das economias de custos externos e à produção de dados agregados (Diretiva Transporte Combinado) em 2023, durante a presidência espanhola, o GAT coordenou a participação de Portugal na discussão

detalhada da proposta, que decorreu entre 12 de janeiro e 31 de maio de 2024, durante a presidência belga:

TABELA 57 QUESTÕES LEVANTADAS POR ESTADOS-MEMBROS

Obrigatoriedade de 40% de poupança de custos externos ao nível da definição de operação de transporte combinado
Obrigatoriedade de utilização das plataformas eFTI, o enquadramento normativo nacional
Isenção das proibições de circulação ao fim-de-semana, noite e feriados

Atendendo às divergências verificadas, no Conselho de Ministros dos Transportes de 18 de junho de 2024 foi apresentado um relatório de progresso da negociação desta Diretiva. A discussão detalhada da proposta foi retomada a 10 de setembro de 2024, com a Presidência húngara, que procurou fomentar uma abordagem mais flexível, conciliando os pontos de vista dos Estados-Membros, culminando na apresentação de uma proposta de compromisso que, apesar das inovações propostas, não reuniu o consenso dos Estados-Membros. Assim, no COREPER I de 16 de outubro de 2024, a Presidência solicitou orientações, sobre se uma combinação de um mínimo de 50% de transporte não rodoviário e um limite de distância no percurso rodoviário, como 150 km, pode constituir uma base para a definição de transporte combinado e se são necessárias exceções para prever situações específicas. Do debate ocorrido, constatou-se que as opiniões permanecem divergentes, pelo que no Conselho de Ministros dos Transportes de 5 de dezembro 2024 foi apresentado, novamente, um relatório de progresso da negociação desta Diretiva. O objetivo desta proposta legislativa é o de permitir que o transporte intermodal cumpra o seu papel fundamental para alcançar a ambição tanto da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente (EMSI) como do Pacto Ecológico Europeu, contribuindo para tornar as operações de carga na Europa mais ecológicas, passando a constituir-se como uma ferramenta eficaz. Não foram identificadas linhas vermelhas por parte de Portugal, contudo, da consulta realizada junto da Região Autónoma da Madeira foram levantadas algumas questões, entre elas, que um limite de 150km para o transporte rodoviário pode ser restritivo, dado que nunca cobriria todos os percursos rodoviários das mercadorias destinadas à Madeira, sendo, por isso, importante

considerar a possibilidade de maior flexibilidade no limite do transporte rodoviário, considerando a necessidade de transporte combinado em alguns casos, como sejam os das Regiões Autónomas. Assim, é necessário acautelar o transporte para estas regiões e, caso não esteja acautelado, a Madeira pretende ter uma derrogação específica que confira maior flexibilidade para operações que, devido à sua natureza ou localização, exijam distâncias maiores.

O GAT acompanhou as difíceis negociações do Regulamento 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) 1315/2013 (Regulamento RTE-T), adotado pelo Conselho em 13 de junho de 2024. A proposta foi apresentada em 14 de dezembro de 2021, e a Orientação Geral foi adotada pelo Conselho no final de 2022, seguindo-se duras negociações com o Parlamento Europeu. A revisão deste Regulamento teve como objetivo a implementação de 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. O Regulamento publicado vai ao encontro das principais preocupações de Portugal, nomeadamente, quanto às salvaguardas financeiras, questões relacionadas com a norma de gabarito de carga P400 e com o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário, à normal relativa à isenção da obrigação da implementação da bitola nominal europeia, aos atrasos na conclusão da RTE-T. Refira-se que foi utilizado um procedimento baseado em circunstâncias excecionais para adoção deste regulamento, ou seja, as traduções para as línguas da União Europeia, não foram submetidas à consulta prévia aos Estados-Membros, pelo que Portugal optou por apresentar uma Declaração que constou da ata do referido Conselho, manifestando o seu voto favorável à adoção do Regulamento com base na versão inglesa do texto e reiterando que, para garantir uma aplicação

uniforme do Regulamento em todos os Estados-Membros, seria imperativo que as traduções para as várias línguas oficiais fossem totalmente alinhadas e coerentes com a versão inglesa que foi inicialmente negociada e politicamente acordada. Assim, o Regulamento RTE-T foi publicado em 28 de junho de 2024, tendo sido estabelecido o dia 30 de setembro como o prazo para os Estados-Membros apresentarem as suas propostas de alteração e/ou revisão. Portugal apresentou os seus comentários à versão inglesa e portuguesa do Regulamento, bem como um conjunto de observações e propostas de retificação ao mapa interativo da RTE-T.

Ainda no âmbito do Regulamento RTE-T, o GAT coordenou a designação da representação nacional no novo Comité RTE-T, assim como a indicação do ponto de contato nacional para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP), do representante para o Grupo de Trabalho de Ad-hoc sobre indicadores de mobilidade urbana e do representante no Fórum do Corredor do ERTMS.

O GAT acompanhou a preparação da reunião entre o Ministério das Infraestruturas e Habitação reuniu com a Comissão e com o Coordenador do Corredor Atlântico, o Professor Carlo Secchi, no dia 29 de maio de 2024, tendo sido abordada a decisão de Execução da Comissão relativa à Ligação de Alta Velocidade Lisboa/Madrid e a implementação da bitola europeia no quadro das Ligações de Alta Velocidade Lisboa/Porto/Vigo e Aveiro/Salamanca. Adicionalmente, o Primeiro-Ministro de Portugal e o Presidente do Governo de Espanha assinaram duas cartas conjuntas, em outubro de 2024, dirigidas, respetivamente, ao Presidente da República de França e ao Primeiro-Ministro da República de França, apelando, entre outros, a que França promova o desenvolvimento de nova infraestrutura ferroviária nas secções transfronteiriças com a Península Ibérica, nos Corredores do Atlântico e do Mediterrâneo e demonstrando as suas preocupações com os atrasos do programa francês no que concerne a estas infraestruturas.

Durante o ano 2024, o GAT acompanhou os procedimentos legislativos relativos aos Atos Delegados e Atos de Execução ao abrigo do Regulamento 2020/1056, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o

transporte de mercadorias (eFTI), concretamente, o Regulamento Delegado (UE) 2024/2025 da Comissão, de 15 de julho de 2024, que completa o Regulamento (UE) 2020/1056 alterando o seu anexo I, parte B, o Regulamento Delegado (UE) 2024/2024 da Comissão, de 26 de julho de 2024, que completa o Regulamento (UE) 2020/1056 estabelecendo o conjunto comum de dados eFTI e os subconjuntos de dados eFTI e o Regulamento de Execução (UE) 2024/1942 da Comissão, de 5 de julho de 2024, que estabelece procedimentos comuns e regras detalhadas para o acesso e o tratamento de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias pelas autoridades competentes em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, que foram publicados em 20 de dezembro de 2024. Este Regulamento tem como objetivo transformar o transporte de mercadorias na UE, substituindo a documentação em papel por dados eletrónicos em todos os modos de transporte (transporte rodoviário, ferroviário, por vias navegáveis interiores e aéreo), pretendendo, assim, reduzir os encargos administrativos dos operadores e das autoridades, reforçar a segurança dos dados e garantir o cumprimento da regulamentação comunitária e nacional em matéria de transporte de mercadorias. As autoridades de todos os Estados-Membros da UE serão obrigadas a aceitar dados eletrónicos quando partilhados pelas empresas através de plataformas conformes com a iniciativa eFTI. O Regulamento estabelece que não pode ser aplicado de forma efetiva enquanto os atos delegados e de execução nele previstos não entrarem em vigor.

O GAT acompanhou, também, a negociação do Regulamento (UE) 2024/1230 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, que altera os Regulamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 165/2014 no que respeita a determinados requisitos em matéria de comunicação de informações nos domínios do transporte rodoviário e da aviação e da Decisão (UE) 2024/1254 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, que altera as Diretivas 2009/12/CE, 2009/33/CE e (UE) 2022/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/67/CE do Conselho no que respeita a determinados requisitos em matéria de comunicação de informações nos domínios dos transportes rodoviários e da aviação, publicados,

respetivamente, em 29 e 30 de abril de 2024.

No âmbito do Grupo de Trabalho Intermodal, o GAT acompanhou, ainda, a negociação com o Parlamento Europeu da Proposta de Regulamento “Accounting of greenhouse gas emissions of transport services”, após a Orientação Geral alcançada no Conselho de Ministros Transportes de dezembro de 2023. De salientar que a proposta foi publicada a 11 de julho de 2023, e estabelece um quadro regulamentar comum para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte dentro e entre os vários meios de transporte, a fim de fornecer melhores informações, e comparáveis, aos utilizadores, para que estes possam escolher as opções mais sustentáveis. Este enquadramento apenas impõe o requisito de utilização do quadro comum quando uma entidade que presta ou organiza um serviço de transporte opta por, ou é obrigada por contrato ou em apoio de outras medidas específicas adotadas pela indústria e pelas autoridades públicas, calcular e divulgar os dados relativos às emissões de gases com efeito de estufa desse serviço. Esta legislação poderá servir de apoio às diversas propostas legislativas já existentes no âmbito do Pacote FIT 55. A proposta integrava o Pacote legislativo “Greening Freight Package”, que visa melhorar o desempenho do transporte de mercadorias e contribuir para alcançar a neutralidade climática até 2050, cumprindo os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e de modo a promover e concretizar a Lei do Clima Europeu. Teve presente que o sector dos transportes continua a ser um dos únicos sectores da economia da UE em que as emissões ainda estão acima dos níveis de 1990, representando quase um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da Europa e sendo a principal causa da poluição atmosférica nas cidades.

❖ Telecomunicações

O GAT acompanhou os trabalhos do GT Telecomunicação e Sociedade de Informação, no qual a Presidência belga debateu o Regulamento da Inteligência Artificial (IA), o Ato das Infraestruturas Gigabit e as Conclusões do Conselho sobre políticas digitais, para além do futuro das telecomunicações e a dimensão externa da Política Digital.

Neste âmbito, o GAT acompanhou a negociação da Convenção-Quadro do Conselho da Europa sobre Inteligência Artificial, Direitos Humanos, Democracia e Estado de Direito, que é o primeiro instrumento internacional juridicamente vinculativo para garantir o respeito pelos Direitos Humanos e padrões democráticos na IA, e encontra-se disponível para assinatura desde 5 de setembro de 2024, por todos os países, incluindo-se a UE e países não membros. A Convenção-Quadro foi redigida pelos 46 Estados membros do Conselho da Europa, com a participação de todos os Estados observadores: Canadá, Japão, México, Santa Sé e Estados Unidos da América, assim como pela União Europeia, e um número significativo de Estados não membros: Austrália, Argentina, Costa Rica, Israel, Peru e Uruguai. No Conselho de Telecomunicações de 6 de dezembro de 2024, a Presidência húngara informou os ministros sobre a Convenção.

O GAT divulgou a Conferência de Alto Nível sobre a diretiva para os serviços postais, organizada pela Presidência belga, em abril de 2024, em Bruxelas, assim como o relatório sintetizando das principais Conclusões da Conferência de Alto Nível, sobre a necessidade de uma nova diretiva para os serviços postais apresentada ao Conselho Informal Telecomunicações de maio de 2024.

O GAT acompanhou a divulgação e o debate sobre os resultados do estudo prospetivo do setor postal, apresentado pela Comissão e que visou explorar os efeitos prováveis de uma potencial futura adaptação do quadro regulamentar. Do debate realizado, constatou-se um amplo consenso quanto à revisão da diretiva sobre os serviços postais. Portugal defende uma reformulação integral do quadro regulatório dos serviços postais para atender à procura da era digital, enfatizando a necessidade de uma mudança paradigmática que priorize: a promoção da concorrência equilibrada entre prestadores de serviços postais, o fortalecimento da proteção aos consumidores, a implementação de práticas sustentáveis e a reavaliação das obrigações do Serviço Universal (SU).

O GAT acompanhou ainda, as seguintes conclusões estratégicas do Conselho:

TABELA 58 CONCLUSÕES ESTRATÉGICAS

Conclusões	Observações
Futuro da política digital da UE	As conclusões identificam prioridades essenciais para a política digital da UE no próximo ciclo legislativo, abrangendo: regras e governança digitais, impactos sociais da digitalização, tecnologias emergentes, infraestrutura resiliente, estratégia de dados, competências digitais, transição verde e digital, governo digital e dimensão internacional da política digital da UE.
Futuro da segurança cibernética	Implementar e proteger, que enfatizam a implementação da legislação recente, a harmonização de práticas, os esquemas de certificação, a coordenação reforçada, o financiamento e as competências, especialmente no contexto da identidade digital. Destacam ainda a importância de se definirem funções claras para as entidades envolvidas e o fortalecimento da cooperação internacional. Neste âmbito, a Presidência promoveu um debate político sobre abordagens colaborativas para implementação coerente da legislação digital e cibernética recentemente adotada. Durante o almoço informal, os ministros discutiram estratégias para promover competências digitais e uma transformação digital inclusiva.

O GAT acompanhou os desenvolvimentos e decisões da Comissão no quadro da implementação do Regulamento (UE) 2022/1925 (Digital Markets Act - DMA). Em maio de 2024, a Comissão Europeia anunciou que designou a *Booking* como *gatekeeper* ao abrigo do Ato dos Mercados Digitais (DMA), para o seu serviço de intermediação online Booking.com. A Comissão anunciou também, que abraja uma investigação de mercado para avaliar se a empresa X (anterior *Twitter*) deveria ser designada como *gatekeeper*. Estas decisões seguiram um processo de revisão conduzido pela Comissão após receber notificações das empresas no início do ano.

O GAT acompanhou os desenvolvimentos no que se refere ao Regulamento (UE) 2022/2065 (Digital Services Act- DSA). A partir de janeiro de 2024, todos os prestadores de serviços digitais passaram a estar sujeitos às normas deste Regulamento, que entrou em vigor em agosto de 2023 para plataformas online de grande dimensão (Very Large Online Platforms - VLOP) e motores de busca de grande dimensão (Very Large Online Search Engines - VLOSEs). O

impacto do DSA nas empresas de telecomunicações manifesta-se em duas vertentes principais. Em primeiro lugar, estabelece a responsabilidade das empresas que hospedam dados de terceiros quando notificadas sobre ilegalidades, afetando operadoras de telecomunicações que mantêm plataformas de conteúdo ou serviços de hospedagem. Em segundo lugar, exige transparência nas práticas de moderação de conteúdo, requerendo esforços significativos para garantir conformidade na gestão de dados e plataformas online. Em novembro de 2024, a Comissão Europeia deu início a um processo formal contra a plataforma Temu, ao abrigo do Ato dos Serviços Digitais (DSA), relacionado com a venda de produtos ilegais, a disponibilização de serviço potencialmente viciante, os sistemas de recomendação de compras e o acesso aos dados por parte dos investigadores. Também em novembro de 2024, a Comissão solicitou informações ao Pornhub, Stripchat e XVideos sobre os seus relatórios de transparência e repositórios de publicidade, as quais deveriam ser fornecidas até 7 de novembro de 2024. Em causa estaria o cumprimento das obrigações a que estas plataformas estão sujeitas em matéria de transparência. O DSA não estabelece qualquer prazo legal para a conclusão dos procedimentos formais, estando a duração da investigação dependente de vários fatores, entre os quais a complexidade do caso, a medida em que a empresa coopera com a Comissão e o exercício dos direitos de defesa.

O GAT acompanhou, ainda, a discussão em torno da necessidade de revisão da Diretiva ePrivacy. Em maio de 2024, o Conselho solicitou à Comissão uma revisão aprofundada da Diretiva ePrivacy (Diretiva 2002/58/CE), que foi o primeiro quadro legal europeu sobre privacidade no setor das comunicações eletrónicas, introduzindo regras sobre cookies, marketing direto e confidencialidade das comunicações, e objeto de algumas atualizações posteriores, reconhecendo as lacunas que surgiram em consequência dos rápidos avanços tecnológicos e da crescente economia digital. Como resultado dessa revisão, o Regulamento CSAM (Child Sexual Abuse Material) de 12 de maio de 2022, foi alterado, sendo estabelecida a prorrogação da sua aplicação, até 3 de abril de 2026, dado que a Diretiva ePrivacy (Diretiva 2002/58/CE) se encontra desatualizada e deverá deixar de ser aplicada quando for aprovado. Tal derrogação permite que aplicativos de *streaming* e media de

vídeo detetem, relatem e removam voluntariamente material de abuso sexual infantil.

Além disso, e ainda neste âmbito, foi criado um Comité de Execução no âmbito do Regulamento CSAM com o objetivo de fornecer apoio contínuo à Comissão na implementação das suas diretrizes. Portugal marcou presença na primeira reunião deste Comité, realizada a 26 de setembro de 2024, contribuindo para as discussões técnicas e estratégicas em curso.

No primeiro semestre de 2024, foi publicado o segundo relatório do Estado da Década Digital, que apresenta uma análise abrangente dos avanços digitais na União Europeia, tanto a nível comunitário como nacional. Este documento avalia o progresso em direção às metas estabelecidas pelo Programa Década Digital 2030, com especial atenção às competências digitais, infraestruturas (incluindo conectividade e computação quântica), digitalização empresarial e serviços públicos online. Um dos objetivos centrais é garantir que todos os cidadãos tenham acesso a redes gigabit e que as áreas povoadas sejam cobertas por redes sem fio de alta velocidade. Desde 2014, a Comissão Europeia tem acompanhado o desenvolvimento digital dos Estados Membros através do Índice de Economia e Sociedade Digital (DESI). A partir de 2023, este índice foi incorporado ao Relatório sobre o Estado Digital da Década, alinhando-se com as metas estabelecidas para 2030. Esta mudança permite uma avaliação mais integrada e direcionada do progresso digital europeu. Na área das telecomunicações, o relatório analisa o avanço dos Estados Membros em direção a uma sociedade gigabit, com foco na transição para redes 5G, cobertura de rede, adesão à banda larga e política de preços. São também abordados aspetos regulatórios importantes, como a gestão do espectro, proteção ao consumidor, neutralidade da rede e serviços de roaming.

O GAT acompanhou os trabalhos da Presidência húngara do Conselho, que decorreu entre 1 de julho e 31 de dezembro de 2024, alinhados com os objetivos do programa político da Década Digital, que se estende até 2030, tendo-se focado na consolidação de conquistas em diversos dossiers em negociação, além de estabelecer uma plataforma para avaliar resultados, debater metas futuras e traçar direções para os setores das telecomunicações, digitalização e cibersegurança.

No Conselho de Ministros de dezembro, foram abordados os avanços digitais na UE e a Comissão destacou que, para alcançar os objetivos de 2030, a União precisa de superar problemas como a dependência de tecnologias e serviços de países terceiros, a falta de investimento e a fragmentação do mercado único, a escassez de peritos digitais e falhas na conectividade, como a cobertura de fibra e o 5G. A Comissão mencionou ainda a necessidade de ajustes em áreas como liderança tecnológica, cibersegurança e digitalização sustentável, além da monitorização dos impactos das políticas e redução dos encargos administrativos para as empresas e cidadãos. Concluiu que a revisão dos objetivos para a Década Digital 2030 deve ser focada, proporcional e flexível, podendo implicar novos objetivos em cibersegurança, sustentabilidade e liderança tecnológica, com monitorização dos impactos e redução de custos administrativos. Portugal referiu que tem feito avanços significativos para o progresso da transformação digital tendo, em termos de conectividade, uma cobertura de 98% a nível do 5G.

O GAT acompanhou a discussão sobre as possíveis abordagens para o estabelecimento de acordos de roaming com países candidatos à UE, com destaque para a Ucrânia, Moldávia, Geórgia e a região dos Balcãs. A remoção das taxas de roaming foi considerada um elemento crucial para a integração europeia, trazendo benefícios concretos tanto para cidadãos quanto para empresas. Implementação de um enquadramento jurídico sustentado parece ser exequível para os países da Parceria Oriental, como a Ucrânia, a Moldávia e a Geórgia, os Balcãs enfrentam dificuldades legais devido à ausência de um mecanismo de acesso ao mercado interno das telecomunicações nos seus acordos de associação e estabilização. Portugal manifestou apoio à iniciativa, salientando, no entanto, a importância de salvaguardar os interesses dos consumidores e garantir uma efetiva redução dos custos de roaming. Portugal entendeu, ainda, que a escolha entre uma abordagem voluntária ou jurídica, dependeria de fatores como a viabilidade de implementação, o contexto político e económico dos países candidatos, as prioridades da UE e a capacidade de adaptação das empresas de telecomunicações.

O GAT acompanhou o debate sobre o futuro das infraestruturas digitais europeias e completar o Mercado Único Digital para as comunicações eletrónicas, na sequência da consulta pública?”, que decorreu entre janeiro e julho de 2024, sobre o Livro Branco "*Como dominar as necessidades de infraestrutura digital da Europa*, que analisa os desafios que a Europa enfrenta atualmente na implantação de futuras redes de conectividade e apresenta possíveis cenários para o futuro. O tema foi amplamente debatido no Conselho informal de abril de 2024, focando-se em três pilares principais: a criação da Rede de Computação Colaborativa Conectada, a conclusão do Mercado Único Digital e a garantia de infraestruturas digitais seguras e resilientes.

O GAT acompanhou a negociação das Conclusões do Conselho sobre o Livro Branco “*Como dominar as necessidades de infraestrutura digital da Europa?*”, adotadas no Conselho Telecomunicações de 6 de dezembro de 2024. A Comissão expressou a intenção de apresentar o futuro Ato para as Redes Digitais, visando fortalecer o mercado único, superar barreiras, incentivar investimentos em desenvolvimento e inovação, e reduzir a burocracia. O Ato será articulado com outras iniciativas, como a de nuvem e Inteligência Artificial (IA), e buscará reduzir o fosso com os EUA em relação aos centros de dados e capacidade de nuvem. A COM também destacou a vulnerabilidade dos cabos submarinos, especialmente após incidentes no Báltico, e anunciou um investimento de EUR 420 milhões no CEF para reforçar essas infraestruturas. Além disso, enfatizou a necessidade de melhorar a deteção de ameaças e a coordenação na resposta a incidentes, apelando à colaboração com a NATO na proteção dos cabos submarinos.

❖ Habitação

O GAT acompanhou e apoiou, no âmbito das matérias da Habitação, a participação do Ministério:

TABELA 59 PARTICIPAÇÕES NO ÂMBITO DA HABITAÇÃO

Conferência Europeia de Ministros da Habitação, no âmbito da presidência belga da EU, e que decorreu em Liège, a 4 e 5 de março 2024
--

Fórum Global de Edifícios e Clima que teve lugar, em Paris, a 7 e 8 de março de 2024
--

Reunião do Conselho Intergovernamental sobre Edifícios e Clima (ICBC) a 26 de setembro de 2024

Simpósio Luso-Alemão de Construção - "Materiais Sustentáveis e Tecnologias Inovadoras de Construção em Portugal" a 15 de outubro de 2024 em Lisboa

❖ Concorrência e auxílios de Estado

TABELA 60 INICIATIVAS NO ÂMBITO DA CONCORRÊNCIA E AUXÍLIOS DE ESTADO

Relatório de Auxílios de Estado e de compensações por prestação de serviço público relativos ao setor ferroviário no ano de 2022 e 2023

Consulta Pública referente à revisão das orientações relativas aos auxílios estatais ao transporte terrestre e multimodal;

Questionário sobre habitação social e habitação a preços acessíveis no âmbito de uma reunião entre a DG COMP e os Estados-Membros a 26/06/2024

Considerando a relevância que o MIH atribui ao tema "Affordable Housing", realizou-se, em setembro, uma reunião de coordenação entre o MIH, o MNE e a REPER

7º Inquérito no âmbito do Quadro Temporário Covid e Quadro Temporário Crise e Transição

Contributo para o relatório no âmbito da Decisão da Comissão 2012/21/UE, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (SIEG)

Consulta Pública para revisão das Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas.

❖ Competitividade e crescimento

No âmbito do **Grupo Harmonização Técnica – Veículos a Motor**, o GAT acompanhou, no início de 2024, a verificação linguística / terminológica das versões inglesa e portuguesa da proposta de regulamento relativo à homologação de veículos motorizados e motores e de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que diz respeito às suas emissões e durabilidade da bateria (Euro 7), que antecedeu a sua aprovação no Conselho ECOFIN de 12 de abril de 2024, que foi publicado no Jornal Oficial da União Europeia do dia 8 de maio de 2024: Regulamento (UE) 2024/1257 estabelece regras para as emissões de escape dos veículos rodoviários, mas também para outros tipos de emissões, como as emissões de partículas produzidas aquando da travagem.

O GAT acompanhou, também, no **Grupo Harmonização Técnica – Veículos a Motor**, a negociação das três propostas de Decisão do Conselho relativas à posição a adotar em nome da União Europeia nas reuniões de março, junho e novembro do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (WP.29) no que diz respeito às propostas de:

- alteração dos Regulamentos n.ºs 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167 da ONU e a uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo aos sistemas de assistência à condução;
- alteração dos Regulamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 134, 138, 150, 155 da ONU, a uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao desempenho da aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados, às propostas de alteração dos regulamentos técnicos globais n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU e a uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 da ONU;
- alteração dos Regulamentos n.ºs 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 e 171, às propostas de um novo regulamento da ONU relativo à instalação de cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas de retenção para crianças, sistemas ISOFIX de retenção para crianças e sistemas i-Size de retenção para crianças, a um novo regulamento da ONU relativo a avisadores de cintos de segurança, a um novo regulamento da ONU relativo a disposições uniformes para a homologação do controlo da aceleração em caso de utilização do pedal errado, e a um novo regulamento da ONU relativo à assistência no campo de visão; no que respeita às propostas de alteração dos Regulamentos Técnicos Globais (RTG) da ONU n.ºs 6, 7 e 14; a uma proposta de alteração da Resolução Consolidada sobre as especificações comuns das categorias de fontes luminosas; a uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 da ONU; e a uma proposta de mandato do grupo de trabalho informal sobre inspeções técnicas periódicas.

O GAT acompanhou os trabalhos do **GT Competitividade e Crescimento - Contratação Pública**, coordenando a participação ativa do IMPIC, que, a

pedido da Presidência Belga, realizou uma apresentação sobre determinados aspetos da legislação de contratação pública, designadamente sobre os motivos de exclusão facultativa previstos no n.º 4 do artigo 57.º da Diretiva 2014/24/EU, que são de transposição obrigatória, ficando a discricionariedade da sua aplicação reservada às autoridades adjudicantes (exceto se, na transposição, o Estado-Membro tenha tornado obrigatória a aplicação de um determinado motivo).

TABELA 61 PARTICIPAÇÃO EM SEMINÁRIOS E CONFERÊNCIAS (ÂMBITO CONTRATAÇÃO PÚBLICA)

“Seminar on socially responsible public procurement”, 18 abril
Conferência de Alto Nível sobre Contratação Pública organizada no âmbito da Presidência Húngara em Budapeste a 21 e 22 de outubro

TABELA 62 INFORMAÇÃO CIRCULADA E A PARTICIPAÇÃO DO IMPIC NOS TRABALHOS DOS SEGUIN-
TES COMITÉS

Expert Group on Public Procurement – (EXPP)
Comité consultivo para os contratos públicos - (Advisory Committee for Public Contracts);
E- Certis - (European Single Procurement Document
Multi-Stakeholders Expert Group on e-procurement – EXEP
Grupo de trabalho Estatísticas
Advisory Committe for the European Competency Framework no âmbito do projeto Group for the European Competency Framework for Public Procurement (profissionalização).

Ao longo de 2024, o GAT acompanhou os trabalhos do **GT Espaço**, salientando-se as Conclusões sobre o Reforço das Competências Europeias no Setor Espacial, aprovadas no Conselho Competitividade de 29 de novembro, que contribuem, significativamente, para os objetivos económicos, sociais, ambientais, tecnológicos e de segurança da União. Ainda a este nível, destaca-se o acompanhamento pelo GAT dos trabalhos preparatórios da futura Lei do Espaço da União Europeia. Foram, também, divulgados eventos e documentos relacionados com esta área, acompanhados no âmbito das competências da Área Governativa das Infraestruturas e Habitação.

No âmbito do **GT Questões Comerciais**, o GAT acompanhou a revisão do Regulamento que Estabelece o Regime de Análise dos Investimentos Estrangeiros na UE, que a Presidência húngara assumiu como uma das suas prioridades.

Foram, ainda, acompanhados os trabalhos das reuniões do **Comité de Política Comercial**, que incluiu as relações comerciais da UE com países terceiros como os EUA ou a Turquia, as negociações e resolução de litígios ocorridas ao nível da OMC e, também, a negociação de Acordos de Comércio Livre entre a UE e vários países, como a Tailândia, as Filipinas ou a Indonésia, bem como de Acordos Económicos e de Comércio Abrangentes entre a UE e países como o Canadá. No âmbito das questões comerciais da UE, o GAT procedeu, também, à divulgação dos eventos realizados, como a Conferência *“Building Resilient Economy and Resisting Economic Coercion”*.

No âmbito do **GT Competitividade e Crescimento – Mercado Interno**, o GAT acompanhou a negociação da Proposta de Regulamento relativa à luta contra os atrasos de pagamento nas transações comerciais, apresentada pela Comissão em outubro de 2023, e que visa o combate dos atrasos de pagamento nas transações comerciais, e, o bom funcionamento do mercado interno, promovendo a competitividade das empresas e, em particular, das PME. Para além de procurar facilitar a vida das empresas, que só terão de analisar um instrumento legislativo em vez de 27 instrumentos, merece destaque a introdução de um sistema de resolução alternativa de litígios, eficaz e independente, para uma resolução mais rápida de litígios entre credores e devedores, sem prejudicar a sua relação comercial. As negociações, iniciadas durante a presidência belga em 2024, mantêm-se num impasse, uma vez que a maioria dos Estados-Membros está contra esta proposta, sendo que 14 países, onde se inclui Portugal, foram signatários de um documento que pede o fim das negociações e a retirada da proposta por parte da Comissão que, caso se justifique, deverá apresentar emendas específicas à atual Diretiva acompanhada de uma avaliação de impacto completa.

Foram, igualmente, acompanhados pelo GAT, os trabalhos no âmbito do **GT Competitividade e Crescimento – Concorrência**, relativos ao Regulamento 2022/2560 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativo a subvenções estrangeiras que distorcem o mercado interno (*Foreign Subsidies Regulation*).

No âmbito do **GT Competitividade e Crescimento - Mercado Interno** o GAT acompanhou a negociação do Instrumento de Emergência do Mercado Único (SMEI), que foi objeto de reunião conjunta com o **GT Harmonização Técnica**, e cujo objetivo é estabelecer um quadro de governação para o mercado único em situações de crise futuras, garantindo a preservação da livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas, bem como o funcionamento das cadeias de valor. Na sequência da adoção, em 2023, com o apoio de Portugal, do mandato para a negociação com o Parlamento Europeu do regulamento relativo ao Instrumento de Emergência do Mercado Único (SMEI) e das negociações interinstitucionais que se seguiram, em 2024, a presidência belga deu continuidade às negociações, procurando flexibilidade para um acordo político. O Conselho e o Parlamento chegaram a um acordo provisório sobre o Instrumento de Emergência do Mercado Único (SMEI) em 1 de fevereiro de 2024, tendo o Parlamento Europeu aprovado a sua posição em primeira leitura sobre a proposta de regulamento em 24 de abril de 2024. O regulamento foi finalmente publicado no Jornal Oficial da UE em 8 de novembro de 2024.

O GAT acompanhou o **Grupo de Trabalho Competitividade e Crescimento – Mercado Interno - Ecodesign**, nomeadamente, a Proposta de Regulamento que estabelece um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis («Regulamento *Ecodesign*»), apresentada pela Comissão em março de 2022. O acordo provisório concluído pelos legisladores em 5 de dezembro de 2023, foi aprovado pelo COREPER em 22 de dezembro de 2023 e pela ENVI em 11 de janeiro de 2024. O acordo foi aprovado pelo Parlamento em 23 de abril de 2024. O Conselho deu a sua aprovação final em 27 de maio de 2024. Neste contexto, o Regulamento (UE) 2024/1781 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, publicado no Jornal Oficial da União Europeia, Série L, em 28 de junho de 2024

e entrou em vigor em 18 de julho de 2024, estabelecendo um regime para definir os requisitos de conceção ecológica a cumprir obrigatoriamente pelos produtos para que possam ser colocados no mercado ou entrar em serviço, tendo em vista melhorar a sustentabilidade ambiental dos produtos, de modo a que os produtos sustentáveis se tornem a norma e que a pegada global de carbono e ambiental dos produtos ao longo do seu ciclo de vida seja reduzida, e assegurar a livre circulação de produtos sustentáveis no mercado interno estabelecendo, igualmente um passaporte digital dos produtos, prevê a definição de requisitos obrigatórios em matéria de contratos públicos ecológicos e cria um regime para evitar a destruição de produtos de consumo não vendidos.

A negociação da Proposta de Regulamento que estabelece regras harmonizadas para a comercialização de produtos de construção, com o objetivo de revogar o Regulamento de Produtos de Construção (CPR) vigente, a saber o Regulamento (EU) n.º 305/2011, prosseguiu no **Grupo de Trabalho Harmonização Técnica - Produtos de Construção** tem sido acompanhada pelo GAT. Esta proposta de regulamento integrou um pacote de propostas que visavam tornar os produtos sustentáveis a norma na UE, a impulsionar modelos de negócios circulares e a capacitar os consumidores para a transição verde. O texto acordado foi aprovado em 2 de fevereiro de 2024 no Coreper e foi aprovado pelo IMCO em 13 de fevereiro de 2024. O texto acordado foi aprovado pelo plenário do PE em 10 de abril de 2024. O Conselho adotou o novo regulamento em 5 de novembro de 2024, tendo sido publicado no Jornal Oficial da União Europeia, Série L, de 18 de dezembro de 2024: Regulamento (UE) 2024/3110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024, que estabelece regras harmonizadas para a comercialização dos produtos de construção e que revoga o Regulamento (EU) n.º 305/2011.

O GAT acompanhou a discussão e divulgou os **Relatórios de Enrico Letta e Mario Draghi** sobre o funcionamento e a competitividade do mercado único da EU, incluindo a avaliação realizada por outros Estados-Membros.

No âmbito do Grupo Ambiente, o GAT manteve o acompanhamento da fase final da negociação interinstitucional do Regulamento (UE) 2024/1610, que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956, publicado no JOUE no dia 6 de junho de 2024. A proposta de Regulamento foi formalmente adotada no Conselho EJCD de 13 de maio. O Regulamento (UE) 2024/1610 altera e reforça as regras da UE em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados, alargando o seu âmbito de aplicação a quase todos os veículos pesados novos com emissões certificadas de CO₂ – incluindo camiões de menor dimensão, autocarros urbanos, autocarros de turismo e reboques, e introduzindo novas metas de redução das emissões para 2030, 2035 e 2040 (reduções de 45%, 65 % e 90 %, respetivamente). As novas regras introduzem ainda uma meta de 100 % de autocarros urbanos novos com nível nulo de emissões, a atingir até 2035, e uma meta intermédia de 90 % para esta categoria, a atingir até 2030.

O GAT acompanhou, ainda, a continuação dos trabalhos relativos à negociação da proposta de Regulamento relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida. A proposta, que tem por objetivo assegurar que a conceção de novos veículos facilita a reciclagem e a reutilização das suas peças e componentes, reforçando a sustentabilidade e a circularidade no setor automóvel, foi objeto de um debate de orientação no Conselho Ambiente de 17 de dezembro de 2024.

No decurso do ano de 2024, o GAT acompanhou o desenrolar da negociação da Proposta de Regulamento relativo a embalagens e resíduos de embalagens, que substitui a anterior diretiva em vigor (Diretiva 94/62/CE), apresentada pela Comissão ao Conselho em 30 de novembro de 2022 e que se pretende seja aplicado a todas as embalagens e a todos os resíduos de embalagens. Em 4 de março de 2024, o Parlamento e o Conselho chegaram a um acordo provisório sobre esta Proposta de Regulamento. O acordo foi aprovado pelo COREPER em 15 de março e, em 24 de abril de 2024, o

Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura sobre a proposta da Comissão (sem revisão jurídico-linguística). Depois de os juristas-linguistas terem ultimado o texto adotado, o Parlamento aprovou uma retificação dessa posição na sessão plenária de 25 a 28 de novembro de 2024. O Conselho da União Europeia formalizou a 16 de dezembro de 2024 a aprovação do Regulamento de Embalagens e Resíduos de Embalagens (PPWR), que estabelece novas regras para a redução de resíduos de embalagens e promove a sua reutilização. Estas medidas visam transformar a gestão de embalagens na UE, alinhando-a com os princípios da economia circular e da sustentabilidade ambiental. O ato final foi assinado em 19 de dezembro de 2024 e será aplicado 18 meses após a data de entrada em vigor.

O GAT acompanhou, igualmente, as negociações da proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à prevenção das perdas de péletes de plástico para reduzir a poluição por microplásticos, apresentada pela Comissão em 16 de outubro de 2023 ao Conselho Ambiente. As péletes de plástico (também chamados nurdles, nibs, pellets de pré-produção e pellets de resina) são a matéria-prima industrial utilizada para toda a produção de plástico. A proposta de regulamento está sujeita ao processo legislativo ordinário. Em 23 de abril de 2024, o Parlamento adotou a sua posição em primeira leitura. Os ministros da UE responsáveis pelo ambiente realizaram um debate político sobre o dossier a 25 de março de 2024. No Conselho de Ambiente de 17 de junho de 2024, a Presidência belga voltou a atualizar os Ministros sobre os progressos realizados. O Conselho Ambiente, em 17 de dezembro de 2024, adotou a sua posição (“orientação geral”) sobre o Regulamento. A orientação geral conferiu à Presidência do Conselho um mandato para as negociações com o Parlamento Europeu sobre os contornos definitivos do regulamento. A orientação geral do Conselho estabelece um equilíbrio entre a introdução de medidas ambiciosas e eficazes para minimizar as perdas de péletes de plástico e evitar encargos administrativos desnecessários. O texto pretende assegurar igualmente condições de concorrência equitativas entre as transportadoras da UE e as de países terceiros e introduz obrigações para os navios de mar que transportam péletes de plástico, em consonância com as recomendações da Organização Marítima

Internacional. De acordo com a orientação geral do Conselho, tanto as transportadoras da UE como as de países terceiros terão de informar as autoridades sobre o seu estabelecimento e a sua participação no transporte de péletes de plástico. A fim de assegurar o cumprimento destas obrigações e condições de concorrência equitativas, o Conselho introduziu a obrigação de as transportadoras de países terceiros designarem um mandatário na UE. O Conselho introduziu obrigações específicas relativas ao transporte marítimo de péletes de plástico (em contentores de mercadorias), incluindo a garantia de embalagens de boa qualidade e a prestação de informações relacionadas com a carga e outras informações técnicas. Estas obrigações acrescem às relacionadas com o transporte rodoviário, ferroviário e por vias navegáveis interiores de péletes de plástico, tal como estabelecido na proposta da Comissão. A referir que, caso a Organização Marítima Internacional adote medidas para combater a poluição marinha causada por péletes de plástico provenientes de navios, o regulamento deve ser alterado em conformidade, com base numa proposta da Comissão.

Procedeu-se, ainda, ao acompanhamento dos trabalhos de negociação da Diretiva Alegações Ambientais, proposta pela Comissão Europeia em março de 2023 e que visa introduzir requisitos adicionais para alegações ambientais feitas sobre produtos e organizações, visando garantir que tais alegações sejam fundamentadas e comunicadas de forma clara. O objetivo é que os consumidores beneficiem de melhores garantias de que um produto ou serviço vendido como ecológico é realmente ecológico e de informações mais detalhadas e de melhor qualidade, que lhes permitirão fazer escolhas respeitadoras do ambiente. Pretende-se, assim, combater a proliferação de rótulos e impedir a criação de novos rótulos ambientais públicos ou privados.

❖ Regiões ultraperiféricas

O GAT acompanhou os trabalhos ocorridos ao nível dos dossiers relacionados com as Regiões Ultraperiféricas. Em particular, destaca-se a Estratégia da UE para as Regiões Ultraperiféricas, a proposta de Regulamento para a Criação de um Mecanismo para Resolver os Obstáculos Transfronteiriços ("ECBM 2.0" – agora renomeado "BRIDGEforEU") e as Conclusões do Conselho "O papel da política de coesão na resposta aos desafios demográficos na EU".

Relativamente à Estratégia renovada da UE para as regiões ultraperiféricas, adotada em 3 de maio de 2023 pela Comissão, foi publicado, em 3 de outubro de 2024 o *Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre a implementação da Comunicação intitulada “Dar prioridade às pessoas, garantir o crescimento sustentável e inclusivo, realizar o potencial das regiões ultraperiféricas da UE”*, que faz um balanço dos progressos realizados pela Comissão na implementação da referida Estratégia, em particular, no que concerne a habitação adequada, RTE-T, Mecanismo Interligar Europa, Energias renováveis e eficiência energética dos edifícios e ao Programa Europa Digital. O relatório conclui que a Comissão cumpriu muitos dos seus compromissos, fazendo refletir as especificidades das Regiões Ultraperiféricas em inúmeras políticas, propostas legislativas, iniciativas e projetos, em parceria com as referidas regiões e respetivos Estados-Membros, salientando, ainda, que os investimentos financiados pela Política de Coesão continuam a ser essenciais, tendo outros fundos e programas tido um impacto positivo e significativo nas regiões, nomeadamente, nos domínios dos transportes e da digitalização, entre outros.

A primeira apresentação e discussão da proposta de Regulamento alterada para a criação de um mecanismo para resolver os obstáculos transfronteiriços ("ECBM 2.0" – agora renomeado "**BRIDGEforEU**") lançada pela Comissão a 13 de dezembro de 2023, teve lugar no Grupo de Trabalho Ações Estruturais e RUP (SMOR), a 15 de janeiro de 2024. Esta proposta pretende rever a anterior proposta de 2018, atendendo a que se verifica a persistência de muitos obstáculos jurídicos e administrativos à cooperação que continuam a dificultar o desenvolvimento económico e social das regiões transfronteiriças da União. Assim, esta proposta de Regulamento alterada, mantém o objetivo de propor um procedimento normalizado para facilitar a resolução de obstáculos jurídicos e administrativos nas regiões transfronteiriças da EU. O último tríplice político ocorrido em 16 de dezembro, permitiu alcançar um acordo provisório neste dossiê, o que resultou na aprovação desta proposta de Regulamento no

COREPER II de 20 de dezembro de 2024, esperando-se a normal tramitação administrativa deste processo em 2025.

No âmbito das iniciativas da Presidência húngara para discussão dos desafios demográficos na UE, e no seguimento dos debates realizados nas Sessões informais do Conselho de Ministros de Assuntos Gerais e da Coesão, em 2 de março e 5 e 6 de setembro, a Presidência elaborou uma proposta de Conclusões do Conselho “O papel da política de coesão na resposta aos desafios demográficos na EU”, que foi objeto de análise e discussão no Grupo de Trabalho SMOR.

Esta proposta de Conclusões foi acompanhada pelo GAT, atendendo, sobretudo, à referência, na sua versão inicial, a “**affordable and decent housing**”, uma vez que a Habitação é uma componente fundamental da resposta aos desafios demográficos, não apenas pelo seu papel de suporte na resposta aos restantes desafios (acesso ao ensino, a oportunidades de emprego, envelhecimento ativo, entre outros), mas também pela sua relevância como fator de desenvolvimento territorial (disponibilidade de recursos humanos). Tendo a referência exemplificativa aos vários domínios relevantes dos desafios demográficos sido suprimida (nos quais se inclui “*affordable and decent housing*”) no decorrer da negociação, a área governativa das infraestruturas e habitação demonstrou oposição à sua eliminação, considerando que: i) a exemplificação é necessária para compreender o alcance efetivos dos desafios demográficos em causa (evitando uma visão restritiva limitada, por exemplo, à natalidade ou à sustentabilidade dos sistemas de segurança social) – designadamente no domínio da “*affordable and decent housing*”; ii) a exemplificação não é limitadora de outros aspetos, mantendo a flexibilidade para a abordagem de novas questões; iii) esta enumeração não prejudica a clareza e compreensão do texto. A quarta proposta de compromisso foi submetida a procedimento de silêncio até 29 de outubro de 2024, pelo que, não tendo sido quebrado, as Conclusões do Conselho foram aprovadas no Conselho dos Assuntos Gerais (Coesão), de 28 novembro 2024.

Ainda no âmbito das Regiões Ultraperiféricas, o GAT divulgou estudos como “*Living conditions and access to basic needs*”, eventos como “*Discussões Temáticas sobre as Regiões Ultraperiféricas (RUP)*” e workshops como *Implementing the Outermost Regions Strategy*.

O GAT procedeu, ainda, à divulgação dos trabalhos ocorridos ao nível do Grupo de Trabalho das Regiões Ultraperiféricas da Comissão - DG REGIO (por exemplo, o Balanço da implementação da “Advisory Tool” para as RUP, a Apresentação das Conclusões preliminares do estudo efetuado pelo Centro Comum de Investigação sobre o potencial das energias renováveis offshore nas RUP ou a Apresentação relativa ao Mecanismo Interligar a Europa Digital 2024).

❖ Relações externas da EU

O GAT acompanhou os diversos trabalhos:

TABELA 63 RELACIONAMENTO EXTERNO DA UE COM PAÍSES TERCEIROS E COM ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Diálogo Político de Alto Nível sobre a Conectividade e Inclusão da Aliança Digital UE-América Latina e Caraíbas
10º Comité Associação UE-América Central
Acordo de associação com Andorra e S. Marino
20ª Reunião dos Ministros da Economia da ASEAN (AEM) e o Comissário Europeu do Comércio
Negociação de adesão dos países dos Balcãs Ocidentais
Reunião do 4º Comité Conjunto CETA UE-Canadá
Avaliação <i>ex-post</i> do Acordo de Parceria Económica UE-CARIFORUM
6º Diálogo UE-CCG sobre Comércio e Investimento
Relações comerciais UE-China
EFTA
Cooperação UE-Emirados Árabes Unidos em matéria de comércio e investimento
Acordo Comercial UE-Colômbia e o Peru e o Protocolo de Adesão ao Acordo Comercial a fim de ter em conta a adesão do Equador
13ª ronda negocial sobre o aprofundamento do Acordo de Parceria Económica UE-ESA
Conselho de Comércio e Tecnologia UE-USA
1ª ronda de negociações do Acordo de Comércio Livre com as Filipinas

Comité de Associação UE-Geórgia na Configuração Comércio
Negociação Acordo Comércio Livre UE-Índia
Negociação Acordo de Parceria Económica Global UE-Indonésia
Negociação Acordo Comércio Livre UE-Indonésia
17º Comité Misto UE-México
11º Comité de Associação UE-Moldávia na configuração Comércio
Negociação Acordos UE-Suíça
3ª e 4ª ronda de negociações do Acordo de Comércio Livre com a Tailândia
3.ª ronda de negociações do título comercial do Acordo de Parceria e Cooperação Reforçado UE-Tajiquistão
9º Comité Associação UE-Ucrânia
Acordo de Parceria e Cooperação Reforçadas UE-Uzbequistão
3º Comité Comércio do Acordo Comércio Livre UE-Vietname

❖ Outros assuntos no âmbito da EU

- Coordenação e dinamização da posição do Ministério no âmbito dos Balcãs Ocidentais

Em 2024, o GAT acompanhou os trabalhos ocorridos ao nível da Comunidade dos Transportes dos Balcãs Ocidentais que incidiram, sobretudo, na preparação dos Comités Diretores Regionais.

No âmbito do processo de alargamento da União Europeia, o GAT acompanhou, ainda, as Agendas de Reforma dos países dos Balcãs Ocidentais, nas suas várias dimensões, bem como a negociação de capítulos temáticos no processo de adesão destes países. Durante a Presidência húngara, teve lugar em Bruxelas, a 18 de dezembro de 2024, nova Cimeira entre os dirigentes da UE e dos Balcãs Ocidentais, que constituiu uma oportunidade para reafirmar os compromissos assumidos no sentido de aprofundar a cooperação em matéria de política externa, segurança e crescimento económico, procurando forjar uma parceria alicerçada na paz, prosperidade e uma integração mais profunda. Deste modo, os dirigentes da UE sublinharam o seu apoio inequívoco à perspetiva de adesão dos países desta região à UE, instando alguns dos parceiros a demonstrarem um maior empenho nos princípios democráticos, na aplicação de sanções e na participação ativa nas missões da UE. Foi elogiado o potencial

transformador do Plano de Crescimento da UE para os Balcãs Ocidentais, que tem a capacidade de duplicar o crescimento económico da região na próxima década, e que representa a vontade expressa da União em aproximar os Balcãs Ocidentais, promovendo a integração em diferentes domínios políticos antes da sua adesão. Foi ainda realçada a necessidade de combater as campanhas de desinformação, particularmente, as ligadas às narrativas russas que visam comprometer a estabilidade regional, tendo sido acordado o reforço da cooperação em matéria de cibersegurança. No final da Cimeira, foi emitida a Declaração de Bruxelas.

- Coordenação e dinamização da posição do Ministério no âmbito das relações UE/Reino Unido

Tendo por objetivo dar continuidade aos trabalhos de aplicação do Acordo de Cooperação e Comércio entre a UE e o RU, durante o ano de 2024, o GAT acompanhou as quartas rondas de trabalho dos vários Comitês Especializados, bem como o início das reuniões de Grupos Técnicos, entre as quais destacamos as acompanhadas pelos Serviços da área governativa das infraestruturas e habitação:

TABELA 64 RONDAS PARA ACORDO DE COOPERAÇÃO E COMÉRCIO ENTRE A UE E O RU

1.ª Reunião GT sobre veículos a motor e suas partes (16 de maio)
4.ª Reunião do Comité Especializado do Transporte Aéreo (4 de setembro)
4.ª Reunião do Comité Especializado sobre Contratação Pública (03 de outubro)
4.ª reunião do Comité Especializado do Comércio sobre Obstáculos Técnicos ao Comércio relativo ao ACC EU/RU (7 de outubro)
4.ª reunião do Comité Especializado dos Transportes Rodoviários (14 novembro)
4.ª reunião do Comité Especializado da Segurança Operacional da Aviação (21 novembro)

A Proposta de Memorando de Entendimento sobre Transporte Aéreo entre Portugal e o Reino Unido continua em análise técnica pelas autoridades competentes de ambos países.

No que refere à cooperação bilateral, o GAT deu apoio na troca de informação e esclarecimento de dúvidas, no âmbito da implementação do Acordo

bilateral para o reconhecimento e troca de Títulos de Condução assinado entre Portugal e o Reino Unido.

- Coordenação e dinamização da posição do Ministério no âmbito da estratégia nacional para as carreiras europeias

No âmbito da Estratégia Nacional para as Carreiras Europeias, foram divulgadas 972 oportunidades de destacamento em instituições da UE.

No âmbito da Estratégia Nacional para as Carreiras Europeias, foi feita a divulgação do número de funcionários que desempenharam funções em organizações Internacionais.

- TAIEX INTPA - Instrumento de Assistência Técnica e Intercâmbio de Informações

No âmbito do TAIEX INTPA, o GAT articulou com o LNEC um pedido para uma missão no Uzbequistão, no Instituto de Investigação para a Regulamentação Técnica e a Normalização (RITS) do Ministério da Construção e da Habitação, com o objetivo de obter conhecimentos especializados dos Estados-Membros da UE com atividade sísmica, de forma a apoiar a elaboração de um roteiro para a adoção e implementação nacional das normas *Eurocodes structural design standards*.

- Relacionamento UE – Ucrânia

Em 2024, a Comissão Europeia solicitou um mandato para negociar alterações ao Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre transporte rodoviário de mercadorias, em especial facilitar a aplicação e reforçar a sua aplicação. Após negociações ocorridas no Grupo dos Transportes Terrestres do Conselho, foi adotada a Decisão do Conselho que procede à prorrogação do Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias até 30 de junho de 2025.

O GAT acompanhou a temática dos Corredores Solidários UE-Ucrânia e participou nas reuniões da Rede de Pontos de Contato dos

Transportes dos Corredores Solidários organizadas pela Comissão Europeia ao longo de 2024.

Apoio à participação dos membros do Governo do MIH no Conselho de Ministros dos Transportes e no Conselho de Ministros das Telecomunicações da EU e em Cimeiras e Reuniões Ministeriais Bilaterais e Multilaterais

Neste âmbito, o GAT procedeu à coordenação e preparação dos elementos necessários, designadamente, a elaboração de notas de enquadramento e de tópicos de intervenção, que compõem os dossiês de apoio à participação da Tutela nos Conselhos de Ministros dos Transportes realizados em 2024, incluindo os informais:

TABELA 65 PARTICIPAÇÃO DA TUTELA NOS CONSELHOS DE MINISTROS DOS TRANSPORTES EM 2024

Conselho Informal de Ministros dos Transportes, que teve lugar nos dias 3 e 4 de abril, em Bruxelas, e no qual a representação nacional foi assegurada pelo Presidente do Conselho Diretivo do IMT
Conselho de Ministros dos Transportes, que teve lugar no dia 18 de junho, em Bruxelas, e no qual a representação nacional foi assegurada pelo Secretário de Estado das Infraestruturas
Conselho Informal de Ministros dos Transportes, que teve lugar nos dias 19 e 20 de setembro, em Budapeste, e no qual a representação nacional foi assegurada pelo Secretário de Estado das Infraestruturas
Conselho de Ministros dos Transportes, de 5 de dezembro, Bruxelas, tendo Portugal sido representado pelo Secretário de Estado das infraestruturas

O GAT procedeu, igualmente, à coordenação, preparação dos elementos de apoio e do dossiê relativo à participação da Tutela nos **Conselhos de Ministros das Telecomunicações** realizados em 2024, incluindo os informais:

TABELA 66 PARTICIPAÇÃO DA TUTELA NOS CONSELHOS DE MINISTROS DAS TELECOMUNICAÇÕES EM 2024

Conselho Informal de Ministros das Telecomunicações, em 11 e 12 abril
Conselho de Ministros das Telecomunicações, em 21 de maio

Conselho de Ministros das Telecomunicações, em 6 de dezembro

Acompanhamento das atividades no domínio da Rede Transeuropeia dos Transportes e coordenar as do mecanismo de assistência financeira MIE (Mecanismo Interligar Europa), assim como as do MIE Digital.

TABELA 67 MECANISMOS INTERLIGAR A EUROPA 1 E 2 (MIE 1 E 2 TRANSPORTES)

Acompanhamento e representação nacional no Comitê Setorial dos Transportes do Mecanismo Interligar a Europa 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 formalização junto da Comissão Europeia – na qualidade de representante do EM – de alteração a <i>Grant Agreement</i> de Ação no âmbito do MIE 1-Transportes
Análise e subsequente certificação – na qualidade de representante do EM – dos <i>Actions Status Reports</i> no âmbito do MIE 1-Transportes
Análise e subsequente assinatura – na qualidade de Beneficiário (EM) – de Pedido de Pagamento Intermédio relativo a Ação, no âmbito do MIE 1-Transportes
Análise e subsequente certificação – na qualidade de representante do EM – de Pedidos de Pagamento Final relativos às Ações, 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 candidatos de diversa informação relativa aos Concursos no âmbito do MIE 2-Transportes
Acompanhamento da temática da Mobilidade Militar, nomeadamente, a Auditoria do TCE relativa ao tema da "Mobilidade Militar na UE"
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 e representação no âmbito do Comitê de Seguimento e Controlo e da Assembleia Geral do AEIE-AVEP

TABELA 68 MECANISMOS INTERLIGAR A EUROPA 1 E 2 (MIE 1 E 2 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
Acordo – na qualidade de representante do EM – de candidaturas com participação nacional no âmbito dos Concursos do MIE 2-Digital, bem como elaboração dos respetivos processos e comunicação aos candidatos
Divulgação junto de potenciais candidatos de diversa informação relativa aos Concursos no âmbito do MIE 2-Digital

Acompanhamento, dinamização e apoio às Entidades do Ministério, no âmbito da transposição de diretivas da UE, dos projetos-piloto (UE-Pilot), assim como dos processos de pré-contencioso e de contencioso comunitário, incluindo recursos prejudiciais, nas áreas de competência do MIH.

TABELA 69 ACOMPANHAMENTO, DINAMIZAÇÃO E APOIO ÀS ENTIDADES DO MINISTÉRIO, NO ÂMBITO DA TRANSPOSIÇÃO DE DIRETIVAS DA UE, DOS PROJETOS-PILOTO (UE-PILOT)

Transposição de Diretivas	O GAT procedeu à monitorização da transposição de 10 diretivas; 5 arquivadas e 5 ainda em curso em 2025.
Infrações	Foram acompanhados 13 procedimentos de infração por não transposição e má transposição de diretivas e por incumprimento do direito da União Europeia (diretivas e regulamentos). Destes, foram arquivados 6 processos, mantendo-se os restantes em curso em 2025.
Casos SOLVIT	O GAT acompanhou e coordenou a resolução de 29 Casos SOLVIT no âmbito de pedidos de troca de carta de condução e de registo automóvel
Projetos Piloto (EU Pilot)	O GAT procedeu ao seguimento de 4 processos, tendo sido arquivados 2 projetos-piloto
Recursos Prejudiciais	O GAT procedeu ao acompanhamento e coordenação de 44 pedidos de decisão a título prejudicial entre os quais 2 processos prejudiciais apensos.

Coordenação transversal das relações internacionais bilaterais e multilaterais em matérias sob Tutela do MIH, assumindo a função de ponto focal do Ministério, em articulação com o MNE

➤ Relacionamento bilateral

O GAT acompanhou as atividades desenvolvidas, nas áreas de competência da área governativa das infraestruturas e habitação, no quadro do relacionamento bilateral, destacando-se a seguinte atividade:

⇒ **Angola**

O GAT deu apoio aos Serviços do Ministério e à Tutela e elaborou o contributo do Ministério no quadro da preparação da visita de Sua Excelência o Primeiro-Ministro a Angola, decorrida de 23 a 25 de julho de 2024;

O GAT prestou apoio na troca de informações entre a ANAC Portugal e a ANAC Angola no âmbito do Transporte Aéreo.

O GAT deu, também, apoio no quadro da realização do encontro entre o IHRU e o Instituto Nacional de Habitação de Angola à margem do 5.º Congresso Internacional da Habitação no Espaço Lusófono (Lisboa, 2-4 outubro de 2024).

⇒ **Arábia Saudita**

O GAT prestou apoio no âmbito do relacionamento bilateral com a Arábia Saudita, tendo, designadamente, coordenado, o contacto entre a Autoridade Geral dos Portos Sauditas e a APL, com o objetivo de operacionalizar o Protocolo de Cooperação entre a Autoridade Geral dos Portos do Reino da Arábia Saudita e a Administração do Porto de Lisboa, assinado a 6 de janeiro de 2017.

O GAT coordenou, igualmente, os contactos no âmbito do transporte aéreo e acompanhou o processo necessário à ratificação do Acordo de Serviços Aéreos, assinado em Lisboa, em 3 de outubro de 2023.

⇒ **Argentina**

O GAT deu apoio na troca de informações com as Autoridades da Argentina no que refere à emissão de certidões de autenticidade de títulos de condução em formato digital.

⇒ **Barém**

O GAT promoveu as necessárias diligências para habilitar o MNE com o ponto de situação do Acordo de Serviços Aéreos, rubricado em Nairobi, no dia 10 de dezembro de 2018 e que se enquadra no disposto pelo artigo 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros.

⇒ **Brasil**

O GAT preparou o contributo do Ministério e apoiou os trabalhos de preparação da Cimeira Luso-Brasileira, que viria a ocorrer no dia 19 de fevereiro de 2025, o que incluiu a Reunião Interna Prévia de Coordenação Interministerial à IX Subcomissão de Assuntos Económicos, Financeiros e Comerciais, que ocorreu no dia 9 de dezembro, bem como a referida IX Subcomissão, que ocorreu no dia 19 de dezembro;

Apoiou a preparação e participou na Subcomissão de Assuntos Consulares e Circulação de Pessoas Portugal-Brasil, que ocorreu no dia 27 de fevereiro de 2024, em Brasília.

À margem da Subcomissão de Assuntos Consulares, o GAT esteve presente na reunião bilateral entre o IMT e o seu congénere – SENATRAN, onde os temas abordados na Subcomissão foram aprofundados e foi definido o plano de execução dos trabalhos previsto no acordo de reconhecimento de títulos de condução, assinado em Lisboa, em setembro de 2023, pelos Ministro das Infraestruturas de Portugal e o Ministro de Estado e dos Transportes do Brasil. O GAT coordenou, ainda, os contributos no âmbito da visita do Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros ao Brasil, nos dias 24 e 25 de julho de 2024, com vista a participar na reunião Ministerial G20 da Aliança contra a Fome e a Pobreza.

E divulgou, junto da Tutela e Serviços de interesse, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Brasília.

⇒ **Cabo Verde**

O GAT apoiou a preparação da reunião entre o Presidente do Conselho Diretivo do IMT de Portugal e a Diretora Nacional dos Transportes Rodoviários de Cabo Verde, decorrida a 11 de julho de 2024.

O GAT preparou o contributo do ministério e participou nas reuniões preparatórias, decorridas em dezembro de 2024, da VII Cimeira entre Portugal e Cabo Verde.

⇒ **Canadá**

O GAT coordenou com o MNE e desenvolveu as diligências internas no âmbito das negociações do Memorando de Entendimento com o Canadá no âmbito do desenvolvimento de corredores verdes.

Acompanhou os contactos no quadro do levantamento do regime vigente para o reconhecimento e/ou trocar as cartas de condução portuguesas garantido a mesma condição de reciprocidade, com vista a relançar a negociação de um MdE nesta matéria.

⇒ **Catar**

O GAT coordenou os contributos das áreas das infraestruturas, habitação e comunicações no quadro da preparação da visita de S.Exa. o Ministro dos Negócios Estrangeiros ao Catar, na primeira quinzena de janeiro.

O GAT diligenciou no sentido de transmitir à Tutela e aos Serviços do Ministério as informações recebidas da embaixada de Portugal em Doha.

⇒ **Cazaquistão**

Acompanhamento pelo GAT da negociação do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional, sinalizado como prioritário pela parte cazaque. A contraproposta foi remetida pelo GAT ao MNE em 22 de março.

O GAT apoiou as necessárias diligências para responder ao pedido do Ministério dos Transportes da República do Cazaquistão (carta do Ministério dos Transportes da República do Cazaquistão) referente a troca de quotas de licenças para 2025.

⇒ **China**

O GAT coordenou os contributos do Ministério para a versão do texto do Plano de Ação para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa para o período 2024-2027, resultante da 2.^a Reunião de Trabalho que teve lugar em Pequim nos dias 7 e 8 de fevereiro, e que contou com a presença dos Chefes das Missões Diplomáticas dos Países de Língua Portuguesa acreditadas em Pequim, do Representante do MOFCOM (Ministério do Comércio da República Popular da China) e dos membros do Secretariado Permanente do Fórum de Macau, para efeitos de último passo do processo negocial na Reunião de Altos Funcionários, que antecederá a 6.^a Conferência Ministerial do Fórum de Macau.

O GAT operou como ponto de contacto da Embaixada da China na área dos veículos elétricos.

⇒ **Colômbia**

O GAT deu apoio na troca de informações com as Entidades da Colômbia no âmbito da entrada em vigor do Acordo entre a República Portuguesa e a República da Colômbia sobre o reconhecimento Mútuo de Títulos de Condução.

⇒ **Coreia**

O GAT coordenou os contributos da área governativa das infraestruturas e habitação, no quadro da preparação da visita a Portugal do Vice-Ministro dos Negócios Estrangeiros da República da Coreia, que conjuntamente com o Senhor Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação, presidiu à 6.^a reunião de Consultas Políticas Portugal-República da Coreia. Estas consultas, com previsão para 5 de julho, foram adiadas *sine die*, a pedido da parte coreana.

O GAT coordenou, também, os contributos da área governativa das infraestruturas e habitação para a 7.^a reunião da Comissão Mista Económica entre Portugal e a República da Coreia, realizada em Lisboa, no dia 29 de novembro, tendo sido copresidida pelo Secretário de Estado da Economia, João Rui Ferreira, do lado português, e pelo Vice-Ministro dos Negócios Estrangeiros responsável pelos Assuntos Económicos, Kim Hee-sang, do lado coreano.

O GAT participou na 7.ª reunião da Comissão Mista Económica entre Portugal e a República da Coreia em representação da área governativa das infraestruturas e habitação.

O GAT coordenou a correspondência recebida, de cariz bilateral, designadamente a carta do Diretor-Geral para a Política de Aviação da República da Coreia ao abrigo do acordo aéreo bilateral.

⇒ **Egito**

O GAT desenvolveu as necessárias diligências no âmbito do transporte aéreo.

⇒ **Emirados Árabes Unidos**

O GAT coordenou a transmissão de informação dada pelo MNE no âmbito do relacionamento bilateral com este país, designadamente referente aos Planos de crescimento da companhia aérea Etihad assim como no quadro do Fundo soberano da Abu Dhabi Investment Authority (ADIA) impulsiona investimentos em Private Equity.

⇒ **Filipinas**

O GAT coordenou a transmissão de informação no âmbito do relacionamento bilateral com este país, destacando-se a divulgação da atividade da Autoridade Metropolitana da Baía de Subic das Filipinas, que apresentou a recente criação de um “*eco-urban Freeport*” em vias de se transformar numa cidade inteligente.

⇒ **Espanha**

O GAT acompanhou todas as atividades desenvolvidas no quadro do relacionamento bilateral com Espanha nas áreas de competência da área governativa das infraestruturas e habitação, destacando-se o apoio aos trabalhos de preparação da Cimeira Luso-Espanhola, que ocorreu no dia 23 de outubro de 2024, em Faro. Os trabalhos preparatórios incluíram as participações nas reuniões CIAE técnicas de 29 de maio de 2024 e de 17 de setembro de 2024 e a participação na VI reunião do Mecanismo de Acompanhamento (que contou, também, com a participação de representantes do GMIH e IP), de 30 de setembro de 2024, bem como o apoio

à reunião preparatória Ministerial de 14 de outubro de 2024. Neste contexto, o GAT coordenou os contributos dos Serviços consultados relativamente à evolução dos compromissos assumidos nas Cimeiras anteriores (XXXIII Cimeira em Viana do Castelo + XXXIV Cimeira em Lanzarote), aos parágrafos da Declaração Conjunta da área de competências do MIH e coordenou, ainda, e com a Tutela, as propostas do MIH para as Agendas dos Encontros Bilaterais. O GAT elaborou, ainda, o dossier de apoio à participação do Senhor MIH na Cimeira Luso-Espanhola.

Coordenou e preparou, também, os contributos no âmbito da deslocação do Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros a Madrid, em 14 de maio de 2024.

Estabeleceu contatos com a *Dirección General de Relaciones Internacionales do Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible* relativamente à possibilidade de encontros bilaterais ministeriais, por ocasião do InnoTrans 2024 e da Reunião Informal de Ministros dos Transportes de 19 e 20 de setembro, em Budapeste;

O GAT divulgou junto da Tutela e Serviços, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Madrid.

⇒ **Estónia**

O GAT coordenou os contributos na área governativa das infraestruturas e habitação relativos ao relacionamento bilateral com a Estónia no quadro da preparação da visita de Estado do Presidente da República à Estónia.

⇒ **EUA**

O GAT coordenou dos contributos na área das Infraestruturas e da Habitação relativos ao relacionamento bilateral com os EUA no contexto da 51ª reunião da Comissão Bilateral Permanente entre os EUA e Portugal que se realizou, em Washington, no dia 14 de maio.

O GAT transmitiu informação relativa à proposta de regulamentação dos EUA sobre segurança das cadeias de abastecimento das tecnologias e serviços ligados à rede.

⇒ **França**

O GAT coordenou os contributos da área governativa das infraestruturas e habitação no que se refere ao projeto de Tratado de Amizade e Cooperação com a França.

⇒ **Guiné-Bissau**

No quadro do relacionamento bilateral com a Guiné-Bissau, destaca-se o acompanhamento dos trabalhos prévios à negociação de um acordo sobre reconhecimento de cartas de condução entre a República Portuguesa e a República da Guiné-Bissau.

Tendo em vista a futura negociação de um Protocolo de Cooperação de Assistência Técnica, o GAT acompanhou as manifestações de interesse e disponibilidade entre os dois governos.

O GAT procedeu, ainda, à divulgação da Carta de Intenções, assinada no dia 16 de fevereiro de 2024, pelo Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas e pelo Senhor Secretário de Estado da Mobilidade Urbana com o Ministro dos Transportes, Telecomunicações e Economia Digital da República da Guiné-Bissau, no âmbito da Estratégia da Cooperação Portuguesa 2023 e divulgou, ainda, junto da Tutela e Serviços, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Bissau.

⇒ **Índia**

O GAT coordenou os contributos do Ministério no quadro da preparação da deslocação do Senhor Diretor-Geral de Política Externa à Índia para a realização da 4ª Sessão de Consultas Políticas Bilaterais, no final de janeiro.

Preparou, também, os contributos e acompanhou os trabalhos de preparação da 6.ª reunião da Comissão Mista Portugal/Índia, com realização prevista para o dia 24 de outubro, em Lisboa, e, entretanto, adiada, a pedido das autoridades indianas.

O GAT prestou, ainda, apoio ao MNE no quadro da Visita do Senhor MENE à Índia, de 12 a 14 de dezembro.

⇒ **Irão**

O GAT coordenou e desenvolveu as diligências necessárias no quadro do Acordo de Transporte Aéreo em negociação com o Irão, concretamente,

rubricado pelas partes em 6 de novembro de 2014, por ocasião da realização de ronda de consultas aeronáuticas e que ainda não se encontra assinado.

O GAT transmitiu, ainda, ao IMT informação, recebida via Embaixada do Irão em Lisboa, relativa à atualização das regras a observar no transporte rodoviário de contentores naquele país.

⇒ **Iraque**

O GAT coordenou a recolha de informação para resposta a pedido de informação sobre procedimentos para emissão de carta de condução e registo de veículos para transmissão à Embaixada do Iraque em Lisboa.

⇒ **Líbia**

O GAT acompanhou e coordenou os contatos ocorridos na sequência da reunião entre o Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas e o Embaixador da Líbia, em 26 de setembro de 2024, na qual foram abordadas questões no âmbito do transporte aéreo de passageiros.

⇒ **Lituânia**

O GAT coordenou e participou na reunião com MNE sobre o tema da troca de cartas de condução dos cidadãos da Lituânia, que se realizou no dia 13 de setembro.

⇒ **Macau**

O GAT transmitiu aos organismos com interesse, na área governativa das infraestruturas e habitação, a versão final, disponibilizada pelo Ministério da Economia, do texto do Plano de Ação para a Cooperação Económica e Comercial 2024-2027, assinado durante a 6.ª Conferência Ministerial do Fórum de Macau, realizada, em Macau, nos dias 21 a 23 de abril de 2024.

O GAT deu suporte à operacionalização da participação do representante da Administração do Porto de Lisboa no Colóquio sobre Portos e Logística na Era Digital para os Países de Língua Portuguesa (1-15 julho 2024), do FÓRUM MACAU, na qualidade de palestrante nas sessões de 2 a 5 de julho.

⇒ **Malásia**

O GAT coordenou e desenvolveu as diligências necessárias no âmbito da transmissão de informação e pedidos do MNE no quadro do relacionamento bilateral com este país, designadamente, no que se refere à deslocação a Portugal de uma Delegação da Administração do Porto de Lumut, situado na Malásia, nos dias 15 e 17 de outubro.

⇒ **Marrocos**

No quadro do relacionamento bilateral com Marrocos, o GAT divulgou junto da Tutela e serviços de interesse, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Rabat e divulgou convites para participação em eventos, junto dos Serviços com eventual interesse na participação.

Coordenou os contributos do ministério no âmbito da reunião bilateral com o Senhor Ministro dos Negócios Estrangeiros de Marrocos, que ocorreu no dia 19 de dezembro de 2024, em Lisboa;

O GAT coordenou a preparação da participação nacional na reunião da Comissão Mista instituída ao abrigo do Acordo Bilateral Portugal/Marrocos no domínio do Transporte Rodoviário de Passageiros e de Mercadorias, cuja realização estava prevista para novembro de 2024, mas que viria a realizar-se em Lisboa, nos dias 20 e 21 de janeiro.

Transmitiu ao MNE a informação prestada pelo IMT, na sequência de comunicação da Embaixada de Marrocos em Lisboa, solicitando esclarecimentos sobre o Acordo sobre o Reconhecimento Mútuo de Cartas de Condução, de 2003, que não se encontra em vigor.

⇒ **Mauritânia**

O GAT coordenou e preparou os contributos do Ministério no âmbito da 1ª ronda de Consultas Políticas com a Mauritânia.

⇒ **México**

O GAT acompanhou e articulou as diligências entre o MNE e o IMT no âmbito do não reconhecimento, por parte de Portugal, de cartas de condução mexicanas.

⇒ **Moçambique**

No âmbito do relacionamento bilateral com Moçambique, o GAT divulgou junto da Tutela e serviços de interesse, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Maputo.

O GAT acompanhou a manifestação de interesse, por parte dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), em cooperar com a IP em matéria de formação e capacitação na área ferroviária, o que se materializou na assinatura, em 21 de maio de 2024, de um Memorando de Entendimento, entre a IP, através da IP Engenharia, e a CFM. No quadro deste MdE, o GAT articulou com o Instituto Camões e a IP a primeira ação de cooperação prevista, designadamente, o Programa de Formação de Inspectores Ferro-Portuários.

⇒ **Mongólia**

O GAT, no quadro da coordenação do relacionamento bilateral de Portugal com a Mongólia, acompanhou a proposta de articulado para um memorando de entendimento sobre o reconhecimento mútuo de cartas de condução e de documentos relativos às especificações técnicas das cartas de condução, apresentada pelas autoridades mongóis. O GAT consultou os competentes serviços do IMT sobre a proposta e articulou com o MNE, do ponto de vista político-diplomático, os contactos com as autoridades da Mongólia

⇒ **Namíbia**

No quadro do relacionamento bilateral com a Namíbia, o GAT acompanhou o prosseguimento da negociação do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Namíbia, incluindo a realização de consultas aeronáuticas, que reuniram as autoridades portuguesas e namibianas, nos dias 29 e 30 de outubro de 2024.

⇒ **Países Baixos**

O GAT coordenou os contributos da área governativa das Infraestruturas e Habitação relativos ao relacionamento bilateral com os Países Baixos no quadro da preparação da visita de Estado do Presidente da República a este país entre 9 e 11 de dezembro.

⇒ **Paquistão**

O GAT divulgou o convite para participação no do “120th Advance Railway Course”, em Lahore, de 2 de dezembro a 17 de janeiro, de acordo com a Nota Verbal da Embaixada do Paquistão em Lisboa.

⇒ **Quirguistão**

O GAT acompanhou as diligências no âmbito da negociação da proposta de Acordo bilateral com vista ao reconhecimento mútuo de cartas de condução, apresentada por este país.

⇒ **São Tomé e Príncipe**

No âmbito do relacionamento bilateral com São Tomé e Príncipe, o GAT divulgou junto da Tutela e Serviços de interesse, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em São Tomé.

O GAT coordenou, no âmbito da deslocação do Senhor Ministro das Infraestruturas e Recursos Naturais e da Senhora Ministra do Ambiente de São Tomé e Príncipe a Lisboa, enquadrada numa visita de trabalho multissetorial, que decorreu entre os dias 7 e 11 de outubro de 2024, as reuniões técnicas bilaterais entre a IP, o LNEC e os homólogos são-tomenses, bem como a reunião entre o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação e o homólogo são-tomense, que ocorreu no dia 11 de outubro.

⇒ **Senegal**

No quadro do relacionamento bilateral com o Senegal, o GAT divulgou junto da Tutela, as comunicações de relevo da Embaixada de Portugal em Dakar.

⇒ **Singapura**

O GAT coordenou os contactos com o Porto de Setúbal sobre questões específicas, no que se refere ao Anúncio do primeiro navio elétrico de carga, no quadro de pedido na Embaixada de Portugal em Singapura e autoridades singapurenses.

⇒ **Tajiquistão**

O GAT facilitou a troca de informações para efeitos do processo de devolução de cartas de condução do Tajiquistão trocadas por carta de condução portuguesa.

⇒ **Tanzânia**

O GAT acompanhou o prosseguimento da negociação do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República Unida da Tanzânia, que se encontra numa fase final, estando a sua conclusão pendente do MNE identificar, conjuntamente com as autoridades tanzanianas, a melhor ocasião de cariz político para que se possa proceder à assinatura do Acordo.

⇒ **Timor-Leste**

No quadro do relacionamento bilateral com Timor-Leste, o GAT coordenou os contributos do ministério no âmbito da visita do Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros a Timor-Leste, que decorreu de 11 a 13 de setembro de 2024.

Coordenou, também, os contributos do Ministério, no âmbito dos trabalhos de preparação do Programa Estratégico de Cooperação 2024-2028. Os trabalhos incluíram a participação na reunião interministerial preparatória que ocorreu no dia 26 de março de 2024, no Instituto Camões.

O GAT acompanhou os trabalhos desenvolvidos no âmbito da negociação do Acordo Quadro de Cooperação bilateral para a área das Infraestruturas, que culminou na sua assinatura, por ocasião da visita do Primeiro-Ministro de Timor-Leste a Portugal, entre os dias 12 a 18 de outubro de 2024, tendo o GAT coordenado e preparado os contributos do Ministério para apoio da referida reunião.

⇒ **Tunísia**

O GAT acompanhou as interações ocorridas no âmbito da negociação do Acordo no domínio do transporte marítimo entre a República Portuguesa e a República da Tunísia.

⇒ **Turquia**

O GAT coordenou os preparativos e logística para a realização da Comissão Mista Portugal-Türkiye, que se realizou em Lisboa, nos dias 6 e 7 de março.

O GAT coordenou, também, os contributos do Ministério para as consultas ao nível de Diretores Políticos com a Turquia sobre matérias da agenda regional e internacional, realizadas em abril, bem como para as consultas consulares com a Turquia, entre o senhor DGACCP e o seu homólogo.

O GAT coordenou, ainda, a realização da reunião entre o IMT e a Delegação Turca, no âmbito da Visita de Estudo do Ministério dos Transportes e Infraestruturas da Turquia a Portugal, inserida no âmbito do Projeto ATLAS, projeto cofinanciado pela UE e pela Turquia que se iniciou em janeiro de 2022, e que tem a duração de 27 meses. O objetivo deste projeto é o de melhorar a legislação turca na área dos transportes e harmonizá-la de acordo com o acervo da UE nesta área, que se realizou nas instalações do IMT, em Lisboa, no dia 18 de julho. A visita ao IMT visou a partilha de experiências sobre os serviços prestados pelo IMT, nomeadamente no que se refere à regulação, à fiscalização, e coordenação do transporte terrestre, promoção de normas de segurança e qualidade e direitos dos consumidores.

⇒ **Ucrânia**

O GAT coordenou os pedidos no âmbito do relacionamento bilateral com a Ucrânia. No âmbito dos pedidos de assistência humanitária, o GAT coordenou e preparou a informação setorial para a monitorização mensal dos apoios concedidos por entidades do Ministério de Portugal a este país, dos quais se destaca o Programa Porta de Entrada, no âmbito do qual se apoiam os agregados familiares em situação de necessidade de alojamento urgente.

De referir, ainda, a facilitação ao nível do reconhecimento e processo de troca de carta de condução para cidadãos deslocados da Ucrânia beneficiários do regime de proteção temporária. As cartas de condução emitidas ao abrigo do regime de proteção temporária têm a validade de 1 ano, podendo ser renovada caso o regime de proteção temporário seja prorrogado.

Portugal reconhece, igualmente, os Certificados de motorista para efeitos de formação. Os certificados de motorista de países terceiros, previstos no art.º 5.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, são reconhecidos automaticamente para efeitos de

formação de aptidão de motorista e averbamento do código 95 na carta de condução. Não sendo possível fazer prova do exercício da profissão de motorista de transporte de mercadorias ou passageiros em veículos pesados certificado pela Ucrânia, poderá ser realizada uma formação de 35 horas e requerer-se junto do IMT a atribuição do Certificado de aptidão para motorista (CAM). Os cidadãos que beneficiem do regime de proteção temporária, estão dispensados do pagamento das taxas nos procedimentos de trocas e de certificação.

⇒ **Uruguai**

O GAT deu apoio na troca de informações com as Autoridades do Uruguai no âmbito da negociação do Projeto de Acordo Marco de Cooperação entre a República Portuguesa e a República Oriental do Uruguai.

⇒ **Zâmbia**

O GAT deu resposta aos pedidos recebidos, designadamente no âmbito do registo e regulação de empresas de construção civil.

Ainda no âmbito das relações bilaterais, o GAT procedeu ao levantamento dos instrumentos bilaterais celebrados com Estados da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e com outros Estados na área das Infraestruturas e Habitação.

➤ Relacionamento multilateral

O GAT acompanhou as atividades desenvolvidas pelos vários Serviços do Ministério no quadro do relacionamento multilateral, com destaque para as seguintes:

⇒ **CPLP**

O GAT procedeu à divulgação de iniciativas organizadas pela CPLP, destacando-se a proposta de seminário sobre melhoria e aperfeiçoamento das instituições policiais e de agências relacionadas à segurança rodoviária. Adicionalmente, divulgou documentos de interesse junto dos serviços setoriais, como é o caso do Plano de Ação da Presidência São-Tomense 2023-2025.

No âmbito da participação do Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros na XXIX Reunião Ordinária do Conselho de Ministros da CPLP, que teve lugar a 19 de julho de 2024, em São Tomé e Príncipe, o GAT coordenou e preparou os contributos da área governativa das Infraestruturas e Habitação.

⇒ **GTMO 5+5**

No quadro do Acompanhamento do Diálogo 5+5 – Transportes, o GAT procedeu à divulgação de *policy studies* no âmbito do GTMO 5+5 (Grupo de Ministros do Mediterrâneo Ocidental, que inclui Portugal, Espanha, França, Itália, Malta, Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia) e divulgou a informação de interesse para os organismos setoriais, destacando-se a realização do evento “Connecting Shores: Towards more Sustainable Corridors, Ports and Maritime Routes”, que teve lugar em Marselha, a 15 de maio de 2024. O GAT prosseguiu, ainda, e no quadro do Diagnóstico da Conectividade Marítima no Mediterrâneo Ocidental, à recolha de informação sobre potenciais iniciativas prioritárias junto dos serviços setoriais, o que culminou na elaboração de um documento técnico, contendo as iniciativas prioritárias para Portugal, e outras alternativas que podem contribuir para o desenvolvimento do GTMO 5+5, que foi comunicado ao CETMO.

O GAT participou na 34.^a e 35.^a reunião de peritos do GTMO 5+5, que decorreram, respetivamente, em 26 de junho e 26 de novembro de 2024, em Barcelona. As reuniões incidiram, sobretudo, na preparação da 11.^a conferência ministerial, com realização prevista para 2025, tendo o GAT manifestado a posição de Portugal, em articulação com a Tutela e MNE, em assuntos como a proposta da Líbia em assumir a próxima presidência do GTMO 5+5, a continuidade do ciclo de rotação de presidências e a proposta de declaração de conclusões a adotar na referida conferência.

⇒ **ICAO - Organização Internacional da Aviação Civil**

O GAT acompanhou algumas diligências desenvolvidas no âmbito da apresentação de candidaturas ao cargo de Secretário-Geral da ICAO e ao Conselho da ICAO, e da decisão sobre o apoio de Portugal a estas candidaturas.

⇒ **ITF - Fórum Internacional do Transporte**

No âmbito do Fórum Internacional do Transporte (ITF), o GAT acompanhou e deu apoio na preparação e na participação nacional na Cimeira Anual e no Conselho de Ministros dos Transportes do ITF, que tiveram lugar, em Leipzig, entre os dias 22 e 24 de maio.

Neste âmbito, o GAT preparou o dossiê de apoio à participação da Senhora Secretária de Estado da Mobilidade na Cimeira e no Conselho de Ministros dos Transportes e demais eventos ministeriais e reuniões bilaterais decorridas à margem da Cimeira. Em termos concretos, o GAT apoiou:

- a preparação do encontro bilateral da Senhora Secretária de Estado com o Secretário-Geral do ITF, Young Tae Kim; e
- a elaboração das notas de apoio à participação na:
 - Sessão Ministerial (fechada);
 - Sessão Ministerial (aberta), com o tema “Focus on Collaboration to Restore Transport Infrastructure and Global Connectivity”;
 - Sessão plenária, com o tema “Energy for Transport - Towards a Just and Sustainable Transition”;
 - Mesa Redonda Ministerial, com o tema “Plenary_Energy for Transport_Towards a Just and Sustainable Transition”.

O GAT assegurou a divulgação das publicações (relatórios, estudos, análises, etc.) do ITF junto dos *stakeholders* nacionais.

⇒ **OTIF - Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários**

O GAT assegurou a representação nacional na 6.^a sessão da Comissão ad hoc de Assuntos Jurídicos e da Cooperação Internacional da OTIF, que se realizou no Ministério Federal da Ação Climática, Meio Ambiente, Energia, Mobilidade, Inovação e Tecnologia. Em Viena, na Áustria, nos dias 16 a 18 de abril. Nesta sessão, os trabalhos incidiram sobre assuntos como o desenvolvimento de uma estratégia a longo prazo para a OTIF, a suspensão e cessação da COTIF e/ou adesão à OTIF relativamente a um determinado Estado-Membro, a responsabilidade por perdas ou danos causados por um veículo, a proteção jurídica do nome, abreviatura, logotipo e obras da OTIF, a utilização de

assinaturas eletrónicas nas comunicações oficiais entre a OTIF e os seus membros, relatório e propostas para a Assembleia Geral da OTIF e discussão aberta sobre o possível programa de trabalho 2025-2027

O GAT assegurou a representação nacional no Fórum de Candidatos, que se realizou no dia 20 de junho, em Berna, na Suíça, no âmbito da preparação da eleição do Secretário-Geral da OTIF, para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2027.

O GAT preparou e coordenou a participação nacional na 16.^a Assembleia Geral da OTIF, que decorreu nos dias 25 e 26 de setembro de 2024, em Berna, na Suíça, nomeadamente:

- promoveu o processo de credenciação do representante nacional junto do MNE;
- preparou nota de apoio à participação / posição nacional, acautelando a devida salvaguarda da posição da UE em matérias da sua competência exclusiva ou partilhada;
- articulou com os serviços do MNE a necessária coordenação no âmbito do processo de eleição do Secretário-Geral da OTIF que decorreu durante a Assembleia Geral.

O GAT assegurou, ainda, divulgação de informação referente à atividade da OTIF, bem como das notificações do Secretariado-Geral da OTIF remetidas aos EM, e procedeu, ainda, à recolha de contributos, junto dos *stakeholders* nacionais.

⇒ **Global GateWay**

O GAT acompanhou as matérias relacionadas com a iniciativa da Comissão “Global Gateway” e representou a área governativa das infraestruturas e habitação na reunião de coordenação da Estratégia, que decorreu a 15 de janeiro.

O GAT acompanhou igualmente o envolvimento do Porto de Sines no projeto do Porto do Pecém referente à construção da ferrovia entre o Piauí e o Pecém e o terminal Portuário do Pecém, que é um elo na cadeia logística do transporte marítimo e tem como um de seus objetivos viabilizar a operação de atividades portuárias e industriais integradas, imprescindíveis ao desenvolvimento de um Complexo Industrial do Pecém.

O GAT acompanhou, também, as diligências referentes ao Memorando de Entendimento (MdE) entre o Portos de Sines e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, assinado, em Sines, no dia 28 de junho.

O GAT prestou apoio no âmbito da realização das ações de formação que se realizaram no âmbito da Estratégia Global Gateway nos dias 1 e 2 de fevereiro e 14 de abril.

⇒ **G20**

Enquanto ponto focal da área governativa das Infraestruturas, o GAT acompanhou um conjunto de atividades que decorreram da participação de Portugal, a convite, nos trabalhos do G20.

Participou na reunião interministerial de coordenação que decorreu no dia 16 de janeiro de 2024.

No âmbito dos trabalhos desenvolvidos no Grupo de Trabalho Infraestrutura, articulou com o GPEARl do Ministério das Finanças, concretamente, através da coordenação dos contributos da área governativa das Infraestruturas.

No âmbito do Grupo de Trabalho de Redução do Risco de Catástrofes, coordenou os contributos para dar resposta aos pedidos provenientes da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ponto focal deste GT).

No âmbito da Aliança contra a Fome e Pobreza, coordenou os contributos da área governativa da Habitação para a recolha de políticas nacionais que contribuíssem para os objetivos da referida Aliança.

Acompanhou os resultados das reuniões de Sherpas do G20.

Coordenou os contributos para a Declaração de Líderes do G20.

⇒ **Parceria Oriental**

O GAT coordenou os contributos do Ministério no âmbito da consulta sobre o Plano de Ação da Parceria Oriental para 2024.

⇒ **UpM - União para o Mediterrâneo**

O GAT acompanhou as atividades no âmbito da UpM, tendo, no quadro da 3ª e 4ª reunião do *Working Group on Affordable and Sustainable Housing*,

divulgado junto da Tutela e serviços setoriais de interesse, tendo em vista a eventual participação.

Enquanto coordenador nacional dos transportes, o GAT esteve presente nas reuniões da plataforma regional da UpM sobre a Conetividade dos Transportes e os seus grupos temáticos, que decorreram em Barcelona, nos dias 27 e 28 de novembro de 2024. Estas reuniões também contaram com a presença de elementos do IMT, enquanto pontos focais dos modos de transporte terrestre, marítimo e intermodal/logística.

No contexto das suprarreferidas reuniões, o GAT foi responsável por coordenar os contributos entre os pontos focais designados dos vários modos de transporte, bem como com outros serviços setoriais de interesse, por forma a consolidar o contributo nacional para a revisão intercalar do Plano de Ação Regional de Transportes para a região do Mediterrâneo (RTAP) 2021-2027.

Foram, ainda, divulgadas iniciativas organizadas pela UpM, designadamente, o Webinar e Workshop sobre Violência contra Mulheres e Raparigas: Segurança nos transportes públicos, que teve lugar no dia 16 de dezembro de 2024.

⇒ **Cooperação Sul-Sul**

O GAT divulgou, junto da Tutela e serviços setoriais, a abertura da primeira convocatória para a receção de Projetos e Iniciativas de Cooperação Triangular entre a Ibero-américa e os PALOP, na sequência da criação, a 7 de julho de 2023, do Fundo de Cooperação Triangular Portugal, América Latina e África.

Adicionalmente, divulgou, junto dos serviços setoriais, a realização da VI edição (anual) do Diplomado da Cooperação Sul-Sul e Triangular (CSS e CT), no âmbito do Programa Ibero-americano de Fortalecimento da Cooperação Sul-Sul.

⇒ **Conselho Intergovernamental sobre Edifícios e Clima**

O GAT apoiou a tutela e desenvolveu as necessárias diligências no âmbito da participação de Portugal no Conselho Intergovernamental sobre Edifícios e Clima (ICBC), designadamente no que respeita à articulação com a área governativa do ambiente e obtenção de esclarecimentos e ponto de situação junto do MNE.

Representação e participação do Ministério na Comissão Interministerial para os Assuntos Europeus, na Comissão Interministerial de Política Externa, na Comissão Interministerial de Cooperação e nas reuniões de Coordenação Interministerial

O GAT preparou a participação e assegurou a representação da área governativa das infraestruturas e habitação nas reuniões técnicas e nas atividades da Comissão Interministerial para os Assuntos Europeus (CIAE), da Comissão Interministerial de Política Externa (CIPE) e da Comissão Interministerial para a Cooperação (CIC).

O GAT participou, igualmente, em representação da área governativa das infraestruturas e habitação, nas várias reuniões de coordenação interministerial realizadas durante o ano 2024, para preparação de cimeiras, encontros e visitas ministeriais.

Coordenação e acompanhamento do relacionamento bilateral e multilateral no quadro das competências do IMT.

➤ Relacionamento bilateral

O GAT apoiou a participação do Presidente do IMT na reunião da Subcomissão Assuntos Consulares Portugal-Brasil, que teve lugar em Brasília, no dia 27 de fevereiro. O GAT estabeleceu contatos com a *Dirección General de Tráfico* de Espanha tendo em vista avaliar possibilidades de cooperação bilateral na área da circulação transfronteiriça de veículos pesados de mercadorias.

No âmbito do relacionamento bilateral com Israel, o GAT acompanhou as interações no âmbito do tema referente à troca das cartas de condução.

No âmbito do relacionamento bilateral com o Japão, o GAT coordenou os elementos para dar resposta a pedido de visita da JASIC (Japan Automobile Standards Internationalization Center), endereçado ao IMT, com o objetivo principal de conhecer o estado atual dos sistemas de inspeção em Portugal e

trocar opiniões sobre a Inspeção Técnica Periódica, a fim de que esta informação seja utilizada como referência para futuros desenvolvimentos no Japão.

O GAT acompanhou o prosseguimento da negociação da proposta de protocolo de cooperação técnica entre o IMT e o INATRO de Moçambique.

O GAT coordenou a logística inerente à preparação e realização da Visita de uma delegação de Omã liderada pelo Diretor da equipa Executiva de Transformação Digital do Ministério dos Transportes, Comunicação e Tecnologia da Informação de Omã, realizada nas instalações do IMT no dia 29 de julho. Esta visita foi centrada na partilha da experiência do IMT no seu processo de digitalização. Traduziu-se numa excelente oportunidade para visitar bases legislativas, com o intuito de partilhar conhecimentos e experiências no âmbito da transição digital, nomeadamente na área dos condutores. Foram também abordados aspetos de procedimentos relacionados com a implementação da transformação digital no setor dos transportes, portos, centros logísticos e setores associados.

No âmbito dos processos de troca de condução entre Portugal e a Serra Leoa, o GAT prestou apoio ao IMT, concretamente, no que se refere à confirmação da autenticidade da certidão do título de condução apresentada pelos cidadãos interessados.

O GAT apoiou a participação do Presidente do IMT na reunião da Comissão Mista estabelecida ao abrigo do Acordo Bilateral entre Portugal e a Turquia no domínio dos transportes terrestres, que decorreu em Lisboa, nos dias 6 e 7 de março.

➤ Relacionamento multilateral

O GAT coordenou a preparação da participação nacional na 86.^a Sessão do Comité de Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (CEE-ONU), que teve lugar entre 20 e 23 de fevereiro, em Genebra, bem como a participação do Presidente do IMT no Segmento de Alto-Nível, onde este assegurou, por determinação superior, a representação do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas.

No âmbito do Fórum Internacional do Transporte (ITF), o GAT deu apoio à participação do Presidente do IMT nas reuniões do *Transport Management Board*, realizadas, respetivamente nos dias 21 e 22 de março e nos dias 7 e 8 de novembro.

O GAT assegurou a representação nacional no Grupo de Transporte Rodoviário do ITF, onde estão representados os 43 países que atualmente integram o Contingente Multilateral CEMT e se definem as regras relativas ao seu funcionamento e desenvolvimento.

O GAT assegurou a resposta a diversas consultas promovidas pelo Secretariado do ITF no quadro do funcionamento da organização (resposta a questionários e consultas diversos), e da preparação da Cimeira Anual, promovendo sempre que relevante a devida articulação com os serviços do MNE (países e organizações internacionais a convidar, pedidos de adesão à organização, etc.).

O GAT apoiou os técnicos da DSRJE na resolução de questões práticas decorrentes da gestão do Contingente Multilateral CEMT, assegurando, nomeadamente, o contacto com o Secretariado do ITF para a resolução/clarificação de questões pontuais, bem como, no processo de transição do Sistema EDI para o Sistema Digital CEMT, no quadro da desmaterialização integral do processo de emissão e monitorização da utilização das autorizações CEMT.

O GAT assegurou, por indicação da Sra. Vogal, Dra. Maria da Luz António, a participação nacional na 139.ª sessão do Comité Administrativo da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), que se realizou em Berna, na Suíça, nos dias 18 e 19 de junho.

O GAT assegurou a análise, tratamento e divulgação da informação e documentação oriunda das organizações internacionais.

Apoio ao Presidente do Conselho Diretivo do IMT nas suas representações internacionais

O GAT apoiou a participação do Presidente do IMT em fóruns internacionais, mediante, nomeadamente, a organização de dossiês de apoio às seguintes reuniões / participações:

- Segmento de Alto Nível da 86.^a Sessão do *Inland Transport Committee* da CEE-ONU – 20.02.2024
- *Management Committee* da CEDR – 08.03.2024
- Conferência *3rd Digital Revolution In Connected Cars* – 13/14.02.2024
- *Transport Management Board* do ITF – 21/22.03.2024
- Diretores Gerais dos Transportes da UE – 02.04.2024
- Conferência *Connecting Europe Days 2024* – 02/05.04.2024
- 11.^a reunião de Diretores da Ferrovia – 12.04.2024
- Conferência *Transport Research Arena (TRA)* – 15/18.04.2024
- *Management Committee* da CEDR – 15.04.2024
- *Governing Board* da CEDR – 16.04.2024
- *Senior Policy Meeting on Sustainable Freight Transport* – 23.04.2024
- *Consultative Shipping Group* - 29.04/01.05.2024
- Cimeira Anual de 2024 do ITF – 22/24.05.2024;
- 12.^a Reunião de Diretores da Ferrovia – 04.06.2024
- ERTICO *Think Tank* & Assembleia Geral – 11.06.2024
- *High-level Dialogue on CCAM* – 18/19.06.2024
- *Management Committee* da CEDR – 26.06.2024
- *Global EV & Mobility Tech Forum* - 10/11.07.2024
- 13.^a reunião de Diretores da Ferrovia – 11.09.2024
- 16.^a Assembleia Geral da OTIF – 25/26.09.2024
- Conferência *Navigate Mobility Summit* – 27.09.2024
- *Transport Management Board* do ITF – 07/08.11.2024
- Diretores Gerais de Transporte da UE – 15.11.2024
- COP29 – 18/21.11.2024

Ainda no âmbito da assessoria ao Presidente do Conselho Diretivo do IMT no contexto das suas representações internacionais, o GAT assegurou a análise,

tratamento e divulgação da informação e documentação oriunda das seguintes organizações: AIPCR, CEDR, CEE-ONU, CSG, DIRCAIBEA, ERA, ERTICO, ITF, OTIF e UE.

Avaliação do Cumprimento do Plano de Atividades 2024

Com fundamento na descrição das atividades desenvolvidas pelas Unidades Orgânicas, podemos concluir que foram concretizadas de forma bastante satisfatória as principais atividades previstas no Plano de Atividades de 2024 com destaque para as macro atividades a seguir identificadas:

TABELA 70 CONCRETIZAÇÃO DAS ATIVIDADES

Eixos	# Atividades programadas	# Atividades realizadas	Taxa de Execução
Cidadão e empresas	6	4	67%
Atendimento presencial e gestão de equipas	12	9	75%
Comunicação Institucional	5	4	80%
Legislar melhor	7	7	100%
Estudos, Avaliação e Prospetiva	6	5	83%
Garantir a segurança intrínseca e extrínseca	17	15	88%
Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária	2*	2	100%
Licenciamento da atividade de transportes	23	23	100%
Capacitação institucional	29	25	86%
Transformação Digital	7	6	86%
Preservação e Conservação do Património Documental do IMT	4	3	75%
Total	118	103	87%

VIII. AUDIÇÃO DE DIRIGENTES INTERMÉDIOS E TRABALHADORES

Em cumprimento da Lei nº 66-B/2007, de 28 de dezembro, o IMT efetuou, em 2024, a audição de dirigentes intermédios e trabalhadores (artigo 15.º, n.º 2, alínea f).

O Questionário de satisfação em análise foi concebido com base na metodologia CAF – *Commum Assessement Framework* e teve como grande objetivo avaliar o modo como os trabalhadores percecionam a Instituição onde trabalham, nomeadamente, a sua satisfação com as condições de trabalho, com a gestão de recursos humanos, com a liderança intermédia e de topo, a sua motivação pessoal e a satisfação global com a organização. Por último foi deixado um espaço para que fosse possível partilharem sugestões de melhoria.

O questionário foi disponibilizado para todos os trabalhadores do IMT, I.P. no dia 6 de dezembro e esteve disponível até dia 31 de dezembro, salvaguardando o anonimato dos participantes.

Verificou-se o aumento da participação dos trabalhadores de 239 para 430 trabalhadores, correspondendo ao aumento da taxa de resposta de 28% para 49%.

Resumidamente, os resultados do questionário apontam para a satisfação global dos inquiridos com especial relevância para a Motivação Pessoal, a Liderança Intermédia e de Topo, em que a maioria dos trabalhadores *satisfeitos e muito satisfeitos*.

No âmbito deste exercício foram apresentadas várias recomendações, a saber:

- Procedimentos – Desburocratização dos procedimentos, comunicação acessível, objetiva e simples nas comunicações aos requerentes;

- Site IMT – Mais intuitivo e atualizado;
- Recursos Humanos/Recrutamento – Reforçar os recursos humanos que estão em falta e respetiva valorização (atração e retenção);
- Horário de trabalho/teletrabalho – maior flexibilidade do horário de trabalho (sem plataforma fixa) e teletrabalho (facultativo);
- Aplicações, plataforma e software – Melhorar os sistemas, aplicações, substituição do equipamento informático;
- Espaço de refeições – Criar/melhorar as cantinas ou espaços de refeição;
- Espaços e materiais de escritório – Aquisição de material mais ergonómico;
- Reuniões – Fomentar reuniões com as lideranças e equipas;
- Formação – Formação mais vocacionada para cada área de atividade;
- Bem-estar dos trabalhadores – Melhorar a cultura, a comunicação e o ambiente dentro da Instituição, entre Departamentos;
- Liderança – Melhorar as capacidades de liderança das chefias; e
- Organização de trabalho e distribuição de tarefas.

Os resultados do Questionário de Satisfação constam do Anexo V.

IX. PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Em 2024, não foram realizadas iniciativas publicitárias suscetíveis de enquadramento nos 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.

X. PROGRAMA DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO

TABELA 71 INTERVENÇÕES EM ACESSIBILIDADES

Intervenções	s/ IVA	c/ IVA
Empreitada de obras publicas de "beneficiação da Delegação Distrital do IMT, IP de Viana do Castelo"	86 227,07 €	106 059,30 €
Aquisição de serviços de manutenção simples de plataformas e cadeira elevatórias das instalações do IMT,I.P.	70 103,31 €	1 070,10 €

XI. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

O **Sistema Integrado para a Mobilidade (SIM)** consubstancia um projeto de Transformação Digital e que teve início em outubro de 2024.

Trata-se de um verdadeiro projeto de transformação digital:

- Alinhado com o processo de Reforma do Estado
- Total conformidade com o Decreto-Lei 49/2024, 8 de agosto
- Contempla simplificação de procedimentos e relação com o cliente (cidadãos e/ou empresas) **[Processos]**

- Aposta na total desmaterialização dos pedidos e processos

[Tecnologia]

- Implica uma significativa mudança organizacional **[Pessoas]**
 - Objeto: **Novo (e único) Portal de Serviços do IMT**
 - Orçamento: **2,3 M€** (valor c/IVA)
 - Horizonte temporal: **2023 – 2027**
 - Tecnologia: **Outsystems (aplicacional) + Oracle (Base de dados)**

Seguidamente descrevemos os 4 Pilares do projeto:

1) Portal 360° - Portal externo de serviços

- **Área reservada para requerentes** com acesso a todos os seus processos e documentos

- **Acesso e resposta** diretamente na área reservada a todas as comunicações elaboradas pelo IMT, no âmbito dos processos

- **Notificações** importantes de aviso de datas de renovação ou expiração de documentos emitidos

- Utilização do **Autenticação.Gov**, como meio único de autenticação

- **Pagamentos integrados** através de diferentes meios (ex: cartão de crédito e MBWay)

2) Portal externo de validação de documentos emitidos

- Permite **validação** de veracidade e autenticidade, através de **QRCode**, pelas entidades fiscalizadoras

3) Portal SIM - Portal interno de tramitação de pedidos e processos

- **Fluxo de decisão integrado** e uniformizado para as diferentes áreas de negócio, com **simplificação dos processos de decisão** recorrendo a ferramentas de validação automática de dados

- **Comunicação e solicitação de pronúncias de forma direta** com os requerentes

- **Atribuição de pedidos de forma automática** e de acordo com os critérios de distribuição automática (*first IN first OUT*)

- **Elaboração e emissão de documentos oficiais**, tal como alvarás, com geração e partilha do documento com os requerentes de forma totalmente desmaterializada (exceto nos casos em que a Lei obriga a documento físico)

4) Serviços de integração

- **internos**

- **externos** (utilização da **iAP**, facultando ligação a 3^{as} entidades – AT e SS)

Com a implementação do SIM, que se pretende faseada, perspetivamos alcançar um conjunto de benefícios:

- Simplificação dos processos e procedimentos (quer para o **utilizador** (cidadão/empresa) como para os **técnicos** do IMT)
- Interoperabilidade com sistemas externos (componente de **Autenticação.Gov**, utilização da **PPAP** – plataforma partilhada de

pagamentos da AP; integração com o **Gov.Pt** – portal digital de serviços públicos do Estado e com serviços da AT e SS, através da plataforma **iAP**)

- Ganhos de tempo (em particular, na fase de **análise processual**)
- **Simplificação aplicacional** e desenvolvimento à medida (cada uma das 4 áreas de negócio verá os seus requisitos e regras de negócio vertidas aplicacionalmente, permitindo ter um único acesso e o mesmo uso centralizado)
- Centralização de dados (**validações automáticas** e otimização dos recursos internos)

XII. 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 2024, verificou-se o cumprimento de *quatro* e a superação de *cinco* objetivos operacionais, num total de 9, sendo que os objetivos propostos a relevante na sua maioria superados. O grau de realização dos parâmetros permitiu uma avaliação global de 109%.

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**.

Conclusões prospetivas

Com base nos resultados alcançados em 2024 e na análise dos principais desafios, projetam-se as seguintes orientações estratégicas para o próximo ciclo:

O IMT deverá aprofundar a transformação digital, acelerando a implementação do Sistema Integrado para a Mobilidade e expandindo a desmaterialização de processos, de modo a reduzir tempos de resposta e aumentar a eficiência dos serviços prestados ao cidadão. Também se destaca a necessidade de reforçar os recursos humanos, sobretudo em áreas operacionais críticas, para melhorar indicadores como o tempo médio de emissão de cartas de condução e a taxa de atendimento do call-center, que foram condicionados pela escassez de pessoal.

Prevê-se igualmente o reforço da qualidade do atendimento multicanal, ampliando os serviços disponíveis online e fortalecendo parcerias territoriais que permitam uma maior proximidade ao cidadão. No plano regulatório, mantém-se prioritária a modernização legislativa em áreas como TVDE, transporte rodoviário e segurança ferroviária, acompanhando a inovação tecnológica e as orientações europeias.

Do ponto de vista da supervisão, o IMT continuará a intensificar ações de fiscalização e segurança, incluindo a melhoria da capacidade técnica nas concessões rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias, bem como o acompanhamento dos processos de reequilíbrio financeiro e das grandes obras de infraestrutura.

A sustentabilidade permanece um eixo central, nomeadamente através da promoção de práticas de mobilidade mais ecológicas e de maior integração com políticas ambientais nacionais e europeias. Por fim, reforça-se a importância da cooperação internacional, da adoção de boas práticas e da participação em projetos europeus, bem como a melhoria contínua dos mecanismos de monitorização e avaliação interna, garantindo maior transparência e **eficácia na execução das políticas públicas na mobilidade e nos transportes.**

XIII. AVALIAÇÃO FINAL/CONCLUSÕES

O IMT é instituto da Administração Indireta da Administração Pública com espectro alargado e diversidade de atribuições nos ecossistemas da mobilidade e dos transportes, cuja missão consiste:

- No exercício das funções de regulamentação técnica, licenciamento e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas, assim como na vertente económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, de forma a promover estratégias de articulação intermodal;
- Na coordenação e fiscalização do setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas, mantendo-se igualmente estas competências na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos;
- Na 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.

Neste contexto, destacamos as várias iniciativas relacionadas com:

- A coadjuvação do Governo em matérias relacionadas com as políticas públicas na área da mobilidade e dos transportes e com a Gestão dos Contratos e Concessões (rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias);
- A modernização do quadro legislativo do ecossistema da mobilidade e dos transportes mais alinhada com a inovação tecnológica, a descarbonização do setor e com os novos modelos de negócio;
- A supervisão do ecossistema ferroviário assegurada pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;

- A promoção da integridade do setor materializada pelas ações de fiscalização/auditoria promovidas pelas Direções de Serviços de Fiscalização de Gestão de Contratos e Concessões e pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;
- A celebração de protocolos institucionais entre o IMT e duas plataformas eletrónicas de TVDE (UBER e BOLT) para troca de informação, com o objetivo de regulação do setor;
- A promoção de uma cultura de maior proximidade aos cidadãos e às empresas, consubstanciada não só na desmaterialização de várias pretensões das áreas de negócios, mas, também, no contacto direto com os cidadãos (notificações SMS para efeitos de renovação das cartas de condução);
- A modernização e simplificação administrativa com o arranque do projeto denominado “Sistema Integrado para a Mobilidade”, em outubro de 2024, no âmbito do processo de Transformação Digital do IMT;
- As várias iniciativas realizadas pelo IMT, I.P. com vista à promoção da Saúde e Bem Estar dos Trabalhadores e ao reforço das competências dos trabalhadores e dirigentes (liderança);
- Os vários projetos desenvolvidos pelo IMT, I.P. alinhados com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Como aspetos ainda a melhorar, temos o tempo médio de emissão das cartas de condução e a taxa de cobertura das chamadas (*call-center*), cuja consecução dos objetivos delineados foi prejudicada pela escassez de recursos humanos.

Por fim, a concretização do Plano teve subjacente a eficiente dotação de recursos humanos, financeiros e patrimoniais, sendo de sublinhar uma execução orçamental da despesa de 95%, muito próxima da plena utilização dos fundos.

O QUAR2024 consta como anexo a este documento e é objeto de relatório específico próprio.

ANEXOS

Anexo I - Quadro de Avaliação e Responsabilização de 2024

Anexo II - Relatório de Execução do Plano de Formação de 2024

Anexo III - Balanço Social 2024

Anexo IV – Relatório Avaliação Anual do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas de 2024

Anexo V - Relatório do Questionário de Satisfação dos Trabalhadores/as do IMT, I.P.

Anexo VI - Relatório do DRH sobre as principais iniciativas em 2024

Anexo VII - Relatório do DAAU sobre a monitorização da Atividade 2024

Anexo VIII - Ficha técnica da DSEAP com a sistematização das atividades desenvolvidas que se enquadram nos ODS