

PROJETO DE PLANO DE ATIVIDADES

2019



Ministério da Administração Interna
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

PLANO DE ATIVIDADES

2019

© AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA
Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras
Avenida de Casal de Cabanas n.º 1 - Tagus Park
2734-507 Barcarena
• Telefone: (+351) 214 236 800 • Email: mail@ansr.pt
<http://www.ansr.pt>

Coordenação Geral: Jorge Manuel Quintela de Brito Jacob (Presidente)
Autoria: Nuno Fernando Paulista Simões (Técnico superior)

ÍNDICE

CONTEÚDO

1. Introdução	- 2 -
2. Caracterização da ANSR	- 7 -
2.1. Organograma e Atribuições	- 7 -
2.2. recursos Humanos	- 11 -
2.3. Recursos Financeiros	- 13 -
2.4. Vetores de Atividade.....	- 15 -
2.5. Missão, Visão e Valores Institucionais.....	- 15 -
2.6. Stakeholders.....	- 16 -
2.7. Análise SWOT.....	- 18 -
2.8. Alinhamento Estratégico.....	- 19 -
2.9. A estratégia 2017-2019	- 22 -
2.10. Objetivos Estratégicos 2017-2019	- 24 -
2.11. Objetivos Operacionais e QUAR 2019	- 27 -
2. Apresentação das Atividades/Projetos a desenvolver em 2019.....	- 33 -
3.1. Principais Atividades/projetos	- 33 -
3.2. outras Atividades/Projetos.....	- 38 -
3.2.1 – Áreas de Negócio	- 38 -
3.2.2 – Áreas de Suporte	- 39 -
3. Medidas de modernização Administrativa	- 42 -

1. INTRODUÇÃO

O presente documento foi elaborado tendo por enquadramento legal o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, o qual estabelece relativamente ao processo de aprovação do plano de atividades dois momentos distintos: o que precede a elaboração do orçamento com vista a apurar as previsões de despesa estimada e consequente incorporação no projeto de orçamento do ano seguinte e, um outro, posterior à aprovação do Orçamento de Estado, onde o plano deverá ser adequado às disponibilidades orçamentais do ano.

O processo de elaboração do documento contou com a participação empenhada de todas as unidades orgânicas que compõem a ANSR, que propuseram o elenco das principais atividades/projetos previsto realizar no ano económico de 2019, que serão adiante devidamente enquadradas e mais detalhadas.

A segurança rodoviária é, no século XXI, uma preocupação dos Estados modernos, das suas entidades públicas, mas também do setor privado. Esta preocupação societária encontra-se devidamente ancorada num propósito e desígnio último dos Estados, que é o assegurar o bem-estar e a segurança dos seus cidadãos. Numa época em que os cidadãos vivem cada vez mais sob uma pressão quotidiana constante e em que os eventos e manifestações de todo o tipo se sucedem a um ritmo avassalador, importa ao Estado assegurar que haja um intervencionismo, também ele cada vez mais amplo na sociedade, a que a Administração Interna e, por conseguinte, a ANSR não se podem deixar de se imiscuir.

Poderemos afirmar que a segurança rodoviária, propósito último da existência da ANSR, é hoje, e mais do que nunca, um tema incontornável em qualquer agenda política, na medida em que a mesma se traduz no direito à vida, na integridade física dos cidadãos, na cidadania e nos direitos de propriedade.

Segundo o “Global Status Report on Road Safety 2018”, publicado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), anualmente morrem em todo o mundo cerca de 1,35 milhões de pessoas em consequência de acidentes rodoviários e mais de 50 milhões ficam feridas.

Também de acordo com a OMS, os acidentes rodoviários constituem globalmente a 8.ª causa de morte no mundo, representando três vezes mais mortes nos países pobres, de baixos rendimentos, do que nos restantes. Outro dado alarmante divulgado por aquela entidade é o de que os acidentes rodoviários são a principal causa de morte para as crianças e jovens com idades compreendidas entre os 5 e os 29 anos. Este problema assume também especial

relevância em Portugal, sobretudo, se pensarmos que entre 1996 e 2010 o custo económico e social médio anual dos acidentes rodoviários foi de € 2.503.267.447, cerca de 1,39% do PIB de 2010.

O programa do XXI Governo Constitucional considerou como prioritária a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade e procedeu, desde logo, à atualização e desenvolvimento de uma nova estratégia nacional para a segurança rodoviária, a aplicar no período 2017-2020.

A avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário, decorrentes da anterior estratégia nacional (ENSR), que vigorou durante o período de 2008 a 2015 possibilitou ao Governo a definição, em sede de Programa Governativo, assim como nas Grandes Opções do Plano (GOP), de diversas ações, tais como a de incentivar todos os municípios portugueses a elaborarem e aprovarem os respetivos “Planos Municipais de Segurança Rodoviária”, instrumentos considerados fundamentais na promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos, e a da concretização e expansão do Sistema Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO).

Também para o período governativo vigente, foi ainda estipulada a promoção da melhoria da articulação e da partilha de informação entre todas as entidades possuidoras de dados referentes a veículos ou aos seus proprietários e condutores e as forças de segurança, sendo que o reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumento das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias também se encontra estipulado no programa de Governo.

Este programa previu ainda, para o período temporal considerado, o desenvolvimento de um “Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos”, bem como a continuidade do desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário.

Inserida numa lógica de racionalização de estruturas, a ANSR é dotada de autonomia administrativa, com sede física no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, tendo como missão “o planeamento e a coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário”.

A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), estando prevista no Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI). O Decreto-Lei

n.º 77/2007, de 29 de março, veio posteriormente definir a sua missão e as suas atribuições, assim como os seus órgãos.

Na ANSR concentraram-se as atribuições da extinta Direcção-Geral de Viação (DGV), respeitantes às políticas de prevenção e segurança rodoviária e de processamento de contraordenações, assim como as dos, também extintos, Conselho Nacional de Segurança Rodoviária e Comissões Distritais de Segurança Rodoviária. Por transferência para o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, deixaram de estar sob alçada do MAI as atribuições anteriormente afetas à DGV respeitantes a veículos, condutores e infraestruturas rodoviárias, as quais passaram a integrar o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP e o Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, I.P., entretanto também já extintos no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC).

No preâmbulo do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, ficou definido que se pretendia com a criação da ANSR permitir que a coordenação estratégica do combate à sinistralidade ficasse concentrada numa entidade que teria como foco exclusivo a conceção e a supervisão da implementação das medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além do apoio a título consultivo, e na perspetiva da segurança rodoviária, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos.

No que respeita especificamente às contraordenações de trânsito, pretendia-se que a ANSR assumisse progressivamente um maior protagonismo no processamento administrativo dos autos, nomeadamente pelas atividades respeitantes ao registo, arquivo e notificação, libertando um número muito significativo de elementos das forças de segurança para funções policiais.

A ANSR responde igualmente às orientações da Organização das Nações Unidas (ONU), a qual recomenda a existência de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária, como expresso no relatório denominado “*World Report on Road Traffic Injury Prevention*” da Organização Mundial de Saúde (OMS).

A ANSR foi criada como um organismo da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa e com a missão do planeamento e coordenação, a nível nacional, de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como da aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

No referido diploma ficou definido, em concreto, que a ANSR prosseguia as seguintes atribuições:

- a) Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- b) Elaborar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a Prevenção Rodoviária;
- c) Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente da rede escolar, que fomentassem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- d) Elaborar estudos de legislação em matéria rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- e) Regular e superintender as auditorias de segurança rodoviária, nos termos da lei, fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- f) Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometessem expressamente;
- g) Promover o estudo das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito e assegurar a existência e o funcionamento de um Observatório de Segurança Rodoviária.

Em 2012, por força de uma nova lei orgânica do MAI, foi publicado o Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que aprovou uma nova estrutura orgânica para a ANSR, mantendo a missão do organismo, assim como o seu regime de autonomia. Ao nível das atribuições, neste novo diploma de aprovação da estrutura orgânica da ANSR, foi aditada a competência de contribuir financeiramente para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária e segundo orientação superior.

A portaria que fixa a atual estrutura nuclear da ANSR só veio a ser publicada em 2017, a Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, definindo, na sua composição, duas unidades orgânicas: a Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária e a Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações.

A estrutura flexível da ANSR, prevista no n.º 5 do artigo 21.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, foi aprovada e publicada pelo despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro, tendo aí sido identificadas as seis unidades de segundo nível que a compõem e fixadas as suas competências.

A ANSR tem as suas instalações localizadas no concelho de Oeiras e, em termos administrativos, usufrui de serviços partilhados prestados pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna, que, conforme o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 112/2014, de 11 de julho, que procede à alteração ao Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março, [...] *assegura, nos termos da lei, o apoio administrativo e logístico integral, bem como a gestão administrativa do património afeto [...] à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, [...].*

O artigo 7.º do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, define igualmente que o *apoio administrativo e logístico ao funcionamento da ANSR é prestado pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna (SG) que gere, igualmente, o património afeto à Autoridade e que, sem prejuízo da articulação que devem fazer os dirigentes máximos de ambos os serviços, a ligação entre a ANSR e a SG para efeitos do presente artigo faz-se entre um núcleo de apoio administrativo da ANSR e os serviços respetivamente competentes da SG.*”

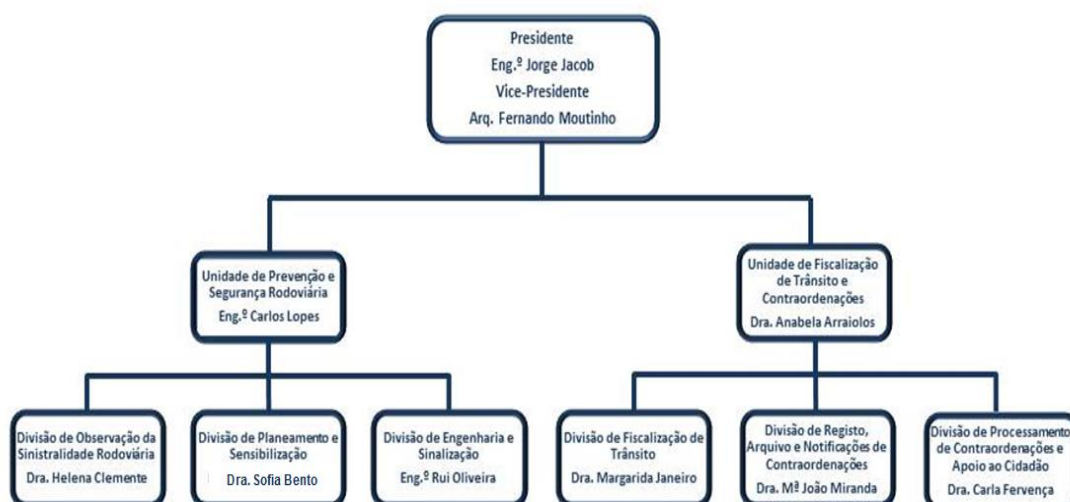
2. CARACTERIZAÇÃO DA ANSR

A ANSR é um organismo da administração central do Estado que visa, acima de tudo, assegurar os interesses coletivos da sociedade, nomeadamente aqueles que respeitam às políticas de segurança rodoviária ao nível nacional.

Como organismo da Administração Pública (AP), insere-se num vasto conjunto de outros organismos com personalidade jurídica aos quais a lei atribuiu o exercício da função administrativa do Estado.

2.1. ORGANOGRAMA E ATRIBUIÇÕES

A atual estrutura da ANSR está representada no seguinte organograma:



As duas unidades orgânicas de primeiro nível definidas na portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, são:

- Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária (UPSR);
- Unidade de Fiscalização, Trânsito e Contraordenações (UFTC).

À UPSR compete:

- a) Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio da prevenção e segurança rodoviária;

- b) Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- c) Elaborar fichas temáticas sobre aspetos relevantes da sinistralidade rodoviária;
- d) Promover a realização de estudos sobre as atitudes e os comportamentos dos utentes da via pública;
- e) Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões da prevenção e segurança rodoviária;
- f) Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- g) Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular da sinistralidade;
- h) Elaborar e monitorizar os planos nacionais de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção e segurança rodoviária;
- i) Acompanhar estudos de âmbito municipal ou intermunicipal, elaborados pelas autarquias locais ou pelas comunidades intermunicipais no domínio da segurança rodoviária e do ordenamento local do trânsito;
- j) Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias no domínio da segurança rodoviária com entidades públicas e privadas;
- k) Promover estudos e análises relativas a causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários em articulação com entidades fiscalizadoras, bem como propor as necessárias medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pela gestão das infraestruturas rodoviárias e fiscalização;
- l) Estudar e implementar processos de controlo da qualidade da recolha, processamento e divulgação das estatísticas;
- m) Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- n) Emitir recomendações às entidades gestoras das vias para que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente;
- o) Promover a emissão de instruções técnicas destinadas às entidades intervenientes em matéria rodoviária sobre sinalização e circulação rodoviária;
- p) Assegurar a operação e o desenvolvimento na vertente tecnológica do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO);

- q) Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;
- r) Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à segurança rodoviária;
- s) Manter atualizado um registo nacional de planos intermunicipais e municipais de segurança rodoviária.

À UFTC compete:

- a) Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio do trânsito;
- b) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- c) Elaborar, coordenar e monitorizar o plano nacional de fiscalização de trânsito;
- d) Assegurar a credenciação e registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente;
- e) Assegurar a equiparação dos trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente, bem como a emissão do respetivo cartão de identificação;
- f) Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- g) Propor instruções técnicas como medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria de fiscalização rodoviária;
- h) Emitir o parecer a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º do decreto regulamentar n.º 2-A/2005, de 24 de março;
- i) Promover a realização de estudos de legislação rodoviária nacional e/ou comunitária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- j) Promover a realização de estudos relativos à caracterização das diferentes infrações rodoviárias tipificadas no Código da Estrada ou em legislação complementar e em legislação especial cuja aplicação esteja cometida à ANSR;
- k) Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- l) Coadjuvar os utilizadores no registo no portal de contraordenações rodoviárias;
- m) Coadjuvar as entidades judiciais no âmbito de processos de natureza criminal e contraordenacional rodoviário e promoção de medidas no sentido de maximizar a eficiência do processo;

- n) Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para entidades fiscalizadoras, com vista à uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- o) Proceder ao levantamento e notificação de autos de contraordenação instaurados com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- p) Assegurar o registo centralizado dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- q) Assegurar a existência de meios tecnológicos que permitam de forma automatizada a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenação;
- r) Assegurar o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, preferencialmente sob forma digitalizada, bem como assegurar de forma permanente a atualização da informação a disponibilizar no portal de contraordenações rodoviárias;
- s) Assegurar a instrução dos processos de contraordenação e a proposta de decisão;
- t) Propor a aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- u) Emitir instruções e esclarecimentos às entidades responsáveis pelas funções de atendimento no âmbito de processos de contraordenação e coordenar o atendimento direto aos cidadãos no âmbito daqueles processos;
- v) Assegurar a atualização e correção dos dados do registo de infrações do condutor, bem como zelar para que o acesso e comunicação da informação sobre os registos respeitem as condições previstas na lei.

De acordo com o Despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro, cada uma destas unidades orgânicas é composta por três unidades orgânicas de segundo nível.

A UPSR é composta pela Divisão de Observação da Sinistralidade Rodoviária (DOS), pela Divisão de Planeamento e Sensibilização (DPS) e pela Divisão de Engenharia e Sinalização (DES).

A UFTC é composta pela Divisão de Fiscalização de Trânsito (DFT), pela Divisão de Registo, Arquivo e de Notificações de Contraordenações (DRC) e pela Divisão de Processamento de Contraordenações e Apoio ao Cidadão (DPC).

2.2. RECURSOS HUMANOS

Revisitando o diploma legal de criação da ANSR, constata-se que no mesmo se encontra preconizada a adoção de uma estrutura orgânica leve e ágil, o que na prática se traduziu ao longo destes anos na existência de mapas de pessoal com quantitativos limitados, registando-se paralelamente um encorajamento claro à contratação de prestadores de serviços na modalidade de *outsourcing*, tanto nas áreas de negócio como nas de suporte, verificando-se que o peso relativo dos colaboradores neste regime foi sempre bastante significativo.

Esta orientação governativa de certa forma veio a alterar-se com a aprovação da Lei n.º 112/2017, de 29 de dezembro, que aprovou e regulamentou o programa de regularização extraordinária dos vínculos precários, com o objetivo da eliminação desta tipologia de vínculos na administração pública, alcançado através da sua requalificação em vínculos de emprego público por tempo indeterminado, medida que culminou no aumento dos mapas de pessoal dos organismos públicos.

No caso da ANSR, a Comissão de Avaliação Bipartida do MAI reconheceu a existência de 92 vínculos que revestiam tais características. Nestes termos, e após conclusão dos formalismos previstos na lei, encontramos-nos num cenário de duplicação do mapa de pessoal.

O mapa de pessoal aprovado para 2018 contemplava 146 postos de trabalho, estimando-se que o seu preenchimento a 31 de dezembro atinja 65%, ou seja, 95 efetivos.

O cenário previsto para 2019 é completamente distinto, acompanhou a proposta de OE2019 uma proposta de ampliação do número de postos de trabalho para 192, fundamentada na integração dos vínculos precários, representando um reforço de 46 novos postos face ao ano anterior, cuja distribuição por carreira e categoria se apresenta no quadro infra.

Carreira/categoria	N.º de postos de trabalho
Dirigentes superiores	2
Dirigentes intermédios	8
Especialista de informática	2
Técnico superior	98
Coordenador técnico	1
Técnico de informática	4
Assistente técnico	72
Assistente operacional	5
Total	192

Mapa de pessoal proposto para 2019

A integração destes novos trabalhadores conduzirá inevitavelmente à realização de uma profunda análise e avaliação internas relativamente à adequação da atual estrutura orgânica face ao redimensionamento expressivo do mapa de pessoal. Sendo certo que a ANSR procurará de forma continuada e consistente explorar todas as oportunidades potenciadoras de melhorias no desempenho organizacional, afigura-se indispensável, perante este cenário, proceder à formulação de uma proposta de ajustamento da atual estrutura orgânica.

Seguindo o desígnio político nacional de promoção de uma maior profissionalização e capacitação do capital humano, enquanto condição basilar promotora de um serviço público moderno e eficiente, a ANSR manterá em 2019 o forte compromisso e estímulo na área da formação dos seus recursos humanos, sem contudo negligenciar a realização de uma avaliação criteriosa ao custo/benefício associado ao investimento orçamental que lhe está subjacente, que por razões óbvias terá um peso relativo superior no OE2019.

Para 2019 a ANSR elaborou um Plano de Formação (que se anexa a este Plano de Atividades) procurando contribuir para:

- Assegurar um serviço de excelência, promovendo as atitudes, os comportamentos e as competências necessárias para o sucesso das políticas de qualidade, sustentabilidade e higiene e segurança no trabalho;
- Promover o desenvolvimento de competências de liderança e gestão, visando a mobilização das equipas para alcançar os objetivos fixados;
- Desenvolver competências, atuais e emergentes, para garantir a qualidade, aumentar a produtividade e intensificar o envolvimento dos trabalhadores;
- Estimular níveis elevados de motivação, realização profissional, sentimento de pertença e reconhecimento do mérito;
- Facilitar a gestão da mudança, reforçando o compromisso dos trabalhadores, bem como o seu desenvolvimento pessoal;
- Fortalecer os traços da cultura organizacional que valorizam o autoestudo, o desenvolvimento permanente, a cooperação, a inovação e a melhoria contínua, tanto em termos individuais como coletivos.

Em 2018 assitiu-se a uma redução significativa e não programada do n.º de elementos afetos à área da contratação pública. Considerando o volume e a criticidade das tarefas desenvolvidas nesta área de suporte, e de forma a reestabelecer os níveis de atividade identificados como necessários, a ANSR procurará através da abertura de procedimentos concursais colmatar a falta de recursos humanos nestas funções.

2.3. RECURSOS FINANCEIROS

O orçamento proposto pela ANSR para o ciclo económico de 2019 ascende a aproximadamente 34M€, conforme evidenciado no quadro infra:

Agrupamento de despesa	Previsão orçamental 2019
Pessoal	4.462.846
Aquisição de bens e serviços	8.570.340
Juros e outros encargos	30.000
Transferências correntes	15.637.154
Outras despesas correntes	1.753.805
Investimentos	3.591.286
Total	34.045.431

Proposta OE2019

Comparativamente com o ano transato verifica-se que a proposta de orçamento para 2019 encontra-se no mesmo patamar de grandeza, apontando-se a um acréscimo pouco expressivo a rondar um ponto percentual.

Factualmente não existem, na perspetiva macro, variações significantes a enfatizar, contudo ao nível da distribuição das dotações orçamentais por agrupamento de despesa existem claras alterações aos padrões verificados nos anos anteriores. Tendo como principal causa o alargamento do mapa de pessoal já identificado e enquadrado no ponto anterior, dá-se nota do impacto significativo que este fator terá na poupança orçamental projetada de 2,3M euros no agrupamento de despesa 02 – aquisição de bens e serviços, quando comparado com o ano anterior. Pelo mesmo motivo é de se realçar igualmente o visível e necessário reforço das dotações no agrupamento de despesa 01 – despesas com pessoal em cerca de 35%, traduzido em 1,15M€.

As necessidades orçamentais plasmadas no projeto de orçamento de despesa serão suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (FEDER), respetivamente nos montantes de 32.342.298 euros e de 1.703.133 euros.

No que respeita à aplicação dos fundos europeus, destaca-se a continuidade da execução de três projetos: ADAV (Análise Dinâmica de Acidentes Viação), SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários) – encontra-se previsto em 2019 o investimento com a aquisição de drones e dispositivos de navegação telecomandada, e SIUAV (Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação) – encontra-se previsto em 2019 o lançamento do procedimento aquisitivo.

Ainda no que respeita a esta fonte de financiamento, importa mencionar que foram programadas as dotações orçamentais necessárias à execução da segunda fase do projeto de desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária, cuja execução se encontra decisivamente condicionada não só à realização de uma intervenção evolutiva profunda no sistema TIC da ANSR de suporte à atividade fiscalizadora, Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), mas também a alterações ao Código da Estrada.

No âmbito da afetação das receitas próprias, e em estreita observância da estratégia política setorial conhecida para o triénio 2017-2019, destacam-se as seguintes prioridades no investimento orçamental da ANSR:

- Expansão do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO);
- Reforço da capacidade de operação do SCoT através do desenvolvimento de uma nova aplicação, o *SCoT+*;
- Realização de campanhas de sensibilização na área da prevenção rodoviária;
- Apoiar a elaboração dos planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária;
- Execução de avaliações/inspeções técnicas às vias rodoviárias;
- Promoção da atualização do estudo sobre o custo económico e social dos acidentes rodoviários;
- Proceder à avaliação e classificação da infraestrutura rodoviária;
- Execução de outras medidas do PENSE2020;
- Garantir a manutenção do SINCRO.

Importa ainda mencionar que, no capítulo da gestão orçamental, a ANSR continuará a dirigir esforços no sentido de assegurar a aplicação das melhores práticas subjacentes à realização da despesa pública e controlo orçamental, balizando a sua atuação, em todo o momento, pelos princípios da legalidade, transparência, economia e salvaguarda do interesse público.

Com base numa breve retrospectiva à execução do orçamento de 2018, marcada por sérios constrangimentos de gestão, é inevitavelmente ambicionada a existência de um cenário em 2019 menos austero em matéria de cortes orçamentais e cativações.

2.4. VETORES DE ATIVIDADE

A atividade da ANSR desenvolve-se na observância de três importantes eixos:

- O planeamento e coordenação das políticas de segurança rodoviária;
- A promoção de campanhas de educação e sensibilização rodoviária;
- A aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

2.5. MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

De acordo com artigo 2º do decreto-regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, a ANSR tem por missão *o planeamento e a coordenação, a nível nacional, de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.*

A visão da ANSR está assim definida:

Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável

Os valores institucionais de referência são:

- **Competência** - eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária;
- **Credibilidade** - atuação centrada no rigor, equidade e isenção, enquanto valores indissociáveis do serviço público;
- **Cooperação** - fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária (infraestrutura, veículo, comportamento humano, gestão do sistema e socorro à vítima);
- **Cidadania** - orientação para o cliente e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis.

2.6. *STAKEHOLDERS*

Os *stakeholders* representam o conjunto de entidades (particulares e/ou coletivas) num processo, numa empresa ou na missão de uma organização. O sucesso de qualquer organismo depende da participação destas suas partes interessadas e por isso é necessário assegurar que as suas expetativas e as suas necessidades são conhecidas e são consideradas no processo de tomada de decisão. Cada *stakeholder* é motivado por objetivos, existindo alguns que são comuns, cabendo à organização encontrar a posição de equilíbrio que otimize a relação entre as partes.

No caso da ANSR, as principais partes interessadas são os cidadãos, as forças de segurança, o Ministério da Administração Interna e as suas entidades e organismos, as entidades municipais, o Ministério da Justiça e as suas entidades e organismos, os tribunais, as associações e/ou entidades ligadas à área da prevenção e segurança rodoviária nacionais e estrangeiras e, de uma forma geral, muitos outros organismos da administração pública.

Dividimos os *stakeholders* em dois grandes grupos, os internos e os externos:

Internos

- Dirigentes
- Trabalhadores

Externos

- Cidadãos
- Ministério da Administração Interna
- Tribunais e entidades judiciais
- Entidades fiscalizadoras
- Parceiros públicos
- Entidades gestoras rodoviárias
- Parceiros internacionais



Stakeholders da ANSR

O Ministério da Administração Interna, inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna, a Secretaria-Geral do MAI, a Inspeção-Geral da Administração Interna, a Autoridade Nacional de Proteção Civil, o Observatório de Tráfico de Seres Humanos e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;

As entidades fiscalizadoras, designadamente a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e as autarquias locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de polícia municipal ou de empresas municipais;

Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres, I.P., o Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P., a Autoridade Nacional de Proteção Civil, a Direção-Geral de Saúde, o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça, I.P. entre outros;

O sistema judicial, abarcando os tribunais, o Ministério Público, e a Provedoria de Justiça;

As entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias, designadamente, as autarquias locais e as entidades concessionárias da rede rodoviária nacional;

Os parceiros internacionais, incluindo grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG.

2.7. ANÁLISE SWOT

A metodologia **SWOT** - *Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, consiste numa técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos da organização, bem como as oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente. Assim, e de acordo com a tabela abaixo, foram identificados os seguintes elementos que, refira-se, já haviam sido identificados também em análises SWOT precedentes.

PONTOS FORTES

- *Expertise* na área de negócio;
- Dirigentes qualificados e motivados;
- Funcionários qualificados e motivados;
- Descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho;
- Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias;
- Cultura organizacional sedimentada;
- Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária;
- Aproveitamento do Portugal 2020, enquanto fonte de financiamento para apoio a investimentos estruturantes.

PONTOS FRACOS

- Dificuldade de recrutamento de recursos humanos;
- Complexidade de gestão e de coordenação dos vários *outsourcings*;
- Natureza de serviço integrado, dependente da SGMAI no âmbito da partilha de serviços comuns;
- Inadequada estrutura orgânica para prossecução dos objetivos ligados à missão.

OPORTUNIDADES

- Adoção de incentivos financeiros legais para todos os funcionários da ANSR;
- Otimização e diversificação dos canais de comunicação;

-
- Alteração da natureza do serviço: autonomia financeira e alargamento do âmbito das competências e da missão;
 - Adoção da fase negocial nos procedimentos de contratação e maior racionalização dos custos Governação em rede com os *stakeholders*;
 - Aposta nas novas tecnologias de informação e comunicação e apropriação dos principais sistemas de informação, cooperação internacional e exportação de *know-how* especializado (PALOP, em particular).
-

AMEAÇAS

- Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade na área de negócio;
 - Fatores socioculturais com consequências na segurança rodoviária;
 - Sentimento de impunidade dos condutores, gerado por ineficácia do sistema contraordenacional e criminal;
 - Complexidade de coordenação das múltiplas entidades intervenientes no PENSE;
 - Conjuntura económica desfavorável com implicações, designadamente, na quebra da receita;
 - Grau de eficácia das atividades fiscalizadoras;
 - Fragilidades tecnológicas e humanas suscetíveis de afetar a atividade;
 - Conjuntura económica desfavorável com implicações, designadamente, na quebra da receita.
-

2.8. ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

Os Objetivos Estratégico refletem o alinhamento com o Programa de Governo e as Grandes Opções do Plano traduzindo as grandes linhas de ação do Estado e as prioridades ao nível das políticas públicas prosseguidas no âmbito da segurança rodoviária.

Da mesma forma esses Objetivos Estratégicos desdobram-se em cascata em Objetivos Operacionais, refletindo um total alinhamento.

Esse alinhamento é apresentado nos quadros seguintes:

PROGRAMA DO GOVERNO	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS OPERACIONAIS
Incentivar todos os municípios portugueses a elaborar e aprovar os respetivos Planos Municipais de Segurança Rodoviária, instrumentos fundamentais da promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos	Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária (OE1)	Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (CIM) (OO1)
Concretizar e alargar a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO)	Modernizar a fiscalização rodoviária (OE3)	Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) - 2ª fase (OO4)
Melhorar a articulação e a partilha de informação entre todas as entidades com informação sobre os veículos ou os seus proprietários e condutores e as forças de segurança	Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária (OE5)	Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias (OO7)
Reforçar as medidas de sinalização de "pontos negros" e aumentar as ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias	Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária (OE1)	Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (CIM) (OO1)
		Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes (OO2)
		Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020 (OO5)
Desenvolver um Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos	Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes (OE2)	Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros (OO3)
Desenvolver campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário e concretizar um programa nacional de distribuição, a custo simbólico, de dispositivos descartáveis de controlo da alcoolemia em ambientes noturnos		

GRANDES OPÇÕES DO PLANO	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS OPERACIONAIS
Promover a educação e formação para o desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária, quer no âmbito da Estratégia Nacional de Educação para a Cidadania, quer através do envolvimento das comunidades locais	Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes (OE2)	Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (OO1)
		Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros (OO3)
Desenvolver iniciativas que potenciem uma infraestrutura mais segura, promovendo a realização de segurança rodoviária a locais de concentração de acidentes e recorrendo à classificação de eixos viários segundo a metodologia de classificação de segurança Eurorap	Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária (OE1)	Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes (OO2)
Conceber um programa de simplificação e desmaterialização administrativa do processo contraordenacional, melhorando os tempos de notificação e decisão	Modernizar a fiscalização rodoviária (OE3)	Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito SCOT - 2ª fase (OO4)
	Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária (OE5)	Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias (OO7)
Promover a segurança rodoviária junto das autarquias, através de soluções de trabalho e adaptadas às realidades locais e regionais, traduzindo-as na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária (tendo o PENSE 2020 como matriz orientadora)	Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária (OE1)	Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (OO1)
		Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020 (OO5)

Divulgar e promover, junto dos gestores de infraestrutura, documentos técnicos orientadores de conceção do ambiente rodoviário, tendo como objetivo a diminuição da sinistralidade em meio urbano	Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária (OE1)	Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (OO1)
		Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes (OO2)
Reforçar a aposta na sensibilização junto de condutores e utentes, em especial nos períodos de maíus tráfego, incidindo nas principais causas de sinistralidade e de acordo com a estratégia de comunicação definida para o período de implementação do PENSE 2020	Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes (OE2)	Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros (OO3)
Reforçar e modernizar a fiscalização rodoviária através do alargamento do SINCRO, do estudo de novos métodos de fiscalização e da consolidação da implementação do plano nacional de fiscalização	Modernizar a fiscalização rodoviária (OE3)	Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito SCOT) - 2ª fase (OO4)
	Otimizar o equilíbrio orçamental (OE4)	Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2019 (OO6)
	Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária (OE5)	Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias (OO7)

2.9. A ESTRATÉGIA 2017-2019

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2017-2019, de acordo com um modelo de organização que procura alcançar as melhores práticas dentro da administração pública. Por conseguinte, a metodologia utilizada na elaboração do plano ajuda a clarificar os objetivos definidos para a ANSR e a garantir um perfeito alinhamento entre os objetivos organizacionais e os objetivos dos seus dirigentes, trabalhadores e colaboradores, ou seja, aos vários níveis do sistema de avaliação do desempenho instituído na administração.

Vetores estratégicos

Da análise estratégica efetuada, resultou a identificação de três vetores estratégicos, os quais constituem as grandes linhas de orientação da ANSR:

▪ Eficácia e qualidade de serviço

Este vetor assume especial importância para qualquer organização, na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e, nesse âmbito, a qualidade do serviço prestado. Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende dar continuidade à aposta muito clara no aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos cidadãos e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso, nos quais não poderíamos deixar de destacar a implementação no ano de 2010, 2013 e 2016, da ferramenta CAF (*Common Assessment Framework*) para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua, com reflexos diretos na gestão organizacional e, consequentemente na eficácia e qualidade percebida do serviço público desenvolvido. Refira-se ainda, a este propósito, que a ANSR monitoriza de perto a qualidade dos serviços desenvolvidos, mediante uma regular auscultação das entidades e cidadãos que com ela interagem, também conforme exigido pelo sistema de gestão de qualidade estabelecido, recordando que esta organização obteve em 2012 a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2015, objeto de duas renovações bem sucedidas em 2016 e 2018.

▪ Economia e eficiência operacional

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, ou seja, para além da preocupação de eficácia, são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência. Ao eleger-se este vetor estratégico, considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos cidadãos, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso da administração num contexto de recursos escassos.

▪ Comunicação, imagem e responsabilidade social

Atendendo às conclusões emergidas da análise estratégica realizada e que apontaram para a necessidade de se manter a aposta na projeção da imagem da ANSR, considera-se que este

vetor assume particular importância, na medida em que a comunicação e a imagem alimentam de forma positiva a sustentabilidade de qualquer organização. O planeamento e execução de ações que permitam o reforço da imagem e a dinamização da comunicação institucional, e a consequente mediatização, afiguram-se fundamentais para o aumento do sentimento de pertença e da satisfação de todos os seus dirigentes e trabalhadores. Ao nível externo, estas ações afiguram-se determinantes à alavancagem da notoriedade da imagem, necessária ao alcance do sucesso na difusão das mensagens de prevenção rodoviária transmitidas nos órgãos de comunicação social.

2.10. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2017-2019

Assente na missão, visão e estratégia estabelecida para o triénio 2017-2019, a ANSR procedeu à identificação das metas e objetivos estratégicos, que pautarão a sua atividade nesse período:

OE 1. Comunicar e envolver os trabalhadores na estratégia organizacional

A ANSR continuará a apostar na formação dos seus trabalhadores no sentido de promover a sua qualificação e valorização profissional, motivando-os simultaneamente. Também com o objetivo de fomentar a cultura organizacional e de promover a coesão e interação entre os trabalhadores, será publicado trimestralmente o boletim informativo interno “*Newsletter ANSR*”.

OE 2. Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

Será promovida a divulgação de campanhas de sensibilização rodoviária, tendo em especial atenção a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade, verificar-se-á igualmente um forte impulso à dinamização da formação cívica nas escolas, passando entre outras iniciativas, pela divulgação do projeto da ANSR denominado “Júnior Seguro”.

OE 3. Modernizar a fiscalização rodoviária

Em 2019, em respeito pelo cumprimento da ação A4.16. consagrada no PENSE2020, perspetiva-se a operacionalização da ampliação do SINCRO, assim como a aposta renovada na simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administrativa.

Contamos igualmente em dar seguimento ao projeto conexo à geolocalização das infrações no Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), cujos benefícios esperados passam por um lado pela agilização da atividade de monitorização do plano nacional de fiscalização e por outro, pela recolha de informação relativa a comportamentos adotados pelos condutores, desagregada geograficamente, permitindo a sua análise através de ferramentas dos sistemas de informação geográfica. Durante o ano 2019 verificar-se-á o arranque da segunda fase deste projeto, na sequência da realização do estudo e definição dos requisitos funcionais e técnicos a finalizar no ano 2018.

Este é marcadamente um compromisso plurianual ambicioso e que necessita da cooperação de outras entidades, nomeadamente das Forças de Segurança, que são as entidades que recolhem os dados no terreno.

É também um compromisso complexo, envolto num elevado nível de risco operacional, dado tratar-se de uma ferramenta adicional que integrará um sistema informacional sobrecarregado e carente de uma profunda intervenção evolutiva que venha permitir a acomodação de novas funcionalidades (SCoT), porquanto se impõem assumir, de forma refletida e responsável, consideráveis reservas na execução deste projeto.

OE 4. Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

Este importante objetivo pretende reforçar as iniciativas que se desenvolvem localmente, designadamente na promoção da elaboração e/ou participação em planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, na realização de avaliações de lanços de estrada com maior concentração de acidentes e ainda na promoção da classificação de segurança da rede rodoviária nacional e municipal. Todos estes instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária, em estreita correlação com outras ações desenvolvidas junto de segmentos específicos da sociedade, terão o seu relevante contributo para o combate à sinistralidade rodoviária do nosso país.

OE 5. Otimizar o equilíbrio orçamental

A ANSR manterá a prossecução de uma política de gestão interna baseada numa adequada racionalização das dotações orçamentais e na captação de verbas provenientes de fundos comunitários disponibilizados através do SAMA2020.

Relativamente à receita, a ANSR continuará a apostar na otimização dos seus sistemas de suporte à gestão das contraordenações, tarefa que tem, entre outros, o objetivo de agilizar o processo administrativo no sentido de aumentar o nível de arrecadação de receita, assim como a diminuição da ocorrência de prescrições.

OE 6. Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

Em 2019, decorrerá o desenvolvimento do projeto SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários) o qual tem por finalidade o desenvolvimento de um sistema de recolha, tratamento e disponibilização de informação sobre acidentes rodoviários, a operar pelas forças de segurança através da utilização de aeronaves pilotadas remotamente (drone). Em fase posterior é realizado o tratamento das imagens para recolha de medições e outras provas para eventual utilização na investigação criminal e reconstituição científica dos acidentes, bem como a transmissão de dados através de uma plataforma informática, objeto de desenvolvimento em projeto complementar – SIUAV.

Será igualmente dada a continuidade ao projeto SIUAV (Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação), que consiste no desenvolvimento de uma plataforma informática que permita a receção automatizada e a validação dos dados recolhidos pela PSP e GNR, o seu armazenamento numa base de dados, e ainda a sua análise temporal e geográfica através da utilização de *software* de *business intelligence & analytics* e de um sistema de informação geográfica. Acresce a estas funcionalidades a implementação de um portal para disseminação da informação estatística dos acidentes, com a partilha de dados por interoperabilidade entre sistemas da administração pública, de forma a assegurar a interligação entre sistemas informacionais dos vários *stakeholders* envolvidos: forças de segurança, Ministério Público, Instituto de Medicina Legal, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Infraestruturas de Portugal e Câmaras Municipais.

OE 7. Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão

A ANSR tem projetada para 2019 a fase de arranque da utilização de uma nova funcionalidade, após a fase de desenvolvimentos concluída em 2018, que se encontrará disponível através do portal das contraordenações com a emissão da certidão do registo individual do condutor na modalidade *online*, iniciativa assente no princípio da modernização administrativa e simplificação de processos para o cidadão, que vem garantir a existência de um novo serviço de acesso permanente e à distância, livre de burocracia e mais célere.

Em 2018 a ANSR deu mais um passo no sentido da inovação e ampliação da sua capacidade produtiva, aumentando simultaneamente a qualidade do serviço prestado ao cidadão, investindo na automatização de processos internos críticos nas áreas de negócio e suporte através da robótica. Um dos processos automatizados foi a validação de utilizadores no portal das contraordenações, que resultou numa notória agilização do processo e na minimização da

ocorrência de incorreções, com efeitos muitos expressivos no encurtamento do tempo de resposta aos pedidos submetidos pelo cidadão.

A qualidade e a satisfação do cidadão com serviços prestados pela ANSR devem ser monitorizadas regularmente, sendo que essa verificação é estabelecida dentro dos princípios do sistema de gestão de qualidade norma ISO 9001:2015, a qual a ANSR implementou no sentido de assegurar a qualidade permanente de serviço.

De forma análoga ao registado em anos anteriores, reforçar-se-ão os procedimentos relativos a todas as ações de divulgação da imagem organizacional, em especial as que concernem à melhor gestão dos canais de comunicação institucional, designadamente o portal eletrónico e a rede social *Facebook*. No âmbito deste objetivo estratégico, dar-se-á prioridade a iniciativas várias, como sejam as correlacionadas com as novas e desejáveis parcerias estratégicas, sendo que, neste domínio, reforçar-se-ão as relações já existentes e a desenvolver na área da segurança rodoviária com todos os atores críticos no processo.

2.11. OBJETIVOS OPERACIONAIS E QUAR 2019

O Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) 2019 foi delineado em respeito pela missão e atribuições legais da ANSR, bem como pelos objetivos estratégicos plurianuais superiormente aprovados, tendo sido priorizados neste instrumento de gestão os seguintes objetivos estratégicos para 2019:

OE 1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

OE 2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

OE 3: Modernizar a fiscalização rodoviária

OE 4: Otimizar o equilíbrio orçamental

OE 5: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

Devidamente enquadrados e articulados com estes objetivos estratégicos, a ANSR formulou, de forma coerente, sete objetivos operacionais a alcançar, com base nos parâmetros de eficácia, eficiência e qualidade.

▪ **Objetivos de Eficácia**

Objetivo operacional 1: *Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais (CIM)*

Objetivo operacional 2: *Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes*

Objetivo operacional 3: *Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros*

Objetivo operacional 4: *Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCoT) - 2ª fase*

Objetivo operacional 5: *Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020*

❖ **Considerações aos objetivos do parâmetro “Eficácia”**

O desenvolvimento da atividade da ANSR, que ao nível estratégico nacional ocorre em alinhamento com o programa de Governo, grandes opções do plano e programação orçamental, e ao nível internacional em alinhamento com as orientações políticas europeias, tem como fundamental objetivo a execução da política de segurança rodoviária que é materializada através da implementação de um conjunto de medidas e ações, assentes nas vertentes preventiva e fiscalizadora, que visam o combate à sinistralidade rodoviária.

A prossecução deste objetivo transnacional, fortemente associado à preservação e salvaguarda da vida humana, envolve um esforço sério de toda uma sociedade em torno da consciencialização e assimilação de que a segurança rodoviária é um direito e, simultaneamente, um dever, é um imperativo, e é da responsabilidade de todos os cidadãos.

Os objetivos operacionais 1 e 2 enquadram-se no âmbito da atuação da ANSR na vertente preventiva e incidem sobre as condições de segurança das infraestruturas rodoviárias. As ações subjacentes a estes dois objetivos são complementares e visam a identificação e o estudo pormenorizado de pontos de concentração de acidentes para efeitos de elaboração de planos de ação de mitigação dos riscos identificados, tornando essas infraestruturas rodoviárias mais seguras, e reduzindo os índices de sinistralidade.

O objetivo operacional 3 desdobra-se em ações que incidem sobre os comportamentos dos utilizadores das infraestruturas rodoviárias, outra variável de atuação determinante no fomento e incentivo à segurança rodoviária.

O objetivo operacional 4 não se encontrando, *a priori*, tão associado à área da prevenção rodoviária como os anteriores, tem subjacente o reforço da informação que é recolhida e inserida no Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) – nomeadamente a geolocalização das infrações ao Código da Estrada, que auxiliará a ação de monitorização do plano nacional de fiscalização e proporcionará simultaneamente informação relevante ao estudo dos comportamentos dos condutores e à perceção mais fina dos locais em que ocorrem as infrações.

O objetivo operacional 5 já havia sido consagrado no QUAR2018, assumindo a ANSR o seu relevo dado se encontrar diretamente ligado à execução das ações previstas no plano de ação do PENSE 2020, cujo período de vigência decorre e se aproxima do prazo temporal limite estabelecido.

▪ **Objetivos de Eficiência**

Objetivo operacional 6: *Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2019*

O programa de estabilidade em vigor para o período 2018-2022 veio reforçar a necessidade da aplicação de medidas de controlo da dívida pública, encontrando-se conexas a necessidade de prosseguir uma trajetória pautada pela rigorosa e sustentável execução do orçamento do estado.

Consciente deste quadro económico nacional e atento a previsão de um cenário no qual persistirá a obrigatoriedade de manter o processo de consolidação orçamental, a ANSR, em alinhamento com essas políticas, prevê a inclusão de um objetivo operacional no QUAR2019 que consiste na concretização de um pacote de medidas de eficiência orçamental (incluídas no anexo X à proposta de OE), à semelhança do sucedido em 2018.

As medidas apresentadas neste anexo são:

- Iniciativa associada a ganhos de eficiência na aquisição de bens e serviços: redução dos encargos com os serviços de gestão de contraordenações em € 250 000;
- Iniciativa associada a otimização da gestão do património imobiliário, incluindo uso mais eficiente de espaço e eliminação de arrendamentos injustificadamente onerosos: redução dos custos da administração das instalações do edifício em € 4 000;

- Iniciativa de reforço da capacidade de serviços públicos responderem a pressões do lado da procura através de realocação interna de recursos humanos: desmaterialização das notificações de autos de contraordenação e respostas aos pedidos de identificação de condutor (PIC's) no montante de € 25 714;
- Iniciativa de aumento da produtividade dos serviços, por exemplo por reconfiguração de processos e eliminação de atividades redundantes: implementação de iniciativas candidatas ao sistema de incentivos à eficiência da despesa pública com impacto de € 50 000;
- Identificação de medidas geradoras de recuperação de receitas próprias: expansão da rede nacional de radares – SINCRO, com impacto estimado de € 1 000 000.

▪ **Objetivos de Qualidade**

Objetivo operacional 7: *Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias*

O foco na satisfação do cidadão é um desígnio que a ANSR mantém em constante observância e prossecução, razão pela qual figura num importante documento de gestão como o QUAR, este objetivo para o ano 2019. Considera-se absolutamente fundamental e prioritária a maximização da perceção da qualidade do serviço que o cidadão detém em resultado da sua interação com este organismo, mostrando-se determinante o investimento em medidas que simplifiquem e desburocratizem processos internos, que estimulem e reforcem a produtividade e eficiência, e que simultaneamente agilizem e introduzam melhorias qualitativas nas interações com o cidadão. Com este objetivo concreto, a ANSR pretende promover a redução do tempo dispensado pelo cidadão no carregamento da informação indispensável ao registo no portal das contraordenações rodoviárias.

Objetivo operacional 8: *Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar dos colaboradores*

A Lei do Orçamento do Estado para 2019, Lei n.º 71/2018 de 31 de dezembro estipula, no artigo 25.º, objetivos para a gestão dos trabalhadores a inscrever nos QUAR dos serviços públicos de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável.

A ANSR, procurando ir ao encontro da satisfação dos trabalhadores e melhorar a qualidade nas condições de trabalho, refletindo-se também numa maior motivação dos colaboradores, compromete-se a favorecer a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar

destes, nomeadamente através da autorização para o cumprimento de um horário de trabalho em regime de jornada contínua.



REPÚBLICA
PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA



ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODVIÁRIA

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2019

Ministério da Administração Interna

Entidade: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

MISSÃO: Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário

Objetivos Estratégicos

OE 1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

OE 2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

OE 3: Modernizar a fiscalização rodoviária

OE 4: Otimizar o equilíbrio orçamental

OE 5: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

Objetivos Operacionais

Eficácia							Ponderação:	35,0%
OO1. Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Comunidades intermunicipais (CIM)							Peso	20%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i1 - N.º de planos concluídos ou em curso	n.a.	4	100%					
OO2. Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes							Peso	20%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i2 - N.º de avaliações concluídas	n.a.	6	100%					
OO3. Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros							Peso	20%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i3 - N.º de campanhas efetuadas	n.a.	6	100%					
OO4. Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) - 2ª fase							Peso	20%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i4 - Desenvolvimento da 2ª fase do projeto	n.a.	31.12.2019	100%					
OO5. Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020							Peso	20%
Indicador	Resultado 2018		Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i5 - Taxa de execução global	n.a.	65%	100%					

Eficiência							Ponderação:	35,0%
OO6. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2019							Peso	100%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio	
i6 - Percentagem de execução do conjunto das medidas	n.a.	50%	100%					

Qualidade						Ponderação:	30,0%
007. Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias						Peso	50%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i7 - Aumentar em 30% o n.º de utilizadores	n.a.	256862	100%				
008. Assegurar a conciliação da visa profissional com a vida pessoal e familiar dos colaboradores						Peso	50%
Indicador	Resultado 2018	Meta 2019	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i8 - Percentagem de trabalhadores com parecer favorável à solicitação para gozo de horário na modalidade de jornada contínua	n.a.	13%	100%				
Objetivos Relevantes							
Os objetivos mais relevantes são: 003, 006, 007 e 008							
Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais							
Objetivos Estratégicos/Objetivos Operacionais	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5		
001	x						
002	x						
003		x					
004			x				
005	x						
006				x			
007					x		
008	Decorrente do art. 25.º da LOE 2019, não alinhado com os OES						
Recursos Humanos							
Designação			Pontuação	Planeado	Realizado	Desvio	
Dirigentes - Direção Superior			20	2			
Dirigentes - Direção Intermédia e Chefes de Equipa			16	8			
Técnicos Superiores - (inclui Especialistas de Informática)			12	88			
Coordenadores Técnicos - (inclui Chefes de Secção)			9	1			
Assistentes Técnicos - (inclui Técnicos de Informática)			8	42			
Assistentes Operacionais			5	5			
TOTAL				146			
Recursos Financeiros							
Agrupamento de despesa				OE2019	Execução	Desvio	
Pessoal				4 462 846			
Aquisição de bens e serviços				8 570 340			
Juros e outros encargos				30 000			
Transferências correntes				15 637 154			
Outras Despesas Correntes				1 753 805			
Investimentos				3 591 286			
Total da despesa				34 045 431			
Indicadores				Fontes de verificação			
i1 - N.º de planos concluídos ou em curso			Relatório de atividades da ANSR				
i2 - N.º de avaliações concluídas			Lista de controlo de registos de inspeções técnicas				
i3 - N.º de campanhas efetuadas			Relatório de atividades da ANSR				
i4 - Desenvolvimento da 2ª fase do projeto			Relatório de atividades da ANSR				
i5 - Taxa de execução global			Relatório de atividades da ANSR				
i6 - Percentagem de execução do conjunto das medidas			Relatório de atividades da ANSR				
i7 - Aumentar em 30% o n.º de utilizadores validados no Portal			Relatório de atividades da ANSR				

2. APRESENTAÇÃO DAS ATIVIDADES/PROJETOS A DESENVOLVER EM 2019

3.1. PRINCIPAIS ATIVIDADES/PROJETOS

O desígnio da redução da sinistralidade rodoviária afigura-se como a grande problemática nacional e transfronteiriça que qualquer Estado moderno terá de ter presente na definição das políticas na área da segurança rodoviária. A ANSR corporiza o apoio à execução das políticas governamentais nesta área e foi com este foco e em respeito pelo conjunto de atribuições legais que lhe estão consignadas, e pelas linhas de atuação setoriais para o triénio 2017-2019, que identificou os objetivos anuais que incorporam a proposta de QUAR.

Reconhecido este enquadramento e estabelecida uma ligação clara e consistente entre o binómio problemática/objetivos, o planeamento do ciclo de gestão pautou-se pela definição de atividades/projetos que se assumissem como verdadeiras prioridades de ação e que permitissem o alcance inequívoco dos objetivos traçados, encontrando-se devidamente balizadas pelos recursos financeiros, humanos e informacionais à disposição.

Foram identificadas e orçamentadas atividades que se assumem de carácter contínuo e que suportam o funcionamento da ANSR, assim como atividades/projetos de maior relevo e contributo direto para a concretização dos objetivos traçados.

A sua definição atendeu aos princípios promovidos pela lógica de orçamentação programas, metodologia a que se encontra vinculada toda a administração pública, à não existência de atividades redundantes para a cadeia de valor, e a uma criteriosa afetação de recursos financeiros, cumprindo-se o desiderato do controlo da despesa pública.

Esta seção do plano de atividades será dedicada à elaboração de um breve enquadramento e desenvolvimento das atividades/projetos cujo impacto esperado nos resultados organizacionais e representatividade orçamental são mais relevantes.

No âmbito da aplicação dos fundos europeus captados pela ANSR, encontram-se programados desenvolvimentos para três projetos já em curso, SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários), SIUAV (Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação) e desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária – segunda fase. Recorda-se que os dois primeiros projetos são complementares, estão inseridos na área da observação da sinistralidade, e que o seu desenvolvimento foi despoletado para dar resposta a iniciativas previstas no plano de ação preconizado pelo PENSE2020.

O desenvolvimento destes dois projetos sinérgicos permitirá obter, tratar e analisar informação pormenorizada referente às causas da sinistralidade rodoviária, dados indispensáveis ao refinamento da estratégia de segurança rodoviária e consequente conceção e implementação de medidas de carácter preventivo e/ou corretivo.

Relativamente ao SLIAV está previsto o desenvolvimento da sua 2.^a fase em 2019, que consistirá na aquisição de drones e dispositivos de navegação telecomandada. No que respeita ao SIUAV, após conclusão do complexo documento de requisitos técnicos e funcionais, para 2019 encontra-se calendarizado o lançamento do procedimento aquisitivo para desenvolvimento do sistema de informação.

O terceiro projeto, referente à desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária, assume-se como um investimento e uma forte aposta na inovação, modernização e simplificação de processos, que produzirá efeitos francamente positivos nos índices de eficiência organizacional, com impacto óbvio na redução da carga administrativa associada a esta atividade, que se traduzirá na melhoria do serviço prestado a todas as partes interessadas, incluindo o cidadão. Conforme já referido anteriormente, o avanço deste projeto está dependente de uma necessária e profunda intervenção a ocorrer ao nível do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT).

Relativamente às despesas a financiar por receitas próprias, fonte de financiamento de maior expressividade orçamental, a ANSR procedeu a uma reflexão interna rigorosa e assertiva que possibilitou a identificação e hierarquização das prioridades mais prementes, de que resultou a estimativa dos encargos orçamentais indispensáveis à manutenção da sua atividade assim como daqueles conexos ao investimento conducente à execução dos projetos considerados prioritários, atentos os objetivos governativos setoriais.

Em 2019 a ANSR focalizará esforços no sentido de dar continuidade a um projeto nacional estratégico que transitou da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR), o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), através da execução da sua segunda fase, que consiste na sua ampliação, o que contribuirá para o reforço da capacidade fiscalizadora atualmente instalada e promoção da melhoria do nível de eficácia do sancionamento contraordenacional, desígnios políticos que têm vindo a ser defendidos e impulsionados nos últimos anos. Estima-se que o avanço deste projeto requeira a realização de um investimento a rondar 6M€, incluindo a manutenção por 5 anos.

Ainda relativamente a este projeto, existem duas questões fundamentais que importam salientar neste documento: i) importa recordar e enfatizar que a instalação e utilização do SINCRO, através do recurso à fiscalização permanente e automática da velocidade dos veículos, tem vindo a permitir à ANSR promover o desejado e necessário cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos, ação essencial na efetivação da política de combate a comportamentos de risco que tendem a aumentar a probabilidade de existência de acidentes de viação, mecanismo que, em muito, tem contribuído e potenciado o objetivo de diminuir a sinistralidade rodoviária, a sua gravidade e consequências sociais e económicas; ii) a plena implementação da segunda fase do SINCRO virá reforçar a capacidade fiscalizadora da ANSR, sendo de se estimar um considerável incremento da receita a arrecadar, do lado da despesa, não será de se menosprezar a existência de uma pressão orçamental adicional que se expressará num acréscimo das necessidades e encargos com os contratos de manutenção e operação do sistema, que permitem manter adequados níveis de funcionamento e eficácia operativa, assim como dos encargos com serviços de suporte à tramitação dos processos contraordenacionais instaurados, designadamente os associados aos pedidos de identificação de condutor, à impressão e expedição de notificações das infrações, e consultas à base de dados do IRN.

Ao nível dos sistemas TIC que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2019 apresenta-se como máxima prioridade proceder a uma intervenção profunda no SCoT, acusando a atual versão um preocupante índice de sobrecarga no processamento de informação e incapacidade para acolhimento de novas funcionalidades, que se apontam essenciais à viabilização e implementação de novos projetos. É de se prever a aposta no desenvolvimento de uma nova aplicação, indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR.

De forma sintética pretende-se que esta nova aplicação tecnologicamente evoluída (SCoT+), possibilite os seguintes desenvolvimentos:

- Avanço da segunda fase do projeto de desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da AMA;

- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- Integrar soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

No âmbito da prevenção rodoviária, manter-se-á o empenhamento na conceção e divulgação de campanhas de sensibilização, ação que se regista de fundamental importância ao incremento do sentido de prudência e civismo dos utilizadores das infraestruturas rodoviárias, entendendo-se que a continuidade desta aposta representa uma importante estratégia no combate à sinistralidade rodoviária. A ANSR dinamizará várias iniciativas nesta área de atuação, que serão submetidas à aprovação superior, tendo em consideração períodos de especial aumento de tráfego e a orientação para grupos prioritários, como são exemplo os veículos de duas rodas a motor, peões e ciclistas. Ainda no que respeita a campanhas de comunicação, será de se notar uma postura recetiva e colaborativa da ANSR face a iniciativas que promovam o aumento da segurança rodoviária nacional e o combate a comportamentos erráticos, que sejam promovidas por outras entidades parceiras nesta área de atuação, à semelhança do que sucedeu no ano de 2018. Encargo estimado das campanhas refletido na proposta do OE2019 – 0,935M€.

Com o objetivo de incrementar o número de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, será renovada a prioridade no estímulo e apoio à elaboração destes planos, no apoio à identificação de pontos críticos e na indicação de ações mitigadoras do seu potencial de sinistralidade. Encargo estimado refletido na proposta do OE2019 – 0,246M€.

Complementarmente manter-se-á em 2019 uma forte dinâmica ao nível da execução de avaliações/inspeções técnicas às vias rodoviárias. Através do desenvolvimento destas ações é possível observar a adequação das condições de segurança das vias, designadamente a verificação da conformidade da sinalização com a legislação aplicável, assim como avaliar as condições de circulação rodoviárias, daí resultando a comunicação de medidas correctivas específicas às entidades gestoras das vias, cuja implementação se afigura fundamental à redução da sinistralidade rodoviária e à minimização das suas consequências. Encargo estimado refletido na proposta do OE2019 – 0,277M€.

Em 2019 dar-se-á prioridade ao objetivo de promover um novo estudo sobre o custo económico e social dos acidentes rodoviários em Portugal, registando-se que o último estudo realizado data de 2012. A realização deste estudo assenta na análise de dados e variáveis estatísticas associados à sinistralidade rodoviária que permitem determinar a expressão

financeira e não financeira (por exemplo, a perda de produtividade da economia nacional) dos danos por ela causados. O conhecimento dos impactos da sinistralidade na sociedade afigura-se um imperativo porquanto se encontra envolvida uma problemática de escala global como é a perda de vida humana nas infraestruturas rodoviárias, ademais, a aferição desta informação assume-se como uma ferramenta essencial à implementação de políticas de segurança rodoviária válidas e orientadas para resultados. Outra virtude deste estudo consiste na obtenção de indicadores que permitem proceder à análise da eficácia das medidas de segurança rodoviária implementadas em determinado período temporal, à monitorização do seu impacto e à análise do respetivo custo-benefício. Em suma, o apuramento estimado do custo económico e social dos acidentes assume-se como um instrumento de extrema valiosidade e de apoio à proteção e promoção do interesse nacional, pois permite avaliar os resultados das políticas implementadas e proceder aos ajustamentos indispensáveis à minimização dos nefastos custos sociais e financeiros impostos à sociedade, procurando atingir superiores níveis de eficiência legislativa e fiscalizadora. Encargo estimado refletido na proposta do OE2019 – 0,150M€.

Promover a avaliação e classificação das infraestruturas rodoviárias é um claro objetivo da ANSR para 2019, após a notável e repetível experiência verificada no ano 2018 resultante da utilização da metodologia EuroRAP. A realização desta atividade reveste-se de elevada importância uma vez que permite obter um conhecimento aprofundado das características das vias e consequentemente delinear um conjunto de intervenções que contribuam para a melhoria das suas condições de segurança, com o objetivo último de reduzir a perda de vidas humanas nas estradas.

O recurso à metodologia EuroRAP é uma aposta clara num método inovador e de base científica, altamente experimentado – aplicado em mais de 80 países, assente num sistema integrado composto por três protocolos, que consiste na categorização (traduzida na atribuição de estrelas) das vias de acordo com grau de segurança percecionado através da avaliação de um vasto e completo conjunto de características e atributos. Na prática, e de forma resumida, no seguimento de inspeções realizadas às vias, este sistema recolhe e trata informação complexa de âmbito científico, com recurso a tecnologia e métodos avançados, permitindo mensurar o grau de segurança das infraestruturas rodoviárias, através da aplicação de três fases protocoladas e harmonizadas, que consistem: i) elaboração de mapas de risco de estradas ou troços de estradas, categorizando através de uma escala de cores, o risco de morte existente, com base em dados históricos de acidentes; ii) monitorização do desempenho, ferramenta que utiliza a informação de cada mapa de risco para percecionar a evolução do risco nacional da

rede de estradas ou de determinadas estradas ou de troços das mesmas; iii) classificação por estrelas e os planos de investimento para estradas mais seguras, esta classificação resulta da avaliação do binómio atributos físicos das estradas/risco de acidente retornando um determinado nível de segurança que é expresso numa estrutura hierarquizada de estrelas que traduz o nível de risco calculado com a finalidade de reduzir/eliminar os fatores promotores de sinistralidade identificados, a partir do qual proposto um plano de medidas corretivas e calculado o seu custo e o impacto da sua implementação na redução de mortes e feridos graves. O recurso a esta metodologia moderna e inovadora possibilita o conhecimento e categorização dos riscos existentes nas infraestruturas rodoviárias nacionais, disponibilizando uma visão holística do panorama nacional que se constitui uma mais-valia no estabelecimento de prioridades políticas e na fixação de medidas de larga escala sustentadas em dados científicos. Encargo estimado refletido na proposta do OE2019 – 0,175M€.

A ANSR manterá o seu forte compromisso na implementação das várias medidas da sua responsabilidade que se encontram consagradas no plano de ações do PENSE2020, sendo entendimento que todos os esforços e contributos já desenvolvidos e ainda por desenvolver serão determinantes para o cumprimento das importantes metas estabelecidas no combate estruturado à sinistralidade rodoviária no nosso país. Encargo estimado refletido na proposta do OE2019 – 0,350M€.

3.2. OUTRAS ATIVIDADES/PROJETOS

3.2.1 – Áreas de Negócio

No âmbito do prosseguimento das políticas de segurança rodoviária definidas para o horizonte temporal que decorre até 2020, plasmadas no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE), direcionadas para a melhoria e maior segurança do ambiente rodoviário nacional, com especial enfoque nos fatores humano e de infraestrutura, encontra-se programado o desenvolvimento de várias medidas no decorrer do ano 2019, das quais relevamos:

- Participação em conjunto com as forças de segurança – PSP e GNR, na promoção da operação de fiscalização

- Desenvolvimento de campanhas de sensibilização rodoviária de desincentivo à prática de comportamentos de risco, como a condução sob o efeito de álcool, utilização de telemóvel e velocidade excessiva;
- Desenvolvimento de campanhas de sensibilização rodoviária que visam uma maior robustez da proteção dos utilizadores considerados vulneráveis, como peões e utilizadores de motociclos, ciclomotores e velocípedes;
- Celebração de protocolos com as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, para dinamização de iniciativas direcionadas para a promoção e incentivo à adoção de comportamentos seguros no ambiente rodoviário;
- Assegurar a segunda fase do projeto “Júnior Seguro *on the Road*”,
- Celebração de protocolos com a Rádio e Televisão de Portugal (RTP) e TSF Rádio Notícias para difusão dos programas informativos

3.2.2 – Áreas de Suporte

As previsões macroeconómicas mais recentes, elaboradas pelo atual Governo, apontam para a presença de um cenário de contínuo otimismo relativamente ao crescimento da economia nacional e paralelamente para a necessidade da manutenção das fortes exigências no controlo da despesa pública, à semelhança do verificado nos últimos anos. Estas conjecturas obrigam a um esforço nacional de adoção de medidas que potenciem o alcance dos objetivos estratégicos estabelecidos, como é o caso no setor público, aumentar a qualidade do serviço, tornando-o mais racional, moderno e próximo do cidadão, mas que em simultâneo seja eficaz no combate aos desperdícios e seja mais eficiente e económico na execução do orçamento.

Em alinhamento com a estratégia governativa de simplificação administrativa e de aumento da eficácia e da eficiência dos serviços públicos, a ANSR reconhece ser de assinalável importância a interiorização organizacional de uma cultura assente nestas premissas, assim como gerar estímulos à existência de um ambiente interno pautado por um elevado sentido crítico construtivo e permeável à mudança, e dotado de uma capacidade de reflexão impulsionadora da preconizada reconfiguração e modernização do serviço público.

Nos últimos anos a ANSR tem mantido uma postura marcadamente proactiva na adoção de medidas agilizadoras e simplificadoras de processos/procedimentos internos, fortemente apoiada na utilização intensiva das tecnologias de informação e comunicação, permitindo manifestamente retirar o máximo partido dos seus benefícios no campo da inovação e

modernização, e introduzir os conceitos de desmaterialização, automatização e robotização, indutores óbvios de ganhos de eficiência operacionais. A este título destaca-se a primazia dada à utilização de sistemas de gestão documental, sistemas de digitalização, e robotização de diversos processos nas áreas de negócio e de suporte, de que são exemplo as reconciliações bancárias e a validação do registo de utilizadores no portal das contraordenações, já em produtivo, e a atualização de informação de dados de infrator em autos contraordenacionais, em desenvolvimento.

Concomitantemente e inserido neste mesmo contexto, em 2019 dar-se-á seguimento à implementação de medidas de controlo da despesa em áreas específicas, como as do papel e consumíveis de impressão, propulsionadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2017, de 19 de abril de 2017, que na perspetiva da ANSR visam o incremento de uma cultura organizacional pautada pelo racionalismo e controlo/redução de consumos desnecessários e inconsequentes. A dinamização do recurso à assinatura eletrónica qualificada, a descontinuação da utilização de equipamentos fax e a aposta na utilização de dois monitores por posto de trabalho, constituem medidas concretas do contributo da ANSR.

No que respeita à melhoria dos procedimentos associados à gestão de tesouraria, por ocasião da elaboração do plano de atividades de 2018, e em referência à obrigação legal de cumprimento do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (UTE) consagrado na Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, que em face de um contexto organizacional e procedimental muito específico (condicionado pela necessidade da existência de uma conta na banca comercial para depósito pelas forças de segurança dos valores recebidos na sequência do levantamento presencial de autos de contraordenação), que tem imposto inúmeras dificuldades ao seu cumprimento, a ANSR previu o desenvolvimento das diligências conducentes à implementação da solução que foi identificada, o recurso ao documento único de cobrança (DUC). Em 2018 concretizaram-se desenvolvimentos, todavia esta solução está longe de atingir o ponto de implementação, até porque se encontra fortemente dependente da já mencionada necessidade de intervenção tecnológica evolutiva no SCoT. Consciente da necessidade premente de integrar na rede de cobranças do Estado a arrecadação destas receitas, a ANSR compromete-se em dinamizar determinadamente a execução deste projeto em 2019.

No prosseguimento duma trajetória de melhoria contínua da qualidade do serviço público prestado, recorda-se que a ANSR tem implementado um sistema de gestão da qualidade (SGQ) desde 2012, através da norma ISO 9001:2015, que foi recentemente revalidado no

passado mês de agosto. Este instrumento assegura a prestação de um serviço público pautado por elevados padrões de qualidade e ajustado às necessidades e expectativas de todos os seus *stakeholders*, e constitui uma garantia à observância permanente de todos os normativos legais a que o exercício das suas funções se encontra vinculado. Todos estes pressupostos e objetivos, de natureza concreta, clara e monitorizável, são periodicamente auditados pela entidade certificadora, encontrando-se calendarizada para 2019 a execução de mais uma ação de auditoria.

Ainda neste âmbito, assente numa estratégia de modernização administrativa apoiada no recurso a ferramentas tecnológicas, a ANSR disponibilizará o acesso à emissão da certidão de Registo Individual do Condutor (RIC) através do portal das contraordenações rodoviárias. Este projeto não só dará resposta à legítima e crescente exigência dos cidadãos como simultaneamente permitirá reduzir custos e simplificar o processo administrativo.

3. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um objetivo estratégico dos sucessivos governos, verificando-se uma crescente preocupação em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta nas tecnologias e aproximar o serviço público dos cidadãos.

Este desiderato encontra-se na génese da criação do programa SIMPLEX+, instrumento de ciclos anuais, que veio incentivar o estudo, identificação e execução de medidas de modernização pelos organismos do Estado.

Cientes da importância de contribuir para a realização deste desígnio nacional, temos vindo a lançar várias medidas enquadradas na nossa área de atuação, que em casos vários nos levaram a estabelecer parcerias com outras entidades, públicas e privadas, com o objetivo de potenciar os seus resultados e benefícios ao cidadão.

Fica este capítulo reservado à identificação das medidas de modernização administrativa a que a ANSR se propõe dar continuidade e desenvolver em 2019, observados os princípios da desburocratização, qualidade e inovação.

Em 2019 a ANSR dará seguimento à implementação de três medidas que se encontram em curso.

No âmbito do programa SIMPLEX+ correspondente ao biénio 2018/2019, a ANSR promoveu o desenvolvimento da medida “RIC no portal das contraordenações”. Esta medida consiste na disponibilização do serviço de emissão da certidão de registo individual do condutor em formato desmaterializado, através da introdução de uma nova funcionalidade que se encontrará acessível a partir do portal das contraordenações (<https://portalcontraordenacoes.ansr.pt>), iniciativa que vem consolidar a política seguida na melhoria contínua dos portais eletrónicos e que concorre diretamente para a prossecução do objetivo estratégico trienal, de aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão. O desenvolvimento desta medida despoletou a reconfiguração e agilização de procedimentos internos, reduzindo a correspondente carga administrativa, aumentando níveis de eficiência e simultaneamente gerando ganhos para o cidadão, maior simplicidade, rapidez e comodidade. Perspetiva-se que durante 2019 este serviço se encontre *online* e disponível à utilização do cidadão.

Relativamente aos anteriores programas SIMPLEX+, será de se registar em 2019 a continuidade da execução das fases que se encontram por concluir e de que depende a plena

implementação do Projeto ANSR/ARAC e da medida “Registo individual do condutor atualizado nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (RAMA)”.

ANEXO

PLANO DE FORMAÇÃO



**AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	- 3 -
2.	METODOLOGIA	- 7 -
3.	DIAGNÓSTICO DAS NECESSIDADES DE FORMAÇÃO	- 9 -
4.	ELABORAÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO	- 10 -
5.	ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO DA FORMAÇÃO	- 11 -
6.	AVALIAÇÃO DA FORMAÇÃO	- 11 -
7.	ÁREAS DE COMPETÊNCIAS ESTRATÉGICAS	- 12 -
	7.1. COMPETÊNCIAS DE BOA GOVERNAÇÃO	13
	7.2. COMPETÊNCIAS COMPORTAMENTAIS E ORGANIZACIONAIS	15
	7.3. COMPETÊNCIAS TÉCNICO INSTRUMENTAIS	16
	7.4. COMPETÊNCIAS DIGITAIS	18
	7.5. COMPETÊNCIAS PARA INÍCIO DE FUNÇÕES	19
	7.6. OUTRAS COMPETÊNCIAS	20

1. INTRODUÇÃO

De acordo com a alínea d) do n.º 1 do artigo 71.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada e publicada em anexo pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, sem prejuízo de outras obrigações, o empregador público deve contribuir para a elevação do nível de produtividade do trabalhador, nomeadamente proporcionando-lhe formação profissional.

Por sua vez, o n.º 2 do mencionado artigo 71.º da LTFP estabelece que o empregador público deve proporcionar ao trabalhador ações de formação profissional adequadas à sua qualificação, nos termos da legislação especial, designadamente a prevista na alínea c) do artigo 5.º da LTFP.

Assim, nos termos do estatuído nos artigos 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 86-A/2016, de 29 de dezembro, que aprovou o Regime da Formação Profissional na Administração Pública, o empregador público deve proporcionar ao trabalhador e aos dirigentes o acesso a formação profissional, bem como criar as condições facilitadoras da transferência dos resultados da aprendizagem para o contexto de trabalho, devendo, para o efeito, elaborar, no primeiro trimestre de cada ano, o plano de formação profissional, de acordo com o diagnóstico de necessidades efetuado, atendendo preferencialmente:

- a) Às políticas de desenvolvimento de recursos humanos e de inovação e modernização administrativas, garantindo uma abordagem prospetiva da atividade formativa;
- b) Às necessidades prioritárias dos trabalhadores face às exigências dos postos de trabalho que ocupam, aferidas de entre as áreas estratégicas definidas;
- c) À identificação de necessidades de formação decorrente do processo de avaliação do desempenho.

O plano de formação profissional, devidamente orçamentado, insere-se, de acordo com o n.º 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 86-A/2016, de 29 de dezembro, no ciclo de gestão dos órgãos e serviços, fazendo parte integrante do plano de atividades.

No que respeita à tipologia da formação profissional, estabelece o n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 86-A/2016, de 29 de dezembro, que é a seguinte:

- a) Cursos de formação de curta, média e longa duração;
- b) Seminários, encontros, jornadas, palestras, conferências e outras ações de carácter similar que não pressuponham a sua conclusão com aproveitamento;

- c) Estágios, oficinas de formação, comunidades de prática, mentoria, tutoria pedagógica e outras modalidades centradas nas práticas profissionais e no apoio à continuidade e transferência da aprendizagem.

Deste modo, considerando que as organizações têm nas pessoas a sua principal vantagem competitiva para atingir e superar os objetivos estratégicos organizacionais previamente estabelecidos,¹ torna-se essencial atrair, desenvolver e reter colaboradores que, pela sua qualidade, contribuam decisivamente para a concretização desse desiderato.

Neste sentido, considerando os objetivos plasmados no Programa do XXI Governo Constitucional² no tocante à valorização e dignificação do exercício de funções públicas, designadamente através da aposta no reforço das qualificações dos trabalhadores em funções públicas, assim como a importância estratégica que os recursos humanos têm para a preparação, o acompanhamento, a avaliação e o sucesso das políticas públicas no âmbito de uma Administração Pública dinâmica, eficiente, motivada e centrada nas efetivas necessidades dos cidadãos e agentes económicos,³ a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) elaborou o presente plano de formação, assumindo, no âmbito da sua missão e atribuições⁴, como dimensão prioritária da sua política de recursos humanos a valorização profissional dos colaboradores desta Autoridade.

Esta aposta da ANSR na valorização dos seus colaboradores assenta num investimento na organização e nas pessoas que nela trabalham, tendo em vista, por um lado, garantir uma maior eficiência, eficácia e qualidade organizacional, e, por outro, capacitar os trabalhadores desta Autoridade com os conhecimentos, as atitudes e as capacidades adequadas às suas funções, de modo possibilitar-lhes um melhor desempenho no âmbito daquelas e a habilitá-los para enfrentar novos desafios no futuro.

O presente plano de formação, tendo em conta as necessidades formativas desta Autoridade, visa, assim, contribuir para o desenvolvimento do capital humano da ANSR, designadamente através da preparação e qualificação dos seus trabalhadores para o exercício de funções com uma qualidade técnica superior, procurando contribuir para:

¹ Pedro B. da Camara, Paulo Balreira Guerra, e Joaquim Vicente Rodrigues, *Humanator XXI: Recursos Humanos e Sucesso Empresarial*, 6ª (Alfragide: Publicações Dom Quixote, 2013); Manuel Alberto Ramos Mações, *Pessoas e Gestão de Equipas - Volume X* (Coimbra: Conjuntura Actual Editora - Grupo Almedina, 2017); André Biscaia, *Futurar em Positivo - Satisfação no Trabalho* (Lisboa: Edição de Autor, 2013).

² Governo de Portugal, «Programa do XXI Governo Constitucional (2015-2019)», *República Portuguesa*, 2015, <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/prog-gc21/20151127-programa.aspx>.

³ Carlos Carapeto e Fátima Fonseca, *Administração Pública – Modernização, Qualidade e Inovação*, 3ª (Lisboa: Edições Silabo, 2014).

⁴ ANSR, «A ANSR», Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2014, <http://www.ansr.pt/AANSR/Pages/default.aspx>.

- a) Assegurar um serviço de excelência, promovendo as atitudes, os comportamentos e as competências necessárias para o sucesso das políticas de qualidade, sustentabilidade e higiene e segurança no trabalho;
- b) Promover o desenvolvimento de competências de liderança e gestão, visando a mobilização das equipas para alcançar os objetivos fixados;
- c) Desenvolver competências, atuais e emergentes, para garantir a qualidade, aumentar a produtividade e intensificar o envolvimento dos trabalhadores;
- d) Estimular níveis elevados de motivação, realização profissional, sentimento de pertença e reconhecimento do mérito;
- e) Facilitar a gestão da mudança, reforçando o compromisso dos trabalhadores com a ANSR;
- f) Apoiar a qualificação profissional e académica dos trabalhadores, bem como o seu desenvolvimento pessoal;
- g) Fortalecer os traços da cultura organizacional que valorizam o autoestudo, o desenvolvimento permanente, a cooperação, a inovação e a melhoria contínua, tanto em termos individuais como coletivos.

De acordo com a informação recebida pela subunidade de Orçamento/Financiamentos desta Autoridade, a verba disponível para formação profissional no orçamento da ANSR para 2019 é a seguinte:

Classificação Económica de Despesa	Designação Rubrica de Despesa	Valor Orçamentado
D020215A000	TECNOLOGIAS DA INFORMACAO E COMUNICACAO - TIC	8.272,00 €
D020215B000	OUTRAS	49.627,00 €

Em relação à inscrição nas respetivas ações de formação, considerando que as necessidades formativas identificadas entre os colaboradores desta Autoridade ultrapassaram, em larga medida, o valor disponível em ambas as rubricas de despesas com formação profissional, totalizando 61.137,50 € de despesas enquadráveis na rubrica D020215B000 (Outras) e 17.295,00 € de despesas abrangidas pela rubrica D020215A000 (Tecnologias da Informação e Comunicação - TIC), apenas será garantida a inscrição em uma formação por trabalhador, tendo em consideração as efetivas necessidades do serviço, mediante parecer prévio do respetivo superior hierárquico.

No que concerne à formação na área das competências digitais (rubrica de despesa D020215A000: Tecnologias da Informação e Comunicação - TIC), atendendo às

especificidades das funções que exercem, será dada prioridade de inscrição nas formações aos trabalhadores da ANSR que se encontrem adstritos à subunidade de Informática, tendo sempre presente o mencionado princípio de garantia de frequência de, pelo menos, uma formação por colaborador.

Em relação à formação ministrada pela Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas (INA), uma vez que um número significativo de colaboradores identificou necessidades de formação constantes dos planos de formação daquela entidade referentes aos anos de 2019⁵, 2018⁶ e anteriores, serão adotados os seguintes procedimentos:

- a) Para as formações constantes no plano de formação de 2018 ou anos anteriores, será efetuada uma consulta junto do INA, com vista a, mediante as prioridades estabelecidas e com base nas efetivas necessidades do serviço, assim como no mencionado parecer prévio dos respetivos superiores hierárquicos, garantir, tendo em conta o número de potenciais interessados, que sejam ministradas as formações pretendidas, se possível e numa perspetiva de economia, eficiência e eficácia, nas instalações da ANSR por formador designado por aquela entidade para o efeito;
- b) Caso não seja possível assegurar as formações referidas na alínea que antecede através do INA, será efetuado um procedimento prévio de consulta interna, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 61.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para o ano de 2019, para, junto dos trabalhadores que manifestaram vontade de integrar a Bolsa de Formadores da ANSR, aferir acerca da possibilidade de assegurar as formações em apreço por via dos recursos próprios desta Autoridade. Caso não existam tais recursos, será efetuado um procedimento de consulta prévia ao mercado, nos termos do n.º 1 do artigo 112.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado e publicado em anexo pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual, a, pelo menos, três entidades, de modo a assegurar que sejam ministradas as formações pretendidas, se possível e numa perspetiva de economia, eficiência e eficácia, nas instalações da ANSR.
- c) Em relação às ações de formação previstas no plano do INA para 2019, os trabalhadores serão convidados, de acordo com o leque formações por si

⁵ INA, «Programa de Formação 2019» (Lisboa, 2019), <http://www.ina.pt/index.php/centro-de-formacao-oferta-formativa/formacao-transversal-2019>.

⁶ INA, «Programa de Formação 2018» (Lisboa, 2018), https://www.ina.pt/index.php/component/docman/doc_download/1758-programa-de-formacao-2018-2?Itemid=.

escolhidas no âmbito do levantamento das necessidades de formação e tendo consideração as efetivas necessidades do serviço, bem como o aludido parecer prévio do seu superior hierárquico, a efetuarem a respetiva inscrição no curso pretendido, sendo esta posteriormente validada pelos Recursos Humanos desta Autoridade.

Por fim, importa ainda referir que, pela sua especificidade, existem um conjunto de necessidades formativas que, embora sendo incluídas no plano de formação da ANSR para o corrente ano, serão objeto de procedimento de consulta prévia ao mercado, nos termos do n.º 1 do artigo 112.º do CCP, tendo em vista, também aqui, considerando o número de potenciais interessados, as prioridades estabelecidas, as efetivas necessidades do serviço e o parecer prévio dos respetivos superiores hierárquicos, garantir que sejam ministradas, se possível, numa perspetiva de economia, eficiência e eficácia, nas instalações da ANSR.

2. METODOLOGIA

A metodologia adotada na preparação e elaboração do presente plano de formação assentou no levantamento das necessidades de formação efetuado junto das unidades e subunidades orgânicas da ANSR, entre 7 de janeiro e 8 de fevereiro de 2019, a partir do qual foi efetuada a pesquisa de entidades formadoras para responder às necessidades formativas identificadas nas áreas transversais e específicas desta Autoridade.

Por sua vez, as referidas necessidades identificadas foram analisadas e elencadas com base nas áreas formativas transversais e específicas da ANSR, tendo sido organizadas e distribuídas pelas seguintes seis grandes áreas de competências estratégicas de formação:

- 1) **Competências de Boa Governação**, onde se enquadram as formações no âmbito da gestão organizacional e do planeamento estratégico, direcionadas, sobretudo, para o desenvolvimento de competências de liderança e gestão nos colaboradores, designadamente a nível da definição de objetivos realistas e mensuráveis através da aplicação eficaz de metodologias e técnicas de planeamento, execução e monitorização;⁷

⁷ INA; José Torres, *Gestão de Riscos: no planeamento, execução e auditoria de segurança* (Lisboa: ISCPSI - ICPOL, 2015); Camara, Guerra, e Rodrigues, *Humanator XXI: Recursos Humanos e Sucesso Empresarial*; Carapeto e Fonseca, *Administração Pública – Modernização, Qualidade e Inovação*; Manuel Alberto Ramos Mações, *Planeamento, Estratégia e Tomada de Decisão - Volume IV* (Coimbra: Conjuntura Actual Editora - Grupo Almedina, 2017).

- 2) **Competências Comportamentais e Organizacionais**, onde se enquadram as formações vocacionadas para a comunicação e o bem-estar individual, enquanto fatores indispensáveis para o desenvolvimento da capacidade de autotransformação das organizações através dos seus colaboradores, permitindo a melhoria constante dos desempenhos organizacionais;⁸
- 3) **Competências Técnico-instrumentais**, onde se enquadram, de um modo geral, as formações de caráter técnico-instrumental relacionadas com as funções desempenhadas pelos colaboradores no seu dia-a-dia, assim como as ações formativas direcionadas para o *compliance*⁹, enquanto imperativo ético para todos os trabalhadores da Administração Pública, tendo em vista a prestação, por parte da ANSR, enquanto serviço central da administração direta do Estado dotado de autonomia administrativa, de serviços eficientes e eficazes aos cidadãos e a toda a sociedade;¹⁰
- 4) **Competências Digitais**, onde se enquadram as formações vocacionadas para a mobilização de competências na área das tecnologias de informação e comunicação imprescindíveis para a sociedade em geral e, em particular, para a modernização da Administração Pública, com impacto no aumento da produtividade e competitividade;¹¹
- 5) **Competências para início de funções (Formação Inicial)**, onde se enquadram as formações direcionadas para capacitação dos colaboradores em início de funções na Administração Pública e/ou em cargos de direção;¹²

⁸ INA, «Programa de Formação 2018»; Biscaia, *Futurar em Positivo - Satisfação no Trabalho*; Mações, *Pessoas e Gestão de Equipas - Volume X*; Camara, Guerra, e Rodrigues, *Humanator XXI: Recursos Humanos e Sucesso Empresarial*; Idalberto Chiavenato, *Recursos Humanos - O capital humano das organizações*, 9ª (Rio de Janeiro: Elsevier Editora, 2009); César Madureira e Miguel Rodrigues, «Fatores de motivação dos trabalhadores na Administração Pública Central em Portugal», *Revista de Administração e Emprego Público* 2 (2015): 83–110.

⁹ Pedro Duro, «O que é o Compliance» (Campos Ferreira, Sá Carneiro & Associados, 2015), https://www.csassociados.pt/xms/files/v1/DESTAQUES/Destaque_pdl_Novos_rumos_para_o_Compliance_o_efeito_espanhol.pdf.

¹⁰ INA, «Programa de Formação 2018»; Carapeto e Fonseca, *Administração Pública – Modernização, Qualidade e Inovação*; Duro, «O que é o Compliance».

¹¹ Klaus Schwab, *A Quarta Revolução Industrial* (Lisboa: Levoir, 2017); Carapeto e Fonseca, *Administração Pública – Modernização, Qualidade e Inovação*; INA, «Programa de Formação 2018»; Paulo Viegas Nunes, *Sociedade em Rede, Ciberespaço e Guerra de Informação: Contributos para o Enquadramento e Construção de uma Estratégia Nacional de Informação* (Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, 2015); Gustavo Blutman e Ivana González, «El Estado visible en los procesos de planificación estratégica participativa: paso a paso, centímetro a centímetro para gestionar políticas públicas», *Revista de Administração e Emprego Público (RAEP)*, n. 2 (2015): 155–78; Gustavo Cardoso et al., *A Sociedade em Rede em Portugal: Uma Década de Transição* (Coimbra: Edições Almedina, S.A., 2015); Ana Teresa Louro et al., *Governança Integrada e Administração Pública*, ed. Rui Marques e David Ferraz (Lisboa: INA Editora, 2015); Missão para a Sociedade da Informação, «Livro Verde para a Sociedade da Informação em Portugal: Iniciativa Nacional para a Sociedade da Informação» (Lisboa, 1997), <http://homepage.ufp.pt/lmbg/formacao/lvfinal.pdf>.

¹² INA, «Programa de Formação 2018»; Carapeto e Fonseca, *Administração Pública – Modernização, Qualidade e Inovação*.

- 6) **Outras competências**, onde se enquadram todas as formações não incluídas nas categorias antecedentes.

Na preparação do plano de formação, a ANSR teve presente que o investimento a realizar terá de ter em conta as reais necessidades dos trabalhadores e dos serviços desta Autoridade, não podendo, nem devendo, constituir uma opção avulsa sem qualquer orientação estratégica.

Desta forma, com o intuito de garantir o alinhamento e a coerência do plano de formação com as orientações estratégicas da ANSR, designadamente no âmbito da sua política de valorização profissional dos recursos humanos, o processo em apreço foi estruturado nas seguintes etapas:

- 1) Diagnóstico das necessidades de formação;
- 2) Elaboração do plano de formação.

3. DIAGNÓSTICO DAS NECESSIDADES DE FORMAÇÃO

O diagnóstico das necessidades de formação consiste em estabelecer uma relação entre as exigências do desempenho dos trabalhadores, com base nas funções por aqueles desenvolvidas e na forma como são desempenhadas, e o nível de desempenho e de competências que seria desejável que aqueles tivessem, de modo a determinar eventuais oportunidades de melhoria que possam ser solucionadas com recurso a adequada formação profissional.

Deste modo, foi solicitado, através de e-mail, aos dirigentes/coordenadores das unidades e subunidades da ANSR que identificassem as ações de formação necessárias para os colaboradores na sua dependência funcional, tendo sido enviado, como documento de orientação, o plano de formação do INA referente a 2018¹³, em virtude do plano daquela entidade para o corrente ano não se encontrar ainda aprovado e publicitado à data da consulta em apreço, algo que só veio a acontecer no mês de março de 2019.¹⁴

Este levantamento das necessidades formativas foi assegurado através de um questionário próprio, enviado em anexo ao mencionado e-mail, remetido aos dirigentes/coordenadores das unidades e subunidades da ANSR, que foi preenchido pelos

¹³ INA, «Programa de Formação 2018».

¹⁴ INA, «Programa de Formação 2019».

colaboradores e devolvido aos respetivos superiores hierárquicos para validação e posterior envio, através de correio eletrónico, aos Recursos Humanos, com vista à sua contemplação no plano de formação desta Autoridade para 2019.

Assim, a identificação das necessidades formativas que foram contempladas no plano de formação desta Autoridade para 2019 baseou-se na avaliação, por parte dos colaboradores e dos respetivos superiores hierárquicos, dos cursos de formação realizados no ano transato, bem como na mencionada auscultação de necessidades de formação, transversais e específicas, efetuada junto de cada uma das unidades e subunidades da ANSR.

4. ELABORAÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO

O plano de formação da ANSR para 2019 foi elaborado pela subunidade de Recursos Humanos, tendo em consideração as orientações estratégicas transmitidas pela Presidência desta Autoridade, assim como a mencionada avaliação, por parte dos colaboradores e dos respetivos superiores hierárquicos, dos cursos de formação realizados no ano transato e a referida auscultação de necessidades de formação, transversais e específicas, efetuada junto de cada uma das unidades e subunidades da ANSR.

As ações de formação que constam do presente plano de formação visam, em consonância com as políticas de desenvolvimento, inovação e mudança na Administração Pública, em geral, e na ANSR, em particular, promover a valorização pessoal e profissional de todos os colaboradores desta Autoridade, tendo sido enquadradas dentro das seis grandes áreas de competências estratégicas de formação referidas anteriormente.

Neste capítulo, importa ainda referir que, embora reconhecendo, por força da limitação orçamental nas rubricas de despesa com formação profissional, que o exercício que se apresenta não é o desejável, importa, no entanto, ressaltar que é aquele que foi possível fazer para concretizar a aposta da ANSR no desenvolvimento das competências dos seus trabalhadores.

5. ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO DA FORMAÇÃO

A execução do presente plano de formação será monitorizada, do ponto de vista físico e financeiro, trimestralmente, nos dias 1 a 15 dos meses de julho e outubro do corrente ano, sendo objeto de uma avaliação global, a realizar no período de 1 a 31 de janeiro de 2020, que permita, de forma sistemática, planeada e dirigida, identificar e obter informação válida, fiável e pertinente, para conhecer o impacto e o sucesso da execução do planeamento efetuado.

Ao longo do ano de 2019 está previsto um momento-chave de monitorização para avaliação da execução do plano de formação, cujo resultado será tido em conta na mencionada avaliação final daquele.

O principal objetivo a atingir será garantir que todos os trabalhadores que constam do plano de formação frequentaram, pelo menos, uma ação de formação.

Na monitorização trimestral que terá lugar no período de 1 a 15 de outubro de 2019, será efetuado um balanço geral da execução do plano de formação, tendo em vista a adoção de medidas que permitam corrigir os eventuais desvios que sejam detetados e que obstem ao sucesso do planeamento realizado.

6. AVALIAÇÃO DA FORMAÇÃO

Considerando que a formação deve ser concebida como um processo dinâmico, constituído por um conjunto de etapas interrelacionadas, em que intervêm diversos recursos, humanos e materiais, a sua avaliação assume uma especial relevância, fornecendo informações sistemáticas sobre a sua execução, impacto, eficácia e eficiência.¹⁵

Neste sentido, a avaliação da formação, enquanto processo muito mais abrangente do que a mera avaliação da satisfação dos formandos e dos seus conhecimentos, constitui um instrumento estratégico sem o qual não é possível regular o próprio processo, medir

¹⁵ IQF, *Guia para a Avaliação da Formação* (Lisboa: Instituto para a Qualidade na Formação, I.P., 2006), www.iqf.gov.pt.

os resultados alcançados e garantir o processo de desenvolvimento e melhoria contínua do desempenho dos indivíduos e das organizações.

Em face do exposto, tendo em conta as repercussões que a formação tem no desempenho dos colaboradores, assim como o seu impacto nas equipas em que aqueles se encontram integrados e, em última análise, na própria organização, a avaliação do impacto e da eficácia das ações de formação a frequentar pelos trabalhadores desta Autoridade no âmbito do presente plano de formação serão feitas com recurso a dois inquéritos: um dirigido aos formandos, centrado na satisfação das suas expectativas em relação à formação, e outro dirigido aos respetivos superiores hierárquicos daqueles, a aplicar seis meses após a frequência da formação, destinado a avaliar as suas expectativas e o impacto da ação formativa frequentada pelos colaboradores, em termos de competências adquiridas e reflexo no desempenho das suas funções, no desenvolvimento das atividades no âmbito das atribuições da respetiva unidade/subunidade.

7. ÁREAS DE COMPETÊNCIAS ESTRATÉGICAS

Neste capítulo, apresentamos as necessidades formativas identificadas, organizadas e distribuídas pelas seguintes seis grandes áreas de competências estratégicas de formação:

- 1) Competências de Boa Governação;
- 2) Competências Comportamentais e Organizacionais;
- 3) Competências Técnico-instrumentais;
- 4) Competências Digitais;
- 5) Competências para início de funções (Formação Inicial);
- 6) Outras competências.

7.1. COMPETÊNCIAS DE BOA GOVERNAÇÃO

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Arquivo: organização e manutenção	INA	210,00 €	1	210,00 €
Certificação em Gestão de Projetos (PMP/IPMA)	INA	300,00 €	1	300,00 €
Conceção, Gestão e Avaliação de Projetos	INA	280,00 €	3	840,00 €
Criatividade e Inovação para o Sucesso da Organização	INA	140,00 €	3	420,00 €
Curso de Alta Direção em Administração Pública (CADAP)	INA	2 000,00 €	2	4 000,00 €
Data Scientist - Transformar Dados em Conhecimento	INA	140,00 €	4	560,00 €
Desenho e Implementação de Indicadores de Apoio à Decisão	INA	140,00 €	1	140,00 €
Desenvolvimento Organizacional	INA	140,00 €	2	280,00 €
Design Thinking	INA	280,00 €	1	280,00 €
Entender o Project Cycle Management da União Europeia	INA	280,00 €	1	280,00 €
Estratégia, Inovação e Valor no Serviço Público	INA	210,00 €	1	210,00 €
Ética e Deontologia Profissional na Administração Pública	INA	210,00 €	1	210,00 €
Financiamento, Procurement e Gestão de Contratos de Apoio ao Desenvolvimento	INA	280,00 €	1	280,00 €
Gestão da Formação	INA	140,00 €	3	420,00 €
Gestão da Qualidade	INA	140,00 €	2	280,00 €
Gestão de Programas e Projetos	INA	140,00 €	3	420,00 €
Gestão de Projetos - Casos de Estudo, Boas Práticas e Standards	INA	240,00 €	1	240,00 €
Gestão de Projetos - Conceitos Base, Processos, Metodologias e Ferramentas	INA	210,00 €	1	210,00 €
Gestão de Projetos em Ambiente Partilhado	INA	350,00 €	2	700,00 €
Gestão de Recursos Humanos	INA	140,00 €	1	140,00 €
Gestão do Bem-Estar no Trabalho	INA	140,00 €	1	140,00 €
Gestão do Desempenho	INA	140,00 €	1	140,00 €
Gestão Estratégica	INA	140,00 €	2	280,00 €

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Gestão Preditiva - Dos Dados às Decisões	INA	140,00 €	2	280,00 €
Liderar, Gerir e Motivar	INA	200,00 €	1	200,00 €
Melhoria da Eficiência Operacional nos Serviços Públicos: Lean Public Governance	INA	200,00 €	2	400,00 €
Metodologia para Avaliação de Competências no âmbito do SIADAP 3	INA	140,00 €	3	420,00 €
Open Innovation na Administração Pública	INA	210,00 €	1	210,00 €
Planeamento Estratégico e Avaliação de Resultados	INA	280,00 €	2	560,00 €
Pós-Graduação em Administração e Políticas Públicas	Universidade Aberta	1 650,00 €	1	1 650,00 €
Power BI - Criação de Dashboards de Apoio à Decisão	INA	210,00 €	2	420,00 €
Regime de Pensões dos Trabalhadores em Funções Públicas	INA	210,00 €	1	210,00 €
ROI do Marketing e da Comunicação	INA	160,00 €	2	320,00 €
Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho na AP	INA	210,00 €	2	420,00 €
SROI - Medição de Impacto de Programas e Políticas	INA	140,00 €	4	560,00 €
Sustentar Padrões de Desempenho de Excelência (High Performance Competencies)	INA	140,00 €	1	140,00 €
Transposição de Diretivas Comunitárias	INA	140,00 €	1	140,00 €

7.2. COMPETÊNCIAS COMPORTAMENTAIS E ORGANIZACIONAIS

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Assertividade: das palavras às ações	INA	210,00 €	7	1 470,00 €
Como comunicar e influenciar positivamente	INA	140,00 €	11	1 540,00 €
Comunicação e Marketing Público	INA	210,00 €	4	840,00 €
Desenvolver Resiliência em Contextos Desafiantes	INA	210,00 €	2	420,00 €
Escrita Eficaz e Sistematização da Informação	INA	210,00 €	4	840,00 €
Escrita para Suportes Digitais	CENJOR	50,00 €	1	50,00 €
Estratégias de Atendimento ao Público	INA	140,00 €	1	140,00 €
Gestão da Comunicação	INA	140,00 €	1	140,00 €
Inteligência Emocional na Gestão de Pessoas	INA	280,00 €	2	560,00 €
Linguagem Corporal e Microexpressões em Contextos Profissionais	INA	140,00 €	6	840,00 €
Marketing, Comunicação e Relações Públicas na Era Digital 4.0	INA	210,00 €	2	420,00 €
Organização do Trabalho de Apoio Administrativo	INA	210,00 €	2	420,00 €
Saber Comunicar com Pessoas Díficeis	INA	140,00 €	4	560,00 €
Saber Responder a Reclamações	INA	140,00 €	4	560,00 €
Saber Sistematizar Informação Escrita	INA	210,00 €	3	630,00 €
Técnicas de Apresentação e Persuasão	INA	210,00 €	1	210,00 €
Técnicas de Gestão de Tempo	INA	210,00 €	2	420,00 €
Técnicas de Negociação e Mediação	INA	210,00 €	1	210,00 €
Técnicas de Redação Online: Internet, Intranet, e-mail e newsletter	INA	140,00 €	2	280,00 €
Técnicas de Trabalho Colaborativo	INA	210,00 €	2	420,00 €
Técnicas para melhorar o relacionamento interpessoal	INA	210,00 €	3	630,00 €

7.3. COMPETÊNCIAS TÉCNICO INSTRUMENTAIS

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Auditorias de Segurança Rodoviária	AFESP	105,00 €	1	105,00 €
Auditorias e Implementação de Sistemas de Gestão Rodoviária, NP ISO 39001: 2017	SGS Academy	922,50 €	1	922,50 €
Código do Procedimento Administrativo (juristas)	INA	210,00 €	6	1 260,00 €
Código do Procedimento Administrativo (não juristas)	INA	210,00 €	6	1 260,00 €
Código dos Contratos Públicos	INA	140,00 €	1	140,00 €
Código dos Contratos Públicos Revisto - Aprofundamento	INA	210,00 €	1	210,00 €
Código dos Contratos Públicos Revisto - Iniciação	INA	140,00 €	2	280,00 €
Código dos Contratos Públicos: A Fase de Execução dos Contratos Públicos	INA	210,00 €	1	210,00 €
Contabilidade Pública para não financeiros	INA	280,00 €	3	840,00 €
Contencioso Administrativo	INA	280,00 €	2	560,00 €
Controlo da Boa Gestão Financeira	INA	280,00 €	1	280,00 €
Controlo Interno e Gestão do Risco	INA	140,00 €	1	140,00 €
Curso de Formação Avançada em Compras e Contratação Pública	INA	1 200,00 €	1	1 200,00 €
Direito para não-juristas	INA	210,00 €	7	1 470,00 €
Encarregado de Proteção de Dados	INA	210,00 €	4	840,00 €
Fiscalidade: IVA e IRS	INA	140,00 €	1	140,00 €
Impacto Tecnológico do RGPD	INA	70,00 €	2	140,00 €
Informação Administrativa e Proteção de Dados	INA	140,00 €	5	700,00 €
Infraestrutura e Sinalização em Meio Urbano	AFESP	105,00 €	2	210,00 €
Inglês para Apresentações e Conversação	INA	140,00 €	13	1 820,00 €
Inglês para Contatos: telefone, fax e e-mail	INA	140,00 €	2	280,00 €

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Inglês para Conversação: Contatos Digitais	INA	Sob consulta	1	Sob consulta
Inglês para Reuniões em Organismos Internacionais	INA	210,00 €	4	840,00 €
Inspeções de Segurança Rodoviária	AFESP	105,00 €	2	210,00 €
Legística: Preparação Técnica e Redação de Leis e Regulamentos	INA	210,00 €	3	630,00 €
Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas	INA	280,00 €	9	2 520,00 €
O Impacto do RGPD na Administração Pública	INA	210,00 €	7	1 470,00 €
Prevenção de Riscos de Corrupção	INA	210,00 €	4	840,00 €
Projeto de Implementação do RGPD	INA	210,00 €	1	210,00 €
Regime de Férias, Faltas e Licenças	INA	210,00 €	1	210,00 €
Regime Geral das Contraordenações	INA	280,00 €	11	3 080,00 €
Regimes de Responsabilidades dos Dirigentes da Administração Pública	INA	200,00 €	1	200,00 €
RGPD: Abordagem Jurídica	INA	140,00 €	3	420,00 €
Saber Elaborar Pareceres e Informações Jurídicas	INA	280,00 €	6	1 680,00 €
Saber Fazer Consultas Prévia e Concursos Públicos	INA	140,00 €	2	280,00 €
Sistema de Controlo Interno na Administração Pública	INA	210,00 €	2	420,00 €
Sistemas de Fiscalização de Tráfego Rodoviário	AFESP	105,00 €	1	105,00 €
Sistemas de Sinalização Semafórica	AFESP	105,00 €	1	105,00 €
Sistemas Integrados de Qualidade, Ambiente e Segurança	Sob consulta	Sob consulta	1	Sob consulta
SNC-AP: Casos Práticos	INA	140,00 €	1	140,00 €
Social Media Marketing	INA	140,00 €	2	280,00 €
Técnicas de Elaboração de Relatórios de Inspeção	INA	140,00 €	1	140,00 €
Técnicas de Gestão de Tempo	INA	210,00 €	1	210,00 €
Workshop de Contratação Pública	INA	280,00 €	1	280,00 €

7.4. COMPETÊNCIAS DIGITAIS

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Acrobat: Formulários, Segurança e Assinaturas Digitais	INA	240,00 €	3	720,00 €
ArcGIS Pro: Fluxos de Trabalhos Essenciais	Esri Portugal	Sob consulta	1	Sob consulta
Automatização de Processos Administrativos: da Utilização do Office às Ferramentas Workflow	INA	280,00 €	3	840,00 €
Base de Dados Access	INA	280,00 €	6	1 680,00 €
Base de Dados Access: modelo relacional e linguagem SQL	Sob consulta	Sob consulta	1	Sob consulta
Criação de Conteúdos para Aplicações Móveis	CENJOR	50,00 €	1	50,00 €
Criação e Publicação de Conteúdos para a Web com HTML	INA	300,00 €	2	600,00 €
Design Gráfico - Curso de Adobe Illustrator	FLAG	445,00 €	1	445,00 €
Excel - VBA e Macros	Sob consulta	Sob consulta	2	Sob consulta
Excel Nível Avançado	INA	140,00 €	8	1 120,00 €
Excel Nível Intermédio	INA	140,00 €	21	2 940,00 €
Folha de Cálculo Excel	INA	210,00 €	5	1 050,00 €
Formação em JOOMLA para Gestores de Conteúdos	INA	300,00 €	1	300,00 €
Gestão da Segurança da Informação (ISO 27001 e 27002)	INA	180,00 €	3	540,00 €
Gestão de Comunidades Digitais	CENJOR	50,00 €	1	50,00 €
Gestão de Páginas do Facebook	Sob consulta	Sob consulta	2	Sob consulta
Illustrator	FORMABASE	360,00 €	1	360,00 €
Implementação e Administração do Serviço de Diretório Microsoft Windows - Active Directory Windows 2016	INA	300,00 €	1	300,00 €
Introdução à Administração Windows 2016 (Windows Server 2016)	INA	300,00 €	3	900,00 €
Microsoft Project	Sob consulta	Sob consulta	2	Sob consulta
Microsoft Project (on job)	Sob consulta	Sob consulta	1	Sob consulta
Otimização e Gestão de Dados em Excel	INA	280,00 €	4	1 120,00 €

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Outlook - Ferramentas de Gestão de Tempo	INA	70,00 €	7	490,00 €
Photoshop	FORMABASE	300,00 €	1	300,00 €
PREZI: Apresentações Criativas de Alto Impacto	INA	140,00 €	6	840,00 €
Programação em Excel	INA	300,00 €	3	900,00 €
Segurança da Informação: Gestão de Risco de TI	INA	180,00 €	1	180,00 €
Segurança da Informação: Segmentação de Redes IP	INA	300,00 €	1	300,00 €
Segurança da Informação: Soluções Técnicas	INA	300,00 €	1	300,00 €
smartDOCS	Sob consulta	Sob consulta	4	Sob consulta
Windows Administração	INA	300,00 €	3	900,00 €
Workshop Web Analytics na AP - Inicial	INA	70,00 €	1	70,00 €

7.5. COMPETÊNCIAS PARA INÍCIO DE FUNÇÕES

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
FORGEP - Curso de Alta Direção na Administração Pública	INA	1 300,00 €	1	1 300,00 €

7.6. OUTRAS COMPETÊNCIAS

Curso	Entidade Formadora Prevista	Custo estimado, com IVA, por formando	N.º de formandos estimados	Custo total estimado, com IVA
Ambientes de Trabalho Saudáveis	INA	140,00 €	3	420,00 €
Análise de Dados em Ciências Sociais	ISCTE-IUL	2 000,00 €	1	2 000,00 €
Formação Específica para Delegados de Segurança	Sob consulta	Sob consulta	1	Sob consulta
Gestão Positiva das Reclamações: do Cliente Interno ao Externo	INA	210,00 €	1	210,00 €
Regime de Proteção nos Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais	INA	280,00 €	2	560,00 €
Renovação da Carta de Qualificação de Motorista	Sob consulta	Sob consulta	1	Sob consulta
Saúde e Segurança no Trabalho	INA	140,00 €	4	560,00 €
Segurança e Saúde no Trabalho: Normativos Legais Aplicados à Atividade Administrativa	INA	300,00 €	1	300,00 €

HÁ ESTRADAS QUE NOS UNEM.
HÁ VIDAS QUE NOS MOVEM.



OBRIGADO

www.ansr.pt

Em conformidade com o decreto-lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária - ANSR, referente ao ano de 2019, nos termos estabelecidos.

O presente documento tem como finalidade, apresentar de forma sumária, a Visão, Missão, Valores Institucionais, bem como as Orientações Estratégicas e o Conjunto de Objetivos, Projetos e Atividades, relevantes, que se prevê serem desenvolvidas no ano de 2019.

- 1 -