

2020
RELATÓRIO
DE ATIVIDADES



FICHA TÉCNICA

Relatório de Atividades e Autoavaliação 2020

AUTORIA

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



Avenida de Casal de Cabanas, n.º 1
2734-507 Barcarena



mail@ansr.pt

www.ansr.pt

CONCEÇÃO TÉCNICA

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional

Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

DATA DE EDIÇÃO

Abril 2021

CONTROLO DE VERSÕES

N.º DE VERSÃO	DATA	ALTERAÇÃO
1	novembro.2021	

ÍNDICE

NOTA INTRODUTÓRIA	05
2020 E A CRISE DE SAÚDE PÚBLICA	07
ANSR: PREVENÇÃO, SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO 2020/21	07
ANSR	09
ESTRUTURA ORGÂNICA	11
O VALOR HUMANO DA ANSR	12
CONTEXTO E ALINHAMENTO ESTRATÉGICO	14
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 2020 vs 2019	15
BREVE SÍNTESE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	16
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2020-2023	17
AUTO-AVALIAÇÃO	20
QUAR 2020 - AVALIAÇÃO DE RESULTADOS	20
AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO	36
MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	38
PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	39
CERTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE NORMATIVA	40
PLANO DE RISCOS E INFRAÇÕES CONEXAS	41
PROGRAMA DE GESTÃO DE PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO ESTADO	41
ATIVIDADES E PROJETOS DESENVOLVIDOS, PREVISTOS E NÃO PREVISTOS	42
EXECUÇÃO DO PENSE 2020	42
PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2020	44
APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	46
INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS	46
ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 VISÃO ZERO	49
EXPANSÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)	50
SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO (SIUAV)	51
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE (SIVIG)	52

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)	53
PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CaViar)	54
ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	54
ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR	55
PROJETO AUTO-ELETRÓNICO	56
FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO (FRAE)	58
CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	59
EVENTOS E INICIATIVAS NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA	60
INDICADORES DE DESEMPENHO	65
CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS	65
REGIME DA CARTA POR PONTOS	68
CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	70
SINISTRATIDADE RODOVIÁRIA	70
EXECUÇÃO ORÇAMENTAL	72
FORMAÇÃO PROFISSIONAL	78
RECURSOS TECNOLÓGICOS E MATERIAIS	81
ANÁLISE DO BALANÇO SOCIAL	85
AVALIAÇÃO FINAL	87
PROPOSTA DE MENÇÃO QUALITATIVA	86
CONCLUSÕES PROSPETIVAS	86
ANEXO I	90
RESULTADOS QUAR 2020	91
ANEXO II	94
CÓPIA DO FICHEIRO DE MONITORIZAÇÃO QUAR 2020	95
ANEXO III	96
LISTAGEM DE MEDIDAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PENSE 2020	97
ANEXO IV	105
LISTAGEM DE AÇÕES DE FORMAÇÃO POR ÁREA DE COMPETÊNCIA ESTRATÉGICA	106
ANEXO V	107
LISTAGEM DE SIGLAS, QUADROS, TABELAS E GRÁFICOS	108

NOTA INTRODUTÓRIA

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, adiante designada abreviadamente por ANSR, procura na elaboração do presente Relatório¹, apresentar as atividades e projetos desenvolvidos através de uma estrutura simplificada, clara e objetiva, de forma a descrever o esforço, o compromisso e as ações desenvolvidas durante o ano de 2020, culminando na apresentação da sua autoavaliação exigível nos termos da lei.

Num ano incontornavelmente difícil e atípico, em que a nível nacional e mundial os governos se debatem com uma pandemia sem precedentes, não foi, no entanto, descorada a importância que se mantém presente na ANSR de promover o combate e mitigação da sinistralidade rodoviária nacional. Tendo em conta que esta tarefa é crucial para todos os cidadãos, a ANSR promoveu enquanto estratégia delineada para 2020 sustentar-se em grandes pilares, tais como: Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, nas Grandes Opções do Plano (GOP) 2020-2023 do XXII Governo Constitucional e nos três grandes objetivos estratégicos definidos para o quadriénio 2020-2023, que por sua vez se desdobram nos objetivos operacionais que constam do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR).

Tendo presente o alinhamento entre as principais fontes de orientação, os três (3) objetivos estratégicos (OE) que melhor representam e traduzem a missão e as prioridades estabelecidas a nível superior e que a ANSR se propôs prosseguir em 2020, são: (OE1) Redução da sinistralidade, (OE2) Aumento da eficiência nos processos e (OE3) Aumento do reconhecimento das Políticas Públicas de segurança rodoviária.

Por sua vez, os objetivos operacionais que integram o QUAR 2020, estão definidos como: (OO1) a Execução do plano de ação PENSE 2020, a Promoção de campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária (OO2), a Contribuição para a modernização dos serviços da Administração Pública (OO3), a Eficácia na fiscalização rodoviária assegurando a aplicação da lei (OO4), a Promoção da desmaterialização dos processos de contraordenação através da conceção de melhorias nos respetivos procedimentos (OO5), a Implementação de medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta do Orçamento de Estado 2020 (OO6), Estabelecer de forma eficaz a interligação entre a ANSR e os cidadãos (OO7), Desenvolver de forma mais eficiente a qualidade da informação produzida sobre a sinistralidade rodoviária (OO8), Impactar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal (OO9) e Melhorar o atendimento e os esclarecimentos não presenciais aos cidadãos (OO10).

Relativamente às medidas previstas no plano de ação PENSE 2020, durante o ano de 2020, deu-se prosseguimento a vários projetos tais como:

- Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação (SIUAV);
- Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária (SIVIG);
- Sistema de informação Geográfica de Acidentes Viários (SIGAV);
- Projeto Cadastro Rodoviário (CAVIAR).

¹ Em conformidade com o decreto-lei n.º 183/96, de 27 de setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Relatório de Atividades, conjugado com a lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da ANSR, referente ao ano de 2020, nos termos estabelecidos.

Estes quatro projetos são complementares, constituindo, de forma integrada, o cerne do Observatório de Segurança Rodoviária que irá reunir e partilhar com os *stakeholders* toda informação relevante para a análise e monitorização da sinistralidade rodoviária, necessária ao desempenho cabal da missão da ANSR no se refere ao planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária.

Outros projetos, de igual relevância para a ANSR, foram iniciados em 2020, tais como:

- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseada na Visão Zero;
- Expansão do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO).

Mantendo um dos seus princípios fundamentais e apesar das dificuldades a nível de recrutamento de recursos humanos que se têm verificado nos últimos anos, a ANSR procurou sempre explorar todas as oportunidades potenciadoras de melhorias no desempenho organizacional através do alinhamento de todos os seus trabalhadores com uma visão de futuro: ZERO, é o único número aceitável de vítimas na estrada.

Por fim, no documento que aqui se apresenta faz-se uma síntese das principais iniciativas desenvolvidas ao longo do ano, procurando aferir o grau de prossecução das mesmas, apresenta-se a autoavaliação do QUAR 2020 e o resultado global obtido: uma taxa de realização global de 137,67%, a que corresponde a classificação de Satisfatório.

2020 E A CRISE DE SAÚDE PÚBLICA

O ano de 2020 ficará para sempre marcado como um ano dramaticamente atípico, face à crise sanitária provocada pela Covid-19, com impacto sem precedentes em todos os setores e desencadeando uma recessão súbita e profunda à escala mundial, sendo ainda de difícil previsão, os reais efeitos a nível da saúde pública, da economia, da organização social e familiar, não havendo um aspeto da vida individual e coletiva, que não esteja a ser continuamente ajustado face à transmissão comunitária do vírus SARS-COV-2 e do elevado potencial de contágio.

Tendo a Organização Mundial de Saúde (OMS) qualificado, a 11 de março de 2020, a emergência de saúde pública ocasionada pela Covid-19 como uma pandemia internacional (com uma rápida evolução tanto a nível mundial, como no espaço económico europeu), com efeito imediato, um conjunto alargado de países desenvolveu, numa fase inicial, uma estratégia de prevenção que implicou a adoção de medidas restritivas. Portugal ficou inserido neste conjunto, alinhando a estratégia nacional às recomendações pela Direção-Geral da Saúde (DGS) e às orientações emanadas pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças (ECDC), tendo, desde cedo, estabelecido como prioritário: a proteção da vida humana, a prevenção e contenção da pandemia, a garantia no abastecimento de bens e serviços essenciais, e a sustentabilidade do Serviço Nacional de Saúde (SNS).

ANSR: PREVENÇÃO, SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO 2020/21

No âmbito da situação provocada pela pandemia relacionada com a doença Covid-19, a ANSR deu cumprimento a um extenso quadro normativo e regulamentar no que respeita à segurança e saúde no trabalho, sendo responsável por garantir um ambiente de trabalho saudável e seguro. Assim, foram definidas algumas normas, perspetivando-se a sua continuidade em 2021:

A. PLANO DE CONTINGÊNCIA

A ANSR, tal como recomendado no Despacho n.º 2836-A/2020 de 2 de março, e em alinhamento com a orientação n.º 006/2020 de 26 de fevereiro da DGS, elaborou um Plano de Contingência, preparando-se de forma preventiva para a eventualidade de uma ocorrência positiva de uma situação relacionada com a Covid-19;

B. PLANO DE DESCONFINAMENTO

Cada uma das unidades e divisões orgânicas da ANSR, face à natureza, atribuições e caracterização da atividade desenvolvida, tem atualmente em vigor um regime alternado entre trabalho presencial, com horários desfasados e/ou em espelho e teletrabalho parcial e/ou rotativo, de modo a garantir o alinhamento com as medidas previstas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2020, de 17 de maio, e o respeito pelas normas de proteção sanitária, de higiene e segurança determinadas pela DGS;

C. PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS NO ÂMBITO DO TRABALHO PRESENCIAL

Encontra-se implementada a obrigatoriedade de uso de máscara cirúrgica durante a sua permanência nas instalações da ANSR, a lavagem frequente das mãos, o distanciamento físico durante os momentos de pausa e/ou na utilização dos espaços de refeição, e a higienização diária dos espaços ocupados pelos trabalhadores.

D. DESLOCAÇÕES AO ESTRANGEIRO EM MISSÕES E PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS/INICIATIVAS PÚBLICAS

Estão suspensas as deslocações ao estrangeiro em missões e de participações em eventos ou iniciativas públicas, salvo nas situações de superior interesse público e aprovadas pela Presidência (Despacho n.º 7/ANSR/2020 de 5 de março).

A ANSR irá manter, como até à data, um acompanhamento da evolução epidemiológica e acolher as recomendações das entidades oficiais, tendo em vista uma política de proteção da saúde dos trabalhadores de forma continuada e permanente, e à manutenção das suas atividades e serviços.

1.

ANSR

A ANSR tem por missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário². Foi criada após o estabelecimento da nova orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI), com o desígnio maior de coordenação estratégica no combate à sinistralidade rodoviária e com o foco exclusivo na conceção e supervisão da implementação das medidas de prevenção, fiscalização, sensibilização e dissuasão dos comportamentos que motivam os acidentes rodoviários.

Para além destes desígnios, a ANSR assegura ainda o apoio a título consultivo às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos, no âmbito da segurança rodoviária.

No que se refere especificamente às contraordenações de trânsito, consagra-se na ANSR a centralização de todas as etapas do seu processamento após o levantamento do auto pelas entidades fiscalizadoras. Crê-se que este modelo permite atingir níveis mais elevados de eficiência e eficácia, diminuindo os custos de processamento, aumentando o sucesso da cobrança e, sobretudo, reforçando o efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas, através do aumento da garantia da sua aplicação e da minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção.

MISSÃO

Planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

VISÃO

ZERO. É o único número aceitável de vítimas na estrada.

VALORES

Competência

Eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário.

Credibilidade

Atuação centrada no rigor, equidade e isenção, enquanto valores indissociáveis do serviço público.

² No âmbito do Programa de Restruturação da Administração Central do Estado (PRACE), foi criada a ANSR, através do Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, com a missão de planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

Através do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março foram determinados os meios e a estrutura em que deveria assentar a ANSR. Mais tarde, através do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, foram redefinidas a missão, as atribuições e o tipo de organização interna, tendo sido atualizado mais recentemente pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto.

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 cidadão e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis.

ATRIBUIÇÕES

- Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- Elaborar e monitorizar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;
- Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- Contribuir financeiramente para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior;
- Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- 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 cometam expressamente;
- Contribuir financeiramente, em colaboração com a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) a, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

VETORES DE ATIVIDADE

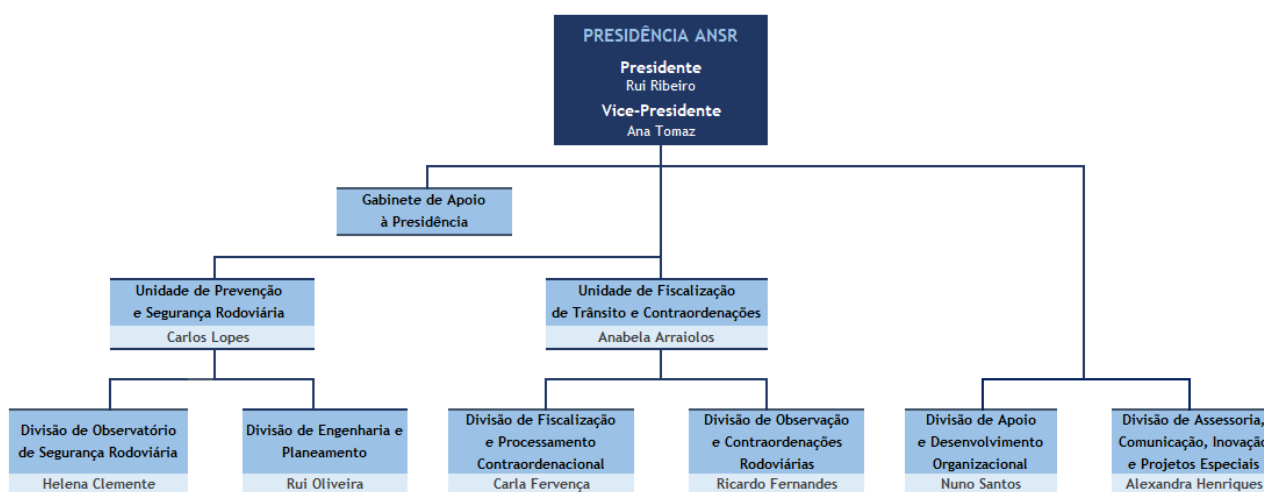
- Planeamento e coordenação das políticas de segurança rodoviária
- Promoção de campanhas de educação e sensibilização rodoviária
- Aplicação do direito contraordenacional rodoviário

ESTRUTURA ORGÂNICA

A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), tendo o Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou a Lei Orgânica do MAI, definido a sua missão, as suas atribuições e direção. É um organismo da administração direta do Estado e é dotado de autonomia administrativa. Contudo, todo o apoio administrativo e logístico necessário ao seu funcionamento é prestado pela SGMAI em articulação com a DADO.

A atual estrutura organizacional foi aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, ficando definida da seguinte forma:

Figura 1: Organograma ANSR



UNIDADES ORGÂNICAS NUCLEARES

- UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA | UPSR
- UNIDADE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES | UFTC

UNIDADES ORGÂNICAS FLEXÍVEIS

- DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL | DADO
 - Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade
 - Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação, Segurança e Saúde no Trabalho
 - Núcleo de Orçamento e Gestão Financeira
 - Núcleo de Contratação Pública
 - Núcleo de Património, Instalações e Logística
 - Núcleo de Informática
 - Núcleo de Apoio Jurídico
 - Núcleo de Expediente e Gestão de Arquivo Documental

- **DIVISÃO DE ASSESSORIA, COMUNICAÇÃO, INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS | DCIP**

Núcleo de Inovação e Projetos Especiais

Núcleo de Comunicação e Imagem

Núcleo de Assessoria e Apoio

Núcleo de Ligação ao Cidadão

UPSR

- **DIVISÃO DE OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | DOSE**

Núcleo do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária

Núcleo de Recolha e Análise de Dados de Segurança e Fiscalização

- **DIVISÃO DE ENGENHARIA E PLANEAMENTO | DENP**

Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes

Núcleo de Telemática Aplicada à Fiscalização de Trânsito

Núcleo de Planeamento, Projetos e Normalização

UFTC

- **DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS | DOCO**

Núcleo de Avaliação e Melhoria Contínua do Processo Organizacional

Núcleo de Habilitação e Qualificação

- **DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO E PROCESSAMENTO CONTRAORDENACIONAL | DFTC**

Núcleo de Processamento de Contraordenações

Núcleo de Fiscalização

Núcleo de Apoio e Atendimento Presencial

VALOR HUMANO DA ANSR

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu, perspetivando as necessidades para o desenvolvimento das atividades que lhe estão atribuídas, e para dar cumprimento à sua missão e visão para o futuro. Contudo, é reconhecido que o efetivo de trabalhadores se mantém inferior às necessidades estratégicas e operacionais da ANSR, apesar das iniciativas realizadas durante o ano de 2020 em matéria de recrutamentos por mobilidade interna.

A 31 de dezembro de 2020, o número de efetivos era de 144 trabalhadores, representando apenas 71% do quadro de pessoal aprovado, embora tenham sido abertos vários concursos por mobilidade e encontrando-se pendente de aprovação a abertura de procedimentos concursais para recrutamento de 41 técnicos superiores, nomeadamente nas áreas da engenharia, informática e direito.

Face a 2019 verificou-se uma diminuição considerável (-25 trabalhadores), correspondendo a -15,15%.

Os recursos humanos da ANSR apresentavam a seguinte distribuição por cargos e categorias:

2020. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS POR CARGO/CARREIRA

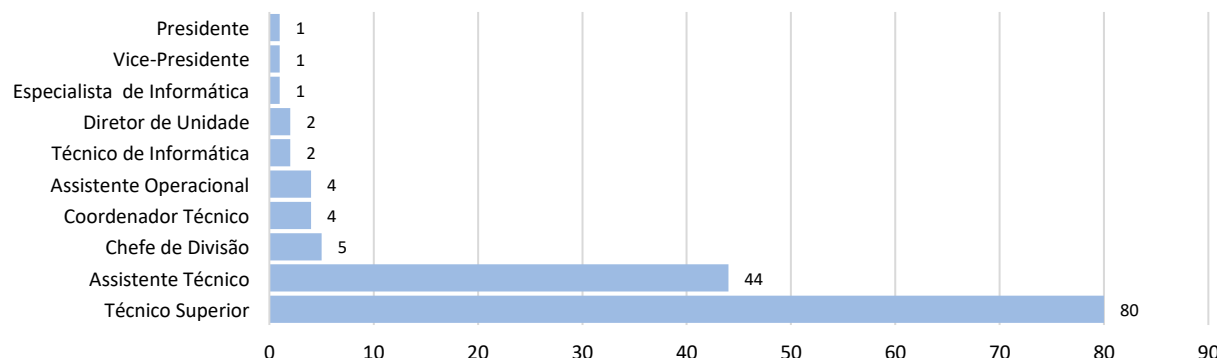


GRÁFICO 1. 2020. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS POR CARGO/CARREIRA

Verifica-se que as carreiras onde se registou um aumento de trabalhadores, embora pouco significativa, em 2020, foi a de técnico superior (+3, correspondendo a um aumento de 3,9% face a 2019). Por sua vez, na carreira Assistente Técnico verifica-se uma diminuição de efetivos (-21, correspondendo a uma diminuição de 32,3%). Este fenómeno deve-se, efetivamente, aos procedimentos de mobilidade intercarreiras que tiveram início no ano anterior. De referir ainda que os Assistentes Técnicos têm uma representatividade de 30,5% e os Técnicos Superiores de 55,5% do total de trabalhadores em exercício de funções na ANSR.

Tendo em referência o processo de reestruturação interna que teve início em 2019, com o Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, que definiu as unidades orgânicas flexíveis da ANSR, é de salientar o esforço coletivo que foi desenvolvido nesta Autoridade em 2020, com especial relevância para as novas unidades orgânicas flexíveis e respetivos núcleos (nomeadamente a DADO e a DCIP).

Considerando que o trabalho desenvolvido na ANSR, assenta num processo de melhoria contínua, a maximização de recursos humanos e a sua adequação às diferentes áreas de atividade, têm tido um elevado impacto no processo de desenvolvimento organizacional contribuindo também para uma maior exigência interna e, que se espera, um reflexo qualidade no serviço público prestado.

Apresentamos de seguida a distribuição dos trabalhadores por unidade orgânica flexível:

2020. DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR UNIDADE ORGÂNICA FLEXÍVEL

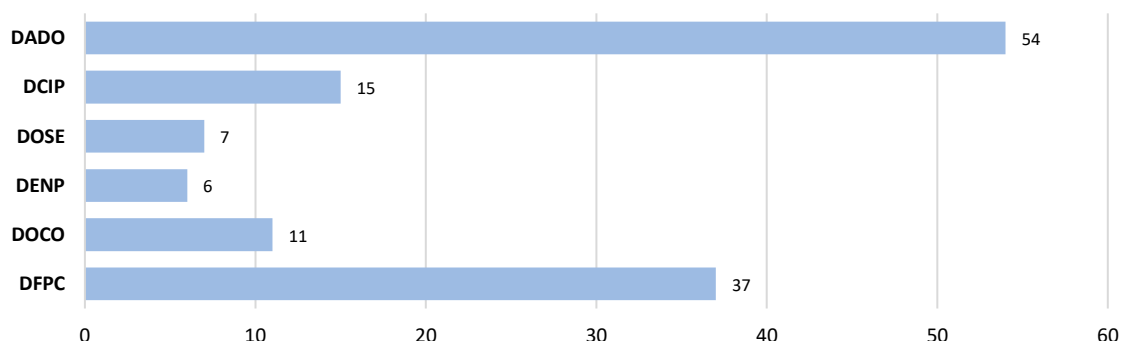


GRÁFICO 2. DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR UNIDADE ORGÂNICA FLEXÍVEL

Verifica-se que a Divisão que conta com mais trabalhadores é a DADO, representando cerca de 37,5% do total de efetivos, sendo estruturada por 8 (oito) núcleos que prestam apoio a todas as atividades desenvolvidas na ANSR, seguida da DFPC (integrada na UFTC), com uma representatividade de 25,7% e a DCIP, com 10,4% do total.

Revisitando o planeamento de Recursos humanos para 2020, num total de 202 trabalhadores, a ANSR continua a registar dificuldades no recrutamento de novos trabalhadores e na sua retenção, tendo o ano de 2020, face à situação pandémica, acentuado ou adicionado outros constrangimentos às iniciativas de recrutamento que foram realizadas.

CONTEXTO E ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

A dimensão da sinistralidade rodoviária (que é um problema à escala mundial) é considerada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um problema de saúde pública. É a primeira causa de morte nos mais jovens, a 3ª até aos 40 anos e a 8ª para todas as idades. Hoje em dia, a sinistralidade rodoviária mata mais que o HIV, tuberculose, e várias outras doenças.

Todos os anos morrem 1,35 milhões³ de pessoas em acidentes de viação, cerca de 3.700 pessoas por dia, 1 pessoa a cada 24 segundos, para além de 50 milhões que ficam feridas e permanentemente incapacitadas. A sinistralidade rodoviária (SR) é a maior causa de incapacidade, mas mesmo assim continua a ser uma epidemia quase invisível, e, apesar dos governos demonstrarem preocupação, muito falta para que estes e a sociedade em geral deem a importância necessária ou assumem a SR como uma prioridade.

A este ritmo se não forem efetuadas mudanças significativas, estima-se que até ao ano 2030, 500 milhões de pessoas morram ou fiquem incapacitadas, sendo este número o equivalente a $\frac{2}{3}$ da população da União Europeia (UE) ou à população dos Estados Unidos da América (EUA) e Brasil juntas. De referir ainda que, mais de metade destas pessoas são utilizadores vulneráveis, nem sequer estão a conduzir.

A problemática da sinistralidade rodoviária esconde ainda uma outra realidade: as amputações, quadriplegias, paraplegias, lesões cerebrais graves, queimaduras, fraturas, perda de visão, perda de audição e outros traumatismos, incluindo a nível psicológico e incapacidades diversas que mudam a vida de uma pessoa e/ou de uma família permanentemente.

Na UE, é importante referir que as estatísticas difundidas em meados de 2020⁴ demonstram que a Europa tem vindo a diminuir a sinistralidade, e, aponta Portugal, como um dos países em que se gerou e identificou maiores progressos nesse sentido, em que a diminuição do número de vítimas mortais (entre 2010 e 2019) é superior à média⁵ comparativamente com outros Estados Membros.

Apesar dos bons resultados obtidos nas últimas duas décadas em Portugal, em 2020, verificou-se que 404 pessoas perderam a vida nas nossas estradas, ao que acresce 1996 feridos graves, uma realidade dramática que atinge cerca

³ 'DEATH ON THE ROADS – BASED ON THE WHO GLOBAL STATUS REPORT WON ROAD SAFETY 2018; Disponível em: https://extranet.who.int/road_safety/death-on-the-roads/; Acesso a: 25.02.2021

⁴ ROAD SAFETY: EUROPE'S ROADS ARE GETTING SAFER BUT PROGRESS REMAINS TOO SLOW'; Disponível em: https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-06-11-road-safety-statistics-2019_en; Acesso a: 25.02.2021

⁵ Fonte: Estatísticas da segurança rodoviária relativas a 2019: O que está por detrás dos números?; Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/qanda_20_1004; Acesso a: 25.02.2021

de duas mil famílias e que não nos pode deixar indiferentes. A este facto, acresce um custo económico e social para a sociedade estimado num valor de 3.713 milhões de euros (1,6% PIB)⁶.

Este é um preço inaceitável e desnecessário para pagar pela mobilidade.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 2020 vs 2019

A nível europeu, a crise da Covid-19 teve um impacto significativo na mobilidade dos cidadãos e no setor dos transportes. No período de confinamento obrigatório iniciado pelo Estado de Emergência a 18 de março 2020 (Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março), o volume de tráfego diminuiu consideravelmente, tal como o número de vítimas mortais e feridos graves, mas em diferentes proporções. Tendo-se também verificado a tendência para um aumento da velocidade em virtude das estradas se encontrarem mais vazias e registado uma mobilização das forças de segurança para atividades no âmbito da Covid-19, em detrimento das habituais ações de fiscalização e controlo de tráfego rodoviário⁷.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA - 2020 vs 2019								
#	AcV		VM		FG		FL	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
CONTINENTE	35 704	26 501	474	390	2 301	1 829	43 202	30 706
AÇORES	611	501	7	6	120	100	686	538
MADEIRA	936	723	39	8	111	67	1 065	827
TOTAL	37 251	27 725	520	404	2 532	1 996	44 953	32 071

TABELA 1. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 24H – 2020 vs 2019

2019 vs 2020. SINISTRALIDADE 24H: VÍTIMAS MORTAIS

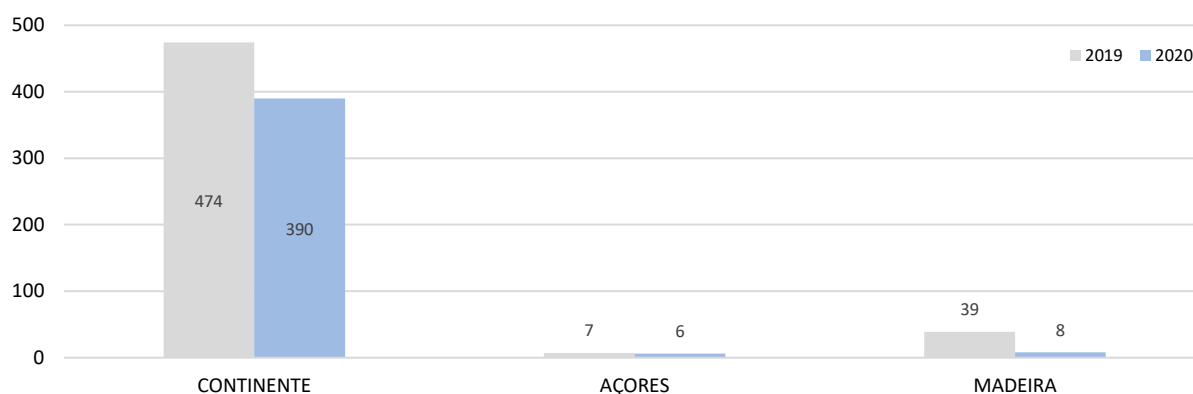


GRÁFICO 3. 2019 VS 2020: SINISTRALIDADE 24H: VÍTIMAS MORTAIS

⁶ Fonte: Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – Visão Zero, dezembro 2020

⁷ ROAD SAFETY MEASURES IN THE COVID TRANSITIONAL ERA – COMMON HIGH-LEVEL GROUP PRINCIPLES AS WE EXIT THE CRISIS. Disponível em: «https://ec.europa./transport/road_safety/road-safety-measures-covid-transitional-era-common-high-level-group-principles-we-exit-crisis_pt»; consulta realizada a 27 de agosto de 2020.

No ano de 2020, verificou-se uma redução dos principais indicadores de sinistralidade rodoviária a 24 horas⁸, comparativamente ao período homólogo de 2019. No continente destaca-se os menos 9.203 acidentes (-25,8%), menos 84 vítimas mortais (-17,7%), menos 472 feridos graves (-20,5%) e menos 12.496 feridos leves (-28,9%). Esta evolução evidenciou o mesmo sentido na Região Autónoma da Açores (RAA): menos 110 acidentes (-18,0%), menos 1 vítima mortal (-14,3%), menos 20 feridos graves (-16,7%) e menos 148 feridos leves (-21,6%). De igual forma, na Região Autónoma da Madeira (RAM) ocorreram: menos 213 acidentes (-22,8%), menos 31 vítimas mortais (-79,5%), menos 44 feridos graves (-39,6%) e menos 238 feridos leves (-22,3%).

Os acidentes na estrada não têm que ser mortais. A morte é um preço demasiado alto para pagar por um momento de desatenção. Não há outro sistema de transporte onde sejam aceites estes números. Não aceitamos mortes no ar, nem na ferrovia, e não devemos mais aceitá-las na estrada - a premissa de que nenhuma perda de vidas é aceitável tem que estar na base de todas as decisões tomadas na segurança rodoviária. Zero é o único número aceitável.

BREVE SÍNTESE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ANSR tem elaborado documentos de gestão onde, de forma metódica e sistematizada, são enunciados os principais objetivos estratégicos, operacionais e respetivos indicadores e ainda os mapas estratégicos que norteiam a condução política da organização. Na verdade, todas as ações aí inscritas, bem como um conjunto de iniciativas associadas, se encontram devidamente enquadradas numa estratégia global clara e coerente com o intuito de assim melhor poder responder aos desafios que o futuro lhe reserva.

Para contextualizar, as políticas públicas de segurança rodoviária, nomeadamente o Programa do XXII Governo Constitucional estabeleceu novas prioridades a adotar, em convergência com a agenda mundial e com a política europeia, definindo as principais orientações estratégicas para o setor para os próximos quatro anos, sendo estas:

- Aprovar o Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030, atribuindo prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas, estabelecendo objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária;
- Estabelecer programas de segurança e de redução da sinistralidade rodoviária ao nível das entidades intermunicipais, sujeitos a avaliação regular por entidades independentes;
- Lançar um programa de intervenção rápida nas vias e no espaço rodoviário em áreas de concentração de acidentes e de coexistência de peões e veículos;
- Antecipar a vigência de regras europeias sobre segurança rodoviária e critérios ambientais aplicáveis à circulação rodoviária.⁹

Em conformidade com estes designios, prevendo-se a conclusão do PENSE 2020, a ANSR deu início a um conjunto de iniciativas que visam o delinear da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a próxima década, em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos anteriores e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área, incluindo um conjunto de boas práticas e termos de referência, tais como:

⁸ Fonte: Relatório Anual 2020: Sinistralidade 24 horas, Fiscalização Rodoviária; Disponível em: <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2020/Relat%C3%B3rios/Relat%C3%B3rioSinistralidadeAno2020.pdf>; Acesso a: 03.04.2021

⁹ Fonte: Programa do XXII Governo Constitucional

- Quadro de pensamento do Sistema Seguro;
- Resultados da Declaração de Estocolmo;
- Década de Ação da ONU para Segurança Rodoviária 2021-2030;
- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU;
- Documentos estratégicos da União Europeia, nomeadamente o *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030*;
- Outros documentos europeus de referência, incluindo estratégias nacionais de outros países;
- Outros documentos orientadores e de outras políticas estratégicas nacionais, tais como o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, entre outros.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2020-2023

Assente na missão, visão e estratégia estabelecida para o quadriénio 2020-2023, a ANSR procedeu à identificação de objetivos estratégicos que pautarão a sua atividade nesse período:

OE1. REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE

No âmbito deste objetivo estratégico foi dada continuidade a várias iniciativas decorrentes da atividade relacionada com a avaliação de infraestruturas rodoviárias, nomeadamente:

- Reforço das iniciativas de promoção da fiscalização de infraestruturas designadamente na elaboração e/ou participação em planos e intervenções de mobilidade e segurança em rodovias;
- Apoio na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária;
- Apoio na realização de avaliações de lanços de estrada com maior concentração de acidentes e na promoção da classificação de segurança da rede rodoviária nacional e municipal.

Ainda no âmbito deste objetivo estratégico, deu-se prioridade a projetos que visaram promover o acesso e a gestão partilhada de informação rodoviária, iniciando novas e desejáveis parcerias estratégicas e reforçando as relações já existentes com outros parceiros institucionais públicos/privados e com todos os atores críticos no processo. Muitos destes projetos estão correlacionados e centrados na área da prevenção rodoviária, convergindo para um objetivo único de aumentar o conhecimento da sinistralidade e das suas causas, absolutamente fundamentais para a definição de políticas públicas e de medidas de combate à sinistralidade rodoviária e para que o nosso país tenha sucesso neste combate e salve vidas.

Estes projetos, que identificamos de seguida, são coordenados pela ANSR, mas necessitam da colaboração de várias entidades, entre elas as Forças de Segurança:

SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIUAV)

Sistema de informação integrado e escalável que permita tornar mais eficientes os métodos atualmente utilizados ao longo de todo o processo inerente à obtenção, armazenamento, análise e disseminação de dados de sinistralidade, contribuindo fortemente para a modernização administrativa na AP. Estando prevista a implementação de uma plataforma comum de comunicação entre os vários intervenientes do processo de recolha, tratamento e análise de informação, servirá de suporte credível e fidedigno à tomada de decisão, permitindo a criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança

rodoviária. É uma medida do PENSE2020 e é um projeto financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA)

SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA (SIVIG)

Projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade determinantes que possibilitem a ativação de medidas preventivas. É um projeto financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)

Sistema constitui uma instância do GeoMAI, o Sistema de Informação Geográfica do MAI, para análise espacial dos acidentes viários. Tem como objetivo criar uma base de dados geográfica que permita a realização de análises espaciais da sinistralidade, de forma a aumentar o conhecimento dos eventos e adequar as medidas de prevenção às realidades locais.

PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CAVIAR)

Projeto que comporta o levantamento georreferenciado de um conjunto de atributos da totalidade da rede rodoviária nacional e municipal, devendo incluir: geometria, pavimento, sinalização e equipamentos. Tem como finalidade melhorar e aumentar o conhecimento efetivo da rede rodoviária, sustentado numa completa e fiável base de dados geográfica, sobre a qual será possível efetuar análises espaciais e temporais da sinistralidade rodoviária com maior precisão na localização de acidentes e melhor informação de contexto sobre a via.

Em 2020, foi possível dar início ao desenvolvimento de dois importantes projetos a nível nacional:

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030

Com o propósito último de redução de fatalidades e de feridos graves em 50% (período 2021-2030), a ANSR, enquanto entidade coordenadora, promoveu e realizou um conjunto de iniciativas que visam dar continuidade às políticas de planeamento de segurança rodoviária e o reforço no alinhamento das mesmas com as orientações europeias, nomeadamente, no desenvolvimento do Sistema de Transporte Seguro (STS). Este sistema permite garantir maior segurança para os utilizadores, tornando infraestruturas e os veículos mais seguros, e promove melhorias na assistência e o apoio às vítimas.

EXPANSÃO SINCRO

Em 2020, a ANSR focalizou esforços no sentido de dar continuidade a um projeto nacional estratégico, o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), através da execução da sua segunda fase, que consiste na sua ampliação. Trata-se de um projeto de elevado investimento, 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.

E, apesar dos constrangimentos e limitações fase à situação pandémica, garantimos a realização de 25 campanhas de sensibilização rodoviária vocacionadas para diferentes públicos-alvo, tais como: automobilistas, motociclistas ciclistas, peões, jovens e crianças.

OE2. AUMENTO DA EFICIÊNCIA NOS PROCESSOS

A ANSR prosseguiu esforços para a desmaterialização de processos de trabalho, dando especial enfoque à automatização dos mesmos por forma a aumentar ainda mais a eficiência e a eficácia organizacional, mormente a simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administrativa, concorrendo para a promoção de um serviço mais eficaz e determinante para o sucesso da concretização das políticas de segurança rodoviária nacionais.

Tendo assumido a desmaterialização de procedimentos em operações de fiscalização rodoviária como um investimento fundamental e uma forte aposta na modernização e simplificação de processos, em 2020, deu-se continuidade ao desenvolvimento de vários projetos interdependentes, indutores de melhorias significativas, e alinhados com as melhores práticas de tecnologias de informação, tais como:

SCoT+

Ao nível dos sistemas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2020 deu-se continuidade ao desenvolvimento de uma nova aplicação tecnologicamente evoluída, designada de SCoT+. O Projeto integrado na Medida #61 Auto Eletrónico, do Programa Simplex 2019/2020, apresenta uma elevada complexidade, mas também irá permitir um avanço significativo na capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR. É um projeto financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA (CE)

Em alinhamento com o PENSE 2020, nomeadamente no objetivo estratégico 2 referente à melhoria da legislação, fiscalização e sancionamento, a ANSR viu aprovada proposta de alteração do CE em Conselho de Ministros, através do Decreto-Lei n.º 102-B/2020, 9 de dezembro, que altera o CE e legislação complementar, com a transposição da Diretiva (UE) 2020/612.

PROJETO AUTO-ELETRÓNICO

O projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas Simplex 2019-2020, e que está correlacionado com os dois projetos anteriores, constituindo um passo fundamental para a modernização e simplificação do processo que envolve o levantamento do auto e a notificação do mesmo ao infrator. Contudo, está totalmente dependente do desenvolvimento e evolução da aplicação informática SCoT, como referido anteriormente. Projeto que se encontra dependente dos constrangimentos verificados a nível do procedimento de contratação pública.

OE3. AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Considerando que a imagem e reconhecimento são elementos fundamentais em qualquer organização e contribuem de forma decisiva para o nível de confiança do cidadão no serviço público, a ANSR apostou na área da assessoria e comunicação promovendo iniciativas que visaram assegurar uma maior ligação ao cidadão através de: Envolvimento da sociedade nas campanhas de segurança rodoviária; Dinamização das redes sociais; Capacitação do call center; Melhorias no Portal de Contraordenações Rodoviárias. Contudo, não nos foi possível assegurar a concretização de todos os projetos, mantendo-se em curso: Renovação do website ansr.pt.

2.

AUTO-AVALIAÇÃO

QUAR 2020 - AVALIAÇÃO DE RESULTADOS

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

Esta informação para além de se afigurar imprescindível para o processo de avaliação do desempenho anual, apresenta-se de enorme utilidade interna. Acreditamos que não são finitas as oportunidades para a melhoria organizacional e, para a crescente satisfação de todas as partes interessadas, pretendemos estimular e sustentar a existência de uma cultura organizacional orientada para a melhoria contínua dos resultados, para a qual consideramos ser fundamental o incremento das nossas capacidades de estratégia, planeamento e monitorização, de forma a ser potenciada a tempestividade, a fiabilidade e a qualidade da informação de gestão que habilite a aferir o nosso posicionamento face ao cumprimento das metas definidas. Por conseguinte, o exercício de autoavaliação é encarado como uma ação chave para a identificação de oportunidades de melhoria e para a adoção de medidas corretivas que nos permitam prosseguir o caminho da otimização da performance institucional.

No que respeita ao QUAR, foram delineados 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 2020:



Em referência aos objetivos estratégicos definidos, constituem o QUAR 2020 um total de 10 (dez) objetivos operacionais, distribuídos pelos Parâmetros da seguinte forma: **EFICÁCIA: 3; EFICIÊNCIA: 4; QUALIDADE: 3.**

No quadro infra encontra-se refletido os objetivos operacionais e respectivos indicadores de desempenho, as correspondentes metas e, por fim, os resultados alcançados, sendo que no global o resultado foi de 137,67% tendo a ANSR superado os seus objetivos.

QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS POR OBJETIVOS OPERACIONAIS							
OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	META 2019	META 2020	RESULTADO 2020	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO
OO1. Executar o plano de ação do PENSE 2020	i1. taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR	62%	85%	85,00%	100,00%	atingiu	0,00%
OO2. Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária	i2. n.º de campanhas efetuadas	n.a.	18	25	138,89%	superou	38,89%
OO3. Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública	i3. taxa de execução das medidas Simplex	n.a.	70%	86,11%	123,01%	superou	23, 01%
OO4. Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização	i4. % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão	n.a.	-15%	-34,60%	230,69%	superou	130,69%
OO5. Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação	i5. número de ações implementadas	n.a.	4	2	50,00%	não atingiu	-50,00%
OO6. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020	i6. taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020	188%	100%	393,00%	393,00%	superou	293,00%
OO7. Melhorar a ligação ao cidadão	i7. número de medidas implementadas para a melhoria de utilização do Portal das Contraordenações	n.a.	2	1	100,00%	atingiu	0%
OO8. Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária	i8. número de medidas implementadas	n.a.	3	2	100,00%	atingiu	0%
OO9. Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal	i9. aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho	n.a.	253	210	117,00%	superou	17,00%
OO10. Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial ao cidadão	i10. grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e email	n.a.	65%	69,30%	100,00%	atingiu	0%
TAXA DE REALIZAÇÃO GLOBAL				137,67%			

QUADRO 01. QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS

QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETROS

PARÂMETROS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	RESULTADO PARÂMETRO	RESULTADO PARÂMETO PONDERADO
EFICÁCIA	OE1 OE2	OO1	i1.	100,00%	atingiu	0%	119,72%	41,90%
	OE1 OE3	OO2	i2.	138,89%	superou	38,89%		
	OE2 OE3	OO3	i3.	123,01%	superou	23,01%		
EFICIÊNCIA	OE1 OE2 OE3	OO4	i4.	230,69%	superou	130,69%	182,81%	63,98%
	OE2	OO5	i5.	50,00%	não atingiu	-50,00%		
	OE2	OO6	i6.	393,00%	superou	293,00%		
	OE3	OO7	i7.	100,00%	atingiu	0%		
QUALIDADE	OE1 OE2	OO8	i8.	100,00%	atingiu	0%	105,95%	31,78%
	OE2	OO9	i9.	117,00%	superou	17,00%		
	OE2	OO10	i10.	100,00%	atingiu	0%		
TAXA DE REALIZAÇÃO GLOBAL								137,67%

QUADRO 02. QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETROS

QUAR 2020. CLASSIFICAÇÃO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS, POR PARÂMETRO



GRAFICO 4. QUAR 2020. CLASSIFICAÇÃO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS, POR PARÂMETRO

Nos resultados por Parâmetro do QUAR 2020, tendo cada objetivo operacional, um indicador, verificamos que dos 3 (três) objetivos planejados na Eficácia, 2 (dois) objetivos foram superados e 1 (um) atingido. No que diz respeito ao Parâmetro Eficiência, dos 4 (quatro) objetivos planejados, 2 (dois) foram superados, 1 (um) atingido e 1 (um) não atingido. Por fim, a Qualidade, dos 3 (três) objetivos planejados, 1 (foi superado e 2 (dois) atingidos. Assim, podemos concluir que do total, 50,0% dos objetivos foram superados, 40,0% foram alcançados e 10,0% não foram atingidos.

QUAR 2020. RESULTADOS POR OBJETIVOS OPERACIONAIS, PARÂMETROS E PONDERAÇÕES

EFICÁCIA		PONDERAÇÃO		RESULTADO	
		35%		41,90%	
OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	PESO	TAXA DE REALIZAÇÃO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO PONDERADO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO CONSIDERANDO O PESO DO PARÂMETRO
OO1. Executar o plano de ação do PENSE 2020	i1. taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR	35%	100,00%	35,00%	12,25%
OO2. Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária	i2. n.º de campanhas efetuadas	30%	138,89%	41,67%	14,58%
OO3. Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública	i3. taxa de execução das medidas Simplex	35%	123,01%	43,06%	15,07%
EFICIÊNCIA		PONDERAÇÃO		RESULTADO	
		35%		63,98%	
OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	PESO	TAXA DE REALIZAÇÃO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO PONDERADO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO CONSIDERANDO O PESO DO PARÂMETRO
OO4. Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização	i4. % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão	30%	230,69%	69,21%	24,22%
OO5. Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação	i5. número de ações implementadas	30%	50,00%	15,00%	5,25%
O3. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020	i6. taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020	20%	393,00%	78,60%	27,51%
OO7. Melhorar a ligação ao cidadão	i7. número de medidas implementadas para a melhoria de utilização do Portal de Contraordenações	20%	100,00%	20,00%	7,00%
QUALIDADE		PONDERAÇÃO		RESULTADO	
		30%		31,78%	
OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	PESO	TAXA DE REALIZAÇÃO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO PONDERADO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO OBJETIVO CONSIDERANDO O PESO DO PARÂMETRO
OO8. Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária	i8. número de medidas implementadas	30%	100,00%	30,00%	9,00%
OO9. Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal	i9. aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho (medido em dias)	35%	117,00%	40,95%	12,28%
OO10. Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial ao cidadão	i10. grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e email	35%	100,00%	35,00%	10,50%
RESULTADO GLOBAL: 137,67%					

QUADRO 03. QUAR 2020 | RESULTADOS POR OBJETIVOS OPERACIONAIS, PARÂMETROS E PONDERAÇÕES

QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA

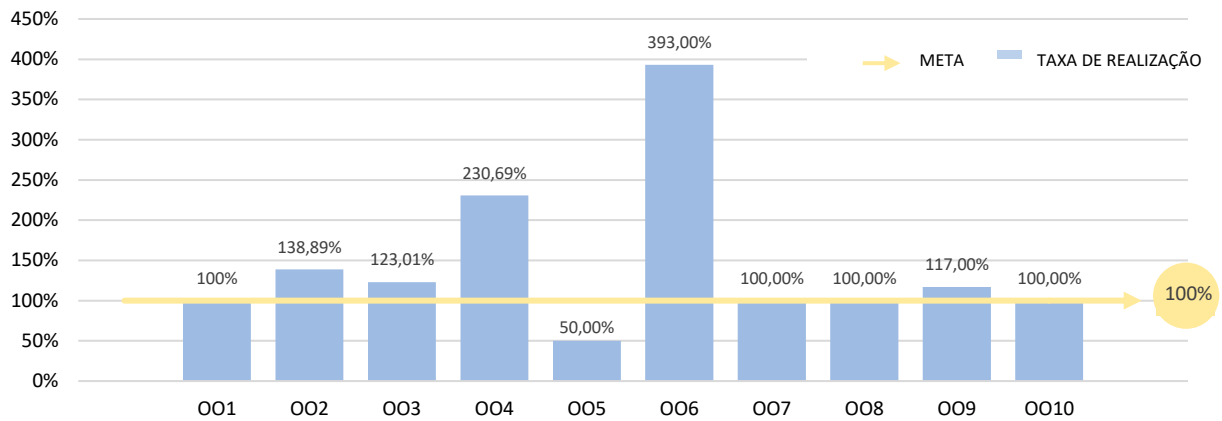


GRAFICO 5. QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA

QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: PESO vs RESULTADO

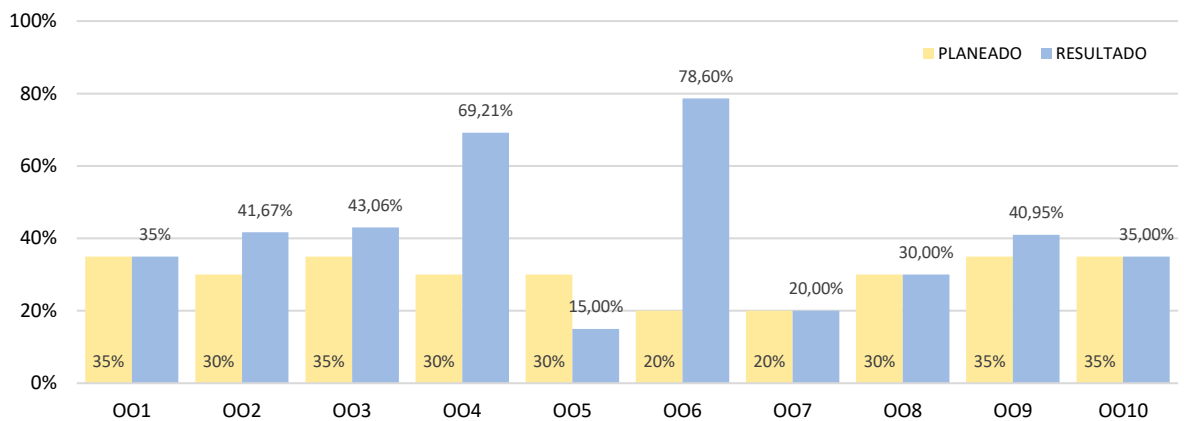


GRAFICO 6. QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: PESO vs RESULTADO

QUAR 2020. PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO: PONDERAÇÃO vs RESULTADO

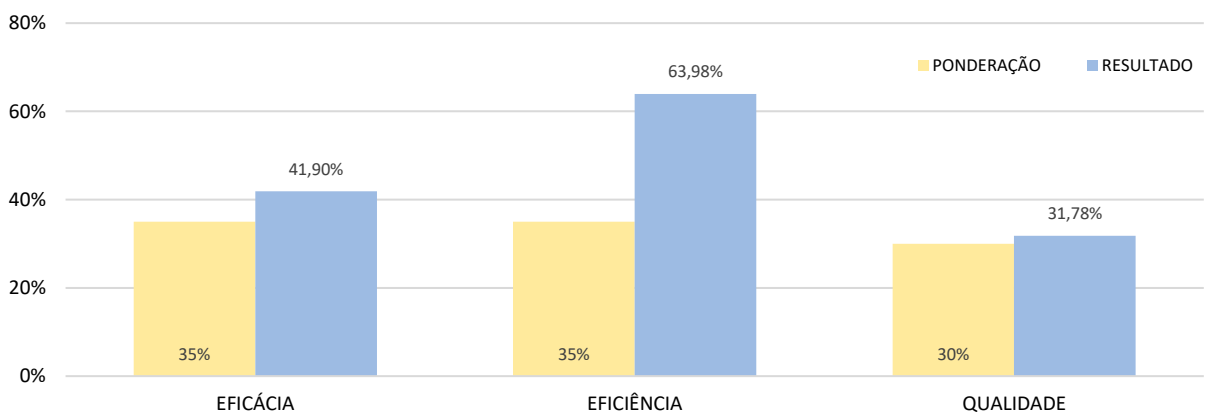


GRAFICO 7. QUAR 2020. PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO: PONDERAÇÃO vs RESULTADO

RECURSOS HUMANOS

O diploma legal de criação da ANSR preconizava 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, que se revelam não só insuficientes, mas também desadequados quer ao nível das competências, quer ao nível do subdimensionamento da estrutura dirigente face às necessidades desta autoridade para o cumprimento da sua missão.

Em 2020, o mapa de pessoal aprovado contemplava 202 postos de trabalho representando um reforço de 10 novos postos face ao ano anterior. Os dados à data de 31 de dezembro, registaram:

- 4 novos trabalhadores, recrutados através de procedimentos de mobilidade em qualquer das suas modalidades;
- saída de 25 trabalhadores durante o ano de referência, correspondendo a 19 saídas em regime de mobilidade para outros organismos e procedimentos concursais, acrescendo ainda de 4 aposentações, 1 falecimento, e o registo de 1 licença sem vencimento.

QUAR 2020. RECURSOS HUMANOS: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO ¹⁰								
CARREIRA	PONTUAÇÃO (CCAS) a)	Nº DE EFETIVOS PLANEADOS	UERHP	PONTUAÇÃO/ PLANEADA	Nº EFETIVOS EM 2020	UERHE	PONTUAÇÃO EXECUTADA	DESVIO (Nº EFETIVOS)
DIRIGENTES DE TOPO	20	2	454	40	2	454	40	0
DIRIGENTES INTERMÉDIOS (1 e 2)	16	8	1 816	128	7	1 558	112	-1
TÉCNICOS SUPERIORES (inclui Especialistas de Informática)	12	110	24 970	1 320	81	16 362,50	972	-29
COORDENADORES TÉCNICOS	9	4	908	36	4	908	36	0
ASSISTENTES TÉCNICOS (inclui Técnicos de Informática)	8	73	16 571	584	46	10 079,50	368	-27
ASSISTENTES OPERACIONAIS	5	5	1 135	25	4	868	20	-1
TOTAL		202	45 854	2 133	144	30 230	1 548	-58

TABELA 2. 2020. QUAR – RECURSOS HUMANOS – PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO

a) CCAS – Conselho Coordenador de Avaliação de Serviços.

Totalizam-se em 2020, 144 trabalhadores em funções na ANSR, apurando-se uma taxa de uma diminuição efetiva de 12,72%, face a 2019 e correspondendo apenas a 71% do quadro de pessoal aprovado.

Relativamente à execução, conforme orientação do CCAS (Conselho Coordenador de Avaliação de Serviços), a pontuação é aferida para um referencial de Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados, o qual resulta da subtração aos 365 ou 366 dias de calendário de todos os dias a que correspondam sábados, domingos, feriados oficiais, feriado municipal, tolerâncias de ponto e 23 dias úteis de férias (média), correspondendo a 227 dias úteis.

Verificam-se desvios nas Carreiras Técnico Superior e Assistente Técnico, muito relacionados com a saída dos profissionais, durante 2020, e por vários motivos de ausência: foro familiar (proteção parental, falecimento familiar, assistência à família), de saúde (doença e acidente de serviço), entre outros.

¹⁰ Análise efetuada de acordo com a pág. 1 do anexo 3 das orientações do DT N.º 1/2010 do CCAS, a pontuação é aferida para um determinado referencial de Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados (UERHP), o qual resulta da extração aos 365 ou 366 dias de calendário, de todos os dias a que correspondam sábados, domingos, feriados oficiais, feriado municipal, tolerâncias de ponto e 23 dias úteis de férias (média). No caso concreto, a UERHP de 2020 assume o valor global de 227 dias úteis; b) Para o cálculo da Unidade Equivalente de Recursos Humanos Executados (UERHE) é necessário apurar os dias de absentismo por carreira disponível no Balanço Social.

Apesar do esforço efetuado através do lançamento de vários procedimentos de recrutamento por mobilidade interna, destacam-se as dificuldades de preenchimento de vagas nas áreas de Informática (carreiras de Especialista de Informática e Técnico de Informática) tal como na área de Engenharia (carreira Técnico Superior), revelando ausência de candidatos ou de manifestações de interesse nestes procedimentos. Aguarda-se, contudo, autorização para abertura de procedimentos concursais para recrutamento de técnicos superiores, para as áreas referidas.

De seguida, apresentamos o gráfico com a evolução dos postos de trabalho planeados vs efetivos, entre 2015 e 2020.

2015/2020. EVOLUÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS vs EFETIVOS

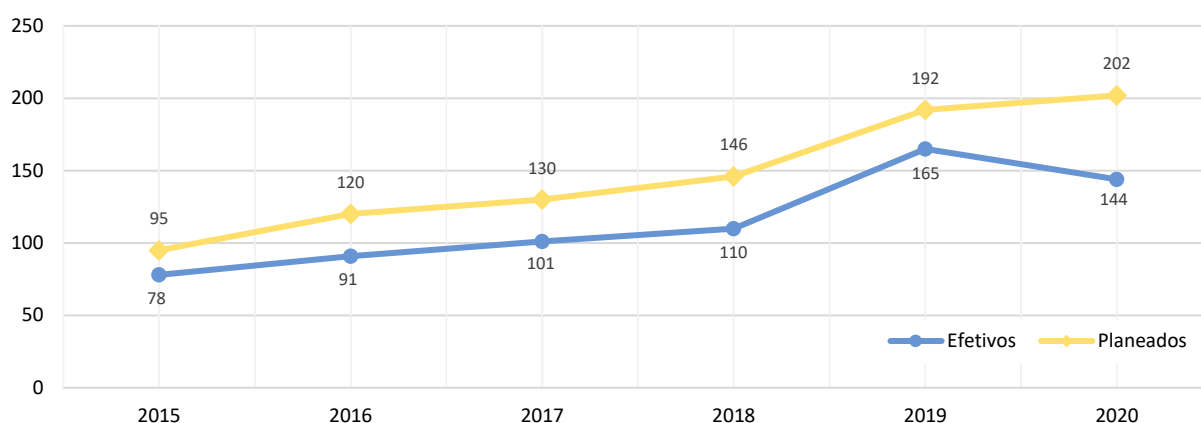


GRÁFICO 8. 2015/2020. EVOLUÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS VS EFETIVOS

RECURSOS FINANCEIROS

O orçamento da ANSR é consubstanciado num plano de custos de funcionamento provenientes essencialmente de receitas próprias (*através das fontes de financiamento 123 - Receitas Próprias e 161 - Receitas Próprias de Projetos Cofinanciados FEDER*) e de fundos europeus (*através das fontes de financiamento 211 - Fundos Europeus PT 2020 e 218 - Fundos Europeus QREN*), prosseguindo uma gestão orçamental focalizada na otimização de recursos. A ANSR, como se verá a seguir, não depende nem recebe qualquer verba do orçamento de estado, uma vez que gera receitas próprias que cobrem em mais de três vezes os seus custos. As receitas que não são consumidas pela ANSR são entregues ao Estado, por via da Lei n.º 10/2017 de 3 de março e com o saldo de gerência.

Um dos agrupamentos de despesa da ANSR é designado por transferências correntes, mas que não é uma despesa da ANSR mas uma transferência de receitas da ANSR para a SGMAI por via da Lei n.º 10/2017 de 3 de março que estabelece a programação de infraestruturas e equipamentos das forças e serviços de segurança do Ministério da Administração Interna ou por via de despachos de membros do governo.

Por uma questão de transparência vamos analisar o orçamento da ANSR sem incluir o agrupamento 04 que será analisado no final.

Assim, e sem considerar o agrupamento 04, a ANSR propôs um orçamento de 25,4 milhões de euros, tendo o orçamento aprovado tido uma redução de 3,4 milhões de euros, ou seja, menos 13%. Para além desta redução, foram cativados mais 2,6 milhões de euros do orçamento da ANSR. Neste contexto, o orçamento corrigido¹¹ para o exercício de 2020 foi na ordem dos 23 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 10,5 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 46%, conforme pode ser observado no quadro infra. A fraca execução do orçamento da

¹¹ Orçamento corrigido= Orçamento inicial + alterações orçamentais – cativações+transferências extraordinárias em cumprimento dos despachos da SEO

ANSR deveu-se à necessidade da obtenção das autorizações financeiras para a execução de alguns projetos estruturantes, como, entre outros, dos serviços postais e da ampliação do SINCRO, bem como dos trâmites necessários relativos à contratação pública.

Relativamente ao agrupamento 04 e para além de 12,4 milhões de euros que a ANSR transferiu ao abrigo da Lei n.º 10/2017 de 3 de março, transferiu ainda as seguintes verbas em cumprimento:

- do despacho n.º 1675/2020/SEO de 28 de dezembro, da Senhora Secretária de Estado do Orçamento, a ANSR transferiu, com recurso de saldo transitado de ano anterior, o montante de 10,52 milhões de euros para o Fundo para o Asilo e Migração (FAMI);
- do despacho 1698/2020/SEO de 29 de dezembro, da Senhora Secretária de Estado do Orçamento, a ANSR transferiu das suas receitas próprias e 3,75 Milhões de euros para a Autoridade Nacional de Proteção Civil.

Este total de 14,25 milhões de euros que a ANSR transferiu das suas receitas para outras entidades, foram registadas no orçamento da ANSR no agrupamento 04 - Transferências correntes, fazendo este aumentar em 125% face ao ano anterior, atingindo 26,6 Milhões de euros 72% do orçamento executado da ANSR.

2020. ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO

AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO INICIAL PROPOSTO PELA ANSR (M€)	ORÇAMENTO APROVADO (M€)	ORÇAMENTO APROVADO CORRIGIDO ¹² (M€)	EXECUTADO (M€)	DESVIO (M€)	EXECUÇÃO (%)
PESSOAL	4 805 093,00	4 805 093,00	4 822 093,00	3 776 652,00	1 045 441,00	78,32
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10 680 645,00	9 170 264,00	11 656 523,00	5 677 375,00	5 979 148,00	48,71
JUROS E OUTROS ENCARGOS	10 000,00	1 500 000,00	271 440,00	0	271 440,00	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	1 558 070,00	1 558 699,00	1 877 557,00	235 947,00	1 641 610,00	12,57
INVESTIMENTOS	8 335 432,00	5 000 000,00	4 350 141,00	805 915,00	3 544 226,00	18,53
SUBTOTAL	25 379 240,00	22 034 056,00	22 977 754,00	10 495 889,00	12 481 865,00	45,68
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	15 170 000,00	15 170 000,00	28 504 033,00	26 621 473,94	1 882 559,06	93,40
TOTAL	40 559 240,00	37 204 056,00	51 481 787,00	37 117 363,00	14 364 424,00	72,10

TABELA 3. 2020 ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO

2020. ORÇAMENTO DA ANSR: PLANEADO vs EXECUTADO, valores em euros

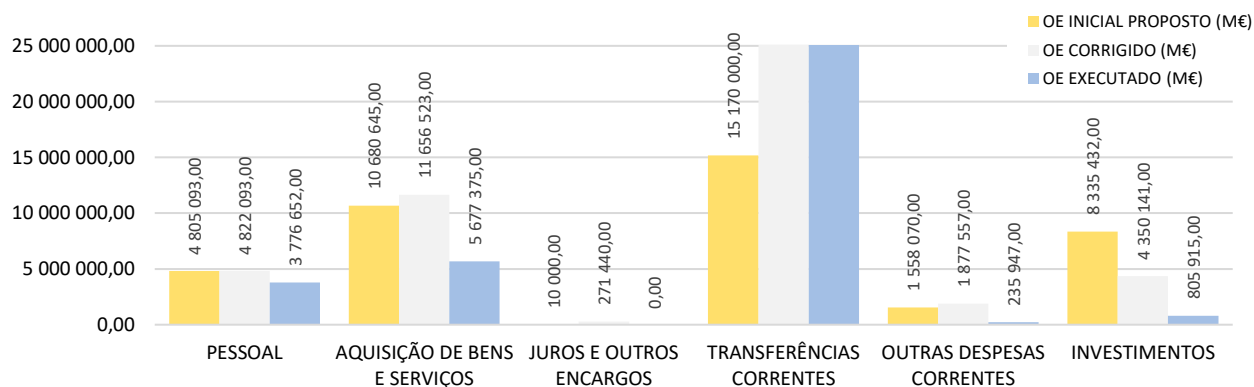


GRÁFICO 9. ORÇAMENTO DA ANSR: PLANEADO vs EXECUTADO

¹² Orçamento corrigido= Orçamento inicial + alterações orçamentais – cativações+transferências extraordinárias em cumprimento dos despachos da SEO

ANÁLISE COMPARATIVA DE RESULTADOS

Em análise aos objetivos operacionais do QUAR 2020 cumpre referir a existência de 2 (dois) objetivos que 'migraram' de anos anteriores, respetivamente o OO1. Executar o Plano de Ação do PENSE 2020 e o OO6. Implementar as Medidas de Eficiência Orçamental incluídas na Proposta de OE. Apresentamos na tabela seguinte, uma breve evolução dos resultados obtidos.

QUAR 2020. ANÁLISE COMPARATIVA DE RESULTADOS						
OO1	ANO	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO
EXECUTAR O PLANO DE AÇÃO DO PENSE 2020 i1. taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR	2019	65%	66%	101,54%	atingiu	1,54%
	2020	85%	85%	100,00%	atingiu	0%
OO6	ANO	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO
IMPLEMENTAR AS MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL INCLUÍDAS NA PROPOSTA DE OE i6. percentagem de execução do conjunto das medidas	2019	50%	94,2%	188,88%	superou	88,88%
	2020	100%	393,00%	393,00%	superou	393,00%

TABELA 4. QUAR 2020. ANÁLISE COMPARATIVA DE RESULTADOS

QUAR 2020. OO1 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2019 vs 2020

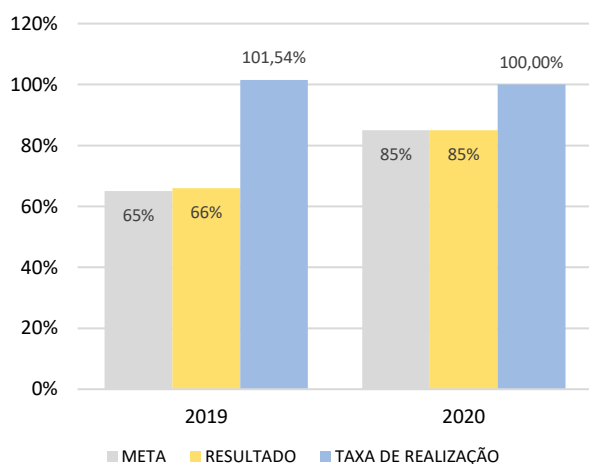


GRÁFICO 10. OO1 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2019 VS 2020

QUAR 2020. OO6 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2019 vs 2020

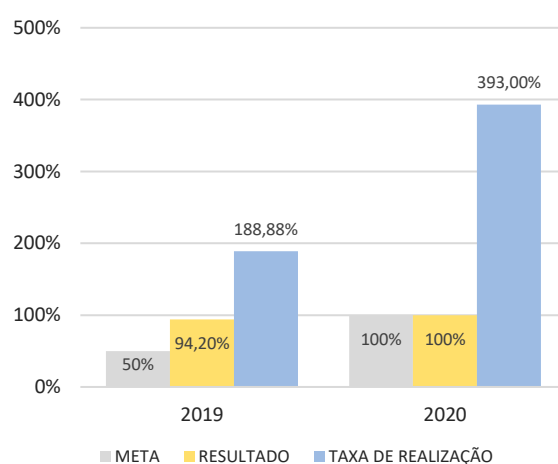


GRÁFICO 11. OO6 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2018 a 2020

ANÁLISE QUALITATIVA POR OBJETIVO OPERACIONAL

Com o encerramento do ciclo de gestão sucedem-se, naturalmente, as fases de aferição dos resultados alcançados e de verificação de desvios, apresentando-se a devida nota justificativa aos desvios apurados.

Nos quadros e texto seguintes é apresentada a análise qualitativa e quantitativa da execução dos objetivos operacionais constantes do QUAR 2020, onde é possível verificar a superação de cinco objetivos, o cumprimento de quatro e o não cumprimento de outro, traduzindo-se o desempenho da ANSR numa taxa de realização global de 137,67%.

OO1. EXECUTAR O PLANO DE AÇÃO DO PENSE 2020

Indicador				meta 2020	peso
i1. Taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR				85%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
85%	100%	0%	atingido	35,00%	12,25%

JUSTIFICAÇÃO

No último ano de vigência do PENSE 2020, aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017¹³, estava prevista a realização de 34 ações que compreendiam 107 medidas, estando a ANSR responsável por 44. Findo o tempo proposto para a execução, a taxa de execução atingiu os 85%, fruto do forte empenho da ANSR, através da UPSR, no desenvolvimento dessas medidas, entre as quais se destaca:

- A1.2.** Aplicar a nova definição de ferido grave (MAIS≥3) às vítimas registadas na Base de Dados de Acidentes da ANSR
- A2.8.** Realizar estudos em amostras representativas, sobre atitudes e comportamentos dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário, tendo em consideração a dimensão de género
- A2.9.** Atualizar o estudo "Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários"
- A3.11.** Rever o Código da Estrada e legislação complementar
- A4.15.** Criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais
- A4.16.** Colocar em funcionamento a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e proceder à sua ampliação
- A10.36.** Realizar campanhas nacionais de combate à condução sob a influência de substâncias psicoativas (álcool e psicotrópicas), segmentadas de acordo com os principais grupos de risco, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género, com utilização de dispositivos descartáveis
- A12.50.** Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anti capotamento e de retenção
- A14.62.** Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade

OO2. PROMOVER CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

indicador				meta 2020	peso
i2. n.º de campanhas efetuadas				18	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
25	138,89%	38,89%	superado	41,67%	14,58%

JUSTIFICAÇÃO

A realização de campanhas de comunicação continua a ser um meio privilegiado de sensibilização e de promoção de comportamentos adequados enquanto utilizadores das infraestruturas rodoviárias, visando o objetivo último a tomada

¹³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, publicada no Diário da República 1.ª série, n.º 116, de 19 de junho de 2017.

de consciência e a partilha de responsabilidade pela segurança rodoviária. Assim, a ANSR tem uma dedicação firme na concretização e realização de campanhas, tendo traçado a meta de 18 campanhas para 2020 e, realizado 25, um esforço alcançado através da participação conjunta e partilhada na promoção de iniciativas com outras entidades parceiras com responsabilidades na área da segurança rodoviária, públicas e privadas atingindo uma taxa de realização de 139%.

Importa ainda referir, que a par das campanhas realizadas, a ANSR participou/marcou presença em dezenas de eventos e iniciativas de referência para o setor.

Contudo, face à situação pandémica e às restrições anunciadas no âmbito das políticas de saúde pública, foram canceladas/suspensas 9 campanhas e 8 eventos foram suspensos/adiados. Neste contexto, a ANSR reforçou a aposta no recurso à sua página na internet e às redes sociais, de forma a criar uma relação de proximidade com o cidadão, partilhando de forma regular um conjunto de mensagens de sensibilização e alerta para a prática de hábitos e condutas seguras nas infraestruturas rodoviárias, iniciativas reforçadas nas datas mais significativas para a nossa sociedade. Consideramos, portanto, que a ocorrência deste desvio é reflexo de uma atitude proactiva e defensora dos interesses dos cidadãos.

Algumas imagens das campanhas realizadas:



CAMPANHA
"E SE A ESTRADA FALASSE?!"
JUNHO 2020



CAMPANHA
"USAR OU NÃO USAR CAPACETE,
NÃO É QUESTÃO!"
JULHO 2020



CAMPANHA
"AVANCE PARA 2021
COM TODA A SEGURANÇA!"
DEZEMBRO 2020

OO3. CONTRIBUIR PARA A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

indicador				meta 2020	peso
i3. taxa de execução das medidas Simplex				70%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
86,11%	123,01%	23,01%	superado	43,06%	15,07%

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos 5 anos, a ANSR tem participado ativamente nos vários Programas Simplex, contribuindo com propostas e projetos no âmbito dos objetivos inerentes ao programa, obedecendo aos princípios da desburocratização, qualidade e inovação, atualmente muito denominada de transformação digital.

Foram inscritos no programa de 2019/2020, quatro medidas: #32 Comunicação Automática de Pontos na Condução, #61 Auto Eletrónico, #87 Campanha de Prevenção Rodoviária e #91 IA@Inteligência Artificial, sendo que duas (#61 e #91) pela sua complexidade tecnológica, registam um horizonte temporal de execução superior a um ano.

O processo de aprovação do projeto legislativo de alteração ao Código da Estrada, que se estendeu temporalmente durante 2020, a situação pandémica desencadeada pela doença Covid-19, a morosidade dos procedimentos aquisitivos de contratação pública, acentuaram os constrangimentos aos projetos incluídos na M#61 Auto Eletrónico e M#91 IA@Inteligência Artificial, tendo sido solicitada a extensão do prazo de execução em ambas as medidas.

Tendo como critério as fases de execução planeadas para 2020, apresentamos os seguintes resultados:

MEDIDAS	TOTAL DE FASES PREVISTAS	FASES PREVISTAS EM 2020	PESO	FASES CONCLUÍDAS	TAXA DE REALIZAÇÃO	DATA DE CONCLUSÃO
#32	3	1	33,3%	1	100%	24.FEV.2020
#61	6	3	50%	3	58,33%	em curso ¹⁴
#87	9	9	100%	9	100%	30.NOV.2020
#91	12			recalendarizada		

TABELA 5. EXECUÇÃO DAS MEDIDAS SIMPLEX 2019/2020

Assim, foi alcançado um resultado de 86,1% e uma taxa de realização de 123,01%. De referir ainda que a ANSR vai manter o compromisso no desenvolvimento das medidas #61 e #91, ambas de extrema importância para a temática da segurança rodoviária, permitindo evoluções significativas no conhecimento das causas da sinistralidade rodoviária e, também, no envolvimento e trabalho colaborativo com os vários parceiros estratégicos.

OO4. ASSEGURAR A APLICAÇÃO DA LEI E CONTRIBUIR PARA A MELHORIA DA FISCALIZAÇÃO

indicador				meta 2020	peso
i4. % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão				-15%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
-34,60%	230,69%	130,69%	superado	69,21%	24,22%
JUSTIFICAÇÃO					

No âmbito da melhoria contínua global do processo contraordenacional, na sua componente administrativa, foram implementadas novas medidas de monitorização do fluxo do processo, permitindo identificar eventuais constrangimentos e agir sobre os mesmos, executando melhorias de resposta, que no seu conjunto possibilitam alcançar níveis mais elevados de eficiência e eficácia, reforçando sobretudo o efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas e aumentar a garantia da sua aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção.

¹⁴ #61 Auto Eletrónico: 58,3% (considerou-se uma percentagem da fase 4: procedimento aquisitivo SCoT+)

OO5. IMPLEMENTAR MELHORIAS NOS PROCEDIMENTOS DE DESMATERIALIZAÇÃO DO PROCESSO CONTRAORDENAÇÃO

indicador				meta 2020	peso
i5. número de ações implementadas para melhoria nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação				-15%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
2	50,00%	-50,00%	não atingido	15,00%	5,25%

JUSTIFICAÇÃO

Não obstante ser um desiderato da ANSR a transformação digital e o contínuo esforço de melhoria na desmaterialização do processo contraordenacional, decorrente de alteração de prestador de serviços de manutenção corretiva e evolutiva dos sistemas *core*, aliado a constrangimentos de desenvolvimentos de procedimentos de contratação pública para aquisição de prestação de serviços, não deixaram margem para implementar outras medidas. Indicamos, de seguida, as ações planeadas no âmbito deste objetivo e respetivos constrangimentos à concretização:

#	AÇÕES PLANEADAS	SITUAÇÃO	CONSTRANGIMENTOS
1	Desmaterialização dos PIC/CTT	concluída	n.a.
2	Desmaterialização documentos Pandemia Envio de documentos das Forças de Segurança: criação do email documentos@ansr.pt	concluída	n.a.
3	Emissão da certidão RIC através do Portal de Contraordenações	não concluída	alteração do prestador de serviços; necessidade de se rever as versões de sistemas e estabelecer contacto com a SIBS para a realização de novos testes.
4	Desmaterializar a notificação de PIC referentes a veículos das Forças de Segurança	não concluída	dependente de contrato que está no Tribunal de Contas.
5	Assinatura no SCoT com o cartão de cidadão dos autos de contraordenação da ANSR (autos SINCRO)	não concluída	constrangimentos verificados a nível de TI (aplicação SCoT).

OO6. IMPLEMENTAR AS MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL INCLUÍDAS NA PROPOSTA DE OE2020

indicador				meta 2020	peso
i6. taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020 (%)				100%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
393,00%	393,00%	293,00%	superado	78,60%	27,51%

JUSTIFICAÇÃO

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. Assim, em alinhamento com essas políticas, a ANSR, à semelhança do que tem vindo a acontecer desde 2017, manteve objetivo operacional no QUAR que consiste na concretização de um pacote de medidas de eficiência orçamental. Neste sentido, a proposta do Orçamento do Estado da ANSR para o ano 2020 contemplou um conjunto de iniciativas que visavam atingir um incremento da eficiência organizacional no montante total de 731.771,74€, como descritas no quadro seguinte:

ÁREA	DESCRIÇÃO DAS INICIATIVAS	ESTIMATIVA	POUPANÇA	TAXA DE REALIZAÇÃO
Ganhos de eficiência na aquisição de bens e serviços	Redução dos encargos com as comunicações móveis	4.000,00€	2.543,19€	63%
Otimização da gestão do património imobiliário	Redução dos custos da administração das instalações do edifício	4.000,00€	74.793,74€	1769%
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 resposta aos pedidos de identificação de condutor	15.314,00 €	77.580,00€	406%
Aumento da produtividade dos serviços	Implementação do Sistema de Incentivos à Eficiência da Despesa Pública	50.000,00€	-	0%
Identificação de medidas geradoras de recuperação de receitas próprias	Expansão da rede nacional de radares - SINCRO	1.000.000,00€	576.855,00€	57%

Após o encerramento do ano económico e a consolidação dos dados relativos à execução orçamental, verificou-se que apenas duas das iniciativas apresentaram poupanças, apresentando cada uma, uma taxa de execução de 406% e 1769% respetivamente, o que face à meta de 50%, inicialmente definida, se reflete numa taxa de realização de 393%. Para a superação da taxa de realização contribuiu a receita do SINCRO, na ordem dos 576 mil euros que em termos de peso dos 0,5% do orçamento inicial da despesa (meta definida na proposta de Orçamento) representou 78,9% da taxa de realização.

007. MELHORAR A LIGAÇÃO AO CIDADÃO

indicador				meta 2020	peso
i7. número de medidas de melhoria na utilização do Portal de Contraordenações implementadas				2	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
1	100%	0%	atingido	20,00%	7,00%

JUSTIFICAÇÃO

O foco na satisfação do cidadão é um desígnio que a ANSR mantém em constante observância e prossecução, sendo que, se considera 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, nomeadamente, através do Portal de Contraordenações Rodoviárias.

Tendo sido apresentado e disponibilizado ao cidadão, desde final de 2015, o Portal de Contraordenações tem como objetivo de se tornar um canal privilegiado de interação com o cidadão no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitir o acesso online à informação atualizada sobre processos de contraordenação, bem como, consultar o registo de infrações de condutor (RIC), e, também, proceder a um conjunto de operações relativos aos processos de contraordenação, tais como, apresentação de defesa e recursos, entre outras, tudo de uma forma rápida e ágil, e sem necessidade de se deslocarem fisicamente aos locais de atendimento.

De forma a cumprir este desígnio e, tendo sido identificados diferentes constrangimentos nomeadamente no procedimento do registo nesta plataforma (introdução dos dados de identificação pessoal, etc.), a ANSR tem procurado solucionar, de forma firme e consistente, as dificuldades que têm sido apontadas ao funcionamento pleno desta plataforma. Assim, em 2020, o registo no Portal de Contraordenações passou a ser possível de ser efetuado através da Chave Móvel Digital, simplificando e encurtando o tempo de registo de acesso a esta plataforma.

008. MELHORAR A QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

indicador				meta 2020	peso
i8. número de medidas implementadas para melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária				3	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
2	100%	0%	atingido	30,00%	9,00%
JUSTIFICAÇÃO					

No que respeita ao tratamento de dados sobre sinistralidade e ao seu apuramento para difusão, um dos principais desafios prende-se com a análise de dados de natureza geográfica. Deste modo, tendo em vista consolidar o nível de qualidade desta informação, estabeleceu-se um plano de ação tri-partido:

MEDIDA 1 | REFORÇO NOS PROCEDIMENTOS DE CONTROLO DE QUALIDADE EM FASE DE VALIDAÇÃO

Criação de novos scripts dirigidos ao apuramento de erros de relacionamento não escrutináveis com os algoritmos pré-existentes para a generalidade das ocorrências. Estes exercícios cursam com uma granularidade fina compatível com a grande heterogeneidade/diversidade das matrizes legais, geográficas e viárias existentes, reforçando o nível de controlo do protocolo de erros. Entre o conjunto de novos scripts de controlo, é de salientar o conjunto vocacionado para a associação entre vias rodoviárias e territórios de acordo com a divisão administrativa, tendo presente a complexidade da distribuição da rede rodoviária e extensões/quilómetros associadas às vias.

MEDIDA 2 | REFORÇO NO INTERCÂMBIO DE DADOS

Não obstante a comunicação com todas as entidades relacionadas - fornecedores de dados e utilizadores privilegiados - ser um facto inerente à produção corrente de resultados de sinistralidade na ANSR, em 2020 foi dedicada especial atenção à obtenção de contributos externos, nomeadamente de municípios e entidades exploradoras de concessões, vocacionados para o rigor da informação geográfica, com vista ao apuramento preciso da localização dos acidentes - ponto quilométrico - e a sua direta associação com a correta designação viária e administrativa.

MEDIDA 3 | CRIAÇÃO DE BASE GEOGRÁFICA COM INFORMAÇÃO DE CONTEXTO

Recorrendo a sistemas de informação geográfica, foi criada uma aplicação on-line com informação de contexto para utilização por parte das forças de segurança nos processos de levantamento/introdução de dados. A aplicação proporciona mapas com os limites administrativos e as vias, com nomenclatura uniformizada, marcos quilométricos, instrumentos de medição, entre outras potencialidades. Para além de poder vir a ser utilizada pelas forças de segurança, constitui ainda uma ferramenta para uso interno em contexto de análises de diversa natureza.

OO9. ASSEGURAR A CONCILIAÇÃO DA VIDA PROFISSIONAL COM A VIDA PESSOAL E FAMILIAR DOS COLABORADORES					
indicador				meta 2020	peso
i9. aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho				253 (dias úteis)	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
210	117,00%	17,00%	superado	40,95%	12,28%
JUSTIFICAÇÃO					

A promoção da conciliação entre a vida profissional e a vida familiar está intrinsecamente ligada às políticas públicas da igualdade de género e do empoderamento da família. A Lei do Orçamento do Estado para 2020, Lei n.º 2/2020, determina no artigo 25.º os objetivos a inscrever nos QUAR dos serviços públicos de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável, nomeadamente no que diz respeito à boa gestão dos trabalhadores. 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 trabalhadores, compromete-se a favorecer a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar destes, nomeadamente através da revisão do regulamento do horário de trabalho em vigor.

O antigo Regulamento de Horário de Trabalho da ANSR, publicado por Despacho n.º 20185/2009, de 7 de setembro, encontrava-se desajustado à realidade, uma vez que já tinha 11 anos de vigência. A ANSR, através do Núcleo de Recursos Humanos, dedicou-se à execução deste projeto, com a elaboração do planeamento e calendarização das ações necessárias à concretização e, posteriormente, com desenvolvimento das mesmas (o mais possível) nas datas planeadas. Assim, segundo as regras determinadas na Lei do Orçamento de Estado para 2020 (nomeadamente, a conciliação entre a vida profissional e a vida privada), o novo Regulamento de Horário de Trabalho desta Autoridade, não é mais do que o reflexo das pretensões Governamentais no sentido de se encontrar um equilíbrio entre a satisfação dos trabalhadores e o exercício do serviço público.

A aprovação do Regulamento de Horário de Trabalho da ANSR foi efetuada a 29 de outubro de 2020, tendo sido publicado em Diário da República a 9 de março de 2021, através do Despacho n.º 2613/2021. O desvio apurado de 28% ficou a dever-se ao total empenhamento no cumprimento do objetivo traçado, que se tornava pertinente para a adequação do objetivo de conciliação entre a vida profissional e a vida privada dos trabalhadores.

OO10. MELHORAR O ATENDIMENTO E ESCLARECIMENTO NÃO PRESENCIAL AOS CIDADÃOS

indicador				meta 2020	peso
i10. grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e e-mail (%)				65%	100%
resultado	taxa de realização	desvio	classificação	taxa de realização do objetivo ponderado	taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
69,3%	100%	0%	atingido	35,00%	10,50%

JUSTIFICAÇÃO

A lei n.º 2/2020, de 31 de março, consagra ainda, no artigo 25.º, a necessidade de inclusão no QUAR dos organismos, de objetivos relacionados com a avaliação efetuada pelos cidadãos, em particular dos serviços com atendimento ao público ou que prestem serviço direto a cidadãos e empresas.

A ANSR não efetua atendimento presencial nas suas instalações. A interação presencial com os cidadãos no âmbito do processo de contraordenação é assegurado, pela GNR e pela PSP, enquanto entidades fiscalizadoras no processo contraordenacional rodoviário, que possuem uma presença desconcentrada no território nacional, dispondo de instalações em todos os Distritos, facilitando, deste modo, um atendimento de proximidade ao cidadão, em colaboração com ANSR, em conformidade com o definido no Despacho n.º 3762/2012, de 28 de fevereiro, do Ministro da Administração Interna. Contudo, frequentemente a ANSR é contactada pelos cidadãos, em particular por telefone e email, pelo que é particularmente relevante auscultar a apreciação dos cidadãos face aos esclarecimentos e serviços prestados.

Em dezembro de 2020 foi efetuado um questionário sobre o atendimento telefónico e por email, tendo-se apurado uma taxa média de satisfação global de 69,3%, o que corresponde ao nível de “Satisfeito”.

AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

De seguida é apresentada a avaliação do Sistema de Controlo Interno com algumas indicações na zona de fundamentação que se consideraram de menção pertinente.

QUESTÃO		APLICADO			FUNDAMENTAÇÃO
		S	N	NA	
1. AMBIENTE DE CONTROLO					
1.1	Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	x			Manual de Qualidade; Manual de Procedimentos; Norma de Controlo Interno; Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.
1.2	É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	x			Auditorias internas e externas; Relatório de avaliação do sistema de gestão.
1.3	Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	x			Existe uma equipa externas devidamente qualificadas (GraduaL, Lda.) de auditores afetos à área de auditoria e controlo.

1.4	Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	x		Existe um Código de Ética e Boas Práticas da ANSR, e o Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PGRIC) contém uma matriz de riscos e medidas preventivas que reforça o regulamento de ética.
1.5	Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	x		Foi aprovado o Plano Anual de Formação de acordo com as necessidades reportadas.
1.6	Estão claramente definidos e estabelecidos os contatos regulares entre direção superior e os dirigentes intermédios das várias unidades orgânicas?	x		Reuniões e contatos regulares ordinários e extraordinários abrangentes.
1.7	O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo interno?	x		Foi realizada uma auditoria externa para renovação da Certificação pela Norma ISO 9001:2015 pela empresa Lloyd's Register, e uma auditoria de acompanhamento efetuada pela empresa Gradual, Lda.

2. ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO

2.1	Existem manuais de procedimentos internos?	x		Manual de Procedimentos; Código de Ética e Boas Práticas da ANSR.
2.2	A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	x		Em Despachos de delegação de competências.
2.3	É elaborado anualmente um plano de compras?	x		Elaborado pela SGMAI ao abrigo da Prestação de Serviços Comuns (PSC).
2.4	Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?	x		Apesar de não existir um sistema, ocorre rotação quando existem necessidades de realocação de pessoal, dos regimes de mobilidade e a pedido do trabalhador e de acordo com as suas habilitações.
2.5	As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	x		O Manual de Procedimentos contém fluxogramas que demonstra claramente as responsabilidades e os pontos de controlo em todos os procedimentos.
2.6	Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	x		Todos os processos da ANSR estão identificados e descritos no Manual da Qualidade e englobam um conjunto de procedimentos com as respetivas responsabilidades.
2.7	Os circuitos dos documentos estão definidos de forma a evitar redundâncias?	x		No Manual de Procedimentos.
2.8	Existe um Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas?	x		Encontra-se em vigor o Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PGRIC), aprovado em 2018.
2.9	O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas é executado e monitorizado?	x		O PGRIC é executado e monitorizado.

3. FIABILIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

3.1	Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	x		A Gestão documental é feita pela aplicação SmartDocs, a contabilidade é feita na plataforma GerFip da Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública (ESPAP).
3.2	As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	x		As diferentes aplicações estão integradas e a troca de informação é assegurada por <i>webservices</i> .
3.3	Encontra-se instruído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs dos sistemas?	x		Os Sistemas anteriormente descritos (3.1) dão garantia de fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs.
3.4	A informação extraída dos processos de informação é utilizada nos processos de decisão?	x		Como base do processo executório e decisório.
3.5	Estão instruídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	x		Garantido pela Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI).
3.6	A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de backups)?	x		A preservação da informação das máquinas cliente é da responsabilidade dos utilizadores. O servidor de file share tem duas rotinas de <i>backup</i> em redundância para disco e tape.
3.7	A segurança na troca de informações e software está garantida?	x		A troca de informação entre aplicações internas é feita recorrendo a <i>webservices</i> e o acesso externo às aplicações da ANSR é assegurada por circuitos privados em mpls.

QUADRO 04. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Quanto às medidas de Modernização Administrativas inscritas no QUAR 2020, destaca-se o objetivo operacional 3 - Contribuir para a modernização dos serviços da administração pública, cujo único indicador é: Taxa de execução das medidas Simplex. Para respetivo cálculo, foram incluídas as fases com execução planeada para 2020, referentes às medidas: #32 Comunicação Automática de Pontos na Condução, #61 Auto Eletrónico e #87 Campanha de Prevenção Rodoviária. A #91 IA@Inteligência Artificial tendo sido recalendarizada, deixou de apresentar fases a concluir em 2020.

A ANSR mantém o seu empenho na concretização destas medidas de modernização que se acredita que venham a contribuir significativamente para a simplificação dos processos administrativos e para a satisfação do cidadão, impondo uma melhoria realmente positiva na qualidade do serviço público prestado.

Nesta perspetiva, em julho de 2020 no âmbito do 10ª Edição do Programa SIMPLEX e a ANSR voltou a responder a esta importante iniciativa, tendo inscritas neste Programa as seguintes medidas:

PROGRAMA SIMPLEX 2020/2021

MEDIDA	DESCRIÇÃO
#48	SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ON LINE Registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Portal de Acidentes Rodoviários). Será também contemplado um módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).
#50	FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO-ELETRÓNICO Alargamento a todo o território nacional das novas funcionalidades previstas no SCOT+, nomeadamente da fiscalização rodoviária com auto eletrónico, com a assinatura digital, para além da desmaterialização e digitalização do processo contraordenacional, designadamente a notificação do infrator, o pedido de identificação do condutor e os pedidos de infrator, com apoio da morada única digital. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento.

QUADRO 05. MEDIDAS INSCRITAS NO PROGRAMA SIMPLEX 2020/2021

PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Como previsto na Lei n.º 95/2015, de 17 de agosto entende-se por «Publicidade Institucional do Estado», as campanhas, ações informativas e publicitárias e quaisquer outras formas de comunicação realizadas pelas entidades, divulgadas a uma pluralidade de destinatários indeterminados, com o objetivo direto ou indireto de promover iniciativas ou de difundir uma mensagem relacionada com os seus fins, atribuições ou missões de serviço público, mediante a aquisição onerosa de espaços publicitários.

Em 2020, a ANSR realizou 25 campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária, tendo 7 sido divulgadas através de investimento em publicidade institucional, nomeadamente:

2020. CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DA PUBLICIDADE INSTITUCIONAL DO ESTADO

#	DESCRIÇÃO
1	CAMPANHA DA PÁSCOA “Nesta Páscoa, o carro fica em casa” Campanha de sensibilização a apelar para a permanência em casa, numa época habitualmente associada a grandes deslocações, respeitando as recomendações da DGS, divulgada através de imprensa digital.
2	CAMPANHA “Novos sinais, maior segurança” Campanha lançada com objetivo divulgar o novo Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST), que entrou em vigor a 20 de abril de 2020, divulgada através de imprensa digital;
3	CAMPANHA “E se a estrada falasse?” Campanha de sensibilização dos cidadãos para a condução segura no regresso à normalidade após o confinamento imposto pela pandemia COVID-19, divulgada através de televisão e rádio;
4	CAMPANHA “Usar ou não usar capacete, não é questão” Campanha de sensibilização dos motociclistas para a necessidade de usar o capacete devidamente apertado e de que o cumprimento das regras pode salvar vidas e é uma responsabilidade de todos, incluindo os condutores de outros veículos, divulgada através de televisão e rádio;

- 5 **CAMPANHA “A segurança na estrada não tira férias”**
Campanha de sensibilização dos condutores para que conduzam em segurança, em agosto, mês habitualmente escolhido pela maioria dos portugueses para o gozo de férias, sendo expectável um aumento de deslocações nas estradas, assim como das distâncias percorridas, divulgada através de rádio;
- 6 **CAMPANHA DE NATAL 2020 “O melhor presente é continuar presente”**
Campanha de sensibilização rodoviária com o objetivo de apelar aos cidadãos para, que no atual contexto de pandemia, evitem as deslocações, mas que se o tiverem que fazer que o façam em segurança - 17 a 26 de dezembro de 2020, divulgada através de televisão e rádio;
- 7 **CAMPANHA DE ANO NOVO 2021 “Avance para 2021 com toda a segurança”**
Campanha de sensibilização rodoviária com o objetivo de fazer uma retrospectiva ao ano 2020, através da animação de vários sinais de trânsito, lembrando os constrangimentos vivenciados neste ano e desejando que 2021 seja um ano mais seguro, a todos os níveis - 27 de dezembro a 5 de janeiro de 2021, divulgada através de televisão e rádio;

QUADRO 06. CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DA PUBLICIDADE INSTITUCIONAL DO ESTADO

As restantes campanhas foram divulgadas através dos canais digitais e redes sociais da ANSR ou em parceria com outras entidades.

No âmbito da publicidade institucional, foi ainda patrocinado o programa da TSF “Relatório clínico”, emitido de 3 a 28 de agosto de 2020.

CERTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE NORMATIVA

CERTIFICAÇÃO ISO 9001:2015

Com a obtenção da certificação pela Norma ISO 9001 em 2012, a ANSR tem vindo a melhorar continuamente o Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ), tendo elegido a qualidade do serviço como um vetor fundamental no desempenho da sua missão organizacional. No âmbito da sua política de qualidade e na melhoria contínua dos seus serviços, em 2020 foram realizadas as seguintes ações:

2020. AÇÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA CERTIFICAÇÃO

#	TIPO DE CERTIFICAÇÃO	DESCRIÇÃO	DATA
01	Renovação da Certificação ISO 9001:2015	Auditorias internas realizadas pela GRADUALBUSINESS	26.OUT e 16.DEZ
02		Auditoria externa realizada pela entidade certificadora LLOYD’S.	2 e 3.NOV

QUADRO 07. 2020. AÇÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA CERTIFICAÇÃO

Neste sentido, foi renovada a Certificação pela norma em referência.

OUTROS ASPETOS DA AÇÃO NORMATIVA (Comissões Técnicas do IPQ)

A norma ISO 39001:2017 constitui uma ferramenta de apoio às organizações para a elaboração do seu Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária (SGSR), sendo ainda aplicável a organizações públicas e privadas que interagem com o sistema de tráfego rodoviário, independentemente do tipo, dimensão e produto ou serviço prestado.

No âmbito da temática da ação normativa, a ANSR participou em diversas reuniões e em diferentes processos de votação, tendo efetuado acompanhamento das seguintes Comissões Técnicas (CT) do Instituto Português da Qualidade (IPQ):

- Acompanhamento da CT 148 - Transportes e Logística (SC3);
- Acompanhamento da CT 103 - Veículos de 2 rodas
- Acompanhamento da CT 157 (SC1 e SC2) - Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário;
- Acompanhamento da CT 155: Equipamento para estradas;

Por fim, indica-se o Acompanhamento do grupo de trabalho da iluminação da APA “Iluminação pública e sinalização luminosa rodoviária.

PLANO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

De acordo com a Recomendação 1/2009 de 1 de julho, do Conselho de Prevenção da Corrupção sobre Planos de Prevenção de Riscos de Corrupção (PGRCIC), a ANSR publicou, na sua página eletrónica, o Plano de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas para o triénio 2018-2020.

Por diversos constrangimentos, incluindo a escassez de recursos humanos, não foi possível desenvolver a monitorização do PGRCIC em 2020, estando previsto um diagnóstico às atividades e elaboração de respetivo relatório durante 2021.

PROGRAMA DE GESTÃO DE PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO ESTADO

A ANSR é arrendatária de parte de um edifício sito na Avenida Casal de Cabanas no Taguspark, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa. Enquanto arrendatária, não se encontra vinculada com a obrigação de apresentação do Programa de Gestão de Património Imobiliário do Estado.

3.

ATIVIDADES E PROJETOS DESENVOLVIDOS, PREVISTOS E NÃO PREVISTOS

3.1. EXECUÇÃO DO PENSE 2020

O PENSE 2020 - Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, da responsabilidade da ANSR, foi elaborado de acordo com o Programa do XXI Governo Constitucional e as Grandes Opções do Plano 2016-2019 e com as instruções emanadas pela Secretaria de Estado da Administração Interna, foi aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017.

A decisão, gestão, acompanhamento e controlo do PENSE 2020 e do respetivo plano de ação foi efetuado pela Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), que acompanha a sua execução e assegura o seu cumprimento efetivo, é presidida pelo Ministro da Administração Interna, pelo Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR), que acompanha a execução do plano de ação do PENSE 2020, presidido pelo Secretário de Estado da Proteção Civil e pelo Conselho Científico de Monitorização (CCM), que avalia de forma permanente o cumprimento dos programas de ação setoriais, propõe medidas corretivas e sugere processos e programas de melhoria contínua.

DESCRIÇÃO

O PENSE 2020 constitui um instrumento de gestão de políticas públicas nacionais de segurança rodoviária e encontra-se alinhado com as políticas de segurança rodoviária da União Europeia (“Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011 - 2020”) e da Organização das Nações Unidas (ONU) (“Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 - 2020”), gerida pela OMS.

Este plano estratégico teve como objetivo aproximar, no seu período de vigência, os indicadores nacionais de sinistralidade rodoviária da média europeia e, a médio prazo, dos países com melhor desempenho histórico nesses indicadores. Neste sentido, o PENSE 2020 apresenta relativamente a mortos e a feridos graves metas consubstanciadas em 41 mortos/milhão de habitantes, a que corresponde a diminuição de 56% face à mortalidade registada em 2010 e 6% acima do objetivo europeu para o mesmo período, e 178 feridos graves MAIS $\geq$ 3/milhão de habitantes¹⁵, a que corresponde a diminuição de 22% face ao valor registado em 2010.

Na continuidade da execução do PENSE 2020, até final de 2020, foram realizadas 34 ações, que compreenderam 107 medidas. Contudo, nos casos em que se previa que uma intervenção fosse executada em paralelo por várias entidades, dentro das respetivas áreas de ação determinadas pelas suas competências, e porque a taxa de execução difere entre entidades, houve a necessidade de desdobrar essas medidas, pelo que foi considerado que o total de medidas é de 126.

¹⁵ A definição adotada pela comissão europeia para ferido grave é (MAIS $\geq$ 3). A vítima de acidente de viação que apresenta ferimentos de grau igual ou superior a 3 na escala MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*).

Observando o balanço final da execução das 126 medidas do PENSE 2020 resulta o seguinte:

- A taxa de execução global situa-se nos 87%.
- 70 medidas (56%) foram concluídas;
- 98 medidas (78%) das medidas tiveram taxa execução igual ou superior a 50%;
- 38 medidas (30%) foram iniciadas mas não concluídas;
- 13 medidas (10%) foram canceladas por se terem verificado inviáveis;
- 5 medidas (4%) não foi possível obter informação pelas entidades responsáveis pelas mesmas.

Comparativamente aos planos estratégicos que precederam o PENSE 2020, regista-se uma melhoria no grau de execução, assim como na percentagem de medidas concluídas (56% no PENSE 2020), e na percentagem de medidas não executadas (apenas 14% no PENSE 2020), como se pode observar na seguinte tabela:

2020. RESUMO COMPARATIVO DA EXECUÇÃO DOS TRÊS PLANOS ESTRATÉGICOS			
#	MEDIDAS CONCLUÍDAS (%)	MEDIDAS EM EXECUÇÃO (%)	MEDIDAS NÃO EXECUTADAS/ SEM INFORMAÇÃO (%)
ENSR – ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (2009-2013)	26%	27%	47%
REVISÃO ENSR (2014-2015)	33%	44%	23%
PENSE 2020	56%	30%	14% ¹⁶

TABELA 06. RESUMO COMPARATIVO DA EXECUÇÃO DOS TRÊS PLANOS ESTRATÉGICOS

Se, por um lado, nas medidas concluídas se verifica um incremento de 68% face à revisão da ENSR e de 114% face à ENSR, nas medidas não executadas/sem informação verifica-se uma recuperação de 38% face à revisão da ENSR e de 70% face à ENSR.

Nas tabelas 07 e 08 apresentam-se as taxas de execução do PENSE2020 por Ministério e por entidade responsável. (Descritivo das medidas realizadas: no anexo I).

2020. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR MINISTÉRIO			
MINISTÉRIO	N.º DE MEDIDAS	% DO TOTAL	TAXA DE EXECUÇÃO (REAL) 12/2020
MAI - Ministério da Administração Interna	68	63%	90%
MIH - Ministério das Infraestruturas e Habitação	20	18%	80%
MS - Ministério da Saúde	9	8%	95%
ME - Ministério da Economia	4	4%	100%
MTSSS - Ministério do trabalho, Solidariedade e Segurança Social	2	2%	38%
MF - Ministério das Finanças	2	2%	50%
MJ - Ministério da Justiça	2	2%	100%
MAFDR - atual Ministério da Agricultura	1	1%	100%
TOTAL	108	100%	87%

TABELA 7. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR MINISTÉRIO

¹⁶ corresponde às 13 medidas que foram canceladas por se terem verificado inviáveis e às 5 medidas em não foi possível obter informação pelas entidades responsáveis pelas mesmas.

2020. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR ENTIDADE RESPONSÁVEL

ENTIDADE	N.º DE MEDIDAS	% DO TOTAL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
ANSR	38	35%	85%
GNR, PSP	26	12%	95%
IMT	14	13%	86%
IP	6	5%	65%
INEM	5	5%	98%
DGE, ANQEP	4	4%	100%
DGS	3	3%	87%
OUTRAS	12	11%	81%
TOTAL	108	100%	87%

TABELA 08. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR ENTIDADE RESPONSÁVEL

3.2. PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2020

O Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária (PNF) é uma medida do PENSE 2020 estando enquadrado no objetivo operacional 2: 'Melhorar a Legislação, a Fiscalização e o Sancionamento'. Encontrando-se sob responsabilidade da ANSR, este projeto é desenvolvido com a colaboração da GNR e PSP, tem uma periodicidade anual e é elaborado em conformidade com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE. Assim, face à citada Recomendação e na informação disponível, foram estabelecidos os locais preferenciais de fiscalização para as temáticas consideradas prioritárias a saber:

- Velocidade
- Álcool
- Dispositivos de segurança
- Telemóvel
- Veículos de duas rodas a motor
- Comportamentos dos peões e dos condutores

E dois critérios cumulativos para a determinação dos locais a dar preferência na ação fiscalizadora:

- Locais onde o tipo de infração é frequente;
- Locais onde exista um risco acrescido de acidente.

Em simultâneo com as ações de fiscalização das Entidades Fiscalizadoras (em datas específicas) foram lançadas campanhas de sensibilização rodoviária que se apresentam descritas e que acompanharam ações de fiscalização durante o ano de 2020:

2020. AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO E CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF

TEMÁTICA	CAMPANHA	DATA
ATROPELAMENTOS	Campanha “Atenção aos Peões. Não atropelos os teus planos”	14 e 15.JAN
TELEMÓVEL	Campanha “A conduzir, não uses o telemóvel”	11 a 17.FEV

VELOCIDADE	Campanha “Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade”	10 a 16.MAR 13 a 19.AGO
SEGURANÇA	Campanha “Cinto-me Vivo”	8 a 14.SET
VELOCIDADE	Campanha “Viajar sem Pressa”	13 a 19.OUT
ATROPELAMENTOS	Campanha “Não atropete os seus planos”	24 e 25.NOV
TELEMÓVEL	Campanha “Ao volante, o telemóvel pode esperar”	10 a 14.DEZ

QUADRO 08. 2020.AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO E CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF

Apresentam-se, de seguida, alguns dados referentes às ações de fiscalização no âmbito do PNF em 2020:

2020. DADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF 2020 ¹⁷								
	VEÍCULOS FISCALIZADOS	INFRAÇÕES	AUTUAÇÕES			CRIMES		
			EXCESSO DE VELOCIDADE	EXCESSO DE ALCOOL	TELEMÓVEL	EXCESSO DE ALCOOL	SEM HABILITAÇÃO LEGAL	OUTROS
SEGURANÇA	42 848	14 982	7 352	374	414	213	194	50
VELOCIDADE	38 964	12 821	3 165	517	590	204	200	54
ATROPELAMENTOS	40 026	19 706	11 079	285	516	168	165	35
TELEMÓVEL	11 709	4 338	1 012	90	178	28	57	15
TOTAL	215 853	77 430	23 817	1 537	3 249	824	726	183

TABELA 09. 2020: DADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF

Relativamente à execução do PNF, a ANSR, enquanto entidade responsável e após mais um ano de cooperação com as Forças de Segurança (PSP e GNR), faz o seguinte balanço relativamente à sua execução:

- Ao fim de um ano e meio foi possível, pela primeira vez, de 8 a 14 de setembro de 2020, desenvolver uma ação prevista no PNF que combinou em dois locais ações de sensibilização com ações de fiscalização, de acordo com o previsto no PNF e preconizado na Recomendação 2004/345/CE da Comissão, de 6 de abril de 2004. Também pela primeira vez, foi possível articular a comunicação antes, durante, e após a campanha;
- para uma abordagem mais eficaz ao combate à sinistralidade rodoviária, foi dado um passo muito significativo: uma responsabilidade partilhada entre todos, em que cada entidade, de forma articulada, se empenha e cumpre o seu papel em equipa tendo em vista maximização dos resultados globais a alcançar;
- os bons resultados desta primeira campanha, com ações de sensibilização efetuadas em simultâneo com as operações de fiscalização, foram unânimes e notórios. As mensagens transmitidas nas ações de esclarecimento e sensibilização foram bem acolhidas, contribuindo decisivamente para uma consciencialização dos utilizadores que foram alvo da ação, relativamente aos riscos de adotarem comportamentos menos corretos, e consequentemente da importância de cumprir as regras;

¹⁷ O envio da informação só passou a ser feita pelas entidades fiscalizadoras a partir de abril de 2020.

- ficou mais claro que, o verdadeiro objetivo das ações de fiscalização que não constituem “uma caça à multa”, mas sim uma ação para proteger e salvar vidas;
- a comunicação também foi muito bem conseguida, contribuindo para o esclarecimento da população, uma vez que foi feita de forma articulada e global, sem ter, como era hábito, cada FS a comunicar de forma isolada a “sua campanha” e os “seus números”;
- após esta experiência positiva, todas as ações previstas no PNF passaram a ter ações de sensibilização em simultâneo com as operações de fiscalização das forças de segurança.

Contudo, há ainda três pontos que devem ser melhorados, e que estão previstos na Recomendação 2004/345/CE da Comissão:

- Participação das Forças de Segurança na elaboração do PNF
- Partilha de informação
- Ações de Fiscalização nos locais onde existe efetivamente um risco acrescido

3.3. APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Os planos municipais de segurança rodoviária são instrumentos fundamentais no combate à sinistralidade rodoviária e têm como objetivo abordar, de forma sistemática, as questões de segurança rodoviária a nível local. Durante o ano de 2020, a ANSR colaborou na elaboração de planos municipais de segurança rodoviária, sendo que foram assinados 2 protocolos com Câmaras Municipais:

- Câmara Municipal de Guimarães
- Câmara Municipal da Trofa

3.4. INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS

Atendendo às competências da ANSR, as inspeções às vias têm o principal objetivo de identificar situações suscetíveis de justificar a emissão de recomendações ou de sugestões às Entidades Gestoras das Vias (EGV), tendo em vista a adoção de medidas para o incremento da segurança rodoviária nos respetivos trechos de via identificados. As inspeções são realizadas pela DENP da UPSR e incidem essencialmente na verificação da conformidade da sinalização com a legislação rodoviária, designadamente, com o Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST).

INSPEÇÕES A PONTOS NEGROS

No domínio das inspeções a trechos de vias, têm especial relevância as inspeções aos designados *pontos negros*, executadas pelo Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes da DENP. Comportam, particularmente, a identificação de problemas de segurança rodoviária, *in situ*, a elaboração dos inerentes relatórios com a enumeração dos problemas detetados e das correspondentes medidas corretivas e a emissão das recomendações às respetivas EGV para que, no âmbito das suas competências, procedam à implementação daquelas medidas, no sentido de reduzir a sinistralidade e a gravidade das suas consequências.

Em 2020 foram inspecionados os *pontos negros* identificados em 2019, com exceção dos reincidentes, totalizando 43 inspeções, *in situ*. De salientar que estas inspeções se realizam sempre no ano seguinte ao da identificação dos *pontos negros*. Das 43 inspeções realizadas, foram elaborados 24 relatórios e emitidas as recomendações, às respetivas EGV.

De referir que, para além das inspeções aos *pontos negros* de 2019, foram efetuadas 11 inspeções, *in situ*, aos *pontos negros* de 2018 e a elaboração de 46 relatórios.

2020. PONTOS NEGROS (IDENTIFICADOS EM 2019) INSPECIONADOS ¹⁸							
#	VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO	Nº DE ACIDENTES	RECOMENDAÇÕES
1	A1	Porto	292,600	292,800	Crescente	6	2
2	A3	Braga	38,640	38,775	Crescente	6	4
3	A3	Porto	16,150	16,300	Crescente	6	3
4	A3	Porto	16,325	16,470	Decrescente	8	3
5	A5	Lisboa	1,900	2,100	Decrescente	5	3
6	A5	Lisboa	6,800	7,000	Decrescente	7	4
7	A5	Lisboa	12,900	13,100	Crescente	5	3
8	A20	Porto	11,700	11,900	Crescente	5	7
9	A20	Porto	12,200	12,400	Decrescente	8	4
10	A20	Porto	15,600	15,800	Crescente	7	2
11	EN1	Aveiro	288,650	288,850	-	6	*
12	EN6	Lisboa	6,100	6,200	-	7	*
13	EN10	Lisboa	131,000	131,200	-	5	*
14	EN10	Lisboa	124,100	124,300	-	5	*
15	EN10	Lisboa	129,200	129,400	-	6	*
16	EN10	Lisboa	141,100	141,300	-	6	*
17	EN12	Porto	4,300	4,500	-	6	*
18	EN12	Porto	8,100	8,300	-	7	*
19	EN12	Porto	12,600	12,800	-	8	*
20	EN13	Braga	37,850	38,000	-	5	*
21	EN14	Porto	4,500	4,600	-	6	*
22	EN14	Porto	5,400	5,600	-	6	*

¹⁸ As recomendações apresentadas foram emitidas em 2021. As recomendações emitidas em 2020 são referentes a 24 relatórios das 43 inspeções, *in situ*, realizadas.

#	VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO	Nº DE ACIDENTES	RECOMENDAÇÕES
23	EN15	Porto	19,660	19,800	-	5	*
24	EN101	Viana do Castelo	3,590	3,700	-	5	*
25	EN101	Braga	96,900	97,100	-	5	*
26	EN101	Braga	105,900	106,100	-	5	*
27	EN105	Braga	41,200	41,400	-	6	*
28	EN125	Faro	98,700	98,900	-	11	*
29	EN206	Braga	26,200	26,300	-	7	*
30	EN222	Porto	5,300	5,500	-	7	*
31	IC17	Lisboa	4,800	4,900	Crescente	6	7
32	IC17	Lisboa	5,100	5,300	Crescente	8	*
33	IC17	Lisboa	13,000	13,200	Crescente	6	6
34	IC19	Lisboa	0,400	0,600	Decrescente	10	7
35	IC19	Lisboa	0,700	0,900	Decrescente	5	5
36	IC19	Lisboa	2,100	2,300	Crescente	5	4
37	IC19	Lisboa	3,000	3,200	Decrescente	6	7
38	IC19	Lisboa	3,700	3,900	Decrescente	7	5
39	IC19	Lisboa	5,200	5,400	Decrescente	5	7
40	IC19	Lisboa	5,700	5,800	Crescente	5	4
41	IC19	Lisboa	6,000	6,100	Crescente	8	3
42	IC19	Lisboa	6,100	6,300	Decrescente	5	2
43	IC20	Setúbal	1,500	1,700	Decrescente	8	4

QUADRO 09. 2020: PONTOS NEGROS INSPECIONADOS

OBSERVAÇÕES DE VIAS

As observações de vias enquadram-se também na atividade de inspeção não programada desenvolvida pelo Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes da DENP. Em 2020, foram realizadas 2 observações de vias, das quais resultaram a emissão de recomendações às respetivas EGV.

2020. OBSERVAÇÃO DE VIAS		
#	DESCRIÇÃO	N.º DE RECOMENDAÇÕES
1	EN 105 – km 38,650 em Conde, Guimarães e EN 13 - km 74,550 a km 75,600 em Carriço, Viana do Castelo	2
2	EN 3 - km 122,400 a 122,600 – Acesso à Escola Profissional de Desenvolvimento Rural de Abrantes - EPDRA - Mouriscas	11

QUADRO 10. 2020: OBSERVAÇÃO DE VIAS

VISTORIAS

Nos termos da Resolução do Conselho de Ministros N.º 174-A/2007, de 17 de novembro, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Via que integre a Rede Rodoviária Nacional Futura ou que, integrando a Rede Rodoviária Nacional, sofra obras de requalificação ou alargamento que determinem o seu total encerramento, deve ser efetuada uma vistoria pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT) e por representantes da Concessionária. A equipa do IMT deve incluir representantes da ANSR.

Neste sentido, integrando a equipa do IMT a ANSR, através da DENP, participou em 5 vistorias prévias à abertura de trechos de vias ao trânsito.

2020. VISTORIAS		
#	DESCRIÇÃO	DATA
1	EN 206 - Nó de Arões de ligação à zona industrial	14.FEV.
2	Ligação de Mondim de Basto à EN 210	18.MAI
3	A26/IP8 - Grândola Sul / Santa Margarida do Sado	02.JUN
4	Nova Ponte sobre o Rio Tâmega, na EN304	17.AGO
5	EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) /Interface Rodoferroviário da Trofa 1ª fase – Nó do Jumbo /Via Diagonal	04.NOV

QUADRO 11. 2020: VISTORIAS

3.5. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 VISÃO ZERO

A ANSR no cumprimento das suas atribuições de planeamento e coordenação de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, está a desenvolver a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 - **Visão Zero 2030**, alinhada com:

- Sistema Seguro;
- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU;
- Segunda Década de Ação da ONU para a Segurança Rodoviária 2021-2030;
- Declaração de Estocolmo (Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030);

- Objetivos da UE.

A **Visão Zero 2030** pretende fixar o horizonte de médio prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e definir os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, a concretizar através de planos de ação bienais a iniciar em 2021 e abrangendo um período total de 10 anos.

Sendo a segurança rodoviária uma responsabilidade de todos, exige um compromisso e um esforço partilhados, que devem ser assumidos pelo estado, organismos públicos, autarquias, gestores de infraestruturas, organizações com responsabilidades na segurança e na mobilidade rodoviária, universidades, setor empresarial, agentes económicos, organizações e associações, entre muitos outros, e também por todos nós, cidadãos, através do nosso comportamento.

O desenvolvimento da **Visão Zero 2030** assenta em 5 (cinco) princípios:

1. A qualidade técnica da estratégia e dos planos de ação;
2. Uma elevada taxa de participação com grande diversidade de contributos;
3. Envolvimento das principais entidades quer do setor público, quer do setor privado, e da sociedade civil;
4. A inclusão dos desafios futuros e o alinhamento com outras políticas públicas;
5. A credibilidade e exequibilidade.

2020. DESENVOLVIMENTO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | VISÃO ZERO 2030

DESCRIÇÃO

EXECUÇÃO

FASE1

Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: VisãoZero2030 – Documento de Enquadramento – ANSR, Conselho Executivo de Especialistas e Professor Fred Wegman da Universidade de Delft.

concluída

FASE2

Preparação de relatórios técnico-científicos para apoio à preparação da nova estratégia, incluindo o diagnóstico da situação atual e a identificação dos desafios emergentes, a elaboração do quadro metodológico para a nova estratégia, e o desenvolvimento de uma metodologia para a preparação de planos de ação bienais;

em curso

FASE 3

Finalização e envio da Estratégia VisãoZero2030 e Plano de Ação para aprovação preliminar em Conselho de Ministros seguida de processo de consulta pública.

planeada

QUADRO 12. 2020. DESENVOLVIMENTO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SR | VISÃO ZERO 2030

3.6. EXPANSÃO DO SINCRO (REDE NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO AUTOMÁTICA DE VELOCIDADE)

Em 2020 a ANSR focou os seus esforços no sentido de dar continuidade a um projeto nacional que transitou da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR) para o PENSE 2020, no âmbito da melhoria da gestão da segurança rodoviária, operacionalizada pelo objetivo de melhoria da legislação, da fiscalização e do sancionamento sendo, para tanto, relevante a ação de otimização da fiscalização concretizada na medida (A.4.16.) de colocação em funcionamento do SINCRO e proceder à sua ampliação.

DESCRIÇÃO

O SINCRO é um sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática da infração por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova (fotografia do veículo com matrícula, local, data/hora velocidade, etc.) e, garantindo a sua confidencialidade, integridade, autenticidade, proceder automaticamente ao seu envio ao Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) onde será levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator, também de forma automática.

É composto fundamentalmente por dois sistemas: 1. Rede de locais de controlo de velocidade (LVC); e 2. Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET), que é a aplicação informática de comando e controlo, e de recolha e tratamento de dados das infrações por excesso de velocidade, sendo que as comunicações entre os LCV e o SIGET (3G) são feitas com recurso à Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI) do MAI.

Em 2019, foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- Processo de seleção prévia de 50 novos locais de controlo de velocidade.
- Elaboração do processo do concurso público internacional.
- Medição das velocidades reais nos novos locais de controlo de velocidade.

2020. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

DESCRIÇÃO

Lançamento do Concurso Público Internacional n.º 70/ANSR/2019 (publicação do procedimento a 09/11/2020):

LOTE 1

- Aquisição, instalação e manutenção de 30 locais de controlo de velocidade instantânea (LCVI) e de 20 cinemómetros; e
- Manutenção e operação do SINCRO atual.

LOTE 2

- Aquisição, instalação e manutenção de 20 locais de controlo de velocidade média (LCVM) incluindo os respetivos cinemómetros-vídeo fixos e sendo 10 LCVM *dummies*.

3.6. SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO (SIUAV)

O Sistema de Informação único de Acidentes Viários (SIUAV) encontra-se integrado nas medidas que visam a melhoria do conhecimento da sinistralidade e das suas causas (PENSE 2020), sendo um projeto aprovado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA), com investimento total aprovado de 925.347,67 €, correspondente incentivo no valor apurado de 526.985,50 €, o que assegura 56,95% de financiamento europeu, durante 36 meses, através do Programa Operacional da Competitividade e Internacionalização (POCI), para os projetos estruturantes de investimento integrados na Candidatura.

DESCRIÇÃO DO PROJETO

O SIUAV consiste no desenvolvimento de uma plataforma que permita o carregamento, tratamento e disponibilização dos dados relativamente aos acidentes rodoviários a utilizar pelos vários *stakeholders* de forma a garantir uma única fonte de dados, automatizada e eficiente. O sistema será constituído por:

PORTAL DOS ACIDENTES

Composto por três áreas distintas:

- I. Internet: área pública onde será possível consultar informação estatística, de forma dinâmica, sobre os acidentes de viação;
- II. Extranet: área reservada para acesso de todos os interessados para consulta de toda a informação estatística produzida;
- III. Intranet: área reservada à ANSR, PSP e GNR, permitindo a consulta, tratamento, validação e retificação da informação, com base num *workflow*.

GeoMAI

Sistemas de informação geográfica de suporte ao portal dos acidentes (instâncias SGMAI e ANSR) para análise dinâmica e avançada da distribuição espacial e cálculo automático das zonas de acumulação de acidentes, permitindo a visualização de mapas com a informação dos acidentes.

PLATAFORMA DE BUSINESS INTELLIGENCE & ANALYTICS

Para a realização de análises estatísticas e preditivas com base nos dados existentes no portal, permitindo a divulgação informação obtida através de *dashboards*, gráficos e tabelas com dados anuais por indicadores.

PLATAFORMA DE INTEROPERABILIDADE

Promove a comunicação da solução com os diversos sistemas externos relevantes para o processo.

Este projeto, muito significativo para a ANSR, tem sofrido diferentes constrangimentos que resultaram numa derrapagem ao planeamento inicial, contudo, a análise funcional e técnica necessária ao arranque do projeto foi realizada em 2020, mantendo a ANSR o empenho à sua concretização.

3.7. SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE (SIVIG)

Integrado nas medidas que visam a melhoria do conhecimento da sinistralidade e das suas causas (PENSE 2020), o projeto SIVIG está na base da medida #91: IA@Prevenção Rodoviária (Programa Simplex 2019/2020). É um projeto aprovado pelo SAMA POCI-05-5762-FSE-000300, designada de SATDAP - Capacitação da Administração Pública, com investimento total aprovado de 696,7 mil €, com incentivo de 396,8 mil € a que corresponde uma comparticipação de financiamento de 57%, para projetos que visam o reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública.

DESCRIÇÃO

O SIVIG é um projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade determinantes que possibilitem a ativação de medidas preventivas. Tendo como pressuposto que a ocorrência de acidentes rodoviários não é totalmente aleatória, com este projeto a ANSR pretende ter de acesso direto ao conhecimento sobre a previsibilidade de eventuais fenómenos de sinistralidade, sendo o mesmo determinante para sustentar e validar determinadas medidas preventivas.

O SIVIG também comportará a análise e tratamento dos registos das ocorrências de acidentes rodoviários na base de dados da ANSR, provenientes do preenchimento dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) pela PSP e GNR, o que permitirá inferir a informação necessária para um melhor conhecimento das causas dos acidentes e assim definir e implementar as medidas preventivas mais adequadas.

2020. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIVIG

#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
1	Elaboração dos requisitos técnicos para a primeira fase do projeto – Estudos prévios à definição e implementação dos modelos preditivos
2	Lançado o concurso público para aquisição dos serviços de desenvolvimento da primeira fase do projeto

QUADRO 13. 2020: DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIVIG

3.8. SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)

O SIGAV tem como objetivo criar uma base de dados geográfica que permita a realização de análises espaciais da sinistralidade, de forma a aumentar o conhecimento dos eventos e adequar as medidas de prevenção às realidades locais.

DESCRIÇÃO

O SIGAV constitui uma instância do GeoMAI, o Sistema de Informação Geográfica do MAI, para análise espacial dos acidentes viários. Sendo uma base de dados geográfica, este sistema irá potenciar a operacionalização do projeto SIUAV, uma vez que a disponibilização de serviços de informação geográfica à PSP e GNR são um instrumento de melhoria no registo da informação das ocorrências de acidentes. Também permitirá integrar vários tipos de ficheiros como fotografias, relatórios (PDF, Word, Excel) de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros, na área de atuação da ANSR.

2020. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIGAV

#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
1	Definidos os requisitos técnicos para lançamento de um concurso público para aquisição dos serviços de desenvolvimento e implementação do projeto SIGAV
2	Elaboradas as peças do procedimento para a contratação pública dos serviços de análise funcional e técnica, desenvolvimento e implementação

QUADRO 14. 2020: DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIGAV

3.9. PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CaViar)

O Projeto CaViar tem como finalidade melhorar e aumentar o conhecimento efetivo da rede rodoviária, sustentado numa completa e fiável base de dados geográfica, sobre a qual será possível efetuar análises espaciais e temporais da sinistralidade rodoviária com maior precisão na localização de acidentes e melhor informação de contexto sobre a via.

DESCRIÇÃO

Com o Projeto CaViar pretende-se efetuar o levantamento de um conjunto de atributos da totalidade da rede rodoviária nacional e municipal, devendo incluir: geometria, pavimento e sinalização e equipamentos.

Os três objetivos fundamentais consistem em:

- Dotar a ANSR do conhecimento adequado da rede rodoviária de modo a que possa exercer as suas atribuições de fiscalização das infraestruturas, correlacionando as mesmas com os acidentes;
- Possuir uma base de dados geográfica da rede rodoviária que constituirá a base de dados preferencial do projeto SIGAV;
- Fornecer serviços de informação geográfica contendo informação fiável sobre a rede rodoviária a outras entidades como a PSP e GNR, responsáveis pela recolha no local e disponibilização dos dados de acidentes à ANSR, garantindo maior precisão na localização dos mesmos e melhor informação de contexto sobre a via.

No âmbito deste projeto, em 2020, foi efetuada consulta no mercado, análise de soluções desenvolvidas e tecnologias utilizadas em projetos idênticos.

3.10. ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS

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.

Em 2020 perderam a vida 390 pessoas o que demonstra uma redução 18,4% em relação a 2019. Enquanto 1829 pessoas sofreram ferimentos graves¹⁹ só no território continental. De referir ainda que, pela aplicação dos valores de referência aos indicadores de sinistralidade verificados em 2019 (a 30 dias), o impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal atinge os 3.713 milhões de euros, um valor que corresponde a cerca de 1,6% do PIB. A estimativa do custo económico e social dos acidentes rodoviários assume-se então como um instrumento de valor estratégico e de apoio à proteção e promoção do interesse nacional, pois tem como objetivo avaliar os resultados das políticas implementadas e

¹⁹ Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.

proceder aos ajustamentos indispensáveis à minimização dos custos sociais e financeiros impostos à sociedade e, simultaneamente, atingir níveis superiores de eficiência legislativa e fiscalizadora.

Tendo o último estudo sobre o custo económico e social dos acidentes rodoviários sido realizado em 2012 e, sendo a sua atualização uma medida inserida no PENSE 2020 (medida A2.9, incluída no OO1: melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização de informação sobre a segurança rodoviária), a ANSR iniciou em 2019 esforços na prossecução desta medida, tendo preparado e desenvolvido a estrutura inicial do estudo e apresentado proposta sobre o tema, para a necessária aprovação superior, tendo desenvolvido as seguintes atividades:

- Processo de recolha de bibliografia;
- Apresentação de proposta sobre o tema;
- Processo de Contratação.

Em 2020, a ANSR deu continuidade ao desenvolvimento deste projeto, tendo concluído as seguintes etapas:

2020. DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	
#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
1	Definição dos requisitos técnicos e peças do procedimento de consulta prévia para aquisição dos serviços para atualização do estudo “Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários”
2	Reunião de <i>kick-off</i> (lançamento) do projeto com o Centro de Estudos de Gestão do Instituto Superior de Economia e Gestão (entidade adjudicada)
3	Definição do plano de trabalhos e de gestão do projeto
4	Recolha de dados, tratamento e análise da informação estatística
5	Descrição e fundamentação da proposta metodológica de estimação dos custos

QUADRO 15. 2020: DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS

3.11. ALTERAÇÕES AO CÓDIGO DA ESTRADA E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR, TRANSPONDO A DIRETIVA (UE) 2020/612

Com o intuito de incrementar a segurança rodoviária e na perspetiva de tornar os procedimentos mais simples, acessíveis e eficientes quer para os cidadãos quer para as empresas, a ANSR iniciou em 2019 o projeto de alteração à lei do Código da Estrada (CE). Este projeto previsto e proposto no PENSE 2020, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho, foi aprovado pelo Decreto-lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro e entrou em vigor na generalidade a 8 de janeiro de 2021.

Das alterações introduzidas, merecem destaque:

- Alteração do regime sancionatório de algumas infrações, como seja e atendendo ao perigo associado à distração na condução, o agravamento da coima aplicável à utilização ou manuseamento de forma continuada e durante a condução, de qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a mesma, designadamente o telemóvel.

- Também é reduzido o teor máximo de álcool, legalmente admitido, no sangue dos condutores de veículos de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE);
- Revisão do regime de circulação aplicável a velocípedes e trotinetas com motor, modernizando-o e sistematizando-o e reconhecendo a crescente relevância destes modos de circulação;
- Introdução de maior simplicidade de processos e transparência no seu tratamento, com a possibilidade de apresentação dos documentos do condutor e veículo via aplicação móvel, a possibilidade de assinar digitalmente as notificações e a notificação eletrónica para a morada única digital. Assim, não só se agiliza a forma de exercício dos direitos dos cidadãos, como se diminui a referida pegada ambiental, promovendo uma cultura de crescente digitalização dos serviços;
- Alteração do regime de trocas de títulos de condução estrangeiros por forma a reforçar a qualidade da análise da equivalência das categorias de habilitação, estabelecendo-se um regime diferenciado para os condutores do Grupo 1 e do Grupo 2, com aumento das exigências de verificação de conhecimentos e aptidões para a condução relativamente aos condutores que vão exercer a condução enquanto profissão ou atividade de risco. Nessa sequência, e porque se pretende manter relações institucionais de reciprocidade, mantêm-se os acordos bilaterais de reconhecimento e troca de títulos de condução estrangeiros já celebrados;
- Alterações ao regime de caducidade dos títulos de condução, não só quanto às regras que permitem que condutores que deixaram caducar os seus títulos possam reavê-los, ainda que condicionados à realização de provas de exame ou à frequência de ação de formação, como também à previsão da caducidade definitiva dos títulos de condução nas situações tipificadas na lei;
- Alteração do modo de acesso destas forças de segurança aos dados constantes do RIC, por razões de simplicidade e celeridade processual, no âmbito da fiscalização do trânsito;
- Ajuste das competências das entidades fiscalizadoras, previstas no Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, na sua redação atual, com a consagração da necessidade de organizar e manter atualizado um registo das entidades que invocam ou suscitam o serviço urgente de interesse público.

3.12. PROJETO AUTO-ELETRÓNICO

O Projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso e corresponde à medida #61 do Programa iSimplex 2019/2020. Tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, permitindo a assinatura eletrónica dos autos pelos agentes autuantes e a tramitação eletrónica de notificação do infrator. Prevê-se ainda a concretização de um projeto piloto numa região do país, com a anuência das forças de segurança GNR e PS. Este projeto global, tem várias componentes que envolvem a realização de outros projetos já anteriormente mencionados, tais como: as

alterações ao CE, o desenvolvimento da aplicação SCoT+ e desenvolvimento *Business Intelligence* das Contraordenações.

Para o presente projeto a ANSR submeteu uma candidatura ao SAMA 2020, tendo sido aprovado o financiamento comunitário no valor de 518.591,26 Euros para financiar:

- SCOT +
- *Business Intelligence* das Contraordenações
- Equipamentos para realização do Piloto

I. ALTERAÇÕES AO CE

As alterações ao código da estrada ocorreram com a publicação do Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 09 de dezembro e entraram em vigor em 9 de janeiro de 2021.

Destaca-se como principais alterações:

- Agravamento das sanções por uso do telemóvel durante a condução;
- Uso obrigatório de arco de segurança para os tratores;
- Medidas de desmaterialização das notificações;
- Assinatura autógrafa digital, bem como através da leitura de dados biométricos do arguido.

II. SCOT+

O SCoT é um sistema de informação de suporte aos processos de fiscalização de trânsito desenvolvido pelas Forças de Segurança, destacando-se como particularmente importante para a atividade da ANSR o registo das infrações rodoviárias e o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar à tramitação do auto de e ainda o suporte aos processos administrativos decorrentes do levantamento da contraordenação.

As atividades desenvolvidas em 2020, no âmbito da aplicação SCoT+, encontram-se relacionadas com o processo aquisitivo: Lançamento do Concurso Público Internacional CPi 2/ANSR/2020 - Aquisição de serviços para o desenvolvimento de aplicação evolutiva do Sistema das Contraordenações Rodoviárias (encontra-se adjudicado, mas com processo em tribunal).

A ANSR está empenhada em concretizar este projeto, perspetivando que o SCoT+ permitirá a otimização e automatização do processo de fiscalização, a agilização da tramitação processual e a consequente redução dos recursos afetos ao tratamento administrativo das contraordenações, possibilitando os seguintes desenvolvimentos:

- A desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da Agência para a Modernização Administrativa (AMA);
- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- A Integração de soluções GeoMAI para apoio à monitorização do PNF.

III. BUSINESS INTELLIGENCE DAS CONTRAORDENAÇÕES (BIC)

Durante o ciclo de vida dos autos de notícia e autos de contraordenação, há um conjunto de intervenientes em fases específicas do processo, com as respetivas aplicações de TI que os suportam. BIC permitirá dotar-se de um sistema de Business Intelligence para olhar para a área contraordenacional de forma holística, permitindo:

- Uma visão integrada das contraordenações, independentemente da entidade autuante;
- Analisar quais as principais tipologias de contraordenação registadas, de forma a avaliar o grau de cumprimento do PNF;
- Medir quais as fases do processo onde há mais demora, de forma a identificar potenciais pontos de melhoria interna;
- Diminuir o hiato entre o evento que gera a contraordenação e a notificação do condutor responsável, tornado assim mais visível a relação causa-efeito na sociedade.

Apesar de ter sido efetuado 2 procedimentos em 2020, não foi possível adjudicar o serviço. Está previsto, em 2021, ser efetuado um concurso público que permitirá a execução em 4 meses desta componente.

IV. AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DE PROJETO PILOTO

No âmbito da mobilização, divulgação e disseminação dos resultados do projeto, para além das diversas atividades de mobilização, divulgação e disseminação dos resultados do projeto está previsto a realização de uma fase piloto envolvendo 150 guardas e agentes do dispositivo de distrital e Lisboa e Setúbal. Neste piloto serão utilizadas todas as potencialidades do SCOT+ com recurso a 80 equipamentos com as características infra. Mais tarde será efetuado um programa de investimento, progressivo, no âmbito da Lei de Programação das Forças e Serviços de Segurança que irá permitir difundir a tecnologia por todo o dispositivo da PSP e GNR.

As atividades desenvolvidas em 2020, no âmbito deste projeto, encontram-se relacionadas com o processo aquisitivo: Lançamento do Concurso Público Internacional CPi14/2020/ANSR - Aquisição de equipamentos informáticos para ações de fiscalização rodoviária: tablets com teclado e impressoras móveis. Este processo está em fase final de Adjudicação.

A conclusão da medida #61 do Programa iSimplex 2019/2020 está especialmente atrasada devido aos constrangimentos associados ao processo de aquisição de serviços para o desenvolvimento do SCOT+.

3.13. FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO (FRAE)

Alargamento a todo o território nacional das novas funcionalidades previstas no SCOT+, nomeadamente da fiscalização rodoviária com auto eletrónico, com a assinatura digital, para além da desmaterialização e digitalização do processo contraordenacional, designadamente a notificação do infrator, o pedido de identificação do condutor e os pedidos de infrator, com apoio da morada única digital. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento.

Já foi concluído o levantamento das especificações do equipamento, mas a medida está dependente do desenvolvimento da medida do Projeto Auto Eletrónico e designadamente do desenvolvimento do SCOT+.

3.15. CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

No ano de 2020 foram realizadas 25 campanhas de segurança rodoviária, como apresentadas no quadro seguinte:

2020. CAMPANHAS REALIZADAS			
DATAS	DESIGNAÇÃO	TEMÁTICA	PARCEIROS ESTRATÉGICOS
10.JAN a 24.FEV	“Respeite quem trabalha na estrada”	segurança rodoviária	ASCENDI, GNR, PSP, IMT, INEM, LBVP, GALP, PRIO, TSF
14 e 15.JAN	“Atenção aos peões. Não atropelos os teus planos”	atropelamentos	GNR e PSP
17.JAN	“Em passagens de nível, não baixe a guarda”	passagens de nível	IMT e IP
11 a 17.FEV	“A conduzir, não uses o telemóvel”	telemóvel	GNR e PSP
14.FEV	“100% Cool é 0% de álcool ao volante”	álcool	PSP e ANEBE
21 a 26.FEV	“Neste Carnaval, se beber não conduza”	segurança rodoviária	IMT, IP e APCAP
10 a 16.MAR	“Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade”	velocidade	GNR e PSP
4 a 12.ABR	“Nesta Páscoa, o carro fica em casa”	segurança rodoviária	
14 a 20.ABR	“Novos sinais, maior segurança”	novo regulamento de sinalização de trânsito	66 entidades
30.MAI a 1.JUN	“Aprende a circular em segurança”	júnior seguro	
12 a 22.JUN	“E se a estrada falasse?”	segurança rodoviária	82 entidades
7 a 13.JUL	“Usar ou não usar capacete, não é questão!”	veículos de 2 rodas	GNR, PSP e FMP
25.JUL a 2.AGO	“Sécur'Été – Verão em Portugal”	segurança rodoviária	Cap Magellan
3 a 31.AGO	“A segurança na estrada não tira férias”	álcool, velocidade e telemóvel	
13 a 19.AGO	“Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade”	velocidade	GNR e PSP
8 a 14.SET	“Cinto-me vivo”	dispositivos de segurança	GNR e PSP
14 a 18.SET	“Zero mortes na estrada”	segurança rodoviária	Project EDWARD
16 a 22.SET	“ROADPOL - Dias Seguros”	segurança rodoviária	ROADPOL Safety Days
13 a 19.OUT	“Viajar sem pressa”	velocidade	GNR e PSP
1 a 30.NOV	“Na estrada seja responsável. Deixe as surpresas para os momentos certos”	motociclos	Bênção dos Capacetes, GNR, PSP e CM Ourém
20 a 22.NOV	“Pedalar com segurança depende de todos”	bicicletas	Lisboa Games Week 2020
24 e 25.NOV	“Não atropete os seus planos”	atropelamentos	GNR e PSP
10 a 14.DEZ	“Ao volante, o telemóvel pode esperar.”	telemóvel	GNR e PSP
17 a 26.DEZ	“O melhor presente é continuar presente”	segurança rodoviária	
27.DEZ a 5.JAN 2021	“Avance para 2021 com toda a segurança”	segurança rodoviária	89 entidades

QUADRO 16. 2020: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO REALIZADAS

Devido ao contexto de pandemia Covid-19 e, em cumprimento às orientações governamentais e recomendações DGS no âmbito da segurança e saúde públicas, foi necessário suspender/cancelar 9 campanhas planeadas, conforme quadro:

2020. CAMPANHAS SUSPENSAS			
DATAS	DESIGNAÇÃO	TEMÁTICA	PARCEIROS ESTRATÉGICOS
MAR.2020	‘Zonas de coexistência e Zonas 30’	regras de trânsito em zonas residenciais	CML
31.MAR a 6.ABR	“Duas ou quatro rodas, há espaço para todos”	veículos de 2 rodas	GNR e PSP
ABR.2020	“Pedalar em segurança depende de todos”	velocípedes	CMP
6 a 13.MAI	“Não surpreenda, nem se deixe surpreender”	segurança rodoviária	Campanha da Peregrinação a Fátima
19 a 25.MAI	“Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas”	álcool	GNR e PSP
16 a 22.JUN	Não definida	dispositivos de segurança	GNR e PSP
17 a 19.JUL	"Duas ou quatro rodas, há espaço para todos"	veículos de 2 rodas	Concentração de motociclistas de Faro
durante o verão	“Segura o teu próximo festival”	álcool, velocidade e telemóvel	
10 a 12.OUT	“Não surpreenda, nem se deixe surpreender	segurança rodoviária	

QUADRO 17. 2020: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO SUSPENSAS

3.15. EVENTOS E INICIATIVAS NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária a ANSR, em 2019, promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades, como as que se indicam no seguinte quadro:

2020. PARTICIPAÇÕES EM EVENTOS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA		
DATAS	EVENTOS	LOCAL
2.JAN	Conferência de imprensa na ANSR com a presença de SEXA a Senhora Secretária de Estado da Administração Interna, a ANSR, em conjunto com a GNR e PSP, para apresentação do Balanço de Sinistralidade e Fiscalização entre 18.12.2019 e 01.01.2020, relativo à operação Natal e Ano Novo, bem como o balanço provisório da fiscalização e da sinistralidade do ano de 2019, considerando vítimas a 24h.	Oeiras
6.JAN	Participação do Presidente da ANSR no programa “Bom Dia Portugal” da RTP, para apresentação do balanço de sinistralidade e fiscalização entre 18.12.2019 e 06.01.2020 da operação Natal e Ano Novo, bem como o balanço provisório da fiscalização e da sinistralidade do ano de 2019, considerando vítimas a 24h.	Portugal
8.JAN	Participação da Diretora da Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações no programa “Primeiro Jornal” da SIC, sobre o sistema de carta por pontos.	Portugal

15.JAN	Conferência AFESP subordinada ao tema “Segurança rodoviária: a maturidade da Sinalização rodoviária em Portugal”.	Lisboa
17.JAN	25.º aniversário da ANCIA - Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel.	Cascais
JAN	Entrevista do Presidente da ANSR à Magazine da ANCIA .	Portugal
29 a 31.JAN	Participação da ANSR na primeira reunião do PIARC (World Road Association) para a preparação do ciclo 2020-2023, integrando o comité técnico sobre Segurança Rodoviária em representação de Portugal.	Paris
30.JAN a 1.FEV	Essilor Carro do Ano 2020 – sensibilização dos visitantes para os comportamentos de risco de condução sob o efeito do álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da dinamização de percurso com óculos simuladores.	Lisboa
14.FEV	Participação da ANSR na operação “ Dia de São Valentim ” que foi promovida pela ANEBE (Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas) e pela Polícia de Segurança Pública (PSP). Durante a operação, integrada no Programa 100% Cool, a Polícia de Segurança Pública (PSP) abordou 41 condutores, tendo identificado 27 condutores 100% Cool, ou seja, com 0% de Taxa de Álcool no Sangue (TAS), que receberam com Kits 100% Cool, uma oferta que reconhece e valoriza o comportamento seguro e responsável ao volante.	Saldanha, Lisboa
18.FEV	Participação da ANSR em workshops sobre segurança rodoviária que antecedeu a Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária , onde foram abordadas propostas e soluções ao nível da Segurança Rodoviária, que permitam alcançar a Visão Zero, o único número aceitável de vítimas mortais na estrada.	Estocolmo
19 e 20.FEV	Participação da ANSR na Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária , evento, que assinala o final da Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020, e onde foi feito um balanço dos objetivos já traçados, assim como delineadas estratégias futuras.	Estocolmo
27 e 28.FEV	Participação da ANSR no Road Safety Exchange , um projeto de troca de ideias e experiências sobre segurança rodoviária a nível europeu, com o objetivo unir esforços na melhoria da segurança rodoviária nos Estados-Membros da União Europeia.	Dublin
2.MAR	Ação de sensibilização na Escola D. Carlos I em que foi dinamizada a atividade do percurso de simulação da condução sob o efeito de álcool, substâncias psicotrópicas e fadiga, mediante óculos simuladores desses efeitos.	Sintra
4.MAR	Participação da Vice-presidente da ANSR no VI Encontro do Fórum de Auditores de Segurança Rodoviária , subordinado ao tema “Segurança Rodoviária – Diferentes Abordagens”, organizado pela Ordem dos Engenheiros, em que fez uma intervenção subordinada ao tema “Visão Zero. É possível? Sim, é possível”. No evento, pretendeu-se contribuir para a troca de conhecimentos e experiências realizadas em Portugal e em outros países europeus sobre redução da sinistralidade rodoviária.	Lisboa
20.ABR	Participação da ANSR no programa “ Praça da Alegria ” da RTP em entrevista ao Diretor da Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária, Carlos Lopes, para explicar o significado de alguns dos novos sinais e salientar a boa resposta que os portugueses têm demonstrado no confinamento exigido em virtude da pandemia do COVID-19, relembrando que também a sinistralidade rodoviária é um problema de saúde pública, fazendo um apelo às pessoas para, assim que voltarem ao quotidiano habitual, adotem os mesmos comportamentos seguros na circulação rodoviária.	RTP, Lisboa

22.MAI	Participação da ANSR numa operação de fiscalização de veículos pesados da GNR direcionada para os veículos de transporte de mercadorias, que decorreu nas vias com maior volume de tráfego deste tipo de veículos, ao longo do país. A ocasião foi aproveitada para levar a cabo uma sessão de troca de informações e experiências no terreno em várias matérias relacionadas com a segurança rodoviária. Estes momentos de partilha são essenciais para que se possam alinhar estratégias de redução da sinistralidade rodoviária.	Oeiras
30.MAI	Participação da ANSR no Seminário Segurança e Saúde no Transporte Rodoviário Profissional Seminário online, organizado pela Escola Superior de Saúde do Porto, onde a Vice-presidente Ana Tomaz fez uma apresentação sobre o tema “Segurança Rodoviária em Portugal – Visão Zero, Papel da Infraestrutura	WEB
26.JUN	Participação da ANSR na sessão de apresentação do Programa Algarve Seguro 2020 . Este programa, que decorre todos os anos, prevê um reforço dos dispositivos das Forças e Serviços de Segurança do Ministério da Administração Interna, bem como dos agentes de Proteção Civil durante os meses de verão no Algarve, tendo em conta o aumento da população desta região do país nos meses de verão.	Faro
7.JUL	A ANSR esteve presente no campeonato FIM CEV Repsol , no Autódromo do Estoril. Na competição, que é considerada o último patamar para chegar ao campeonato MotoGP, a segurança nunca é descurada, tal como deve acontecer na estrada.	Estoril
7, 8, 14, 21 e 28.JUL	Participação da ANSR na iniciativa “Férias Desportivas” , organizada pela Junta de Freguesia de São Vicente. Nas ações de sensibilização rodoviária, que decorreram durante o mês de julho, jovens com idades compreendidas entre os 8 e os 16 anos, tiveram oportunidade de perceber as consequências da condução em condições perigosas, através da realização de um percurso com óculos simuladores.	Lisboa
15.JUL	Participação da ANSR num Webinar dedicado ao tema da Segurança . A conferência, organizada pela ADFERSIT (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes) foi realizada no âmbito da preparação do seu 14º Congresso, que terá como tema “Mobilidade Sustentável para Todos – Desafio para Portugal na Década 2020-2030”.	WEB
1.AGO	A ANSR esteve presente na fronteira de Vilar Formoso, numa ação especial de receção e boas vindas aos emigrantes portugueses que regressam a Portugal em gozo de férias, apelando aos emigrantes para darem prioridade à vida, através de uma condução segura, que poderá salvar não só a sua, como a vida dos outros. A ação, integrada na campanha “Sécur’été” em conjunto com a Cap Magellan, contou com a presença de Sua Excelência a Senhora Secretária de Estado da Administração Interna, Patrícia Gaspar, a Sua Excelência a Senhora Secretária de Estado das Comunidades Portuguesas, Berta Nunes a Sua Excelência o Senhor Secretário de Estado da Juventude e do Desporto, João Paulo Rebelo, e do Presidente da ANSR, Rui Ribeiro.	Vilar Formoso
8.SET	A ANSR esteve presente numa ação de sensibilização em conjunto com a operação de fiscalização da PSP , que decorreu na Praça Duque de Saldanha, em Lisboa, no âmbito da campanha “Cinto-me vivo”, lançada pela ANSR, GNR e PSP. Na ação de sensibilização foram abordados vários condutores, tendo sido alertados para a importância da utilização dos dispositivos de segurança, nomeadamente, cintos de segurança, sistemas de retenção de crianças (cadeirinhas) e capacete, assim como para as consequências graves ou mesmo fatais da sua não utilização.	Praça Duque de Saldanha, Lisboa
11.SET	A ANSR esteve presente numa ação de sensibilização em conjunto com a operação de fiscalização da GNR , que decorreu no âmbito da Campanha “Cinto-me vivo”, lançada pela ANSR, GNR e PSP. Na ação de sensibilização, os condutores e passageiros dos veículos mostraram estar sensíveis à importância da utilização dos sistemas de segurança, nomeadamente, cintos de segurança, sistemas de retenção de crianças (cadeirinhas) e capacete, assim como para as consequências graves ou mesmo fatais da sua não utilização.	Portagens de Carcavelos na A5

22.SET	A ANSR esteve presente na inauguração da Escola de Mobilidade da Amadora , numa iniciativa enquadrada na “Semana Europeia da Mobilidade”. Com o objetivo de sensibilizar a comunidade em geral para a temática da mobilidade sustentável, pretende-se começar pelas crianças, ensinando a interligação de três conceitos fundamentais: segurança rodoviária, cidadania e sustentabilidade.	Amadora
25.SET	A ANSR foi umas entidades intervenientes da Conferência Comemorativa dos 40 anos do Fundo de Garantia Automóvel , organizada pela ASF – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, que decorreu no dia 25 de setembro. Na conferência, organizada com o objetivo de assinalar o tempo de atividade do FGA e de destacar a importância do seguro de responsabilidade civil automóvel para uma condução segura e responsável.	Lisboa
01.OUT	A ANSR esteve presente no arranque da 22ª Edição do Portugal de Lés-a-Lés , evento anual moto turístico, que, este ano, se iniciou em Lagos, prosseguindo para Évora, Guarda, com término em Chaves. No evento inaugurativo, organizado pela FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, foi lembrada a campanha “Duas ou quatro rodas há espaço para todos”.	Lagos
09.OUT	A ANSR esteve presente na sessão de abertura da Pós-graduação em Engenharia da Mobilidade Elétrica , que decorreu no Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP). A Vice-Presidente da ANSR, Ana Tomaz, salientou a importância de se incluir o tema da segurança rodoviária na revolução a que se assiste na mobilidade, uma vez que nunca haverá mobilidade sustentável enquanto existirem mortes na estrada.	Porto
13 a 19.OUT	A ANSR esteve presente no terreno, em simultâneo com as operações de fiscalização das forças de segurança, no âmbito da campanha “Viajar sem pressa”, onde foram realizadas cinco ações de sensibilização em locais onde a prevalência de acidentes é elevada, tanto em contexto urbano como em estradas nacionais e autoestradas.	Porto, Braga, Leiria, Santarém e Lisboa
16.NOV	No Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada , o Presidente da ANSR, Rui Ribeiro, esteve presente na missa da Sé de Évora, em Memória das Vítimas da Estrada, que foi presidida pelo Sr. Arcebispo D. Francisco José Senra Coelho, bem como na cerimónia organizada pela Associação GARE. A Vice-presidente da ANSR, Ana Tomaz, participou em conjunto com a Secretária de Estado da Administração Interna, Patrícia Gaspar, na ação de sensibilização rodoviária promovida pela Polícia de Segurança Pública (PSP), em Torres Vedras.	Évora e Torres Vedras
24 e 25.NOV	A campanha “Não atropеле os seus planos” que teve como objetivo alertar condutores e peões para a importância de cumprirem escrupulosamente as regras de segurança rodoviária redobrando cuidados na estrada que garantam uma convivência segura entre condutores e utilizadores vulneráveis, evitando atropelamentos, integrou uma componente de 6 ações de sensibilização , levada a cabo pela ANSR, assim como operações de fiscalização, pela GNR e pela PSP. As ações de sensibilização ocorreram em simultâneo com operações de fiscalização.	Seia (Guarda); Viseu; Lisboa; Coimbra; Sintra; Pombal.
10 a 14.NOV	A Campanha de Segurança Rodoviária “Ao volante, o telemóvel pode esperar”, teve como objetivo alertar os condutores para as consequências negativas e mesmo fatais do manuseamento do telemóvel durante a condução. Inserida no Plano Nacional de Fiscalização de 2020, a campanha foi divulgada nos meios digitais e através de ações de sensibilização da ANSR , realizadas em simultâneo com as operações de fiscalização da GNR e PSP.	Faro e Loulé
16.DEZ	O Presidente da ANSR, Rui Ribeiro, deu uma entrevista à revista Fórum Estudante a propósito da edição online da Capital Jovem da Segurança Rodoviária 2020, que se assinala ao longo desta semana. Numa conversa em que foram abordados os principais fatores de risco na estrada e o papel dos jovens na segurança rodoviária, Rui Ribeiro salientou que a sinistralidade rodoviária é um problema de saúde pública, e que não podemos permitir que as gerações jovens deixem de ter futuro devido a esta tragédia. A Capital Jovem da Segurança Rodoviária teve início em 2013 e conta com o apoio da ANSR desde a primeira edição.	online

18.DEZ	O Presidente da ANSR, Rui Ribeiro, esteve presente na entrega de prémios a 7 crianças vencedoras do curso Patrulha Júnior . Os trabalhos vencedores, num total de 12, foram premiados com uma bicicleta, um capacete, e uma farda que os distingue, a partir de agora, como Agentes Chefe da Patrulha Júnior. O concurso, que desafiava as crianças a elaborarem trabalhos sobre o tema “Segurança Rodoviária”, e mais concretamente sobre os perigos de utilização do telemóvel durante a condução, inseriu-se na Campanha Patrulha Júnior, lançada pela Ascendi, em parceria com a ANSR, GNR e PSP e com o envolvimento de diversas autarquias, que procurou sensibilizar os mais novos para esta temática através de várias peças de teatro.	Escola Básica de Alvaiázere
19.DEZ	ANSR participou, com a presença do Presidente da ANSR, Rui Ribeiro, na qualidade de observador, no simulacro de acidentes rodoviários, promovido pela Ascendi , que visou testar a capacidade de resposta das várias entidades envolvidas, simulando três tipos de acidentes rodoviários: acidente envolvendo um veículo de transporte de matérias perigosas, acidente envolvendo um veículo pesado de passageiros e um acidente envolvendo um veículo ligeiro de passageiros. Sendo o socorro à vítima um dos pilares da segurança rodoviária, a ANSR apoiou tão importante iniciativa, em ordem a melhorar a resposta operacional rumo à Visão Zero, uma vez que zero é o único número aceitável de vítimas mortais.	A16

QUADRO 18. 2020: PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Também no calendário de eventos previstos para 2020 foi suspensa a participação em ações sensibilização sobre diversos temas:

2020. EVENTOS SUSPENSOS E/OU CANCELADOS

DATAS	EVENTOS	TEMÁTICA	EVENTO
25 a 28.MAR	“Segura o teu futuro”	álcool, velocidade e telemóvel	Feira Futurália
3 a 9.MAI	“Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas”	álcool	Queimas das Fitas Porto
11 a 15.MAI	“Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas”	álcool	Queimas das Fitas Braga/ Enterro da Gata em Braga
20, 21, 27 e 28.JUN	“Segura o teu próximo festival” (adiado para 2021)	álcool, velocidade e telemóvel	Rock in Rio
9 a 11.JUL	“Segura o teu próximo festival”	álcool, velocidade e telemóvel	NOS Alive
17.19.JUL	“Duas ou quatro rodas, há espaço para todos”	Veículos de 2 Rodas	Concentração de motociclistas de Faro
OUT.	“Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas”	álcool	Receção ao caloiro em Braga
s/ ref.	“Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas” (adiado para 2021)	álcool	Eventos AMPV

QUADRO 19. 2020: EVENTOS DE SENSIBILIZAÇÃO SUSPENSOS/CANCELADOS

4.

INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO

4.1. CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

À ANSR compete o processamento de contraordenações rodoviárias, tendo-se verificado em 2019, alterações significativas no âmbito do processamento administrativo das contraordenações leves como definido no Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (que produziu efeito a 1 de janeiro de 2019). Contudo, os autos continuam a ser facultados à ANSR, por via eletrónica, para efeitos de consolidação estatística.

No âmbito da instrução e decisão administrativa, é uma preocupação essencial na atividade corrente da ANSR, a devida aplicação das coimas e sanções acessórias no processo contraordenacional. O elevado volume de autos exige uma constante atenção e a implementação de medidas de melhoria contínua, tendo em vista atingir níveis mais elevados de eficiência e eficácia, a diminuição dos custos de processamento e o aumento do sucesso da cobrança. O reforço do efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas, traduz-se pelo aumento da garantia da sua aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção.

Nos quadros seguintes, procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR na área das contraordenações rodoviárias.

2017 a 2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS						
#	2017	2018	2019	2020	(UNI) VARIAÇÃO 2020/2019	(%) VARIAÇÃO 2020/2019
REGISTRADOS	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	-470 065	-33,4%
DECIDIDOS	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	168 561	11,8%
PRESCRITOS	61 676	21 197	9 855	3 677	-6178	-62,7%
COBRADOS	848 147	1 115 006	1 392 386	743 292	-649 094	-46,6%

TABELA 10. 2017 a 2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS

2019/2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS



GRÁFICO 12. 2019/2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS

O ano de 2020 ficou marcado por um aumento dos autos decididos, de cerca de 11% respetivamente, e uma diminuição nos autos prescritos (-62%) e de autos cobrados (-46%), estes dois últimos devido, em parte, a esta Autoridade ter ficado sem serviços postais devido à demora da aprovação das verbas para a contratação do serviço, à transferência da instrução e decisão de procedimentos contraordenacionais rodoviários por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, incluindo a aplicação de coimas e custas, decorrente da Lei n.º 50/2018 de 28 de agosto e do Decreto-Lei n.º 107/2018 de 29 de novembro, assim como à diminuição da capacidade de fiscalização por parte das Forças de Segurança, principalmente no período do estado de emergência, em que existiu uma menor capacidade de empenhamento por parte das Forças de Segurança em ações de fiscalização rodoviária intensivas, atendendo à facilidade como o vírus se transmite, na realização das operações de fiscalização que implicam interação entre o utente da via pública e as Forças de Segurança, resultando neste contexto que se verificasse uma redução de autos diretos. O número total de autos registados foi de 937 295 unidades, representando uma descida de -33% (menos 470 055 unidades) comparado com o ano de 2019.

2017 a 2020. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

NÍVEL DE GRAVIDADE	2017	2018	2019	2020	(UNI) VARIAÇÃO 2020/2019	(%) VARIAÇÃO 2020/2019
LEVES	691 049	1 119 204	914 657	555 709	-358 948	-39,2%
GRAVES	243 387	547 311	439 775	336 919	-102 856	-23,4%
MUITO GRAVES	55 928	61 431	52 928	44 667	-8 261	-15,6%
TOTAL	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	-470 065	-33,4%

TABELA 11. 2017 a 2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS

2019/2020. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

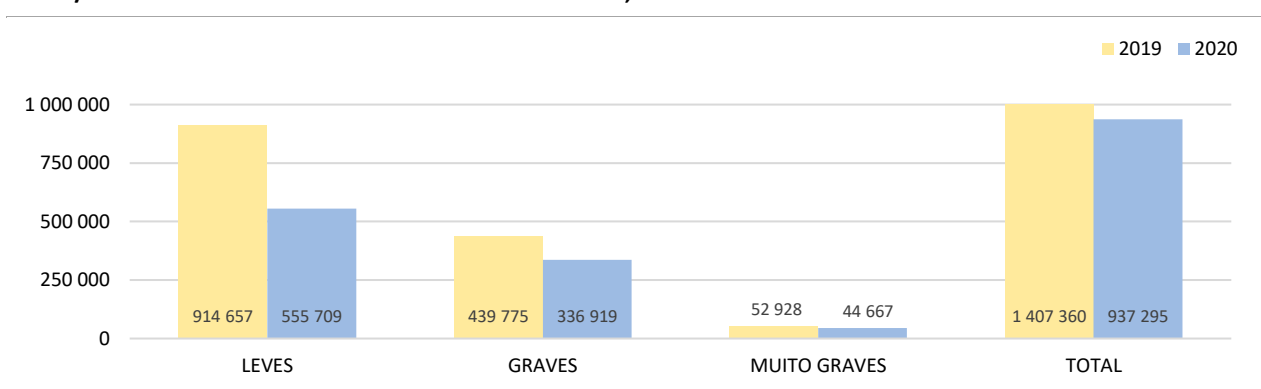


GRÁFICO 13. 2019/2020. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

Relativamente aos autos registados no SIGA, verificou-se uma diminuição em todos os níveis de gravidade, de -22% nos graves e -15% nos muito graves, sendo que nos leves a diminuição foi de -39%, em resultado do menor empenhamento por parte das Forças de Segurança à realização de ações de fiscalização rodoviária no período do estado de emergência, bem como em consequência da transferência de competência para os órgãos municipais das infrações relativas ao estacionamento.

2017 a 2020. NÚMERO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

NÍVEL DE GRAVIDADE	2017	2018	2019	2020	(UNI) VARIAÇÃO 2020/2019	(%) VARIAÇÃO 2020/2019
LEVES	557 907	799 227	949 107	935 310	-13 797	-1,5%
GRAVES	29 703	206 759	425 815	569 837	144 022	33,8%
MUITO GRAVES	7 293	27 199	50 883	89 219	38 336	75,3%
TOTAL	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	168 561	11,8%

TABELA 12. 2017 a 2020: DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

2019/2020. NÚMERO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

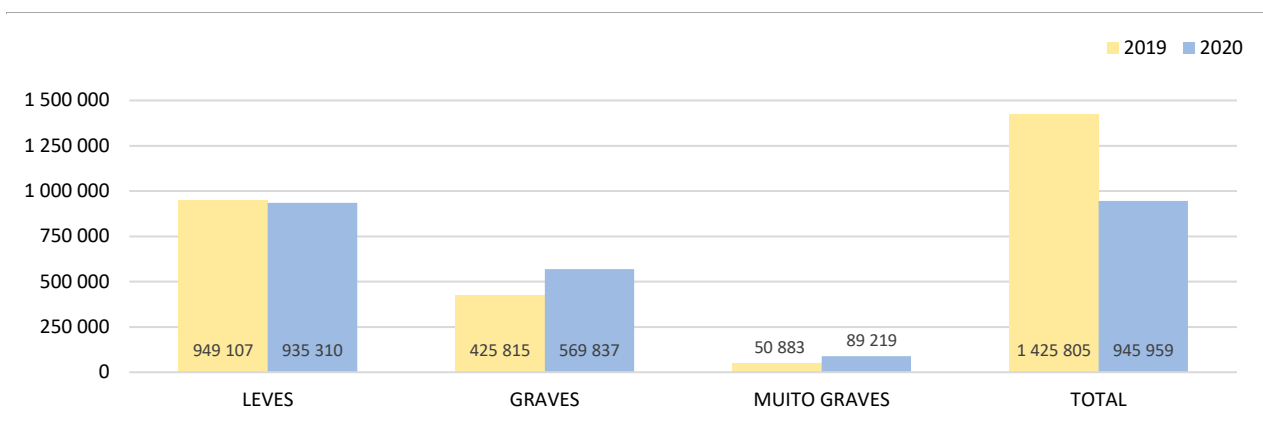


GRÁFICO 14. 2019/2020. NÚMERO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) permitiu registar no SCoT as seguintes infrações por excesso de velocidade:

2017 a 2020. SINCRO – N.º DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCoT*

#	2017	2018	2019	2020	(UNI) VARIAÇÃO 2020/2019	(%) VARIAÇÃO 2020/2019
VEÍCULOS CONTROLADOS	n.d.	n.d.	82 169 076	101 103 881	18 934 805	23%
INFRAÇÕES	177 745	291 698	323 589	420 609	97 020	30%

TABELA 13. 2017 a 2020. SINCRO – Nº DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCoT.

* Dados sobre o controlo de veículos, só estão disponíveis a partir do final de 2018.

2019/2020. SINCRO – N.º DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCoT

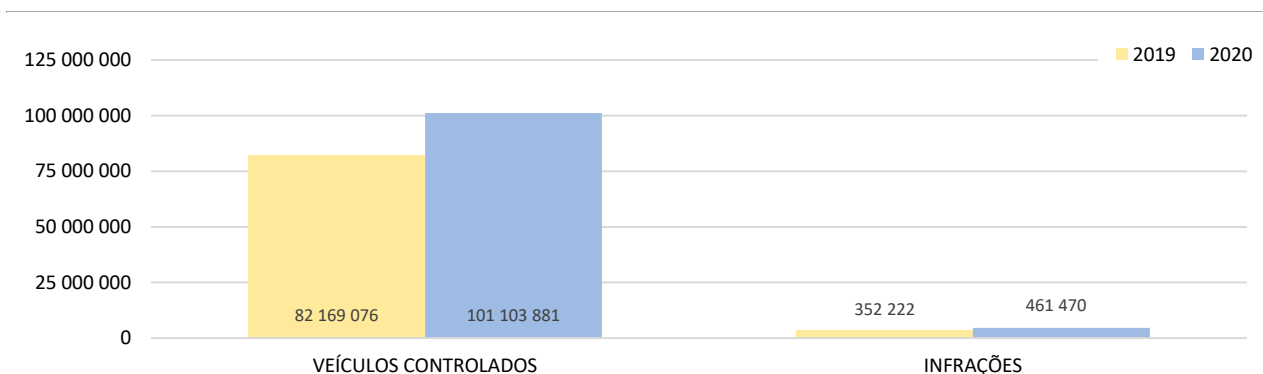


GRÁFICO 15. 2019/2020. SINCRO – N.º DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCoT

Em 2020 foram fiscalizados cerca de 101 milhões de veículos, pelos meios de fiscalização automática, tendo-se verificado um aumento de +23% em relação a 2019. Também se verifica um aumento das infrações registadas no SCOT (+30%), refletindo-se num acréscimo de 97 020 detetadas face ao ano de 2019.

2017 a 2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SCOT POR NÍVEL DE GRAVIDADE

NÍVEL DE GRAVIDADE	2017	2018	2019	2020	(UNI) VARIAÇÃO 2020/2019	(%) VARIAÇÃO 2020/2019
LEVES	92 647	193 059	193 799	314 536	120 737	62,3%
GRAVES	82 359	139 551	127 554	103 906	-23 648	-18,5%
MUITO GRAVES	2 739	5 088	2 236	2 167	-69	-3,1%
TOTAL	177 745	291 698	323 589	420 609	97 020	30,0%

TABELA 14. 2017 a 2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SCOT POR NÍVEL DE GRAVIDADE

2019/2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SCOT POR NÍVEL DE GRAVIDADE

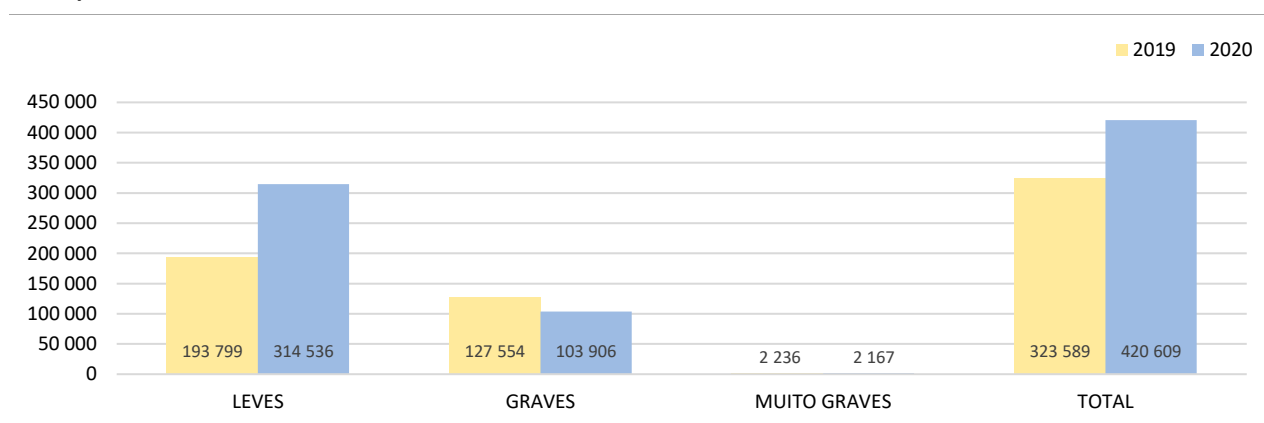


GRÁFICO 16. 2019/2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SIGA POR NÍVEL DE GRAVIDADE

Relativamente aos autos ‘SINCRO’ registados no SCOT, verificou-se uma diminuição em todos os níveis de gravidade, de -18,5% nos graves e -3,1% nos muito graves, sendo que nos leves registou-se um aumento significativo (62,3%) correspondendo em unidades a mais de 120 737 autos.

4.2. REGIME DA CARTA POR PONTOS

A Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto, constituindo a 18.ª alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, introduziu em Portugal o sistema “Carta por Pontos”, que entrou em vigor em 1 de junho de 2016, previu na redação que deu ao artigo 148.º do Código da Estrada, a fixação, em regulamento, das regras para a frequência de ação de formação de segurança rodoviária e para a realização de prova teórica do exame de condução, no âmbito do sistema de pontos e cassação do título de condução.

Tais regras foram estabelecidas pelo Decreto Regulamentar n.º 1-A/2016, de 30 de maio, nomeadamente as regras de candidatura, renovação, ministração de conteúdos programáticos e carga horária das ações de formação de segurança rodoviária, cuja frequência é obrigatória quando os condutores atinjam cinco ou menos pontos no título de condução (alínea a., do n.º 4, do art.º 148 da Lei n.º 116/2015), definindo igualmente os direitos e deveres dos condutores

enquanto formandos, as regras das ações de formação para atribuição de um ponto aquando da revalidação da carta de condução (n.º 7, do art.º 148 Lei n.º 116/2015) e as regras relativas à realização de prova teórica do exame de condução, quando os condutores atinjam três ou menos pontos (alínea b., do n.º 4, do art.º 148 Lei n.º 116/2015).

Nesta regulamentação incluem-se ainda os critérios a considerar para a cassação do título de condução do condutor, tendo por base a falta não justificada à ação de formação de segurança rodoviária ou à prova teórica do exame de condução, bem como a sua reprovação.

A tabela seguinte representa o n.º de condutores que perderam pontos na carta de condução desde que entrou em vigor o sistema de pontos e cassação do título de condução:

2017 a 2020. N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO

N.º DE PONTOS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2017	107	0	11	0	26	0	5 454	8	3 405	4	8 910
2018	1 151	23	46	17	112	14	17 801	733	4 577	671	23 216
2019	2 387	73	252	55	881	68	25 693	1 919	19 609	1 435	105 124
2020	3 052	160	459	131	1 571	213	32 841	3.715	35 043	2 097	164 976

TABELA 15. 2017 a 2020. N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO

2017 a 2020. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO

#	N.º DE PROCESSOS DE CASSAÇÃO INSTRUÍDOS	N.º DE TÍTULOS DE CONDUÇÃO CASSADOS	FASE DE AUDIÇÃO vs FASE DE NOTIFICAÇÃO FINAL		N.º DE IMPUGNAÇÕES JUDICIAIS DA DECISÃO DE CASSAÇÃO
			AUDIÇÃO	NOT. FINAL	
2017	64	64	1	3	7
2018	610	182	271	122	69
2019	897	668	327	563	81
2020	842	443	459	350	51

TABELA 16. 2017 a 2020. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO

2017 a 2020. REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO

#	PROVA TEÓRICA		AÇÃO DE FORMAÇÃO		
	CONDUTORES NOTIFICADOS	PROVA FREQUENTADA	CONDUTORES NOTIFICADOS	AÇÃO FREQUENTADA	AÇÃO NÃO FREQUENTADA
2017	12	6	24	11	13
2018	19 a) b)	8	34	22	12 c)
2019 d) e)	151	54	560	273	32
2020	236	79	307	103	5

TABELA 17. 2017 a 2020. REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO

a) Um condutor realizou a prova teórica e reprovou. Foi aberto processo de cassação. b) Um condutor faltou à prova teórica. Foi aberto processo de cassação. c) Informação relativa a 2018: prazo de frequência da ação de formação a decorrer. d) Prova Teórica - Informação relativa a 2019: 13 condutores faltaram à prova teórica. Foi aberto processo de cassação; 74 aguardavam o prazo para a realização da prova. e) Ação de Formação - Informação relativa ao ano de 2019: 255 condutores com prazo a decorrer para frequentar a ação de formação; d) Prova Teórica - Informação relativa a 2019: 13 condutores faltaram à prova teórica. Foi aberto processo de cassação; 74 aguardavam o prazo para a realização da prova. e) Ação de Formação - Informação relativa ao ano de 2019: 255 condutores com prazo a decorrer para frequentar a ação de formação.

Desde a entrada em vigor do sistema de pontos e cassação do título de condução mais de 1 350 condutores já viram o seu título de condução cassado. Dos restantes 1 695 condutores que já têm zero pontos no título de condução: 1 497 já têm o processo instruído: 372 encontram-se na fase de audição da intenção de cassação do título de condução e 1125 encontram-se na fase de notificação da decisão final de cassação do título de condução. Encontravam-se em fase de instrução 198 processos.

4.3. CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO²⁰

Em 2020, no âmbito da certificação necessária à atividade de fiscalização de trânsito, salienta-se o seguinte:

- Emissão de 64 credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais e renovadas 111.
- Emissão de 2 autorizações a entidades formadoras para ministrar as ações de formação previstas na alínea a) do n.º 4 e n.º 7 do artigo 148.º do Código da Estrada.

APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA USO NA FISCALIZAÇÃO

No que concerne a aprovação de equipamentos para uso na fiscalização foram emitidos pareceres e aprovados sete equipamentos:

2020. APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS			
REQUERENTE	TIPO	MARCA	MODELO
MICOTEC	BALANÇA	Giropès	Gi620
MICOTEC	CINEMÓMETRO	Jenoptik	MultaRadar C
MICOTEC	CINEMÓMETRO	Laser Technology Inc.	LTI 20/20 TruCAM II
SIEMENS MOBILITY	CINEMÓMETRO	PolCam	SmartEye ST -1
SOLTRÁFEGO	CINEMÓMETRO	Redflex	Halo 2
SOLTRÁFEGO	LEITOR DE MATRÍCULAS	Redflex	Halo Edge
ADVANCED RESOURCES	DETETOR SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS	Securetec	WipeAlyser WA -1

QUADRO 20. 2020: DESCRITIVO DE EQUIPAMENTOS APROVADOS

4.4. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno complexo para o qual concorrem diversos indicadores e variáveis. Atendendo à relevância da análise a médio prazo, importa referir que, entre 2010 e 2020, Portugal registou uma redução de 44,4% no número de mortos por milhão de habitantes em Portugal, refletindo uma progressão superior à média da UE (23%²¹).

²⁰ Dados: ANSR.

²¹ ESTATÍSTICAS SOBRE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA UE (INFOGRAFIA). Disponível em: «<https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/society/20190410STO36615/estatisticas-sobre-sinistralidade-rodoviaria-na-ue-infografia>». Acesso a 21 de agosto.2020

2015/2020. EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CONTINENTE	473	445	510	508	474	390
REGIÕES AUTÓNOMAS	2	10	10	10	46	14
TOTAL	475	455	520	518	520	414

TABELA 18. 2015/2020. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VÍTIMAS MORTAIS NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS

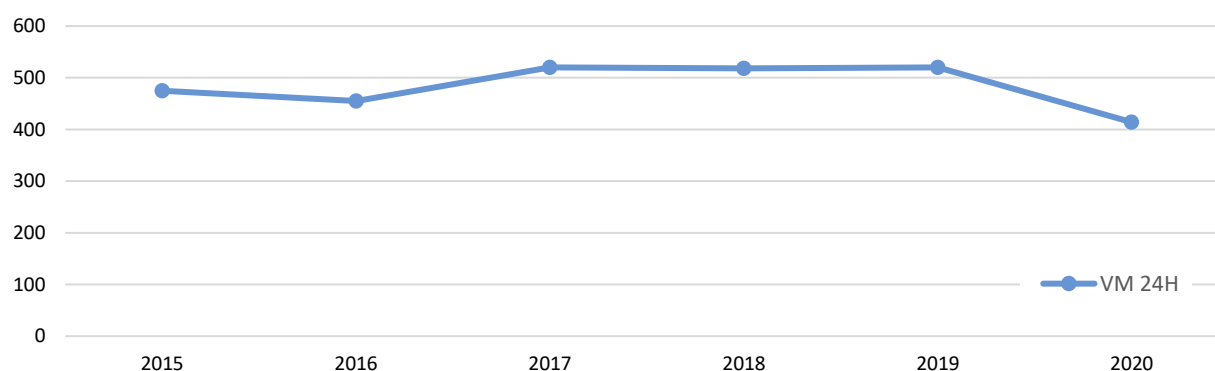
EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA, 2015 a 2020


GRÁFICO 17. EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA, 2015 a 2020

A contabilização de vítimas de acidentes de viação que morrem até 30 dias após terem sofrido o sinistro, resulta de metodologia adotada internacionalmente e está conforme o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, em que o número de "mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente, pelo que os dados de sinistralidade apresentados se referem apenas às vítimas no local do acidente. Em 2020, o valor total de vítimas mortais no Continente foi consideravelmente inferior ao de 2019 (-17,7%), de igual forma verificou-se uma diminuição expressiva nas Regiões Autónomas (-69,6%).

PEDIDOS DE PARECER/INSTRUÇÕES TÉCNICAS

Globalmente, no âmbito da segurança e sinalização rodoviária, foram emitidos:

- 10 pareceres formalizados (quadro seguinte);
- 76 esclarecimentos através de mensagens de correio eletrónico.

2020. PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO

#	ENTIDADE	DESCRIÇÃO	DATA
1	Entidade Privada	Portagem A 12 - Pinhal Novo (Via Verde)	27.JAN
2	Entidade Privada	Estrada Nacional 17-1 - troço entre as localidades de Espinhal e de Miranda do Corvo - Condições de Segurança	07.FEV

3	Entidade Privada	Denúncia sobre estrada camarária por terminar, que se encontra sem sinalização e marcação	20.ABR
4	Entidade Privada	Travessia pedonal na Estrada 125 junto à Nora Velha	05.MAI
5	Entidade Privada	Queixa ao Provedor de Justiça Processo Q-8794/19 (UT5) A7 Marcas Rodoviárias EN 14 (entre km 21+650 e km 25+529) Ribeirão.	16.MAI
6	Entidade Pública - Câmara Municipal de Lisboa	Circuito Turístico - <i>HOP ON HOP OF</i>	16.JUN
7	Entidade Privada	Instalação de pilaretes EN118 (Alvega, Abrantes)	17.JUL
8	Entidade Privada	Sinalização de projeto-piloto Pavnext / CM Matosinhos - pedido de colaboração	13.OUT
9	Entidade Pública - Infraestruturas de Portugal, IP.	Regulamento de Sinalização do Trânsito - Sinais de Indicação - Projeto de Sinalização da Rota da Estrada Nacional 2	21.OUT
10	Câmara Municipal de Vila Verde	Instalação de radares de controlo de velocidade na EN 101 (requalificação da EN101 e construção da respetiva variante).	28.DEZ

QUADRO 21. 2020: PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO

Quanto à emissão de instruções técnicas, está em desenvolvimento uma nota técnica sobre sinalização relativa ao estacionamento.

4.5. EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

RECEITAS PRÓPRIAS

O orçamento da ANSR é constituído, em grande parte, por receitas próprias, conferindo-lhe um desafio acrescido resultante da boa execução em termos de eficiência ao nível da cobrança de coimas do Código da Estrada (CE).

Conforme já foi referido, e ficará demonstrado a ANSR não depende nem recebe qualquer verba do orçamento de estado, uma vez que gera receitas próprias que cobrem em mais de três vezes os seus custos. As receitas que não são consumidas pela ANSR são entregues ao Estado, por via da Lei n.º 10/2017 de 3 de março e como saldo de gerência.

O orçamento de receitas inscritas no OE para 2020 totalizou 40,56 milhões de euros, tendo-se verificado uma diminuição de 18% no Agrupamento de Receita - Coimas Rodoviárias, embora esta componente represente 51% do total de receitas próprias da ANSR. O orçamento foi executado em 81% sobretudo devido aos efeitos da pandemia do SARS-COV-2, e à ausência de serviços postais durante um período de cerca de 3 meses.

Por outro lado, verificou-se uma fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA), devido aos processos de autorização financeira e de contratação pública.

2020. RECEITAS PRÓPRIAS				
#	PREVISÕES CORRIGIDAS	RECEITA	DESVIO ORÇAMENTAL	EXECUÇÃO %
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)	30 566 823,00 €	25 147 127,00 €	-5 419 696,00 €	82%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	3 500 000,00 €	3 669 401,00 €	169 401,00 €	105%
FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL (FGA)	3 600 000,00 €	3 937 371,00 €	337 371,00 €	109%
FUNDOS EUROPEUS (FE)	2 211 945,00 €	116 389,00 €	-2 095 556,00 €	5%
COMPONENTE NACIONAL (FE)	681 101,00 €	74 276,00 €	-606 825,00 €	11%
TOTAL	40 559 869,00 €	32 944 564,00 €	-7 615 305,00 €	81%

TABELA 19. 2020. RECEITAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL; FONTE: PLATAFORMA ELETRÔNICA PARTILHADA DE GESTÃO FINANCEIRA (GERFIP)

2020. REPARTIÇÃO DA RECEITA EFETIVA DA ANSR

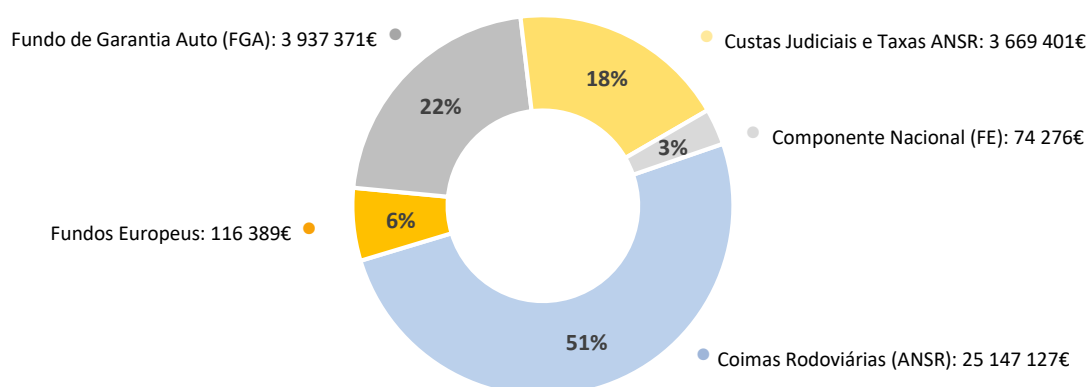


GRÁFICO 18. REPARTIÇÃO DA RECEITA EFETIVA DA ANSR EM 2020

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA

Em 2020, a ANSR na qualidade de entidade com competência para a cobrança e distribuição dos valores de coimas arrecadadas de acordo com o estipulado pelo Código da Estrada, registou um valor global de receitas cobradas de 75,39 milhões de euros. Nos termos do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro, em conjugação com o disposto no artigo n.º 7 do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro, o disposto no artigo n.º 5 do Decreto-Lei n.º 14/2011, de 25 de janeiro e nas alíneas b) e c) do artigo 3º da Lei n.º 10/2017, de 3 de março, o resultado anual da distribuição de receitas provenientes de coimas rodoviárias foi o seguinte:

2019 E 2020. DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA				
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA	2019	2019 (%)	2020	2020 (%)
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	89 886 102€		75 388 810 €	
Total de Receitas Cobradas Transferidas	52 980 381€	59%	42 444 247 €	56%
Receitas Transferidas para o Estado ²²	30 992 985€	34%	25 332 508 €	34%
Receitas Transferidas para a GNR ¹²	12 999 704€	14%	10 397 481 €	14%
Receitas Transferidas para a PSP ¹²	7 356 481€	8%	5 381 956 €	7%
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ²³	1 631 210€	2%	1 332 303 €	2%
Total de Receitas da ANSR	36 905 722€	41%	32 944 563 €	44%
Total de Custos de funcionamento da ANSR	11 676 184€	13%	10 259 942 €	14%
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA ANSR	2019	2019 (%)	2020	2020 (%)
Total de Receitas da ANSR	36 905 722€		32 944 563 €	
Total de Receitas da ANSR Transferidas	25 229 537 €	68%	22 684 621 €	69%
Transferências para MAI ²⁴	14 304 189€	39%	11 555 755 €	35%
Transferências para o Estado ¹⁶	10 011 115€	27%	6 603 035 €	20%
Transferências para Entidades Municipais ²⁵	914 233€	2%	788 976 €	2%
Transferências para a ANEPC ²⁶			3.736.856 €	11%
Total de Custos de funcionamento da ANSR	11 676 184€	32%	10 259 942 €	31%

TABELA 20. 2020. DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA; Fonte: SIGA e SCOT

Em 2020, o valor total da receita cobrada pela ANSR²⁷ foi de 75,39 milhões de euros uma redução de 16% face a 2019. Para tal contribuiu de forma destacada a redução da receita arrecadada nos primeiros 5 meses devido ao cofinanciamento causado pelo SARS-CoV-2, e à ausência de serviços postais.

A ANSR em 2020 distribuiu cerca de 56% das suas receitas cobradas - 42,44 milhões de euros pelo Estado, GNR, PSP e Fundo de Modernização da Justiça (FMJ). Os restantes 44 % - 32,95 milhões de euros são receitas próprias das quais a ANSR apenas consumiu para seus gastos de funcionamento 10,26 milhões de euros (31% das suas receitas próprias e 14 % das receitas totais) tendo ainda distribuído mais 22,68 milhões de euros para as entidades municipais (EM) e para o MAI ao abrigo da Lei de Programação das

²² Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

²³ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14/2011, artigo 5.º, n.º 1 b, de 25 de janeiro. Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²⁴ Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²⁵ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro (aplicação a todos os municípios) e Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (aplicação aos municípios aderentes).

²⁶ Despacho da Senhora SEO n.º 1698/2020/SEO de 29 de dezembro

²⁷ Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos.

Infraestruturas e Equipamentos para as Forças e Serviço de Segurança do MAI (LPIEFSS) e para ANEPC. No total a ANSR entregou no período de 2021, 86% das receitas cobradas (65,13 milhões de euros) ao Estado, Forças de Segurança, MAI, FMJ, EM e à ANEPC.

Para além dessa distribuição de receita ainda contribuiu em 10,52 milhões de euros para o Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração (FAMI) com recurso de receitas de anos anteriores.

DEMOSTRAÇÃO DE RESULTADOS

Em 2020, o resultado líquido do exercício da ANSR foi -4,65 milhões de euros tendo diminuído face ao ano anterior em 146% para tal contribuiu essencialmente as transferências correntes de 26,6 milhões de euros relativos a transferência de receitas da ANSR para a SGMAI por via da Lei n.º 10/2017 de 3 de março e pelos despachos de transferência de verba com recurso de verbas de anos anteriores para o Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração (FAMI) e para a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC). Não considerando esta transferência de receitas da ANSR, que são contabilizadas como um custo, o resultado líquido de 2020 foi de 22 milhões de euros.

O resultado operacional sem ter em conta as transferências correntes cifrou-se nos 22,27 milhões de euros diminuído face ao ano anterior em 10%, em consonância com a diminuição de receita em 11% devido à paragem dos serviços postais causados por restrições orçamentais no agrupamento 02-Bens e serviços e ao confinamento no início do ano causado pela pandemia do Covid-19.

2020. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS			
	2019	2020	Δ (%) 20/19
72. Receita de contraordenações, taxas e outros	36 660 804,85 €	32 792 484,76 €	-11%
62. Fornecimentos e serviços externos	-6 062 786,56 €	-5 489 136,38 €	-9%
64. Custos com o pessoal	-3 677 235,72 €	-3 805 600,69 €	3%
65. Outros custos e perdas operacionais	-828,64 €	-1 055,05 €	27%
RESULTADOS ANTES DE JUROS, IMPOSTOS, DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO S/TRANSFERENCIA CORRENTES	26 919 953,93 €	23 496 692,64 €	-13%
74. Transferências e subsídios correntes obtidos	0,96 €	7 021,38 €	731294%
63. Transferências correntes concedidas e prestações sociais	-14 195 347,87 €	-26 621 473,94 €	88%
RESULTADOS ANTES DE JUROS, IMPOSTOS, DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO C/TRANSFERENCIA CORRENTES	12 724 607,02 €	-3 117 759,92 €	-125%
66. Amortizações do exercício	-2 085 689,29 €	-1 224 495,47 €	-41%
RESULTADO OPERACIONAL S/TRANSFERENCIAS CORRENTES	24 834 264,64 €	22 272 197,17 €	-10%
RESULTADO OPERACIONAL C/TRANSFERENCIAS CORRENTES	10 638 917,73 €	-4 342 255,39 €	-141%
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA (continuação)	2019	2020	Δ (%) 20/19
68. Custos e perdas financeiras	-385 970,72 €	-68 476,42 €	-82%

79. Proveitos e ganhos extraordinários	243 217,14 €	226 581,20 €	-7%
69. Custos e perdas extraordinários	-423 156,89 €	-461 023,62 €	9%
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO S/TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	24 268 354,17 €	21 969 278,33 €	-9%
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	10 073 007,26 €	-4 645 174,23 €	-146%

TABELA 21. 2020. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS

DESPESAS

O orçamento da ANSR é consubstanciado num plano de custos de funcionamento provenientes essencialmente de receitas próprias (*através das fontes de financiamento 123 - Receitas Próprias e 161 - Receitas Próprias de Projetos Cofinanciados FEDER*) e de fundos europeus (*através das fontes de financiamento 211 - Fundos Europeus PT 2020 e 218 - Fundos Europeus QREN*), prosseguindo uma gestão orçamental focalizada na otimização de recursos.

Um dos agrupamentos de despesa da ANSR é designado por transferências correntes, mas que não é uma despesa da ANSR, mas uma transferência de receitas da ANSR para a SGMAI por via da Lei n.º 10/2017 de 3 de março que estabelece a programação de infraestruturas e equipamentos das forças e serviços de segurança do Ministério da Administração Interna ou por via de despachos de membros do governo.

Em 2020, sem considerar o agrupamento 04, o orçamento corrigido²⁸ foi na ordem dos 23 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 10,5 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 51%, conforme pode ser observado no quadro infra. A fraca execução do orçamento da ANSR deveu-se à necessidade de obtenção da autorização financeira para a execução de alguns projetos estruturantes, como, entre outros, dos serviços postais e da ampliação do SINCRO, bem como dos trâmites necessários relativos à contratação pública.

Relativamente ao agrupamento 04 e para além de 12,4 milhões de euros que a ANSR transferiu ao abrigo da Lei n.º 10/2017 de 3 de março, transferiu ainda as seguintes verbas e em cumprimento:

2020. DESPESAS – EXECUÇÃO ORÇAMENTAL					
AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO APROVADO	ORÇAMENTO APROVADO CORRIGIDO (M€)	EXECUTADO (M€)	DESVIO (M€)	EXECUÇÃO (%)
PESSOAL	4 805 093,00	4 822 093,00	3 776 652,00	1 045 441,00	78,32
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	9 170 264,00	11 656 523,00	5 677 375,00	5 979 148,00	48,71
JUROS E OUTROS ENCARGOS	1 500 000,00	271 440,00	0	271 440,00	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	1 558 699,00	1 877 557,00	235 947,00	1 641 610,00	12,57
INVESTIMENTOS	5 000 000,00	4 350 141,00	805 915,00	3 544 226,00	18,53
SUBTOTAL	22 034 056,00	22 977 754,00	10 495 889,00	12 481 865,00	45,68

²⁸ Orçamento corrigido= Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

(continuação)

AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO APROVADO	ORÇAMENTO APROVADO CORRIGIDO (M€)	EXECUTADO (M€)	DESVIO (M€)	EXECUÇÃO (%)
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	15 170 000,00	28 504 033,00	26 621 473,94	1 882 559,06	93,40
TOTAL	37 204 056,00	51 481 787,00	37 117 363,00	14 364 424,00	72,10

TABELA 22. 2020. DESPESAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL; Fonte: Plataforma Eletrônica Partilhada de Gestão Financeira (GeRFIP). Valores em euros.

2020. ORÇAMENTO EXECUTADO POR AGRUPAMENTO DE DESPESA

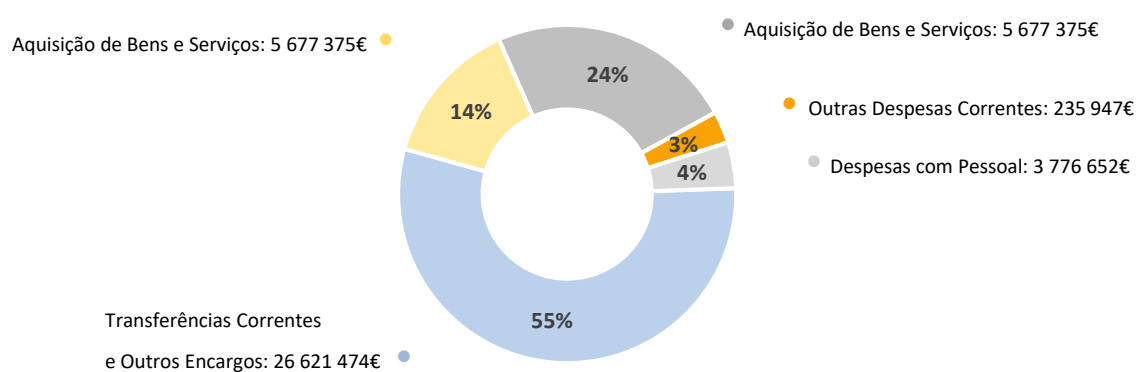


GRÁFICO 19. ORÇAMENTO EXECUTADO EM 2020

ENCARGOS COM PESSOAL

No âmbito dos encargos com o pessoal, a despesa global atingiu os 3,77 milhões de euros contemplando um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 92,19% representam os pagamentos de remunerações (3,48 milhões de euros), conforme ilustrado no quadro seguinte.

2020. ENCARGOS COM PESSOAL			
RÚBRICA DE DESPESA	EXECUÇÃO 2019	EXECUÇÃO 2020	VARIAÇÃO 2020/2019
Pessoal dos quadros da Função Pública	2 145 678€	2 167 004 €	21 326 €
Pessoal que aguarda Aposentação	567€	4 824 €	4 257 €
Pessoal em qualquer Outra Situação	155 605€	218 219 €	62 614 €
Gratificações	984€	1 368 €	384 €
Representação	38 054€	37 519 €	-535 €
Subsídio de Refeição	165 032€	157 473 €	-7 559 €

Subsídio de Férias	207 715€	213 335 €	5 620 €
Subsídios de Natal	193 267€	196 182 €	2 915 €
Horas Extraordinárias	19 538€	23 224 €	3 686 €
Ajudas de Custo	8 904€	4 042 €	-4 862 €
Indemnizações por Cessação de Funções	1 959€	11 688 €	9 729 €
Outros Abonos em Numerário ou Espécie	8 501€	24 091 €	15 590 €
Encargos com Saúde	0	1 316 €	1 316 €
Subsídio Familiar a Crianças e Jovens	13 638€	14 646 €	1 008 €
Caixa Geral de Aposentações	342 820€	317 589 €	-25 231 €
Segurança Social	316 271€	364 569 €	48 298 €
Outras Pensões	776€	787 €	11 €
Acidentes de Trabalho	9 523€	9 523 €	-0 €
Outras Despesas	4 822€	4 865 €	43 €
Remunerações por Doença/Maternidade	8 521€	4 387 €	-4 134 €
TOTAL	3 642 194€	3 776 652 €	134 477 €

TABELA 23. 2020. ENCARGOS COM O PESSOAL

4.5. FORMAÇÃO PROFISSIONAL

O capital humano é fundamental para o funcionamento da ANSR e, nesse âmbito, a qualificação profissional dos trabalhadores permite capacitar os quadros de novos conhecimentos e competências essenciais para a prossecução dos objetivos definidos, no sentido de aumentar a qualidade do serviço prestado ao cidadão e de promover a eficácia e a eficiência operacional.

O plano de formação da ANSR para 2020 foi elaborado tendo em consideração as orientações estratégicas transmitidas pela Presidência desta Autoridade, a avaliação feita por parte dos colaboradores e dos respetivos superiores hierárquicos aos cursos de formação realizados no ano anterior e a referida auscultação de necessidades de formação, transversais e específicas, efetuada junto de cada Unidade e Divisão Orgânicas. A verba disponível no orçamento da ANSR para 2020 para formação profissional e a despesa efetiva, foi a seguinte:

2020. FORMAÇÃO: ORÇAMENTO PLANEADO vs DESPESA REALIZADA				
CLASSIFICAÇÃO ECONÓMICA DA DESPESA	RUBRICA DE DESPESA	VALOR ORÇAMENTADO	DESPESA EFETIVA	DESVIO
D020215A000	Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC)	19 000,00€	965,00€	-18 035,00€
D020215B000	Outras	42 000,00€	29 613,00€	-12 387,00€

TABELA 24. 2020. FORMAÇÃO – ORÇAMENTO PLANEADO VS DESPESA REALIZADA; Fonte: Plano de Formação ANSR 2020

As ações de formação planeadas visaram a consonância com as políticas de desenvolvimento, inovação e mudança na Administração Pública e a valorização pessoal e profissional de todos os trabalhadores desta Autoridade, tendo sido enquadradas dentro de seis grandes áreas de competências estratégicas de formação:

- Competências de Boa Governação;
- Competências Comportamentais e Organizacionais;
- Competências Técnico-instrumentais;
- Competências Digitais;
- Competências para início de funções (Formação Inicial);
- Outras competências.

Entendendo a formação como um fator crítico de sucesso para a implementação da estratégia definida, em 2020 foram planeadas 112 ações de formação, destas realizaram-se 21 formações:

2020. AÇÕES DE FORMAÇÃO PLANEADAS E REALIZADAS

N.º DE AÇÕES REALIZADAS	Nº DE PARTICIPANTES	Nº DE HORAS	TOTAL DE HORAS
21	31	2 081	2 291

TABELA 25. 2020: AÇÕES DE FORMAÇÃO PLANEADAS E REALIZADAS

Neste contexto, ANSR procurou alternativas para a capacitação dos seus colaboradores, tendo dado origem à realização de outras ações de formação não previstas no Plano de Formação inicialmente elaborado, conforme quadro abaixo:

2020. AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS E REALIZADAS

AÇÃO DE FORMAÇÃO REALIZADA	Nº DE PARTICIPANTES	Nº DE HORAS	TOTAL DE HORAS
Pós-Graduação de gestão pessoas e talento	1	140	140
Programa de Regulamentação Geral de Proteção de Dados	1	64	64
Programa Avançado de Gestão Financeira Pública	1	600	600
Validação Científica de CAP de TSST	1	30	30
Formação Sistemas da Qualidade	1	8	8
<i>Fundamentals of Automated Speed Enforcement</i>	1	50	50
Protocolo para Secretárias e Assistência Executiva	2	7	14
CNCP (Sessão específica para utilizadores com perfil Comprador)	2	7	14
Pedidos de Exceção (PE)	3	5	15
Registo de Viagens e Alojamentos (RVA)	2	10	20

TABELA 26. 2020. AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS E REALIZADAS

Face às áreas de competência estratégica definidas, verifica-se que há um maior número de ações de formação realizadas na área de Competências Técnico-instrumentais (14), seguida da área das Competências Comportamentais

e Organizacionais (12), sendo de ressaltar que no âmbito das competências para início de funções (formação inicial) não foi realizada qualquer ação de formação.
(ver anexo II, quadro descritivo das ações de formação por área).

2020. N.º DE AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS POR ÁREA DE COMPETÊNCIA

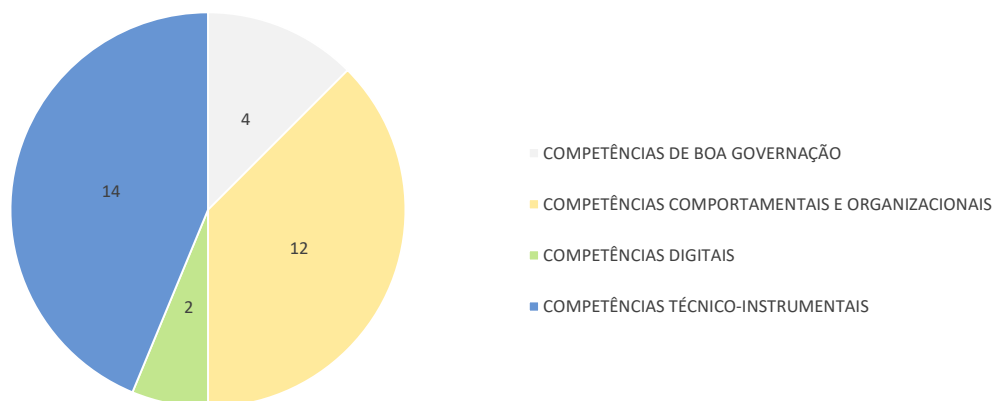


GRÁFICO 20. N.º DE AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS POR ÁREA DE COMPETÊNCIA

As ações de formação planeadas e não planeadas, realizadas em 2020, foram ministradas por várias entidades, tais como: o INA, ISCTE, FDL, AERLIS - Oeiras, MediaBrands, Faculdade Nova, Alamedas Office, TUV Rheinland, IRF Global, International Institute of Protocol, ESPAP, AFESP, IPPS, Cognus, Escola Nacional de Bombeiros, JurisNova, Centro de Formação em Proteção de Dados, Instituto CJP da FDL, SGS Academy, Mestre FC e Faculdade de Direito da Universidade Católica. Por fim, relativamente à execução do Plano de Formação, é de referir que os constrangimentos provocados pela crise de saúde pública nas entidades de ensino durante o ano anterior e a adoção (a nível individual) de medidas de segurança e prevenção face à doença Covid-19, alteraram o planeamento e execução desta atividade, levando a uma taxa de execução de 18,75%.

Apresentamos de seguida tabela síntese, relativo à formação:

2020. EXECUÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO					
Nº DE AÇÕES PLANEADAS	Nº DE AÇÕES REALIZADAS		Nº DE PARTICIPANTES	TOTAL DE HORAS DE FORMAÇÃO	TAXA DE EXECUÇÃO
	PLANEADAS	NÃO PLANEADAS			
112	21	11	46	3 890	18,75%

TABELA 27. 2020: EXECUÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO

4.6. RECURSOS TECNOLÓGICOS E MATERIAIS

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI - EMSP/RNSI (Equipa Multidisciplinar de Sistemas e Produção/Rede Nacional de Segurança Interna) assegurar os sistemas de informação da ANSR, bem como prestar o respetivo suporte tecnológico, nomeadamente ao Sistema de Gestão de Contraordenações (SIGA), ao Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), ao Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET) e ao SmartDOCS®.

Os recursos tecnológicos na ANSR são a base de sustentação da sua atividade operacional e, neste sentido, encontram-se a montante de todo o processo de desmaterialização contraordenacional. Neste contexto, a ANSR tem implementado um modelo de gestão de arquivo documental, recorrendo à desmaterialização dos documentos físicos através da digitalização e registo de dados destes documentos e da sua integração com os sistemas de informação da ANSR (SmartDOCS® e SIGA) permitindo desta forma:

- Reduzir o número de documentos em suporte papel na tramitação do processo contraordenacional;
- Diminuir os recursos humanos necessários para o registo dos documentos acima referidos;
- Diminuir de forma significativa o tempo para disponibilização aos juristas dos documentos entrados na ANSR relativos aos processos de contraordenações;
- Disponibilizar aos juristas e decisores, através de um único interface (SIGA), toda a documentação disponível referente a cada processo aumentando assim a produtividade.

De referir ainda que, o seu nível de abrangência foi contabilizado através do impacto que estas têm nas diversas unidades departamentais da ANSR, isto é, foram genericamente consideradas as tarefas que constituem os processos desenvolvidos nas várias unidades orgânicas.

SISTEMA DE GESTÃO DE CONTRAORDENAÇÕES (SIGA)

O SIGA é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas. As entidades envolvidas neste sistema são a ANSR, Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), PSP, IMT, GNR, Polícias e Entidades Municipais, Sociedade Interbancária de Serviços (SIBS), CTT- Correios de Portugal, S.A., IGCP, E.P.E., e cidadãos.

O SIGA permite gerir os processos de contraordenações de trânsito levantados pelas diversas entidades autuantes (ANSR, PSP, GNR, Polícias e Entidades Municipais) após a notificação do infrator e as integrações com o IMT, informando o processo de emissão de títulos de condução. Este sistema funciona de forma integrada com o Sistema de Cadastro do Infrator (SRIC) e com os sistemas das diversas entidades autuantes. Permite a gestão de cobranças e reembolsos e procede à emissão de ofícios e autos de entrega de documentos.

Para além destas funcionalidades procede ainda à tramitação dos autos de contraordenação e estabelece o controlo da sua evolução pelas várias fases do processo contraordenação.

Ainda a nível do controlo, o SIGA controla os pagamentos, recebendo informação de cobranças diretamente da SIBS e CTT, permitindo registar os pagamentos efetuados às entidades autuantes e o

controlo das inibições de condução e entregas dos documentos de condução, cauções de inibição ou frequências de ações de formação, informando, para tal, o Registo de Infrações de Condutor (RIC).

SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCoT)

O Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança, destacando-se o registo de contraordenações, o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação (ex. autos de apreensão, testes do álcool, prova fotográfica da infração por excesso de velocidade, guias de substituição de documentos) e ainda o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, nomeadamente a gestão de documentos apreendidos, a emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de ofícios destinados a outras entidades.

No capítulo da integração aplicacional cumpre referir que as atividades suportadas pelo SCoT, que obrigam a interação com outras aplicações da ANSR ou de organizações externas, têm um nível elevado de automatização. O SCoT tem desenvolvidas integrações com sistemas do IMT, do Instituto dos Registos e do Notariado (IRN) e com o próprio SIGA que é propriedade da ANSR.

PÁGINA ELETRÓNICA DA ANSR

Em 2019, a ANSR deu continuidade a algumas melhorias na página eletrónica da ANSR - www.ansr.pt - visando facilitar e promover uma informação com mais relevância e qualidade ao cidadão, o qual encontra não só todo um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida pela ANSR, designadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária e legislação rodoviária, mas também artigos técnicos e/ou eventos que contam habitualmente com a participação deste organismo, e ainda uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária.

Através desta página eletrónica, também é possível ao cidadão aceder a diversos formulários normalizados (conforme a ISO 9001:2008), através dos quais se pode efetuar todo o tipo de diligências, pedidos e/ou reclamações.

VIDEOCONFERÊNCIA

A ANSR tem implementado uma solução de videoconferência que se liga a todos os distritos. Este sistema permite a desmaterialização do processo de audição de testemunhas, com evidentes ganhos ao nível da eficiência da tramitação do processo contraordenacional e ainda contribui para a redução de recursos humanos e financeiros, tornando mais célere a instrução do processo e, consequentemente, a redução do intervalo temporal entre a data da prática da infração e a decisão administrativa.

PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

No âmbito da sua política de qualidade (norma NP EN ISO 9001:2008) e de um conjunto de medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos a ANSR disponibiliza o “Portal de Contraordenações”, o qual se encontra devidamente integrado na página eletrónica da ANSR disponibilizando assim um canal privilegiado no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitindo

aos cidadãos acederem *online* à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação e consultarem o registo de infrações de condutor (RIC) do qual constam as infrações graves e muito graves cometidas e registadas nos últimos 5 anos.

Neste Portal, o utilizador poderá aceder à informação relativa às suas infrações rodoviárias, tendo ainda ao seu dispor um sistema de alertas que lhe permite ter conhecimento das ações necessárias a promover no âmbito dos referidos processos administrativos. Encontra ainda informação sobre os prazos, previstos por lei, para cada etapa do processo contraordenacional e sobre as possibilidades de atuação de que o infrator dispõe para sua defesa ou conveniência, tal como a nomeação de um representante legal ou mandatário.

O Portal permite-lhe ainda consultar o histórico de infrações, aceder a toda a informação relativa a documentação apreendida e a sanções acessórias cumpridas pelo utilizador e, futuramente, efetuar o pedido de Certidão RIC.

SISTEMA DE GESTÃO DE EVENTOS DE TRÂNSITO (SIGET)

O SIGET tem por objetivo disponibilizar um conjunto de funcionalidades necessárias ao processamento dos eventos de trânsito e funcionalidades complementares na gestão da infraestrutura de radares e cabinas. A operação é de âmbito funcional consistindo, fundamentalmente, na operação da sua aplicação informática para a triagem e processamento de mensagens de infração (fotografias com legenda em formato digital) provenientes dos cinemómetros instalados nos locais de controlo de velocidade ativos (LCVA).

A operação tem de observar e validar os elementos de prova da infração (fotografia do veículo com legenda) a fim de verificar se a fotografia tem as informações e a qualidade que permitam a correta e inequívoca identificação do veículo infrator, nomeadamente, da sua matrícula.

O número de matrícula é enviado ao SCoT para se proceder à verificação de correspondência da mesma com as características do respetivo veículo. No caso de os elementos de prova estarem corretos e da correspondência do “veículo *versus* matrícula” estar conforme, o operador procede ao envio da mensagem de infração ao SCoT através do acionamento do respetivo comando da aplicação informática, iniciando o processamento da infração. Esta operação é efetuada nos postos de trabalho instalados na sede da ANSR.

SMARTDOCS®

O SmartDOCS® é uma solução de gestão documental, desenvolvida pela Fugitsu, com interface *web*, dotada de ferramentas de aumento de produtividade, de otimização do fluxo de informação e do controlo de manuseamento dos documentos que circulam no interior da ANSR. Trata-se de uma aplicação transversal a todas as áreas funcionais da organização excetuando a componente documental no que concerne aos autos de contraordenação. Esta aplicação permite o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária que são rececionados na ANSR e que são digitalizados no módulo de captura (Kofax) e integrados automaticamente no SmartDOCS® V3 e no SIGA, bem como o tratamento dos autos de contraordenação, envio dos processos de contraordenação para tribunal e devolução, sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos, à entidade autuante, ao tribunal, ao infrator ou ao emissor.

Prevê-se a atualização desta aplicação a médio prazo, o que permitirá a integração automática de e-mails, facilitando o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por e-mail, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão, obtendo métricas referentes aos registos integrados. No SmartDOCS® V4 todos os documentos serão caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa.

Esta será mais uma medida com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos no desempenho operacional e consequentemente na eficiência e qualidade de serviço ao cidadão.

5.

ANÁLISE DO BALANÇO SOCIAL

No âmbito da prestação de serviços comuns, cabe à SGMAI, colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR. Em 31 de dezembro 2020, o mapa de pessoal da ANSR contabilizava 144 trabalhadores.

2018/2020. EVOLUÇÃO DO N.º DE TRABALHADORES POR GÉNERO

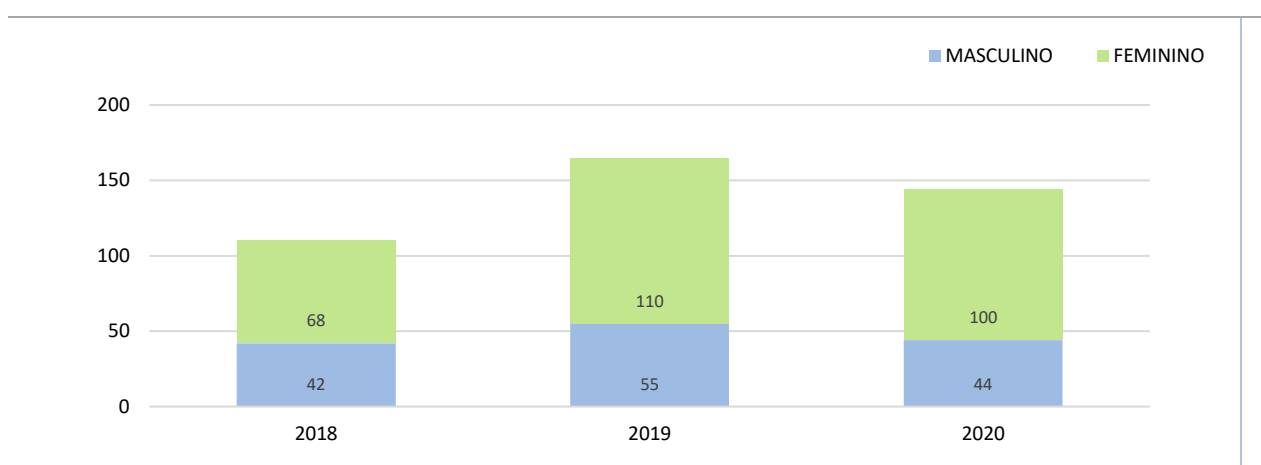


GRÁFICO 21. 2018/2020. EVOLUÇÃO DO N.º DE TRABALHADORES POR GÉNERO

Como se verifica, o género feminino mantém uma dominância em número, representando em 2020 cerca de 69,44% do total e os restantes 30,66% representam o género masculino. Nos cargos de topo e intermédio, concretiza-se um equilíbrio entre géneros, sendo nas carreiras de Técnico Superior (80 trabalhadores no total) onde se verifica maior diferença, entre género feminino (75%, correspondendo a 60 trabalhadoras) e masculino (25%).

2020. N.º TRABALHADORES POR CARGO/CARREIRA E GÉNERO

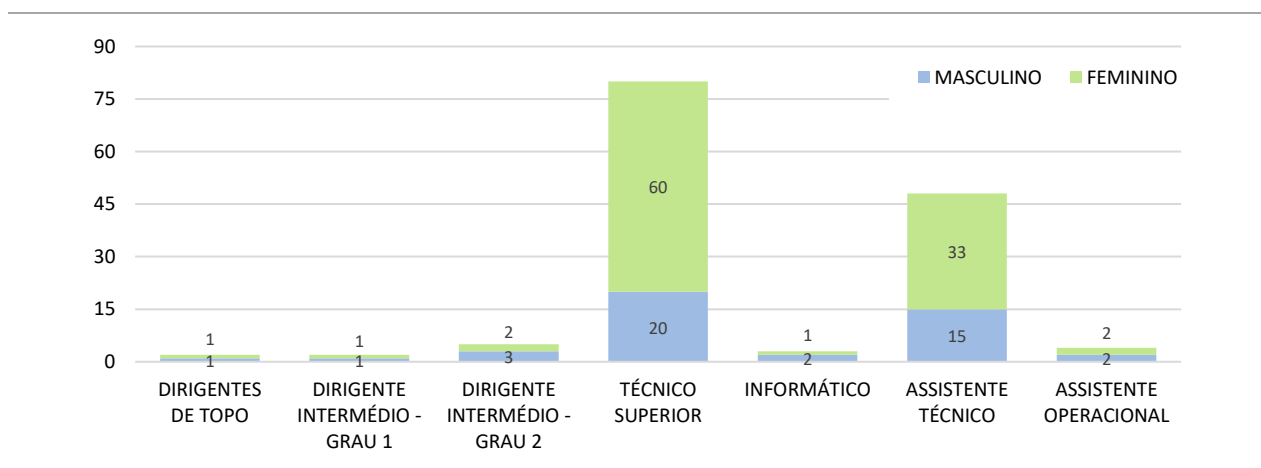


GRÁFICO 22. 2020. N.º DE TRABALHADORES POR CARGO/CARREIRA E GÉNERO

Atendendo aos grupos etários, verifica-se a na faixa dos 25-29 anos a existência de 4 trabalhadores, sendo na faixa dos 40-44 onde se concentra um maior número de efetivos (26 do género feminino e 9 do género masculino), representando 24,3% do total, seguida da faixa etária dos 55-59 com 24 efetivos (correspondendo a 16,6%).

Nas faixas superiores a 60 anos, encontramos 15 trabalhadores (entre 60-64, 13 trabalhadores e na faixa etária dos 65-69, 2 trabalhadores respetivamente).

2020. N.º TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÉNERO

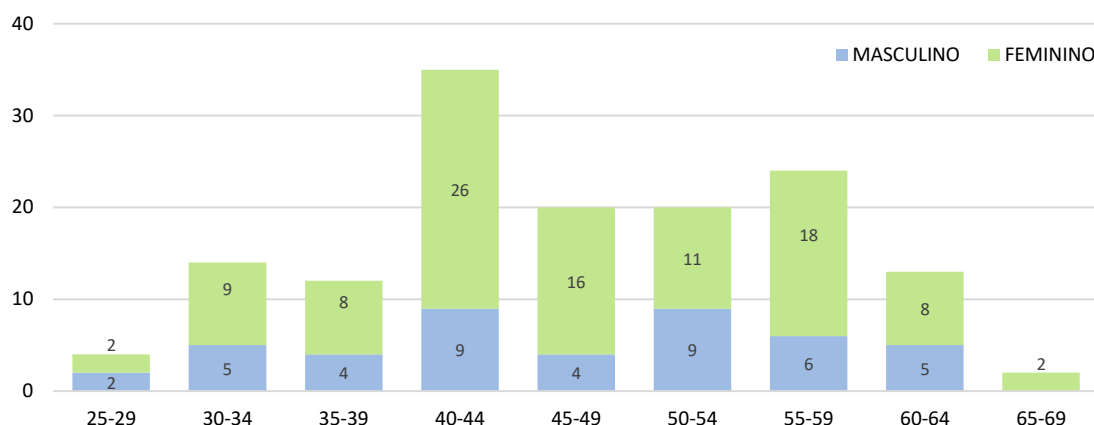


GRÁFICO 23. 2020. N.º DE TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÉNERO

Em termos de caracterização dos trabalhadores da ANSR segundo as habilitações literárias, verifica-se que cerca de 53,4% dos efetivos detêm uma licenciatura (77 no total), seguido de 29,1% com o 12º ano completo (correspondendo a 42 trabalhadores).

No que respeita à antiguidade, após o processo de reconhecimento dos anos de funções anteriores decorrido da integração de trabalhadores através do Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública (PREVPAP), verifica-se que existem 2 (duas) classes com maior concentração de trabalhadores: 5-9 anos de antiguidade com 27 efetivos e 15-19 anos com 25 efetivos, correspondendo, a 18,7% e 17,3% respetivamente. Uma mudança face ao ano de 2019, onde se verificou uma maior representatividade no escalão que medeia entre os 15 a 19 anos de antiguidade, sendo seguido pelo intervalo entre os 20 a 24 anos de antiguidade, representando cerca de 12% e 11% da totalidade dos efetivos, respetivamente.

Em termos de horário de trabalho, em 2020, é na modalidade de horário flexível onde se regista um maior número de trabalhadores, cerca de 110 efetivos (correspondendo a 76,3% do total), seguido da modalidade referente à jornada contínua, com 23 efetivos (15,9% do total), seguida da modalidade de isenção de horário com 9 trabalhadores e o horário rígido com 1 trabalhador. De referir que em 2020, com a preocupação relacionada com a crise de saúde pública, foi adotada a prestação de serviço em regime de teletrabalho, sempre que a atividade desenvolvida assim o permitisse.

6.

AVALIAÇÃO FINAL

Procurou-se ao longo deste relatório dar ênfase à descrição e análise quantificada das atividades desenvolvidas em 2019 nas duas áreas de negócio asseguradas pela ANSR, dando-se conta da concretização das atividades desenvolvidas, planeadas ou não planeadas, do estado da execução dos Projetos em curso no âmbito do SAMA 2020, assim como os resultados alcançados na prossecução dos objetivos institucionais, estratégicos e operacionais, constantes no QUAR.

PROPOSTA DE MENÇÃO QUALITATIVA

Atento ao disposto no n.º 1 do artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação final do desempenho dos serviços é expressa qualitativamente pelas menções:

- i) Desempenho bom, atingiu todos os objetivos, superando alguns;
- ii) Desempenho satisfatório, atingiu todos os objetivos ou os mais relevantes;
- iii) Desempenho insuficiente, não atingiu os objetivos mais relevantes.

Verifica-se que a ANSR superou cinco dos dez objetivos, atingiu quatro e não cumpriu um objetivo, apresentando uma taxa de superação de 50%, uma taxa de cumprimento de 40% e uma taxa de não cumprimento correspondente a 10%.

Dos cinco objetivos mais relevantes, quatro apresentam uma taxa de realização de: OO1 (100%), OO3 (123%), OO9 (117%) e O10 (100,0%). Contudo, não foi possível cumprir o OO5, apresentando uma taxa de realização de 50%, pelos seguintes motivos:

Não obstante ser um desiderato da ANSR a transformação digital e o contínuo esforço de melhoria na desmaterialização do processo contraordenacional, decorrente de alteração de prestador de serviços de manutenção corretiva e evolutiva dos sistemas core, aliado a constrangimentos de desenvolvimentos de procedimentos de aquisição de prestação de serviços, não deixaram margem para implementar outras medidas.

Dando nota da taxa de realização global do QUAR de 137,67%, ao abrigo do disposto no ii) do artigo acima citado, propõe-se a atribuição da menção qualitativa de **Desempenho Satisfatório**.

CONCLUSÕES PROSPETIVAS

Uma das mais relevantes conclusões que é possível retirar do processo de autoavaliação relativo ao ano de 2020, é a de que a performance organizacional registada a muito se deveu ao profissionalismo e entrega dos colaboradores, que apresentam um elevado compromisso com a missão da ANSR e a uma consolidação no alinhamento com as orientações internacionais, assim como nacionais.

Cientes do valor global da equipa, da sua importância para o alcance e constante prossecução dos objetivos organizacionais, tendo em vista a sua superação assume-se como estratégico a aposta enérgica na sua justa e adequada gestão, afigurando-se ser necessária a dinamização de medidas incrementadoras da qualidade do ambiente laboral, potenciando consequentemente a sua motivação, a sensação de bem-estar e harmonia, fatores fundamentais para gerar um clima facilitador da partilha, colaboração, inovação e de estímulo à produtividade.

Neste sentido, considera-se importante que:

- Se adapte a estrutura da ANSR quer ao nível não só do seu número, mas também das suas competências e do correto dimensionamento da estrutura dirigente face às necessidades desta autoridade para o cumprimento da sua missão;
- Se consiga obter autorização para os procedimentos concursais para recrutamento de técnicos superiores nas áreas de engenharia, informática e direito;
- Que a ANSR possa ser mais autónoma e mais ágil de modo a ser mais eficiente e entregar melhores resultados, e não ficar vários meses, como foi o caso, sem serviços postais, por falta de autorização financeira (a ANSR não depende do Orçamento do Estado e gera receitas próprias mais que suficientes para a sua atividade operacional, tendo entregue este ano 69% das suas receitas próprias ao Estado ou a outras entidades determinadas por este.
- Se proceda ao processo de auscultação da satisfação dos colaboradores em contexto organizacional, incentivando a identificação de medidas de melhoria;
- No que respeita aos procedimentos internos, continua a fazer sentido prosseguir com o forte empenhamento no âmbito da sua simplificação, agilização e desmaterialização, que permitirá otimizar as atividades na área administrativa assim como no circuito informacional interno, tornando a estrutura mais eficiente, capaz de alcançar mais facilmente resultados e reforçar a qualidade do serviço prestado ao cidadão;
- Considera-se determinante a implementação de melhorias nas funcionalidades do sistema de gestão documental e aproveitar as oportunidades disponibilizadas pelos contínuos programas SIMPLEX para desenvolver projetos inovadores e incrementar a modernização administrativa nos diversos procedimentos;
- No que concerne à área orçamental/financeira, deverá ser reforçada a interdisciplinaridade do processo de planeamento anual e plurianual das atividades e projetos a desenvolver pelas áreas de negócio da ANSR, procurando ativamente a interligação com o planeamento estratégico. No mesmo sentido, deve ser reforçada a articulação com a SGMAI no âmbito da prestação de serviços comuns que se verificam nesta área, bem como desenvolver esforços no sentido de reduzir os tempos médios de resposta aos pedidos dirigidos àquela entidade;
- Revela-se igualmente valiosa a continuidade na política de otimização e aplicação dos recursos financeiros disponíveis, e correspondente observância de elevados padrões de eficiência, economicidade, racionalidade e controlo orçamentais;

- É fundamental a colaboração e alinhamento dos principais parceiros com responsabilidade na Segurança Rodoviária, como é o caso das Forças de Segurança, nos projetos que esta Autoridade se encontra a desenvolver;
- No que concerne às TIC, e enquanto a SGMAI/RNSI prestar serviço aos organismos do MAI, onde se insere a ANSR, é fundamental que esta entidade esteja alinhada com os projetos desta Autoridade, e colabore ativamente, de modo a não comprometer a execução do mesmo, que são a base de sustentação da atividade operacional da ANSR.

Por fim, a ANSR continuará determinada na sua missão, unida pela mesma visão:

ZERO, é o único número aceitável de vítimas na estrada.

ANEXO I

ANEXO I – RESULTADOS QUAR 2020

		QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO								
versão: 10.02.2020*										
MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA										
ENTIDADE		Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária								
MISSÃO		Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.								
VISÃO		Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada.								
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS		OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária								
		OE2. Aumento da Eficiência dos Processos								
		OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária								
OBJETIVOS OPERACIONAIS										
EFICÁCIA						Ponderação: 35%				
OO1 - Executar o plano de ação do PENSE 2020						Peso: 35%				
indicador				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i1 - Taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR Fórmula Cálculo: (somatório das taxas de execução de cada medida / n.º de medidas) x 100; Métrica: percentagem (%)				62%	85%	5 p.p.	100%	85,00%	100,00%	0,00%
OO2 - Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária						Peso: 30%				
indicador				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i2 - Número de campanhas efetuadas Fórmula Cálculo: contagem das campanhas divulgadas; Métrica: número				18	18	2	100%	25	138,89%	38,89%
OO3 - Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública						Peso: 35%				
indicador				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i3 - Taxa de execução das medidas SIMPLEX Fórmula de Cálculo: [(somatório das taxas de execução de cada medida / n.º de medidas inscritas) x 100] ; Métrica: percentagem (%)				n.a.	70%	10 p.p.	100%	86,11%	123,01%	23,01%
EFICIÊNCIA						Ponderação: 35%				
OO4 - Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização						Peso: 30%				
indicadores				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i4 - % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão Fórmula de Cálculo: [(somatório do n.º de dias decorridos entre a data de registo e a data de emissão de decisão do auto / n.º de autos registados) x100]; Métrica: percentagem (%)				n.a.	15%	5%	100%	-34,6%	230,69%	130,69%
OO5 - Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação						Peso: 30%				
indicador				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i5 - Número de ações implementadas Fórmula de Cálculo: número de ações propostas - número de ações não implementadas; Métrica: número				n.a.	4	1	100%	2	50,00%	-50,00%
OO6 - Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020						Peso: 20%				
indicador				Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i6 - Taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020 Fórmula de Cálculo: [(somatório das poupanças realizadas em cada medida / 0.5% do orçamento) x 100]; Métrica: percentagem (%)				94,20%	100%	20 p.p.	100%	393,00%	393,00	293,00%

007 - Melhorar a ligação ao cidadão					Peso: 20%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio			
i7 - Número de medidas implementadas para a melhoria de utilização do Portal das Contraordenações Fórmula de Cálculo: número de medidas propostas - número de medidas não implementadas; Métrica: número	n.a.	2	1	100%	1	100,00%	0%			
QUALIDADE					Ponderação: 30%					
008 - Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária					Peso: 30%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio			
i8 - Número de medidas implementadas Fórmula de Cálculo: número de medidas propostas - número de medidas não implementadas; Métrica: número	n.a.	3	1	100%	2	100,00%	0%			
009 - Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal					Peso: 35%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio			
i9 - Aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho (medido em dias) Fórmula de Cálculo: contagem dos dias úteis decorridos até a revisão do regulamento obter aprovação; Métrica: número (dias úteis)	n.a.	253 dias úteis	12 dias úteis	100%	210	117,00%	17,00%			
0010 - Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos					Peso: 35%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio			
i10 - Grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e email Formula de Cálculo: [(resultado do inquérito atendimento telefónico + resultado do inquérito email) /2]; Métrica: percentagem (%)	n.a.	65%	15 p.p.	100%	69,30%	100%	0%			
Objetivos Relevantes										
Os objetivos mais relevantes são: 001, 003, 005, 009 e 0010										
Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais										
OE/OO	001	002	003	004	005	006	007	008	009	0010
OE1	x	x		x				x		
OE2	x		x	x	x	x		x	x	x
OE3		x	x	x			x			
Recursos Humanos										
Designação	Pontuação		Planeado		Pontuação /Planeado		Realizado		Desvio (nº de efetivos)	
Dirigentes - Direção de Topo	20		2		40		40		0	
Dirigentes - Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16		8		128		112		-1	
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12		110		1320		972		-29	
Técnicos de informática	9		4		36		36		0	
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8		73		584		368		-27	
Assistentes Operacionais	5		5		25		20		-1	
Recursos Financeiros										
Agrupamento de Despesa	OE2020		Orçamento Aprovado Corrigido a)		Execução		Desvio			
Pessoal	4.805.093,00€		4 822 093,00€		3 776 652,00€		1 045 441,00€			
Aquisição de Bens e Serviços	9.170.264,00€		11 656 523,00€		5 677 375,00€		5 979 148,00€			
Juros e outros Encargos	1.500.000,00€		271 440,00€		0,00€		271 440,00€			
Transferências correntes	15.170.000,00€		28 504 033,00€		26 621 473,94€		1 882 559,06€			
Outras Despesas Correntes	1.558.699,00€		1 877 557,00€		235 947,00€		1 641 610,00€			
Investimentos	5.000.000,00€		4 350 141,00€		805 915,00€		3 544 226,00€			
Total de Despesa	37.204.056,00€		51 481 787,00€		37 117 363,00€		14 364 424,00€			

Indicadores, Critério de Superação e Fontes de Verificação		
#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 90%.	• Monitorização do PENSE 2020
i2	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 20 campanhas realizadas.	• Website ANSR
i3	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 80%.	• Fichas de execução das medidas
i4	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 20%;	• SIGA
i5	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 5 medidas implementadas.	• SIGA
i6	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 120%.	• Gerfip, faturas e relatório de monitorização de atividades
i7	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 3 medidas implementadas.	• Backoffice Portal
i8	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 4 medidas implementadas.	• Base de Dados e outra documentação
i9	• OO superado, se resultado alcançado, for inferior a 241 dias úteis.	• Revisão do regulamento do horário de trabalho
i10	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 80%.	• Relatórios de satisfação

a) Orçamento corrigido= Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações + transferências extraordinárias em cumprimento dos despachos da SEO

ANEXO II

ANEXO II – CÓPIA RESULTADOS 2020 | FICHEIRO DE MONITORIZAÇÃO

ANSR | QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2020

AVALIAÇÃO DOS PARÂMETROS				EXECUÇÃO GLOBAL: resultados finais 2020							
PARÂMETROS	PONDERAÇÃO	Resultado	Resultado Ponderado	OBJETIVOS OPERACIONAIS QUAR	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Peso
EFICÁCIA	35%	119,72%	41,90%	001. Executar o plano de ação do PENSE 2020	85%	5%	35%	85,00%	100,00%	atingido	35,00%
				002. Promover Campanhas de Sensibilização para a Segurança Rodoviária	18	2	30%	25	138,89%	superado	41,67%
				003. Contribuir para a modernização dos serviços da administração pública	70%	10%	35%	86,1%	123,0%	superado	43,06%
EFICIÊNCIA	35%	182,81%	63,98%	004. Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização	-16%	5%	30%	-34,80%	230,63%	superado	69,21%
				005. Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo contraordenação	4	1	30%	2	50,00%	não atingido	15,00%
				006. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2020	100%	20%	20%	393,00%	393,00%	superado	78,60%
QUALIDADE	30%	105,95%	31,78%	007. Melhorar a ligação ao cidadão	65%	10%	20%	1	100,00%	atingido	20,00%
				008. Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária	3	1	30%	2	100,00%	atingido	30,00%
				009. Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar dos colaboradores	253	12	35%	210	117,00%	superado	40,95%
				0010. Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos	65%	15%	35%	63,30%	100,00%	atingido	35,00%
TOTAL GLOBAIS				137,67%							

ANEXO III

ANEXO III

MEDIDAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PENSE 2020				
#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A1.1.	Implementar o sistema de georreferenciação e gerir de forma integrada a informação recolhida pelas forças de segurança sobre os acidentes de viação	MAI	ANSR	60%
A1.2.	Aplicar a nova definição de ferido grave (MAIS ≥ 3) às vítimas registadas na Base de Dados de Acidentes da ANSR	MAI	ANSR	100%
A1.3.	Estudar a criação do “Registo Nacional do Trauma”	MS	DGS	60%
A1.4.	Criar o sistema de autos públicos relativos à ocorrência de Acidentes de Viação	MF	ASF	40%
A1.5.	Otimizar o processo de registo e tratamento da informação sobre sinistralidade rodoviária nos Centros de Orientação de Doentes Urgentes do INEM (CODU)	MS	INEM	100%
A1.6.	Disponibilizar o acesso às forças de segurança ao Sistema de Informação dos Certificados de Óbito (SICO)	MS	DGS	100%
A2.7.	Organizar o processo de recolha e obtenção da informação sobre o sistema de transporte rodoviário e da sua disponibilização	MIH	IMT	100%
A2.8.	Realizar estudos em amostras representativas, sobre atitudes e comportamentos dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário, tendo em consideração a dimensão de género	MAI	ANSR	100%
A2.9.	Atualizar o estudo “Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários”	MAI	ANSR	85%
A2.10.	Promover a investigação multidisciplinar das causas dos acidentes rodoviários	MAI	ANSR	40%
A3.11.	Rever o Código da Estrada e legislação complementar	MAI	ANSR	100%
A3.12.	Analisar a legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicotrópicas e propor eventuais alterações	MAI	ANSR	100%
A3.13.	Rever o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido no Dec. Lei nº 291/2007, de 21 de agosto	MF	ASF	60%
A3.14.	Estudar a possibilidade de regulamentar a deteção do uso de telemóvel por condutores envolvidos em acidentes (denominada nos EUA como “Evan’s Law”)	MAI	ANSR	100%
A4.15.	Criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais	MAI	ANSR	100%
A4.16.	Colocar em funcionamento a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e proceder à sua ampliação	MAI	ANSR	80%
A5.17.	Avaliar anualmente o sistema da “Carta por pontos”	MAI	ANSR	100%
A5.18.	Melhorar a articulação e a partilha de informação entre todas as entidades sobre condutores e veículos	MAI	ANSR	50%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A5.19.	Agilizar o processo contraordenacional, possibilitando nomeadamente o acesso ao sistema SINCRO por parte dos radares móveis	MAI	ANSR	100%
A5.20.	Desmaterializar os processos de contraordenação das forças de segurança nas áreas de competência do IMT e ACT e simplificar os processos de tramitação	MIH	IMT	40%
A5.20.	Desmaterializar os processos de contraordenação das forças de segurança nas áreas de competência do IMT e ACT e simplificar os processos de tramitação	MTSSS	ACT	30%
A5.21.	Promover a sensibilização das autoridades judiciais para a importância do seu papel no âmbito da segurança rodoviária	MJ	PGR	100%
A6.22.	Estruturar a definição e a contabilização do investimento público em segurança rodoviária e realizar de forma sistemática análises custo-benefício sobre os principais investimentos nesta área	MAI	CNSR/SEPC	Cancelada
A6.23.	Lançar Concurso Plurianual de Prevenção e Segurança Rodoviária	MAI	ANSR	Cancelada
A7.24.	Divulgar e incentivar a utilização dos Referenciais de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar, o Ensino Básico e Secundário e para a Educação de Adultos/Promover práticas de Educação Rodoviária	ME	DGE, ANQEP	100%
A7.25.	Disponibilizar recursos e ferramentas para promover práticas de Educação Rodoviária na Educação Pré-Escolar, no Ensino Básico e Secundário e na Educação de Adultos	ME	DGE, ANQEP	100%
A7.26.	Criar o projeto piloto “Rede de Clubes Escolares de Aprendizagem Rodoviária (RECAR)”	ME	DGE, ANQEP	50%
A8.27.	Desenvolver procedimentos legislativos com impacto nas obrigações das autarquias em relação ao Sistema de Transporte Rodoviário e à Sinalização	MAI	DGAL	100%
A8.28.	Atualizar o “Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária” com a inclusão de um guia de aplicação prática	MAI	ANSR	50%
A8.29.	Promover a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação	MAI	ANSR	70%
A8.30.	Conceber e disseminar junto das autarquias um manual de boas práticas para a promoção de uma mobilidade segura das crianças e adolescentes na envolvente e nas proximidades de estabelecimentos educativos	MAI	ANSR	75%
A8.31.	Colaborar na identificação de pontos críticos onde ocorram disfunções/problemas de funcionamento das redes rodoviárias urbanas/municipais e promoção da sua readaptação/intervenção	MAI	ANSR	10%
A8.32.	Incentivar e sensibilizar as autarquias para a adoção de medidas de apoio/eliminação de barreiras para os utilizadores de mobilidade reduzida e programas cicláveis devidamente integrados com as redes pedonal e rodoviária	MIH	IMT	100%
A9.33.	Traduzir a Norma ISO/DIS 39001 – Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (para organizações públicas e privadas) e promover a sua aplicação	MAI	ANSR	100%
A9.34.	Criar condições que promovam a adoção de políticas de segurança rodoviária laboral	MTSSS	MTSSS	Sem informação

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A10.35.	Realizar estudo de prevalência e estimativa de risco da condução sob a influência de substâncias psicoativas, nomeadamente de álcool e substâncias psicotrópicas tendo em consideração a dimensão de género	MJ	INMLCF	100%
A10.36.	Realizar campanhas nacionais de combate à condução sob a influência de substâncias psicoativas (álcool e psicotrópicas), segmentadas de acordo com os principais grupos de risco, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género, com utilização de dispositivos descartáveis	MAI	ANSR	100%
A10.37.	Promover a aplicação de programas direcionados aos problemas do consumo de substâncias psicoativas, nomeadamente de álcool, de substâncias psicotrópicas e de medicamentos, no âmbito da política da saúde, incluindo dimensão de género	MS	SICAD	100%
A10.38.	Estudar a introdução de equipamentos inibidores da condução (<i>alcohol-locks</i>)	MAI	ANSR	100%
A10.39. GNR	Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização	MAI	GNR, PSP	85%
A10.39. GNR	Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização	MAI	GNR, PSP	100%
A11.40. GNR	Implementar a recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de “condução distraída” e de “fadiga” como fatores contributivos para a ocorrência do acidente	MAI	GNR, PSP	100%
A11.40. PSP	Implementar a recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de “condução distraída” e de “fadiga” como fatores contributivos para a ocorrência do acidente	MAI	GNR, PSP	100%
A11.41.	Criar incentivos e promover a aquisição de veículos dotados com “aviso de desvio de trajetória” e “aviso de perigo de colisão frontal”, preferencialmente com acionamento de travagem automática	MF	MF	Cancelada
A11.42. GNR	Avaliar a possibilidade de recolher evidências sobre o uso de telemóvel por condutores e peões envolvidos em acidentes com vítimas nos inquéritos da responsabilidade das forças de segurança	MAI	GNR, PSP	100%
A11.42. PSP	Avaliar a possibilidade de recolher evidências sobre o uso de telemóvel por condutores e peões envolvidos em acidentes com vítimas nos inquéritos da responsabilidade das forças de segurança	MAI	GNR, PSP	100%
A11.43.	Desenvolver e implementar ações de sensibilização sobre “condução distraída” dirigidas a todos os utilizadores, motorizados e não motorizados, e sobre a “fadiga”, segmentadas de acordo com os principais grupos de risco	MAI	ANSR	100%
A11.44.	Definir e implementar um plano de execução de guias sonoras para aviso de saída da faixa de rodagem	MIH	IMT	75%
A11.45. GNR	Reforçar a fiscalização dos tempos de condução e de repouso	MAI	GNR, PSP	80%
A11.45. PSP	Reforçar a fiscalização dos tempos de condução e de repouso	MAI	GNR, PSP	100%
A11.45. ACT	Reforçar a fiscalização dos tempos de condução e de repouso	MTSSS	ACT	45%
A11.46. GNR	Executar ações de fiscalização sistemáticas da condução utilizando de forma ilegal o telemóvel e outros dispositivos	MAI	GNR, PSP	100%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A11.46. PSP	Executar ações de fiscalização sistemáticas da condução utilizando de forma ilegal o telemóvel e outros dispositivos	MAI	GNR, PSP	100%
A12.47.	Analisar as causas de sinistralidade rodoviária que envolva tratores	MAI	GNR	100%
A12.48.	Estudar a viabilidade de realização de inspeção obrigatória aos tratores agrícolas, com recurso a centros de inspeção móveis	MIH	IMT	90%
A12.49.	Promover a alteração legislativa no âmbito da habilitação legal para conduzir, no sentido de impor a obrigatoriedade de frequência de ação de formação sobre segurança para todos os condutores que não possuam licença de condução de tratores agrícolas	MIH	IMT	100%
A12.50.	Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anti capotamento e de retenção	MAI	ANSR	100%
A12.51	Desenvolver e implementar campanhas de sensibilização segmentadas de acordo com os diversos público-alvo	MAFDR	DGADR	100%
A12.52. GNR	Promover a fiscalização seletiva aos tratores agrícolas com incidência particular nos arcos de proteção, cintos de segurança e transporte de passageiros	MAI	GNR, PSP	60%
A12.52. PSP	Promover a fiscalização seletiva aos tratores agrícolas com incidência particular nos arcos de proteção, cintos de segurança e transporte de passageiros	MAI	GNR, PSP	100%
A13.53.	Promover a investigação das causas dos acidentes com veículos das forças de segurança, do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes	MAI	ANSR	80%
A13.54.	Promover ações de sensibilização/formação de condução defensiva para os condutores de veículos de emergência afetos às operações do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes	MS	INEM	100%
A13.55.	Avaliar o estabelecimento de um processo de certificação dos condutores de veículos de emergência e de transporte de doentes não urgentes incluindo as empresas com alvará para o transporte de doentes	MAI	ANSR	85%
A13.56	Desenvolver programa de «Promoção da Segurança Rodoviária dos Corpos de Bombeiros»	MAI	ANEPC	100%
A14.57.	Promover uma campanha nacional dirigida aos peões e condutores focando as principais causas de atropelamento com ênfase nos utilizadores vulneráveis	MAI	ANSR	100%
A14.58.	Promover a utilização correta e apropriada das infraestruturas e equipamentos de atravessamento das vias rodoviárias pelos peões e realizar as consequentes ações de fiscalização	MAI	ANSR	100%
A14.59.	Desenvolver e implementar programas de educação rodoviária com ênfase na segurança dos peões, em todos os níveis da educação não superior	ME	DGE, ANQEP	50%
A14.60. GNR	Executar ações de fiscalização da condução sob efeito de álcool e de substâncias psicotrópicas, da velocidade e da utilização do telemóvel em locais em que ocorreram atropelamentos	MAI	GNR, PSP	100%
A14.60. PSP	Executar ações de fiscalização da condução sob efeito de álcool e de substâncias psicotrópicas, da velocidade e da utilização do telemóvel em locais em que ocorreram atropelamentos	MAI	GNR, PSP	100%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A14.61. GNR	Dar prioridade à fiscalização da paragem e estacionamento de veículos no passeio e nas passagens para peões	MAI	GNR, PSP	100%
A14.61. PSP	Dar prioridade à fiscalização da paragem e estacionamento de veículos no passeio e nas passagens para peões	MAI	GNR, PSP	100%
A14.62.	Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade	MAI	ANSR	100%
A14.63. IP, SA	Identificar e avaliar locais de elevado risco de atropelamento e aplicar soluções de alteração de configuração, implementação de medidas de acalmia de tráfego, de iluminação das vias ou colocação de semáforos	MIH	IP	75%
A14.63. MUN	Identificar, avaliar e promover a melhoria de localizações de elevado risco de atropelamento mediante soluções de alteração de configuração, implementação de medidas de acalmia de tráfego, de iluminação das vias ou colocação de semáforos	Municípios	Municípios	Sem Informação
A14.64.	Desenvolver e aprovar regras mais exigentes no licenciamento de obras, de modo a garantir a acessibilidade pedonal	MIH	MPI	Cancelada
A14.65.	Estabelecer metas por parte das câmaras municipais relativamente à redução de peões vítimas mortais e feridos graves nos seus planos municipais de segurança rodoviária	Municípios	Municípios	Sem Informação
A15.66.	Elaborar estudo de caracterização dos acidentes com utilizadores de velocípedes	MAI	ANSR	100%
A15.67.	Desenvolver campanhas dirigidas aos utilizadores de velocípedes alertando para os comportamentos de risco, incluindo a não utilização dos equipamentos de proteção, e dirigida aos condutores de veículos automóveis com enfoque na interação com os utilizadores de velocípedes, tendo em consideração a dimensão de género	MAI	ANSR	100%
A15.68. GNR	Garantir o cumprimento das regras por parte dos utilizadores de velocípedes através de medidas de fiscalização dirigidas para os comportamentos de alto risco, como seja o desrespeito da sinalização semafórica e a não utilização de iluminação	MAI	GNR, PSP	100%
A15.68. PSP	Garantir o cumprimento das regras por parte dos utilizadores de velocípedes através de medidas de fiscalização dirigidas para os comportamentos de alto risco, como seja o desrespeito da sinalização semafórica e a não utilização de iluminação	MAI	GNR, PSP	100%
A16.69.	Estabelecer condições para discriminação positiva na aquisição de veículos de duas rodas a motor mais seguros, nomeadamente em termos de segurança ativa	MAI	ANSR	100%
A16.70.	Estudar o alargamento dos equipamentos de segurança obrigatórios	MAI	ANSR	100%
A16.71. GNR	Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização	MAI	GNR, PSP	100%
A16.71. PSP	Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização	MAI	GNR, PSP	100%
A16.72.	Promoção de campanhas de sensibilização (2 rodas a motor)	MAI	ANSR	100%
A17.73.	Estudar a viabilidade de implementar a atualização obrigatória de conhecimentos teóricos para os condutores do Grupo I (condutores de motociclos e automóveis ligeiros)	MIH	IMT	40%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A17.74.	Promover a sensibilização dos condutores idosos pelos profissionais de saúde no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução, tendo em consideração, a dimensão de género	MS	DGS	100%
A17.75.	Desenvolver campanhas de sensibilização dirigidas aos condutores idosos	MAI	ANSR	50%
A18.76.	Elaborar um guião para definir métricas e objetivos de avaliação das campanhas	MAI	ANSR	40%
A18.77.	Estabelecer uma estratégia de comunicação inovadora e integrada para o período 2017-2020 que constitua um novo paradigma, consubstanciado numa transformação profunda, utilizando os diversos canais disponíveis e com mensagens diferenciadas para os diversos públicos-alvo, incluindo dimensão de género	MAI	ANSR	100%
A19.78.	Desenvolver e avaliar um projeto-piloto de classificação de uma Estrada Nacional	MAI	ANSR	100%
A19.79.	Elaborar e implementar um programa de avaliação e classificação da Rede Rodoviária Nacional (RRN)	MAI	ANSR	100%
A20.80.	Identificar, a partir da aplicação do método de deteção das zonas de acumulação de acidentes (LNEC), trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária Nacional (TIPRRN)	MIH	IP	100%
A20.81.	Estabelecer, executar, monitorizar e avaliar programas de intervenção nos TIPRRN	MIH	IP	20%
A21.82. IP, SA	Selecionar zonas de atravessamento de intervenção prioritária	MIH	IP	100%
A21.82. MUN	Selecionar zonas de atravessamento de intervenção prioritária	Municípios	Municípios	Sem Informação
A21.83. IP, SA	Desenvolver e aplicar projetos de intervenção	MIH	IP	20%
A21.83. MUN	Desenvolver e aplicar projetos de intervenção	Municípios	Municípios	Sem Informação
A22.84.	Criar as condições legislativas necessárias à execução de auditorias de inspeções de segurança	MIH	IMT	95%
A22.85.	Promover ações de auditoria e inspeções de segurança, tanto nas vias da rede transeuropeia obrigatórias, como na rede nacional, de acordo com a indicação do IMT	MIH	IMT	60%
A22.86. GNR	Promover as medidas necessárias ao estabelecimento de pontos de contacto das forças de segurança com as entidades gestoras das vias, tendo por objetivo a criação de uma rede de monitorização dos problemas detetados na infraestrutura	MAI	GNR, PSP	70%
A22.86. PSP	Promover as medidas necessárias ao estabelecimento de pontos de contacto das forças de segurança com as entidades gestoras das vias, tendo por objetivo a criação de uma rede de monitorização dos problemas detetados na infraestrutura	MAI	GNR, PSP	100%
A23.87.	Elaborar e difundir um manual sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS), destinado aos gestores de infraestruturas rodoviárias	MIH	IP	75%
A23.88.	Divulgar o manual «Recomendações para definição e sinalização de limites de velocidade máxima» — de aplicação para todos os trechos de vias, dentro e fora das localidades	MIH	IMT	100%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A24.89.	Estudar as condições de aplicação da metodologia EuroRAP na avaliação da infraestrutura rodoviária de responsabilidade das autarquias	MAI	ANSR	Cancelada
A24.90.	Elaborar e implementar o programa de avaliação e classificação dos trechos de infraestrutura rodoviária sob responsabilidade autárquica	MAI	ANSR	Cancelada
A24.91.	Identificar, de acordo com os resultados da avaliação e classificação EuroRAP, trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária de Responsabilidade Autárquica (TIPRRRA)	MAI	ANSR	Cancelada
A25.92.	Elaborar uma norma técnica para a aplicação a arruamentos urbanos	MIH	IMT	99%
A25.93.	Identificar um conjunto alargado de documentação técnica, designadamente de manuais de boas práticas e disposições técnicas, aplicáveis a domínio urbano e promover a atualização e reedição daqueles que sejam da competência do IMT	MIH	IMT	100%
A26.94.	Estabelecer condições para a discriminação positiva na aquisição de veículos novos mais seguros	MAI	ANSR	Cancelada
A26.95.	Análise da criação de legislação relativa à publicitação da classificação EuroNCAP nas mensagens publicitárias relativas a veículos novos	MIH	IMT	Cancelada
A27.96.	Elaborar estudo para o estabelecimento da classificação de segurança para o parque de veículos usados e promover a sua utilização	MAI	ANSR	40%
A28.97.	Avaliar o sistema de Inspeção Periódica Obrigatória de veículos, incluindo o respetivo regime jurídico, e definir e implementar medidas que melhorem o desempenho do sistema (inspeções e seu controlo)	MIH	IMT	90%
A29.98.	Criar condições que fomentem a instalação de dispositivos E-call no parque de veículos existentes	MAI	ANSR	Cancelada
A30.99.	Produzir materiais didáticos sobre Primeiros Socorros e promover a formação da população escolar em primeiros socorros e suporte básico de vida	MS	INEM	92%
A30.100.	Melhorar o conhecimento dos candidatos a condutor sobre noções básicas de primeiros socorros, através do reforço de conteúdos nos programas de formação e avaliação	MIH	IMT	100%
A31.101.	Atualizar e disponibilizar, em formato digital, o Manual de Fichas de Segurança e promover ações de formação de utilização do mesmo pelos Corpos de Bombeiros	MAI	ANEPC	100%
A32.102.	Definir um programa para reforçar os meios de emergência	MS	INEM	100%
A32.103. PSP	Implementar e divulgar o novo sistema de atendimento 112	MAI	GNR, PSP	100%
A33.104. GNR	Definir a constituição, a metodologia de aquisição e de distribuição dos kits de sinalização nos locais dos acidentes e das respetivas instruções	MAI	GNR, PSP	90%
A33.104. PSP	Definir a constituição, a metodologia de aquisição e de distribuição dos kits de sinalização nos locais dos acidentes e das respetivas instruções	MAI	GNR, PSP	90%
A33.104.	Definir a constituição, a metodologia de aquisição e de distribuição dos kits de sinalização nos locais dos acidentes e das respetivas instruções	MAI	ANEPC	100%

#	DESCRIÇÃO	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A33.104.	Definir a constituição, a metodologia de aquisição e de distribuição dos kits de sinalização nos locais dos acidentes e das respectivas instruções	MS	INEM	100%
A34.105.	Constituir um Grupo de Trabalho para elaboração do Programa	MAI	CNSR/SEPC	Cancelada
A34.106.	Elaborar e aprovar o Programa, bem como a rede e os meios necessários	n.d.	n.d.	Cancelada
A34.107.	Iniciar o funcionamento e monitorização da rede	n.d.	n.d.	Cancelada
TOTAL				87%*

* Taxa apurada durante 2º semestre de 2021.

ANEXO IV

ANEXO IV

2020. AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS POR ÁREA DE COMPETÊNCIA ESTRATÉGICA		
ÁREA DE COMPETÊNCIA ESTRATÉGICA	Nº DE AÇÕES DE FORMAÇÃO	AÇÃO DE FORMAÇÃO
Competências de Boa Governança	4	FORGEP
		Pós-Graduação de gestão pessoas e talento
		Liderança em "Contexto Público"
		Governança e Práticas de Inovação; Liderança de Inovação; Liderança em "Contexto Público"
Competências Comportamentais e Organizacionais	12	Técnico Superior de segurança e saúde no trabalho
		Segurança contra incêndios em edifício para elementos do corpo de bombeiros
		E-Curso Logística
		Workshop dia Europeu de proteção de dados
		Curso de Certificação de Encarregados de proteção de dados
		Curso de Gestão de Projetos de Inovação
		Programa Avançado de Gestão Financeira Pública
		Protocolo para Secretárias e Assistência Executiva
		Código do Procedimento Administrativo para Juristas e Contratação Pública
		Desempenho dos Trabalhadores*
		Organização do Trabalho
		CNCP (Sessão específica para utilizadores com perfil Comprador)
Competências Técnico-instrumentais	14	Gestão da manutenção SGS
		Workshop Internacional - Inteligência Aplicada ao Direito
		Registo de Viagens e Alojamentos (RVA)
		Formação Pedagógica de formadores
		Validação Científica de CAP de TSST
		Programa de Regulamentação Geral de Proteção de Dados
		Código do Procedimento Administrativo para Não Juristas
		<i>Fundamentals of Automated Speed Enforcement</i>
		Pedidos de Exceção (PE)
		Formação em Projetos de Semaforização de A a Z
		Curso de RGPD e o Direito de Informação: O que tem de ser comunicado ao Cidadão
		Formação Sistemas da Qualidade
		12ª Edição Pós-Graduação em Direito Prática da Contratação Pública
		"Liderança em Contexto Público"
Competências Digitais	2	Protocolo de redes e Redes e Infraestruturas e Segurança de Redes
		Media

ANEXO V

LISTAGEM DE SIGLAS

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CAB	Comissões de Avaliação Bipartida
CAF	Common Assessment Framework
CCAS	Conselho Coordenador da Avaliação dos Serviços
CE	Código da Estrada
CIM	Comunidades Intermunicipais
CISR	Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária
CM	Câmaras Municipais
CNSR	Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
CTT	Correios de Portugal
INA	Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas
DADO	Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional
DCIP	Divisão de Assessoria, Comunicação, Inovação e Projetos Especiais
DENP	Divisão de Engenharia e Planeamento
DFTC	Divisão de Fiscalização e Processamento Contraordenacional
DOCO	Divisão de Observação de Contraordenações Rodoviárias
DOSE	Divisão de Observatório de Segurança Rodoviária
EGV	Entidades Gestoras das Vias
GeRFiP	Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira
GNR	Guarda Nacional Republicana
GOP	Grandes Opções do Plano
IGCP	Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E.
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INML	Instituto Nacional de Medicina Legal
IP	Infraestruturas de Portugal
LCVI	loais de controlo de velocidade instantânea
LCVM	loais de controlo de velocidade média
LPDP	Lei de Proteção de Dados Pessoais
MAI	Ministério da Administração Interna
MP	Ministério Público
OE	Objetivos Estratégicos
OO	Objetivos Operacionais
PENSE	Plano Nacional de Segurança Rodoviária

PRACE	Programa de Restruturação da Administração Central do Estado
PREVPAP	Programa de Regularização de Vínculos Precários na Administração Pública
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
QUAR	Quadro de Avaliação e Responsabilização
RIC	Registo Individual do Condutor
RST	Regulamento de Sinalização do Trânsito
SGMAI	Secretaria-Geral do Ministério da Administração
SIBS	Forward Payment Solutions, SA.
SLIAV	Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários
SAMA	Sistema de Apoio à Modernização Administrativa
SCoT	Sistema de Contraordenações de trânsito
SIGA	Sistema de Gestão de Contraordenações
SIGET	Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito
SIUAV	Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação
SIADAP	Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
UERHP	Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados
UERHE	Unidade Equivalente de Recursos Humanos Executados
UFTC	Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações
UPSR	Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária

LISTAGEM DE QUADROS

QUADRO 01. QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS	21
QUADRO 02. QUAR 2020. SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETROS	22
QUADRO 03. QUAR 2020 RESULTADOS POR OBJETIVOS OPERACIONAIS, PARÂMETROS E PONDERAÇÕES	23
QUADRO 04. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO	38
QUADRO 05. MEDIDAS INSTRITAS NO PROGRAMA SIMPLEX 2020/2021	39
QUADRO 06. CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DA PUBLICIDADE INSTITUCIONAL DO ESTADO	39
QUADRO 07. 2020. AÇÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA CERTIFICAÇÃO	40
QUADRO 08. 2020.AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO E CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF	44
QUADRO 09. 2020: PONTOS NEGROS INSPECIONADOS	47
QUADRO 10. 2020: OBSERVAÇÃO DE VIAS	49

QUADRO 11. 2020: VISTORIAS	49
QUADRO 12. 2020. DESENVOLVIMENTO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SR VISÃO ZERO 2030	50
QUADRO 13. 2020: DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIVIG	53
QUADRO 14. 2020: DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIGAV	53
QUADRO 15. 2020: DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	55
QUADRO 16. 2020: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO REALIZADAS	59
QUADRO 17. 2020: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO SUSPENSAS	60
QUADRO 18. 2020: PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA	60
QUADRO 19. 2020: EVENTOS DE SENSIBILIZAÇÃO SUSPENSOS/CANCELADOS	64
QUADRO 20. 2020: DESCRITIVO DE EQUIPAMENTOS APROVADOS	70
QUADRO 21. 2020: PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO	71

LISTAGEM DE TABELAS

TABELA 01. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA – 2020 vs 2019	15
TABELA 02. 2020. QUAR – RECURSOS HUMANOS – PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO	25
TABELA 03. QUAR 2020. ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO	27
TABELA 04. QUAR 2020. ANÁLISE COMPARATIVA DE RESULTADOS	28
TABELA 05. EXECUÇÃO DAS MEDIDAS SIMPLEX 2019/2020	31
TABELA 06. RESUMO COMPARATIVO DA EXECUÇÃO DOS TRÊS PLANOS ESTRATÉGICOS	43
TABELA 07. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR MINISTÉRIO	43
TABELA 08. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR ENTIDADE RESPONSÁVEL	44
TABELA 09. 2020: DADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF	45
TABELA 10. 2017 a 2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS	65
TABELA 11. 2017 a 2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	66
TABELA 12. 2017 a 2020: DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	66
TABELA 13. 2017 a 2020. SINCRO – Nº DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCOT	67
TABELA 14. 2017 a 2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SCOT POR NÍVEL DE GRAVIDADE	68
TABELA 15. 2017 a 2020. N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO	69
TABELA 16. 2017 a 2020. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO	69
TABELA 17. 2017 a 2020. REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO	69
TABELA 18. 2015/2020. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VÍTIMAS MORTAIS NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS	71
TABELA 19. 2020. RECEITAS PRÓPRIAS	73
TABELA 20. 2020: DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA; Fonte: SIGA e SCoT	74
TABELA 21. 2020. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS	76

TABELA 22. 2020. DESPESAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL	76
TABELA 23. 2020. ENCARGOS COM O PESSOAL	77
TABELA 24. 2020. FORMAÇÃO – ORÇAMENTO PLANEADO VS DESPESA REALIZADA	78
TABELA 25. 2020: AÇÕES DE FORMAÇÃO PLANEADAS E REALIZADAS	79
TABELA 26. 2020. AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS E REALIZADAS	79
TABELA 27. 2020: EXECUÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO	80

LISTAGEM DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01. 2020. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS POR CARGO/CARREIRA	13
GRÁFICO 02. DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR DIVISÃO ORGÂNICA FLEXÍVEL	13
GRÁFICO 03. 2019 VS 2020: SINISTRALIDADE 24H: VÍTIMAS MORTAIS	15
GRÁFICO 04. QUAR 2020. CLASSIFICAÇÃO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS, POR PARÂMETRO	22
GRÁFICO 05. QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA	24
GRÁFICO 06. QUAR 2020. OBJETIVOS OPERACIONAIS: PESO vs RESULTADO	24
GRÁFICO 07. QUAR 2020. PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO: PONDERAÇÃO vs RESULTADO	24
GRÁFICO 08. 2015/2020. EVOLUÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS VS EFETIVOS	26
GRÁFICO 09. ORÇAMENTO DA ANSR: PLANEADO vs EXECUTADO	27
GRÁFICO 10. OO1 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2019 VS 2020	28
GRÁFICO 11. OO6 - EVOLUÇÃO COMPARATIVA 2018 a 2020	28
GRÁFICO 12. 2019/2020. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS	65
GRÁFICO 13. 2019/2020. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	66
GRÁFICO 14. 2019/2020. NÚMERO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	67
GRÁFICO 15. 2019/2020. SINCRO – N.º DE INFRAÇÕES REGISTRADAS NO SCoT	67
GRÁFICO 16. 2019/2020. SINCRO – AUTOS REGISTRADOS NO SIGA POR NÍVEL DE GRAVIDADE	68
GRÁFICO 17. EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA, 2015 a 2020	71
GRÁFICO 18. REPARTIÇÃO DA RECEITA EFETIVA DA ANSR EM 2020	73
GRÁFICO 19. ORÇAMENTO EXECUTADO EM 2020	76
GRÁFICO 20. N.º DE AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS POR ÁREA DE COMPETÊNCIA	80
GRÁFICO 21. 2018/2020. EVOLUÇÃO DO N.º DE TRABALHADORES POR GÊNERO	85
GRÁFICO 22. 2020. N.º DE TRABALHADORES POR CARGO/CARREIRA E GÊNERO	85
GRÁFICO 23. 2020. N.º DE TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÊNERO	86



**JÚNIOR
SEGURO**

Portal de
Contraordenações
Rodoviárias



<https://visaozero2030.pt/>

www.ansr.pt/juniorseguro/Pages/default.html

<https://portalcontraordenacoes.ansr.pt/>

