

2019 **RELATÓRIO** DE ATIVIDADES

FICHA TÉCNICA

Relatório de Atividades e Autoavaliação 2019

AUTORIA

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras
Avenida de Casal de Cabanas n.º 1 - Tagus Park
2734-507 Barcarena



mail@ansr.pt

www.ansr.pt

CONCEÇÃO TÉCNICA

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional
Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

DATA DE EDIÇÃO

30 de setembro 2020

ÍNDICE

NOTA INTRODUTÓRIA	05
ANSR	07
ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL	07
LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA 2017-2019	11
AValiação DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO (SCI)	17
ATIVIDADES E PROJETOS DESENVOLVIDOS, PREVISTOS E NÃO PREVISTOS	19
EXECUÇÃO DO PENSE 2020	19
REGULAMENTO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	24
PLANO DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2019	25
APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	26
AVALIAÇÕES TÉCNICAS A LANÇOS DE ESTRADA	28
INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS	29
DESMATERIALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – 2ª FASE	31
CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	32
EXPANSÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)	34
SIMPLIFICAÇÃO DO LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÃO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SLIIV)	35
SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO (SIUAV)	36
DESENVOLVIMENTO DA APLICAÇÃO: SCOT+	37
PROMOÇÃO DA ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	38
EMIÇÃO DE CERTIDÃO RIC ATRAVÉS DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES	39
EVENTOS E INICIATIVAS NO ÂMBITO DA SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	40
PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	46
CERTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE NORMATIVA	46

INDICADORES DE DESEMPENHO	48
CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS	48
REGIME DA CARTA POR PONTOS	51
CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	53
SINISTRATIDADE RODOVIÁRIA	53
PEDIDOS DE PARECER/INSTRUÇÕES TÉCNICAS	54
AFETAÇÃO DE RECURSOS	56
RECURSOS HUMANOS	56
RECURSOS FINANCEIROS	62
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	66
RECURSOS TECNOLÓGICOS E MATERIAIS	68
PROGRAMA DE GESTÃO DE PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DO ESTADO	73
PLANO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS	73
MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	74
AUTOAVALIAÇÃO	77
QUAR - ENQUADRAMENTO	77
QUAR: OBJETIVOS OPERACIONAIS - RESULTADOS ALCANÇADOS E ANÁLISE DE DESVIOS	78
AVALIAÇÃO FINAL	85
ANEXO I	88
LISTAGEM DE SIGLAS	89
LISTAGEM DE QUADROS	91
LISTAGEM DE TABELAS	92
LISTAGEM DE GRÁFICOS	92
ANEXO II	93
BALANÇO SOCIAL 2019	94

NOTA INTRODUTÓRIA

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, adiante designada abreviadamente por ANSR, procura na elaboração do presente Relatório de Atividades, apresentar as atividades e projetos desenvolvidos através de uma estrutura simplificada, clara e objetiva, continuando, contudo, a descrever o esforço, o compromisso e a atividade desenvolvida durante o ano de 2019, culminando na apresentação da sua autoavaliação exigível nos termos da lei.

A estratégia delineada para 2019 teve como grandes pilares o plano de ação integrador que consta do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, as Grandes Opções do Plano (GOP) 2019 e as Linhas de Orientação Estratégica definidas para o triénio 2017-2019, nas quais se encontram espelhadas as atribuições e competências da ANSR e o seu desdobramento nos objetivos estratégicos que constam do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR).

Tendo presente o alinhamento entre as principais fontes de orientação estratégica, foram estabelecidos cinco (5) objetivos estratégicos (OBE) que melhor representam e traduzem a missão e as prioridades estabelecidas a nível superior e que a ANSR se propôs prosseguir em 2019, traduzindo-se, designadamente na continuidade de execução das medidas definidas no PENSE 2020, na promoção e colaboração na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, no lançamento de campanhas de sensibilização que promovam uma cultura mais consciente dos comportamentos na estrada e por grupos prioritários, na promoção da comunicação interinstitucional, entre outros projetos/atividades de cariz inovador que comportam uma elevada complexidade ao nível da implementação técnica e temporal.

Dos objetivos operacionais que integram o QUAR 2019, destacam-se os respeitantes ao incentivo e colaboração na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária (OO1) e o desenvolvimento de avaliações técnicas nos lanços de estrada com maior concentração de acidentes (OO2), tornando cada vez mais evidente a importância do envolvimento e da atuação das entidades gestoras de via.

Por outro lado, é de ressaltar o desenvolvimento da 2ª fase do projeto de ‘Geolocalização de infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito - SCoT’ (que por motivos de complexidade no procedimento aquisitivo, não foi possível concluir conforme planeado, o que impõe a sua continuidade e ultimateção em 2020).

Relativamente às medidas previstas no plano de ação PENSE 2020, durante o ano de 2019, deu-se continuidade aos projetos plurianuais cofinanciados por fundos europeus, tais como: Simplificação do

Levantamento de Informação de Acidentes Viários (SLIAV) e o Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação (SIUAV), sendo estes projetos complementares, e inseridos na área de observação da sinistralidade rodoviária, irão possibilitar a obtenção, tratamento e análise de informação pormenorizada referente às causas da sinistralidade, dados indispensáveis ao refinamento da estratégia de segurança rodoviária e consequente conceção e implementação de medidas de carácter preventivo e/ou corretivo. Relativamente ao capital humano, foram sentidas as mudanças ao nível da gestão de topo da ANSR (Presidência e Vice-Presidência), o que marcou o início de um novo ciclo de liderança institucional, foi concluído o Programa de Regularização de Vínculos Precários na Administração Pública - PREVPAP¹ que permitiu a integração de 31 assistentes técnicos e de 26 técnicos superiores, valorizando o mapa de pessoal de forma integral num total de 165 pessoas. Em 2019, também se deu início a um processo de reestruturação interna com a reconfiguração das unidades nucleares e flexíveis e respetivos núcleos², com a redistribuição e afetação de efetivos para as renovadas áreas de atividade, ainda assim, não foi possível assegurar o número total de efetivos necessário para fazer face ao volume de trabalho e às exigências requeridas.

A ANSR procurou explorar todas as oportunidades potenciadoras de melhorias no desempenho organizacional através do alinhamento dos seus trabalhadores com uma visão de futuro:

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

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 2019 e o resultado global obtido: uma taxa de realização global de 148,16%, a que corresponde a classificação de Satisfatório.

¹ A Portaria n.º 150/2017, de 3 de maio, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 331/2017, de 3 de novembro, estabeleceu os procedimentos da avaliação de situações a submeter ao PREVAP no âmbito da estratégia plurianual de combate à precariedade, prevista no artigo 19.º da Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, no artigo 25.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, e na Resolução do Conselho de Ministros n.º 32/2017, de 28 de fevereiro.

² Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto.

1.

ANSR

ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, abreviadamente designado por 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 rodoviário³. 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 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.

³ No âmbito do Programa de Reestruturação 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.

Credibilidade

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

Cooperação

Fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária (infraestrutura, veículo, comportamento humano, gestão do sistema e socorro à vítima).

Cidadania

Orientação para o 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 Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, 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 Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) que gere, igualmente, o património afeto à Autoridade.

Em 2019, houve alterações significativas ao nível da gestão de topo (Presidência e Vice-Presidência), o que marcou o início de um novo ciclo de liderança institucional e foi iniciado um processo de reestruturação interna. Com o objetivo de adequar os serviços às suas necessidades de funcionamento e de otimização de recursos, a atual estrutura organizacional, aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, ficou definida da seguinte forma:

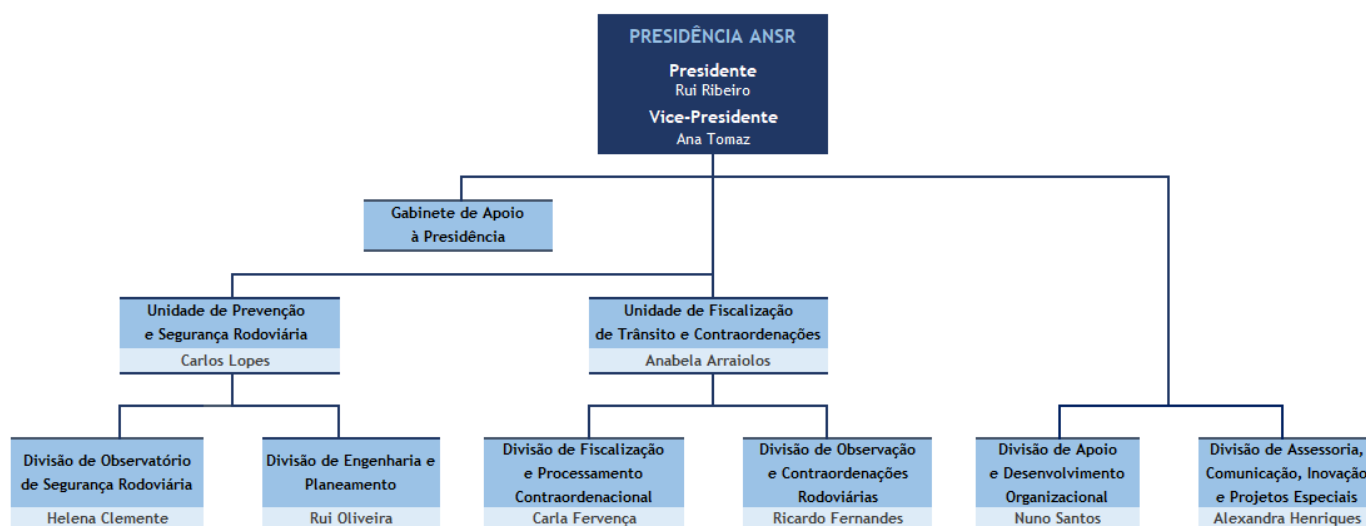


Figura 01. Organograma ANSR.

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

LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA 2017-2019

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 se estendermos a juventude 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 milhões de pessoas, 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, onde os governos e a sociedade em geral não dão importância necessária ou assumem a SR como uma prioridade.

A este ritmo, e se nada for feito, 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 (EU) ou à população dos Estados Unidos da América (EUA) e Brasil juntas.

E, mais de metade destas pessoas são utilizadores vulneráveis, nem sequer estão a conduzir!

Esta é apenas a ponta do iceberg. Uma realidade escondida do mundo: amputações, quadriplegias, paraplegias, lesões cerebrais graves, queimaduras, fraturas, perda de visão, perda de audição e outros traumatismos, incluindo a nível psicológico e incapacidades diversas.

Comparada com a situação global a Europa está relativamente bem, apesar das vítimas mortais na Europa representarem apenas 2% ainda 25.100 pessoas perderam a vida em 2018 - 49 vítimas mortais/milhão de habitantes. Em 2018, Portugal encontrava-se 40% acima deste valor. No entanto, há 20 anos, Portugal registava mais do dobro da média da UE relativamente a vítimas mortais por milhão de habitantes, reduzindo em 2016 essa diferença em 92%, quase alinhado com a média da EU, embora nestes últimos dois anos, tenha-se registado uma inflexão, e em consequência um ligeiro afastamento da média.

Em Portugal, e apesar dos bons resultados obtidos nas últimas duas décadas, em 2018 mais de 600 pessoas perderam a vida nas nossas estradas: não são 1, nem 2 mas 3, 3 aviões a caírem por ano no nosso país. São pais, mães, filhos, avós, netos, amigos, colegas que partiram cedo demais e deixam de estar entre nós. São mais de mil famílias que ficam destroçadas, são milhares de pessoas afetadas, e é um custo económico e social para a sociedade superior a 2 mil milhões de euros (1% PIB).

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

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.

A ANSR tem elaborado, numa periodicidade trianual, 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 a bateria de indicadores e 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.

Assim, as Linhas de Orientação Estratégica 2017-2019 vigentes, até ao fim de 2019, têm por base a definição de um conjunto de prioridades e decisões que orientam o desenvolvimento e a construção do futuro de uma organização num horizonte de longo prazo, são uma imperiosa ferramenta de gestão que visa impor uma racionalidade central às decisões, estimulando a convergência de esforços e focalizando a atenção dos decisores nos fatores-chave para o sucesso da organização.

Neste sentido, e em termos conceptuais, o plano estratégico define ou representa o caminho que a organização escolhe para evoluir desde a situação presente até uma situação desejada no futuro.

VETORES ESTRATÉGICOS

Identificamos os três vetores estratégicos, os quais constituem as grandes linhas de orientação da ANSR:

EFICÁCIA E QUALIDADE DE SERVIÇO

Este vetor assume especial importância para qualquer organização na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e, nesse âmbito, a qualidade do serviço prestado. Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende dar continuidade à aposta clara no aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos cidadãos, através da implementação regular, por exemplo, da ferramenta CAF (*Common Assessment Framework*) para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua, com reflexos diretos na gestão organizacional e, consequentemente, na eficácia e qualidade percebida do serviço público desenvolvido.

ECONOMIA E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

Este vetor consubstancia o reconhecimento de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, ou seja, para além da preocupação de eficácia, são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência. Ao eleger-se este vetor estratégico, considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber

também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos cidadãos, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados.

Associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso da administração num contexto de recursos escassos.

COMUNICAÇÃO, IMAGEM E RESPONSABILIDADE SOCIAL

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

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2017-2019

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

OE1. COMUNICAR E ENVOLVER OS TRABALHADORES NA ESTRATÉGIA ORGANIZACIONAL

No âmbito deste objetivo, será dada sequência à implementação e monitorização dos programas de melhoria nos domínios do reforço da liderança e gestão estratégica para a otimização de resultados, do envolvimento e motivação das pessoas, com reflexo na sua produtividade e da comunicação e imagem interna e externa da ANSR. Também de acordo com a estratégia definida, a ANSR continuará a apostar na formação dos seus trabalhadores no sentido de promover a sua qualificação e valorização profissional.

OE2. DESENVOLVER ESTRATÉGIAS DE EDUCAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO EFICAZES

Com este objetivo, é atribuída a devida importância ao alinhamento das vertentes interna e externa das ações de educação e sensibilização, sendo que a nível interno importa conhecer o grau de envolvimento e colaboração de todos aqueles que trabalham na organização, designadamente dirigentes, trabalhadores e colaboradores, em complemento ao OE1. No que respeita à componente externa, será promovida a divulgação de campanhas plurianuais de sensibilização rodoviária, bem como a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade, e dar um forte impulso à dinamização da

formação cívica nas escolas, passando entre outras iniciativas, pela divulgação do projeto da ANSR denominado “Júnior Seguro”.

OE3. MODERNIZAR A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

No âmbito do plano trienal para 2017-2019 serão prosseguidos esforços a jusante da desmaterialização dos processos, e dada especial atenção à reengenharia e automatização dos mesmos por forma a aumentar ainda mais a eficiência e a eficácia organizacional.

Nesse sentido, perspetiva-se a operacionalização da ampliação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), dar seguimento ao projeto conexo à geolocalização das infrações no SCoT, cujos benefícios esperados passam, por um lado, pela agilização da atividade de monitorização do plano nacional de fiscalização, e por outro, pela recolha de informação relativa a comportamentos adotados pelos condutores, desagregada geograficamente, permitindo a sua análise através de ferramentas dos sistemas de informação geográfica.

OE4. TERRITORIALIZAR OS INSTRUMENTOS DE COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

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

OE5. OTIMIZAR O EQUILÍBRIO ORÇAMENTAL

Considerando que o nosso país se encontra em fase de consolidação das políticas públicas mas atentos às dificuldades ainda em curso e, consequentemente, das entidades públicas com responsabilidades acrescidas na despesa pública, será dada pela ANSR prosseguimento a uma política de gestão interna baseada numa adequada racionalização de despesas, com evidentes benefícios financeiros, recorrendo aos fundos comunitários disponibilizados pelo Sistema de Apoio à Modernização Administrativa - SAMA 2020.

Relativamente à receita, deverá apostar-se na otimização dos sistemas de suporte à gestão das contraordenações, com o objetivo de agilizar o processo administrativo no sentido de aumentar o nível de arrecadação de receita, assim como a diminuição da ocorrência de prescrições.

Com a aplicação destas medidas dar-se-á continuidade a uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros, contribuindo a ANSR para (dentro das suas responsabilidades executivas) a sustentabilidade das finanças públicas nacionais.

OE6. PROMOVER O ACESSO E A GESTÃO PARTILHADA DA INFORMAÇÃO RODOVIÁRIA

No âmbito deste objetivo estratégico será dada prioridade a iniciativas várias, como sejam as correlacionadas com as novas e desejáveis parcerias estratégicas, sendo que, neste domínio, reforçar-se-ão as relações já existentes e a desenvolver na área da segurança rodoviária com todos os atores críticos no processo.

Perspetiva-se o desenvolvimento do projeto ‘Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários’ (SLIAV) o qual tem por finalidade o desenvolvimento de um sistema de recolha, tratamento e disponibilização de informação sobre acidentes rodoviários através do desenvolvimento de projeto complementar: o Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação (SIUAV).

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

OE7. AUMENTAR A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO E A SATISFAÇÃO DO CIDADÃO

A ANSR enquanto entidade pública com responsabilidades no domínio da segurança e administração interna deverá pautar a sua atuação no sentido do aumento da qualidade dos seus serviços e na satisfação do cidadão. No sentido de estabelecer uma relação mais próxima e célere com o cidadão, a ANSR desenvolve melhorias no Portal das Contraordenações Rodoviárias, permitindo a emissão da Certidão do Registo Individual do Condutor (RIC) na modalidade online, iniciativa assente no princípio da modernização administrativa e simplificação de processos para o cidadão.

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

Será primordial o reforço dos procedimentos relativos a todas as ações de divulgação da imagem organizacional, em especial no que concerne à melhoria da gestão dos canais de comunicação institucional, designadamente no portal eletrónico e nas redes sociais.

PLANO DE AÇÃO 2019

O programa do XXI Governo Constitucional considerou como prioritária a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade e procedeu, desde logo, à atualização e desenvolvimento de uma nova estratégia nacional a aplicar no período 2017-2019 no que diz respeito à segurança rodoviária.

Em 2016 foi desenvolvido um documento fundamental e estruturante, denominado PENSE 2020⁴, para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada no nosso país, quer a nível do número de vítimas mortais, quer a nível do número de feridos graves.

Em estreita observância da estratégia política setorial conhecida para o triénio 2017-2019 e com especial ênfase nas medidas concretas propostas no PENSE 2020, em 2019 o foco da ANSR centrou-se nas seguintes ações:

- Expansão do SINCRO;
- Reforço da capacidade de operação do SCoT através do desenvolvimento de uma nova aplicação, o SCoT+;
- Realização de campanhas de sensibilização na área da prevenção rodoviária;
- Apoio à elaboração dos planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária;
- Execução de avaliações/inspeções técnicas às vias rodoviárias;
- Promoção da atualização do estudo sobre o custo económico e social dos acidentes rodoviários;
- Avaliação e classificação da infraestrutura rodoviária;
- Execução das medidas do PENSE 2020;
- Manutenção do SINCRO;
- Emissão de Certidões de Registo Individual de Condutor através do Portal das Contraordenações.

⁴ O PENSE 2020 sucedeu à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, foi aprovado em Conselho de Ministros após discussão pública que decorreu de 9 de dezembro de 2016 a 8 de janeiro de 2017 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho de 2017).

2.

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			Descritas no Manual de Qualidade.
1.2	É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	x			São efetuadas anualmente 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 externa devidamente qualificada (Gradualbusiness) 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 regulamento interno de ética da ANSR.
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			Efetuem-se reuniões regulares entre a direção superior e dirigentes intermédios.
1.7	O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo interno?	x			Foi realizada uma auditoria externa para renovação da Certificação 9001:2015 pela empresa Lloyds Register e foram realizadas auditorias para acompanhamento e controlo interno pela empresa Gradualbusiness.
2. ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO					
2.1	Existem manuais de procedimentos internos?	x			Existe o Manual de Procedimentos no Sistema de Gestão de Qualidade da ANSR.
2.2	A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	x			Competências para autorização formalizada 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			Ocorrem 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			Existem fluxogramas para todos os processos no sistema de gestão da qualidade da ANSR.

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 respectivas 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, aprovado em 2018.
2.9	O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas é executado e monitorizado?	x		Foi efetuada monitorização em 2019 que resultou no Relatório de Execução do PGRIC – 2019.
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 <i>file share</i> 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 01. Avaliação do Sistema de Controlo Interno

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 aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017⁵ e com as instruções emanadas pela Secretaria de Estado da Administração Interna, de acordo com o Programa do XXI Governo Constitucional e as Grandes Opções do Plano 2016 - 2019.

A decisão, gestão, acompanhamento e controlo do PENSE 2020 e do respetivo plano de ação é efetuada 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 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 (“Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 - 2020”), gerida pela Organização Mundial da Saúde. Este plano estratégico tem 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_{≥ 3}/milhão de habitantes⁶, a que corresponde a diminuição de 22% face ao valor registado em 2010.

⁵ 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.

⁶ A definição adotada pela comissão europeia para ferido grave é (MAIS _{≥ 3}). A vítima de acidente de viação que apresenta ferimentos de grau igual ou superior a 3 na escala MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*).

O PENSE 2020 prevê, até ao final de 2020, a realização de 34 ações, que compreendem 107 medidas. No final de 2019, com 70% de tempo decorrido, a taxa de execução encontra-se nos 65,60%, um aumento de 144% face ao final de 2018 (taxa de execução era de 27%).

PRINCIPAIS MEDIDAS DESENVOLVIDAS EM 2019

MEDIDA A4.15

Criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização (PNF), de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais

O PNF encontra-se sob responsabilidade da ANSR e é desenvolvido com a colaboração da GNR e PSP. É um documento numa periodicidade anual e em conformidade com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, tendo sido aprovado o Plano Nacional de Fiscalização para 2020, Em simultâneo com as ações de fiscalização das EF, e em datas específicas, é lançada uma campanha temática de sensibilização rodoviária.

MEDIDA A4.16

Colocar em funcionamento a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e proceder à sua ampliação

Preparação do processo de concurso público internacional para a expansão do SINCRO (30 locais de controlo de velocidade instantânea, mais 20 locais de controlo de velocidade média). A rede de cinemómetros está em funcionamento e integrou mais dez LCV instalados pela IP e dois na A25. Se atendermos às duas vertentes da medida (assegurar o funcionamento e realizar a expansão).

MEDIDA A8.29

Promover a elaboração de Programas Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação

Foram desenvolvidos contatos com a CCDR Alentejo para a assinatura de um protocolo com as respetivas CIMs. A Câmara Municipal de Sintra, na sequência de reunião em que a ANSR participou comprometeu-se a elaborar Plano Municipal de Segurança Rodoviária em 2020.

MEDIDA 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

Para efeitos de execução desta medida foi constituído um grupo de trabalho onde se inclui a ANSR, AMP, AML, ANMP e DGE. A ANSR pretende juntar aos contributos recolhidos, um documento técnico com base em bibliografia de outras países.

MEDIDA A9.33

Traduzir a Norma ISO/DIS 39001 – Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (para organizações públicas e privadas) e promover a sua aplicação

Foi proposta criação de uma subcomissão técnica da Comissão técnica do IPQ, CT 148, para a promoção e divulgação da norma, através da realização de guias e de eventos conjuntos, de modo a conseguir-se uma promoção mais abrangente e eficaz. A subcomissão irá iniciar trabalhos a partir de janeiro de 2020. Em simultâneo, foram realizados diversos eventos de divulgação da norma, inclusivé com a maior entidade certificadora nacional Associação Portuguesa de Certificação (APCER).

MEDIDA 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

Foi decidido desenvolver a medida em três fases:

- 1.^a | Adotar um esquema de certificação de condutores a propor para a medida A13.55, para os condutores dos veículos do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes;
- 2.^a | Melhorar as plataformas informáticas, em execução, com o objetivo de melhorar os dados da sinistralidade, em geral.
- 3.^a | Criar um breve código de boas práticas para a condução de ambulâncias.

MEDIDA 13.55

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

Foram identificadas algumas ações a desenvolver para a implementação desta medida que passam pela revisão de legislação, cuja competência legal é do IMT, IP. A medida encontra-se bastante desenvolvida.

MEDIDA A14.62

Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade

Foram aprovados dois manuais: a) Manual de Apoio à Implementação de Zonas 30; e b) Manual de Apoio às Zonas Residenciais e de Coexistência (disponíveis no web site da ANSR).

MEDIDA A16.72

Promoção de campanhas de sensibilização

Lançamento da campanha “Duas ou quatro rodas, há espaço para todos”.

MEDIDA A14.62

Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade

A implementação das zonas de circulação onde a redução da velocidade se afigura como elemento central, levou ao desenvolvimento do conceito 'Zonas 30' que se apresentam como espaços, onde o ordenamento e o desenho urbano procuram criar ambientes calmos e atrativos e onde a redução de velocidade poderá refletir-se numa diminuição da probabilidade de acidente e da perceção do risco por parte de outros utilizadores, favorecendo a mobilidade dos utilizadores vulneráveis e a atribuição do espaço urbano às funções locais de acessibilidade e de socialização. Esta medida levou à elaboração do 'Manual de Apoio à Implementação de Zonas 30'.

MEDIDA A19.79

Elaborar e implementar um programa de avaliação e classificação da Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Avaliação de segurança, de acordo com a metodologia EuroRAP, a um conjunto de 20 vias que totalizam uma extensão de 5.000 km e que registaram, para o período 2010 a 2016, os maiores indicadores de gravidade⁷ acumulados, compreendendo a elaboração de mapas de risco, classificação por estrelas (*star rating*) e planos de investimento de segurança rodoviária.

MEDIDA 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

Esta medida foi concretizada em duas fases distintas, sendo que, a primeira compreendeu à identificação de um conjunto alargado de documentação técnica, designadamente de manuais de boas práticas e disposições técnicas, aplicáveis a domínio urbano e, a segunda, na atualização e reedição daqueles que sejam da competência do IMT.

⁷ Indicador de Gravidade IG = Número de Mortos x 100 + Número de Feridos Graves x10 + Número de Feridos Leves x 3

2019. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR MINISTÉRIO			
MINISTÉRIO	N.º DE MEDIDAS	% DO TOTAL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
MAI - Ministério da Administração Interna	73	59,83%	70,40%
MIH - Ministério das Infraestruturas e Habitação	23	18,85%	48,50%
MS - Ministério da Saúde	9	7,38%	66,10%
ME - Ministério da Economia	4	3,28%	81,30%
MTSSS - Ministério do trabalho, Solidariedade e Segurança Social	3	2,46%	37,50%
MF - Ministério das Finanças	3	2,46%	90,00%
MJ - Ministério da Justiça	2	1,64%	90,00%
MAFDR - atual Ministério da Agricultura	1	0,82%	100,00%
MUNICÍPIOS	4	3,28%	n.d.
TOTAL	122⁸	100%	65,60%

Tabela 01. Execução do PENSE 2020: Análise por Ministério

2019. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: ANÁLISE POR ENTIDADE RESPONSÁVEL			
ENTIDADE	N.º DE MEDIDAS	% DO TOTAL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
ANSR	44	36,07%	62,20%
GNR, PSP	24	19,67%	82,50%
IMT	15	12,30%	65,20%
IP	6	4,92%	18,80%
INEM	5	4,10%	60,00%
DGE, ANQEP	4	3,28%	81,30%
DGS	3	2,46%	78,30%
OUTRAS	21	17,21%	62,40%
TOTAL	122	100,00%	65,60%

Tabela 02. Execução do PENSE 2020: Análise por Entidade Responsável

2019. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: RESUMO DE EXECUÇÃO DAS MEDIDAS		
#	FINAL DE 2018	FINAL DE 2019
TAXA DE EXECUÇÃO GLOBAL	27,00%	65,60%
MEDIDAS CONCLUÍDAS	10	32
MEDIDAS EM FASE FINAL DE CONCLUSÃO (+70% EXECUÇÃO)	9	37
MEDIDAS EM EXECUÇÃO (INCLUI AS QUE ESTÃO NA FASE FINAL)	65	63
MEDIDAS POR INICIAR	35	21

Tabela 03. Execução do PENSE 2020: Resumo de Execução das Medidas

⁸ As medidas que, têm mais que um ministério responsável, são desdobradas para efeitos de cálculo da taxa de execução.

3.2. REGULAMENTO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Em alinhamento com os objetivos do PENSE 2020 e, aliando o aperfeiçoamento e atualização da sinalização rodoviária com a implementação de novos conceitos relativos à moderação de velocidade em zonas habitacionais, nomeadamente as Zonas Residenciais e de Coexistência (ZRC) e 'Zonas 30', foi concluída, em 2019, a primeira grande revisão do Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST) e a atualização da sinalização rodoviária em conformidade com o código da estrada em vigor.

No Decreto Regulamentar n.º 6/2019, de 22 de outubro, que define as alterações ao RST, estão introduzidas as seguintes alterações principais:

- A. Na sinalização de mensagem variável consagra-se a possibilidade de utilizar, nos respetivos painéis, os símbolos constantes dos sinais de perigo, com valor meramente informativo.
- B. Em locais onde possam ocorrer situações de especial perigosidade permite-se a inscrição de sinais de trânsito no pavimento, designadamente do sinal que indica a proibição de exceder a velocidade máxima, complementando a sinalização vertical no alerta aos utentes dos limites de velocidade impostos.
- C. Na sinalização temporária, clarifica-se o regime relativo à circulação alternada de veículos nas zonas reguladas por sinalização temporária, para que esta seja preferencialmente regulada por sinalização luminosa, restringindo as situações em que se podem utilizar raquetas de sinalização.
- D. Respondendo à evolução social introduzem-se novos sinais de informação, novos símbolos de indicação turística, geográfica, ecológica e cultural, bem como novos quadros com a representação gráfica dos sinais dos condutores, dos agentes reguladores do trânsito e a representação gráfica dos sinais luminosos.
- E. Procede-se, ainda, a alterações no âmbito da aplicação do RST, correspondentes à atualização dos valores mínimos e máximos das coimas aplicáveis em caso de infração, em conformidade com o estabelecido no Código da Estrada para a sanção de infrações de natureza semelhante.

Em complemento ao novo RST, foram elaborados dois manuais técnicos de apoio às definições dos novos conceitos de zonas habitacionais, nomeadamente:

- A. Manual de Apoio à implementação de Zona 30;
- B. Manual de Apoio às Zonas Residenciais e de Coexistência.

O RST, entrou em vigor a 20 de abril de 2020.

3. PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2019

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, ficou estabelecido para 2019 as seguintes áreas prioritárias da ação fiscalizadora, com vista à redução da sinistralidade rodoviária:

- A. condução sob influência do álcool;
- B. condução em excesso de velocidade;
- C. não utilização de cintos de segurança e demais dispositivos e acessórios de segurança.

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

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

Em simultâneo com as ações de fiscalização das EF (e em datas específicas) é lançada uma campanha temática de sensibilização rodoviária. Apresentamos as campanhas e respetivas ações de fiscalização decorridas em 2019:

2019. AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO E CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF	
TEMÁTICAS	CAMPANHA REALIZADA
TELEMÓVEL	'Segura o teu Futuro'
VEÍCULOS DE DUAS RODAS	'Duas ou quatro Rodas, há espaço para todos'
ÁLCOOL	'Se bebestes, toma decisões inteligentes. Não conduzas.'
VELOCIDADE	Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade
ATROPELAMENTOS	'Atenção aos Peões. Não Atropeles os teus planos.'

Quadro 02. 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:

2019. DADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF							
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	VIATURAS FISCALIZADAS	INFRAÇÕES	AUTUAÇÕES		CRIMES		
			EXCESSO DE VELOCIDADE	EXCESSO DE ALCOOL	ÁLCOOL	CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL	OUTROS MOTIVOS
VEÍCULOS DE DUAS RODAS	13.930	2.947	391	91	19	34	7
ÁLCOOL	84.390	29.922	7.850	1.774	774	239	169
DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA	46.696	14.841	2.906	613	229	109	64
VELOCIDADE	59.942	24.876	9.843	868	343	187	96
ATROPELAMENTOS	3.412	1.064	497	11	5	4	2
TOTAL	208.370	73.650	21.487	3.357	1.370	573	338

Tabela 04. 2019: Dados das Ações de Fiscalização no âmbito do PNF

Relativamente à elaboração do Plano Nacional de Fiscalização 2020, a ANSR teve a seguinte participação:

2019. CONTRIBUTOS AO PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2020		
#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	DATA DE CONCLUSÃO
1	A principal contribuição da ANSR para este plano consiste no estabelecimento e aplicação dos critérios na escolha dos locais, de acordo com as boas práticas e a informação estatística e ferramentas que possui.	30 dez.

Quadro 03. 2019: Contributos ao Plano Nacional de Fiscalização 2020

3.4. 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 2019 a ANSR colaborou na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Comunidades Intermunicipais (CIM), sendo de referir os seguintes:

2019. PLANOS MUNICIPAIS OU INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA APOIADOS PELA ANSR			
#	CM/CIM		
1	CIM Lezíria Tejo - CIMLT	3	CIM Região Leiria - CIMRL
2	CIM Médio Tejo - CIMT	4	CCDR Alentejo - CCDRA

Quadro 04. 2019: Planos Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária

De referir que a ANSR também participou nos Planos Municipais de Segurança Rodoviária do Porto e de Lisboa, com o fornecimento de dados de sinistralidade e na participação em reuniões de apresentação do trabalho desenvolvido, como apresentado no quadro seguinte:

2019. OUTROS CONTRIBUTOS À ELABORAÇÃO DE PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS		
#	CM/CIM	DESCRIÇÃO
1	Área Metropolitana de Lisboa - AML	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
		Fornecimento de dados de sinistralidade
2	Área Metropolitana do Porto - AMP	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
3	CIM Alentejo Litoral - CIMAL	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
4	CIM Alto Alentejo - CIMAA	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
5	CIM Alto Minho	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
6	CIM Alto Tâmega - CIMAT	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
7	CIM Ave	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
		Fornecimento de dados de sinistralidade
8	CIM Baixo Alentejo - CIMBA	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
9	CIM Beira Baixa - CIMBB	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
10	CIM Beiras e Serra da Estrela - CIMBSE	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
11	CIM Cávado	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
		Fornecimento de dados de sinistralidade
12	CIM Douro	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
13	CIM Oeste	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
14	CIM Região Aveiro - CIMRA	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
		Fornecimento de dados de sinistralidade
15	CIM Região Coimbra - CIMRC	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
16	CIM Tâmega e Sousa - CIMTS	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
17	CIM Terras de Trás-os-Montes - CIMTTM	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade
18	CIM Viseu Dão Lafões	Apresentação do ponto de situação da sinistralidade

Quadro 05. 2019: Outros Contributos aos Planos Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária

3.5. AVALIAÇÕES TÉCNICAS A LANÇOS DE ESTRADA

Durante o ano de 2019 a ANSR procedeu a 10 avaliações técnicas aos lanços de estrada com maior concentração de acidentes, que exigiram a colaboração estreita com a empresa pública Infraestruturas de Portugal, S.A. Nestes processos, a ANSR analisou e recomendou a implementação das medidas consideradas adequadas para a melhoria da segurança rodoviária. No quadro abaixo, estão especificadas as 10 avaliações técnicas realizadas:

2019. AVALIAÇÕES TÉCNICAS AOS LANÇOS DE ESTRADA COM MAIOR CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES						
#	VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO	Nº DE ACIDENTES (2016-2018)
1	EN 10	Lisboa	128,400	128,600	n.a.	22
2	IC 2	Lisboa	8,950	9,100	Decrescente	17
3	A 20	Porto	14,300	14,500	Crescente	12
4	EN 101	Braga	81,300	81,500	n.a.	11
5	IC 16	Lisboa	1,350	1,500	Crescente	10
6	EN 234	Aveiro	26,300	26,310	n.a.	10
7	EN 251	Évora	68,400	68,450	n.a.	10
8	EN 10	Lisboa	138,100	138,300	n.a.	9
9	EN 125	Faro	99,900	100,100	n.a.	8
10	EN 10	Setúbal	29,600	29,700	n.a.	7

Quadro 06. 2019: Avaliações Técnicas aos Lanços de Estrada com maior concentração de Acidentes

2019. AVALIAÇÕES TÉCNICAS: MEDIDAS PROPOSTAS				
#	VIA	DISTRITO	MEDIDAS PROPOSTAS	MEDIDAS IMPLEMENTADAS PELA IP, S.A.
1	EN 10	Lisboa	9	Em análise.
2	IC 2	Lisboa	4	Prevista execução 3º trimestre de 2020.
3	A 20	Porto	3	Prevista execução para o último trimestre de 2020.
4	EN 101	Braga	9	Em análise.
5	IC 16	Lisboa	12	Prevista execução para o 3º trimestre de 2020 e durante 2021.
6	EN 234	Aveiro	17	Em análise.
7	EN 251	Évora	6	Em análise.
8	EN 10	Lisboa	11	Em análise.
9	EN 125	Faro	3	Em análise.
10	EN 10	Setúbal	13	Em análise.

Quadro 07. 2019: Avaliações Técnicas – medidas propostas

3.6. 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

A inspeção a pontos negros enquadra-se na atividade de inspeção à sinalização do trânsito, desenvolvida pelo Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes da DENP, Divisão pertencente à Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária da ANSR, nos termos conjugados da alínea a) do ponto 17 do Despacho N.º 7348/2019, de 10 de agosto, com a finalidade de verificar a conformidade da sinalização com a legislação aplicável e identificar as medidas que podem contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária e/ou para minimizar as suas consequências.

Neste sentido, em 2019 foram inspecionados todos os pontos negros identificados no ano de 2018, e foram realizadas 37 inspeções (menos 3 inspeções do que as efetuadas em 2018). De salientar que as inspeções aos locais se realizam sempre no ano seguinte ao da identificação destes pontos negros e são efetuadas conjuntamente com as entidades gestoras das vias em colaboração com as forças de segurança, nomeadamente a PSP e GNR.

As inspeções consistem na deslocação de técnicos aos locais identificados com vista à identificação de desconformidades na sinalização existente e de deficiências nas condições de circulação. Das inspeções realizadas foram elaborados os respetivos relatórios e emitidas, às entidades gestoras das vias, as recomendações necessárias no sentido de serem efetuadas as correções das não conformidades detetadas.

2019. PONTOS NEGROS INSPECIONADOS							
#	VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO	Nº DE ACIDENTES	RECOMENDAÇÕES
1	IC19	Lisboa	1,900	2,100	crescente	6	Relatório - 07.01.2020 recomendações: 5 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 2
2	IC19	Lisboa	2,550	2,700	crescente	5	Relatório - 08.01.2020 recomendações: 3 sugestões sinalização: 2 sugestões infraestrutura: 2
3	IC19	Lisboa	8,800	9,000	crescente	5	Relatório - 08.01.2020 recomendações: 5 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 1
4	IC19	Lisboa	0,050	0,200	decrecente	12	Relatório - 11.01.2020 recomendações: 6 sugestões sinalização: 2 sugestões infraestrutura: 1
5	IC19	Lisboa	4,000	4,100	decrecente	6	Relatório - 13.01.2020 recomendações: 4 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 2
6	IC19	Lisboa	5,800	6,000	decrecente	7	Relatório - 07.01.2020 recomendações: 6 sugestões sinalização: 0 sugestões infraestrutura: 2
7	IC19	Lisboa	6,800	7,000	decrecente	6	Relatório - 09.01.2020 recomendações: 4 sugestões sinalização: 2 sugestões infraestrutura: 1
8	IC20	Setúbal	2,200	2,400	decrecente	6	Relatório - 16.01.2020 recomendações: 2 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 1
9	EN15	Porto	11,000	11,200	-	5	Relatório - 19.03.2020 recomendações: 9 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 4
10	A3	Porto	16,200	16,400	decrecente	8	-
11	A41	Porto	13,700	13,800	crescente	5	-
12	A5	Lisboa	0,060	0,200	crescente	10	Relatório de 20.03.2020 recomendações: 2; problemas infraestrutura: 1
13	A5	Lisboa	0,100	0,200	decrecente	7	-
14	A5	Lisboa	0,700	0,900	crescente	5	Relatório de 20.03.2020 recomendações: 1
15	A5	Lisboa	0,800	0,900	decrecente	5	Relatório - 24.03.2020 recomendações: 1 sugestões sinalização: 1 sugestões infraestrutura: 1

16	A5	Lisboa	1,800	2,000	crescente	8	Relatório - 26.03.2020 recomendações: 1 problemas infraestrutura: 1
17	A5	Lisboa	4,200	4,400	crescente	6	-
18	A20	Porto	12,300	12,450	crescente	10	-
19	A20	Porto	14,300	14,500	crescente	7	-
20	A20	Porto	14,800	14,900	crescente	6	-
21	A28	Porto	3,000	3,100	decrecente	5	-
22	A28	Porto	6,100	6,300	decrecente	6	-
23	A44	Porto	3,475	3,652	crescente	5	-
24	IC2	Lisboa	8,950	9,100	decrecente	7	-
25	IP7	Lisboa	0,300	0,500	decrecente	5	-
26	IC16	Lisboa	1,350	1500	crescente	5	-
27	IC17	Lisboa	6,100	6,300	decrecente	5	-
28	IC2	Leiria	130,650	13,800	-	10	-
29	EN234	Aveiro	26,300	26,310	-	6	-
30	EN1	Aveiro	283,900	284,045	-	5	-
31	EN10	Lisboa	128,400	128,600	-	9	-
32	EN10	Lisboa	138,100	138,300	-	5	-
33	EN10	Lisboa	133,100	133,300	-	5	-
34	EN10	Lisboa	135,000	135,200	-	6	-
35	EN10	Setúbal	29,600	29,700	-	6	-
36	EN10	Setúbal	31,150	31,350	-	5	-
37	EN251	Évora	68,400	68,50	-	5	-

Quadro 08. 2019: Pontos negros inspecionados

3.7. DESMATERIALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (2.ª FASE)

A desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária (2ª fase) encontra-se interligado a um projeto mais abrangente que corresponde à medida#61 Auto Eletrónico, do Programa *iSimplex* 2019/2020. Esta medida irá permitir a assinatura dos autos e das notificações, pelo agente autuante, com recurso à solução da integração de Fornecedores de Atributos com o Sistema de Certificação de Atributos Profissionais (SCAP) com o cartão de cidadão e chave móvel digital, existindo também a possibilidade de notificação por via eletrónica (morada única digital).

Tendo várias exigências e níveis de complexidade, nomeadamente, a evolução tecnológica SCoT+ e a aprovação da proposta de alteração ao código da estrada, etc., (projetos atualmente em desenvolvimento) também abrange a capacitação das forças de segurança (PSP e GNR) com equipamentos informáticos móveis (tablets e software mobilidade) necessários à execução das operações de fiscalização e de prevenção rodoviárias. Contudo, em 2019, só foi possível efetuar os trabalhos preparatórios para o desenvolvimento deste projeto, aos quais daremos continuidade em 2020.

3.8. CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em 2019, a ANSR definiu como objetivo a realização de seis campanhas de sensibilização rodoviária, contudo, mostrou-se institucionalmente possível o desenvolvimento e a realização de 18, conforme descritas quadro infra:

2019. CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO REALIZADAS			
#	DESCRIÇÃO	DURAÇÃO	MEIOS DE DIFUSÃO
1	Duas ou Quatro Rodas, Há Espaço para Todos Campanha sobre veículos de duas rodas, em parceria com a GNR, o IMT, a PSP, a Federação Motociclismo Portugal (FMP), a Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e de Moto clubes e Concessionários de veículos de duas rodas a motor a nível nacional.	1 a 7 abr.	televisão, imprensa, redes sociais e presencial
2	Tenha uma Páscoa Por Inteiro Campanha a apelar para um comportamento seguro durante as deslocações no período da Páscoa.	17 a 22 abr.	televisão, rádio, multibanco e redes sociais
3	Segura o teu Futuro Campanha efetuada durante o Evento Futurália e Queima das Fitas de Coimbra. Contou com a divulgação de cartazes assim como do spot na televisão interna do Metro do Porto.	29 abr. a 11 mai.	eventos, redes sociais, metro do porto
4	Peregrinação a Fátima Campanha de sensibilização para os perigos das deslocações a pé nas estradas.	9 a 13 mai.	redes digitais e presencial
5	Estrada e Consequência Campanha lançada em parceria com a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (SCML), com 12 spots de rádio divulgados na TSF com testemunhos na primeira pessoa sobre as consequências dos acidentes rodoviários.	jun. a ago.	rádio, redes sociais
6	Segura o teu próximo festival Campanha direcionada ao público mais jovem, focada nos temas do álcool, telemóvel e velocidade, com a divulgação de três spots de vídeo, um sobre cada tema.	5 jul. a 22 set.	écrans gigantes dos festivais e redes sociais
7	Respeite quem trabalha na estrada (ANSR, TSF, ASCENDI) Campanha de sensibilização sobre os riscos de quem trabalha na estrada, em parceria com a GNR, PSP, Ascendi, Galp, Prio, SIVA, TSF, IMT, INEM, Liga dos Bombeiros Portugueses.	15 jul. a 15 set.	Outdoor, Redes sociais e presencial

8	Sécur'été 2019 - Verão em Portugal Campanha em parceria com a associação CAP Magellan (associação maioritariamente formada por jovens franceses lusodescendentes) dirigida aos emigrantes que regressam de férias a Portugal foram distribuídos flyers nas fronteiras terrestres, designadamente em Vilar Formoso.	27 e 28 jul.	Presencial nas fronteiras terrestres
9	Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas. Campanha de sensibilização para os riscos da condução sob o efeito do álcool, em parceria com a GNR, com a PSP e com a Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas (ANEBE).	8 a 11 ago.	Ações de sensibilização das forças de segurança e redes sociais
10	Federação Portuguesa de Futebol - Velocidade e Álcool Campanha sobre o tema da velocidade e álcool, em parceria com a FPF (Federação Portuguesa de Futebol), com a transmissão de spots de vídeo no Canal 11 e durante o jogo da Supertaça Cândido de Oliveira, que decorreu no dia 4 de agosto.	1 a 14 ago.	Televisão – Canal 11 (canal corporativo da FPF)
11	Aprende a circular em segurança com o Júnior Seguro Campanha de educação rodoviária, com divulgação de spot de vídeo dirigido às crianças e jovens por altura do regresso às aulas.	11 set.	Redes sociais
12	Project Edward Campanha alusiva ao “Dia Mundial sem Uma Morte na Estrada” (<i>Edward’s Day</i>).	24 a 27 set.	Painéis de Mensagem Variável e redes sociais
13	Fátima - Deslocações Seguras Campanha de sensibilização para os perigos das deslocações a pé nas estradas.	13 out.	Redes sociais
14	Patrulha Júnior Campanha de educação rodoviária, efetuada através de peças de teatro em 10 autarquias locais, em parceria com a Ascendi, GNR e a PSP.	5 nov.2019 a 12 jan.2020	Teatro e redes sociais
15	Velocidade só nos videojogos Campanha que contou com a divulgação de um spot de vídeo durante o evento Lisboa <i>Games Week</i> sobre o tema da velocidade.	21 a 24 nov.	Redes sociais
16	Atenção aos Peões. Não atropelas os teus planos Campanha em parceria com a GNR e a PSP no âmbito do Plano de Fiscalização da ANSR para 2019. Contou com a distribuição de <i>flyers</i> em ações de sensibilização e a divulgação de um spot de vídeo sobre o tema dos atropelamentos.	5 e 6 dez.	Redes sociais, ações de sensibilização das forças de segurança
17	Natal 2019 Campanha de segurança rodoviária, realizada em parceria com 37 entidades, alertando para os perigos nas deslocações habituais durante a época natalícia.	18 a 25 dez.	Televisão, rádio, imprensa, multibanco, veículos, painéis de mensagem variável, websites, newsletters e redes sociais.
18	Ano Novo 2020 Campanha de segurança rodoviária, realizada em parceria com 37 entidades, alertando para os perigos nas deslocações habituais durante a passagem de ano.	27 dez.2019 a 5 jan.2020	Televisão, rádio, imprensa, multibanco, veículos, painéis de mensagem variável, websites, newsletters e redes sociais.

Quadro 09. 2019: Campanhas de Sensibilização Realizadas

3.9. EXPANSÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)

Em 2019 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 DO PROJETO

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.

O SINCRO entrou em operação em meados de julho de 2017, tendo sido verificadas 177.745 infrações nesse mesmo ano, 291.698 infrações em 2018 e 323.589 em 2019, atualmente conta com 60 LCV e 40 cinemómetros-radar. O reforço dos atuais 60 LVC para 110 vai permitir um significativo aumento dos níveis de dissuasão no cumprimento nos limites de velocidade e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária.

2019. SINCRO 2.ª FASE: EXPANSÃO

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

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

Quadro 10. 2019: Sincro 2ª fase: Expansão

3.10. SIMPLIFICAÇÃO DO LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÃO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SLIAV)

Para a persecução dos objetivos definidos no PENSE 2020, a ANSR pretende melhorar o conhecimento da sinistralidade e das suas causas e para tal recorre ao desenvolvimento e implementação de diferentes projetos, entre os quais, o SLIAV. O SLIAV, em conjunto com o SIUAV, foi aprovado pelo SAMA 2020 - candidatura n.º 022212, aprovada a 2017-01-03 (56,95% do encargo participado por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR).

DESCRIÇÃO DO PROJETO E DESENVOLVIMENTO EM 2019

O SLIAV consiste num sistema de recolha, tratamento e disponibilização da informação sobre acidentes rodoviários de forma a garantir uma melhor fiabilidade e celeridade na recolha de dados efetuada no local do acidente, pelas forças de segurança PSP e GNR.

Para a recolha de dados são utilizadas aeronaves pilotadas remotamente (*drone*), as imagens obtidas são tratadas e corrigidas, criando modelos sobre os quais se efetuam medições rigorosas e se podem obter outras provas. O projeto foi definido com duas fases de desenvolvimento distintas, conforme a seguir se indica:

FASE I

Consistiu na conceção de um projeto-piloto, onde se incluiu a entrega do protótipo com o necessário software para a recolha remota de dados de acidentes rodoviários.

Os trabalhos foram desenvolvidos pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), na sequência de adjudicação levada a cabo no âmbito de um procedimento de contratação pública.

FASE II

Consiste no desenvolvimento de uma solução composta por um sistema/plataforma informática capaz de gerar todos os dados e modelos planos, que permitam substituir os tradicionais croquis por ortofotoplanos, gerar os modelos tridimensionais do acidente e da área envolvente, gerar dados para integração no sistema PC-Crash e relatórios automáticos garantindo a interoperabilidade entre os sistemas de informação da GNR, PSP e ANSR.

A execução desta 2ª fase, inclui recurso à contratação dos serviços especializados da UTAD, justificando-se o seu enquadramento no âmbito da contratação inter-administrativa horizontal e, neste sentido, a ANSR elaborou no curso de 2019 vários documentos técnicos para justificação da continuidade da contratação de serviços e assim dar continuidade ao desenvolvimento do projeto.

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

Como referido no projeto anterior, 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 mais um projeto aprovado pelo SAMA 2020.

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* da 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.

2019. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO SIUAV	
#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
1	Elaboração dos documentos finais: caderno de encargos e programa de concurso, para contratação de serviços de desenvolvimento do sistema.
2	Concurso público internacional publicado na plataforma VORTAL.
3	Resposta aos vários pedidos de esclarecimento no âmbito do concurso público.
4	Elaboração do Relatório Preliminar.
5	Elaborado e submetido à apreciação da AMA, enquanto organismo intermédio do SAMA2020, um pedido de reprogramação física, financeira e temporal do projeto SIUAV.

Quadro 11. 2019: Desenvolvimento do Projeto SIUAV

3.12. DESENVOLVIMENTO DE UMA NOVA APLICAÇÃO: SCOT+

A Administração Pública, tem vindo a implementar as novas tecnologias num progressivo processo de modernização que no âmbito da segurança rodoviária tem passado pela desmaterialização dos processos de contraordenação e a simplificação do levantamento dos autos. O Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) permite uma otimização e automatização do processo, a agilização da tramitação processual e a consequente redução dos recursos afetos ao tratamento administrativo das contraordenações, sendo uma das aplicações nucleares à manutenção da atividade da ANSR.

DESCRIÇÃO DO PROJETO

O SCoT é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvido pelas Forças de Segurança, destacando-se como particularmente importante para a atividade da ANSR 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.

Em 2019 foi declarada máxima prioridade à realização de uma profunda intervenção no SCoT, tendo em conta o índice de sobrecarga no processamento de informação e a incapacidade para acolhimento de novas funcionalidades que se apontam como essenciais à viabilização e implementação de novos projetos.

Foi feita a aposta no desenvolvimento de uma nova aplicação indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, de forma a reforçar a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como a interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR.

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

- I. Desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- II. O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da AMA;
- III. O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- IV. Integrar soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

3.13. ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODVIÁRIOS

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 2019, 474 pessoas perderam a vida nas estradas portuguesas⁹, uma redução de 7% face a 2018, enquanto 2 278 pessoas sofreram ferimentos graves¹⁰ no território continental. Ainda de referir que o impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal atinge, o valor estimado, de 2 mil milhões de euros¹¹, sendo o impacto na vida pessoal e familiar incalculável.

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

A realização deste estudo assenta na análise de dados e variáveis estatísticas associados à sinistralidade rodoviária que permitem determinar a expressão financeira e não financeira (por exemplo, a perda de produtividade da economia nacional) dos prejuízos por ela causados. Outra virtude deste projeto, consiste

⁹ Óbito ocorrido no local do acidente ou no percurso até ao hospital.

¹⁰ Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.

¹¹ Fonte: "Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal" de Arlindo Alegre Donário e Ricardo Borges dos Santos (valores atualizados a 2019.)

na obtenção de indicadores que permitem proceder à análise da eficácia das medidas de segurança rodoviária implementadas em determinado período temporal, à monitorização do seu impacto e à análise do respetivo custo-benefício. 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, conforme quadro seguinte:

2019. DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	
#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
1	Processo de recolha de bibliografia
2	Apresentação de proposta sobre o tema
3	Processo de Contratação

Quadro 12. 2019: Desenvolvimento do Estudo sobre o Custo Económico dos Acidentes Rodoviários

3.14. EMISSÃO DE CERTIDÃO RIC ATRAVÉS DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES

No âmbito das medidas de modernização administrativa, a ANSR tem vindo a desenvolver esforços no sentido de disponibilizar aos utilizadores autenticados no Portal das Contraordenações uma nova funcionalidade que permite a emissão da certidão do Registo Individual do Condutor (RIC) e do número de pontos associados.

DESCRIÇÃO

O Portal das Contraordenações permite, atualmente, a consulta do RIC e do número de pontos associados ao título de condução sem possibilidade de impressão. Com esta nova funcionalidade o condutor passa a poder requerer online a emissão de certidão de RIC e o número de pontos associados ao título de condução sem necessidade de se deslocar a um local de atendimento ao cidadão da GNR ou da PSP, ou de enviar requerimento à ANSR a solicitar a emissão de certidão de RIC.

Para a emissão online da certidão RIC será necessária a validação dos dados do condutor, ao qual será enviada a informação do custo da emissão da certidão RIC e a respetiva referência multibanco para pagamento. A certidão de RIC ficará, após confirmação de pagamento, disponível para consulta e impressão e, durante o período de validade da certidão (3 meses),

o condutor poderá consultar e imprimir a certidão de RIC, bastando para tal colocar o código de validação e o número do título de condução.

2019. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO: EMISSÃO DE CERTIDÃO RIC (VIA PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES)		
#	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	DATA DE CONCLUSÃO
1	Elaboração de especificações funcionais e técnicas.	20.jun.2015
2	Conclusão dos desenvolvimentos da nova funcionalidade no Portal de Contraordenações.	08.jan.2016
3	Realização de testes de integração com SIBS, de testes de aceitação da nova funcionalidade e de auditoria do Portal de Contraordenações pela RNSI.	21.jun.2019
4	Disponibilização em ambiente de produção pendente de alinhamento com SIBS, sendo necessária a realização de novos testes, uma vez que foram efetuadas e disponibilizadas outras evoluções do Portal de Contraordenações posteriormente à conclusão dos testes sobre esta solução.	em curso

Quadro 13. 2019: Desenvolvimento do Projeto: Emissão de Certidão RIC (Via Portal das Contraordenações)

3.15. EVENTOS E INICIATIVAS NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO 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:

2019. PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
#	DESCRIÇÃO	DATA	LOCAL
1	6th Autocits Open Workshop Participação no workshop dedicado ao tema “Desafios na Implementação da Condução Autónoma”.	28 fev.	Lisboa – Terminal de Cruzeiros
2	II Simpósio Ibérico de Segurança Rodoviária A sessão de abertura contou com a intervenção do Presidente da ANSR Professor Doutor Rui Ribeiro, em representação do Secretário de Estado da Proteção Civil.	6 a 8 mar.	Leiria – Inst. Politécnico
3	Workshop Road Safety Experts – ASECAP Workshop promovido pela ASECAP com a PIARC, onde também esteve presente a Comissão Europeia, contou com a participação da Vice-Presidente da ANSR Eng.ª Ana Tomaz, como oradora.	19 mar.	Bruxelas

4	Futurália Ação de sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da utilização de óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	5 mar.	Porto - Baixa
5	Quinta Semana Mundial da Segurança Rodoviária das Nações Unidas Promoção de sessão debate alusivo ao tema da segurança rodoviária, no âmbito da Quinta Semana Mundial da Segurança Rodoviária das Nações Unidas e alinhado com o tema Save Lives #SpeakUp.	6 a 12 mai.	Barcarena - ANSR
6	VII Asamblea General Del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial A ANSR marcou presença nesta Assembleia Geral cujo objetivo é disponibilizar conteúdos aos participantes no que se refere a experiências e boas práticas aplicadas nas políticas de segurança rodoviária dos respetivos países, bem como contribuir para a construção do espaço ibero-americano em matéria de segurança rodoviária através de uma visão regional e uma participação ativa dos participantes.	6 a 8 mai.	Madrid - Espanha
7	Salão Internacional de Proteção e Segurança -SEGUREX 2019 Participação na Segurex 2019 com uma ação de sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da utilização de óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	8 a 11 mai.	Lisboa – F.I.L.
8	World Shopper Conference Iberian 2019 Evento dedicado ao futuro do setor automóvel e da mobilidade, onde foi realizado um teste inaugural com um veículo autónomo e onde a ANSR marcou presença.	17 mai.	Carcavelos - Nova School of Business and Economics
9	9º Congresso Rodoviário Português 9º Congresso Rodoviário Português organizado pelo Centro Rodoviário Português, teve como tema “Importância de Boas Práticas, e contou com a participação da ANSR numa ação de sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da utilização de óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	de 28 a 30 mai.	Lisboa – L.N.E.C.
10	Worten Game City Neste evento, vocacionado para fãs de videojogos, a ação da ANSR destacou-se pela sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, tendo para o efeito desafiado os visitantes a utilizar óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	31 mai. a 2 jun.	Lisboa – Cordoaria Nacional
11	Workshop “Segurança Rodoviária: Responsabilidade de Todos” Este workshop fez parte de iniciativa conjunta entre os CTT e a <i>European Road Safety Charter</i> , a maior plataforma da sociedade civil no âmbito da Segurança Rodoviária, dirigida pela Comissão Europeia. Contou com a participação da Presidência da ASNR.	4 jun.	Lisboa Sede dos CTT
12	I Iberian Workshop On Road Safety Evento realizado pela ANSR, em parceria com a <i>Dirección General de Tráfico</i> espanhola. O evento reuniu as partes interessadas a nível local e nacional, bem como peritos nacionais e internacionais que trabalham na segurança rodoviária, os quais partilharam as suas experiências e resultados.	2 jul.	Barcarena - ANSR
13	Comemoração dos 15 anos do Rock in Rio A ANSR marcou presença no evento comemorativo dos 15 Anos do Rock in Rio e a sua participação destacou-se pela interação direta com o público, pela promoção de comportamentos seguros, que visam contribuir para a melhoria da sinistralidade rodoviária em Portugal e pela projeção dos três vídeos temáticos da campanha “Segura o teu próximo festival” sobre os comportamentos de risco: álcool, telemóvel e velocidade.	6 a 8 set.	Belém - Lisboa
14	Projeto Piloto da Driving X O Programa especial <i>Young Drivers</i> , para jovens dos 16 aos 22 anos, direcionado para adolescentes e jovens recém-encartados, onde a ANSR marcou presença e visou implementar conteúdos programáticos de educação rodoviária e princípios de segurança rodoviária em contexto de aprendizagem de condução.	6 a 9 set.	Cascais Cascais Shopping

15	European Mobility Week Opening Event A abertura da Semana Europeia da Mobilidade, em Bruxelas, contou com a participação do Presidente da ANSR, Rui Ribeiro, entre outros. E onde foi estabelecido o compromisso, entre a Comissão Europeia e os Estados Membros da União Europeia, de reduzir em 50% o número de vítimas mortais e feridos graves nas estradas europeias entre 2020 a 2030.	16 set.	Bruxelas Bélgica
16	Semana Europeia da Mobilidade A ANSR promoveu uma ação de sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da utilização de óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	16 set.	Torres Vedras - Escola E.B Henriques Nogueira
17	Semana Europeia da Mobilidade Promoção da ação de sensibilização e prevenção sobre micromobilidade, com a apresentação do Portal Júnior Seguro, por parte ANSR.	18 set.	Ermesinde -Escola EB 2/3 Ant. Ferreira Gomes
18	Conferência "Road Safety Sessions" Conferência subordinada ao tema "Os desafios da infraestrutura, de software e de hardware", contou com a participação da ANSR	19 set.	Faro Universidade do Algarve
19	Conferência "Dia Europeu Sem Mortes na Estrada - EDWARD - European Day Without a Road Death" O projeto 'EDWARD - European Day Without A Road Death' tem como desígnio e ambição a concretização de um dia nas estradas europeias sem acidentes mortais. No âmbito das iniciativas que marcam este dia, realizou-se uma conferência organizada pela ANCIA – Associação Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel, sobre o estado atual da segurança rodoviária em Portugal que contou com a presença da ANSR.	26 set.	Oeiras Auditório da Biblioteca Municipal de Oeiras
20	Workshop Segurança Rodoviária promovido por A.P.C.A.P. Este workshop, organizado pela Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens teve como objetivo a análise e discussão dos números da sinistralidade e a respetiva evolução ao longo dos últimos cinco anos, bem como a apresentação das medidas mais adequadas para mitigar essa sinistralidade, como o reforço da prevenção rodoviária. Contou com a presença da Vice-presidente da ANSR, Eng. Ana Tomaz e com o Diretor da UPSR, Eng.º Carlos Lopes.	27 set.	Lisboa Sana Lisboa Hotel
21	26º Congresso Mundial de Estradas – ABU DHABI A ANSR esteve representada neste evento, pela Vice-Presidente Eng.ª Ana Tomaz, com uma intervenção sobre o papel da ANSR na implementação de um sistema de transporte seguro.	6 a 10 out.	Abu Dhabi Emirados Árabes Unidos
22	EU Road Safety Exchange Lançamento do projeto "EU Road Safety Exchange", iniciado em 2019 e que decorre até 2021, tem como objetivo a partilha de boas práticas em torno dos principais desafios em matéria de segurança rodoviária. Este evento, a ANSR foi representada pelo Presidente da ANSR, Professor Rui Ribeiro.	9 out.	Bruxelas Bélgica
23	Congresso Hispano-Luso "O Problema do Trânsito e as Novas Tecnologias" Neste evento foram abordados temas como as políticas de prevenção rodoviária, os planos de ação em matéria de fiscalização rodoviária e a condução sob o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas. A ANSR marcou presença através do seu presidente, que participou como orador.	16 a 19 out.	Mérida Espanha
24	Iniciativa Driving X, no âmbito da campanha "Cascais faz Mais" A ANSR apoia a iniciativa da DRIVING X, especialista em cursos de condução defensiva, no âmbito da campanha "Cascais faz Mais" pela segurança rodoviária dos seniores e dos nossos filhos.	26 out.	Cascais
25	Conferência Global Tooling Summit Esta Conferência organizada pela <i>International Bridge Tunnel & Turnpike Association</i> , abordou diferentes temas no âmbito das operações e administração da indústria global de portagens. A Vice-Presidente da ANSR, Eng.ª Ana Tomaz, participou neste evento, no qual abordou o papel da ANSR na implementação de um Sistema de Transporte Seguro.	27 a 29 out.	Lisboa Altis Grand Hotel

26	Celebrações do Dia Mundial em Memória das Vítimas das Estradas ia dedicado às vítimas de acidentes rodoviários e aos seus familiares. O Presidente da ANSR, Professor Rui Ribeiro, em representação do Ministro da Administração Interna, esteve presente nas celebrações do Dia Mundial em Memória das Vítimas das Estradas, em Évora.	17 nov.	Évora
27	Lisboa Games Week (LGW19) A ANSR participou no LGW19, com a dinamização de um conjunto de atividades de sensibilização rodoviária, assentes no conceito velocidade só nos videojogos.	21 a 24 nov.	Lisboa FIL
28	VIII Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária Sob o tema “Sinalização e equipamentos seguros que minimizam os comportamentos de risco”, foram propostas soluções para tornar as infraestruturas rodoviárias mais seguras. A ANSR fez a apresentação “Estradas que perdoam” sobre a Visão Zero e o papel da infraestrutura.	21 nov.	Leiria Instituto Politécnico de Leiria
29	Evento “A Rua é Sua” - Câmara Municipal de Lisboa Integrado no evento “A Rua é Sua”, a ANSR promoveu uma ação de sensibilização para os perigos da condução sob efeito de álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga, através da utilização de óculos de simulação daqueles comportamentos de risco na condução.	24 nov.	Lisboa
30	Celebração do 10º Aniversário da Reforma do Processo Sancionador Espanhol O Presidente da ANSR, Professor Rui Ribeiro, esteve presente, com os seus homólogos de Espanha e Andorra, na comemoração do 10º Aniversário da Reforma do processo sancionador espanhol, uma referência a nível europeu no que diz respeito à eficácia e eficiência sancionatória, que faz de Espanha um caso de estudo no aumento da segurança rodoviária.	25 nov.	Madrid Espanha
31	Conferência sobre Segurança Rodoviária para Crianças – “Road Safety Report” Neta conferência foi abordado o trabalho que a ANSR desenvolve na área da educação rodoviária, numa apresentação sob o tema “Melhor Segurança Rodoviária para as Crianças. Um desafio para vencer”.	29 nov.	Lisboa
32	Conferência sobre Mobilidade Inteligente - “Driverless Cars – Mobility, AI and Ethical Issues” A Vice-Presidente, Ana Tomaz, participou na conferência “Driverless Cars – Mobility, AI and Ethical Issues” organizada pela Abreu Advogados e pela IE Law School, onde partilhou algumas reflexões sobre as políticas públicas e a importância do estado empreendedor na criação de valor e de novos mercados nas áreas da inovação e da mobilidade.	5 dez.	Lisboa
33	Conferência sobre consumo de álcool e condução - SMART (Sober Mobility Across Road Transport) O Presidente da ANSR, Professor Rui Ribeiro, participou na conferência SMART (<i>Sober Mobility Across Road Transport</i>) Um evento dedicado à problemática da condução sob influência do álcool, que se estima estar na origem de 25% das 25 mil vítimas mortais anuais na União Europeia.	11 dez.	Bruxelas Bélgica
34	Cerimónia de Lançamento da Campanha: “Nestas Festas, o seu melhor presente é estar presente” Lançamento da campanha de segurança rodoviária da época natalícia, que mobilizou várias entidades públicas e privadas, no combate à sinistralidade nas estradas portuguesas.	18 dez.	Lisboa

Quadro 14. 2019: Participação/Promoção de Eventos de Prevenção e Segurança Rodoviária

PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE ATIVIDADES NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em 2019, a ANSR deu continuidade às atividades em colaboração com os parceiros estratégicos, quer público quer privados, que se dedicam à sensibilização e segurança rodoviárias, tendo sido uma mais-valia para o cumprimento da missão institucional, tais como:

2019. PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE ATIVIDADES NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
#	DESCRIÇÃO	DATA	LOCAL
1	Lançamento da 2ª edição do Júnior Seguro On The Road Programa de Educação Rodoviária nas Escolas, realizado em 25 municípios de norte a sul do país com crianças do 1.º e do 2.º ciclos do ensino básico.	3 abr.	Amadora - EB1/JI Aprígio Gomes
2	Ação de sensibilização Júnior Seguro Ação de Prevenção e Segurança Rodoviária no âmbito da atividade de cidadania.	21 mai.	Rio de Mouro – Sintra Escola Básica Pa. Alberto Neto
3	Dia Nacional da Segurança Infantil Evento organizado pela APSI, no qual a ANSR participou com a atividade da "tela gigante" do Júnior Seguro.	23 mai.	Lisboa Jardim da Qta. das Conchas
4	8º Salão de Automóveis e Motociclos Evento organizado pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, no qual a ANSR participou com a divulgação do portal Júnior Seguro e com a dinâmica dos óculos simuladores e do tapete.	24 mai.	Vila Franca de Xira Pavilhão Multiusos
5	Júnior Seguro On The Road A ANSR promoveu mais uma ação de divulgação do portal Júnior Seguro. O evento contou com a presença do Secretário de Estado da Proteção Civil Artur Neves, da Presidente da Câmara Municipal de Arouca Margarida Belém e do Presidente da ANSR Rui Ribeiro.	24 mai.	Arouca Centro Escolar do Burgo
6	Concurso "Segurança Para Todos" A ANSR integrou o Júri da 19ª edição do concurso "Segurança Para Todos", o programa de educação rodoviária da Renault.	28 mai.	Lagoas Park Instalações Renault
7	XVIII Feira Pedagógica do Barreiro A ANSR promoveu uma atividade enquadrada na ação Júnior Seguro, em que os participantes tiveram a oportunidade de experimentar uns óculos que simulam a fadiga, enquanto percorriam um pequeno percurso com obstáculos.	30 mai.	Barreiro Parque da Cidade
8	2ª Demonstração Temática de Segurança e Proteção Civil da Lourinhã Ação de prevenção e sensibilização no âmbito da Segurança Rodoviária. Realização de diversas atividades didáticas, como jogos e quizzes, disponíveis no Portal Júnior Seguro.	2 jun.	Lourinhã

Quadro 15. 2019: Participação/Promoção de Atividades no âmbito da segurança rodoviária

OUTRAS INICIATIVAS DE SENSIBILIZAÇÃO

Ainda no âmbito da sensibilização e prevenção rodoviárias, a ANSR esteve presente em várias iniciativas, de cariz institucional/protocolar, com cobertura dos meios de comunicação social, sendo também convidada a participar em programas temáticos na televisão nacional e na imprensa internacional especializada, no âmbito das políticas nacionais de combate à sinistralidade, conforme quadro seguinte:

2019. PARTICIPAÇÃO EM INICIATIVAS RELEVANTES PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
#	DESCRIÇÃO	DATA	LOCAL
1	Ação de sensibilização da PSP "Operação Carnaval 2019" Participação de sensibilização realizada pela PSP, na Baixa do Porto. Esta iniciativa contou com presença da ANSR e também do Secretário de Estado da Proteção Civil, Eng.º. José Artur Neves.	5 mar.	Porto - Baixa
2	Cerimónia de entrega de 157 veículos à PSP A entrega dos veículos insere-se no plano de modernização da frota automóvel da PSP, medida que está inserida na Lei de Programação das Infraestruturas e Equipamentos das Forças e Serviços de Segurança, e contou com a participação da ANSR	11 mar.	Alhandra Passeio Pedonal Ribeirinho
3	Cerimónia de assinatura do Protocolo para a instalação do Centro Nacional de Educação Rodoviária Assinatura do protocolo para a instalação do Centro Nacional de Educação Rodoviária, numa parceria entre a ANSR, o IMT e o Instituto Politécnico da Guarda.	24 jul.	Guarda Instituto Politécnico da Guarda
4	Programa de televisão Sociedade Civil dedicado à Mobilidade nas Estradas A vice-presidente da ANSR, Eng. Ana Tomaz, fez parte do painel de convidados do programa da RTP2, Sociedade Civil, subordinado ao tema mobilidade nas estradas.	20 set.	Lisboa – RTP2
5	Entrevista à revista espanhola "Tráfico y Seguridad Vial" O Presidente da ANSR, Professor Rui Ribeiro, foi o convidado de outubro. Nesta entrevista foram abordadas as novas estratégias para a segurança rodoviária, nomeadamente a adoção do Sistema de Transporte Seguro (STS), de forma a minimizar o impacto e a gravidade dos acidentes.	4 out.	Espanha
6	Cerimónia de assinatura do Protocolo com a Associação de Municípios Portugueses do Vinho (AMPV) e a Rota dos Vinhos de Portugal (ARPV) A ANSR e a Associação de Municípios Portugueses do Vinho (AMPV) e a Rota dos Vinhos de Portugal (ARPV) assinaram um protocolo que visa criar atividades nos domínios da segurança rodoviária e sensibilização para os riscos do consumo de álcool e condução.	6 nov.	Lamego
7	Receção de Sua Exa. a Secretária de Estado da Administração Interna, Dr.ª Patrícia Gaspar Em início de funções, a ANSR deu as boas-vindas à Dr.ª Patrícia Gaspar, que se dirigiu a todos os colaboradores, demonstrando o seu envolvimento no combate à sinistralidade rodoviária, afirmando que tal só será possível com a cooperação de todos.	20 nov.	Barcarena - ANSR
8	Cerimónia de assinatura do Protocolo com o Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça (IGFEJ) e o Instituto dos Registos e Notariado (IRN) Protocolo para o acesso à base de dados EUCARIS, uma plataforma eletrónica que permite aos Estados-Membros da União Europeia, através da partilha de informações, identificar e notificar os condutores que cometam infrações com veículos registados nesses países.	28 nov.	Lisboa
9	Conferência de imprensa ANSR, GNR e PSP: balanço da sinistralidade e fiscalização rodoviária da época natalícia Conferência à comunicação social, na qual foram divulgados os dados de sinistralidade referentes ao período de 18 a 25 de dezembro, reiterando o apelo a todos os portugueses para adotarem comportamentos seguros.	26 dez.	Barcarena - ANSR

Quadro 16. 2019: Participação em Iniciativas Relevantes para a Segurança Rodoviária

3.16. PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Como previsto na Lei n.º95/2015, 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 2019, a ANSR realizou 18 campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária, tendo 3 sido divulgadas através de investimento em publicidade institucional, nomeadamente:

- CAMPANHA DE ANO NOVO 2019**
 A ANSR lançou a campanha de Natal e Ano Novo 2019 'Nestas Festas, o seu melhor presente é estar presente', integrada na "Operação Festas Seguras 2018", conjuntamente com a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública.
- CAMPANHA DA PÁSCOA 2019**
 Para assinalar a data comemorativa referente à época de Páscoa, foi lançada a campanha temática 'Tenha uma Páscoa por inteiro, por si e pelos outros, conduza em segurança', a 17 de abril, com divulgação nos media tradicionais.
- CAMPANHA DE NATAL 2019**
 ANSR lançou a dia 18 de dezembro, as suas Campanhas de Natal 2019 e Ano Novo 2020, em conjunto com 37 parceiros. Sob o lema "O seu melhor presente é estar presente". Com divulgação nos media tradicionais e redes sociais.

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

3.17. CERTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE NORMATIVA

CERTIFICAÇÃO ISO 9001:2015

Em 2019, no que se refere à certificação da ANSR foram realizadas as seguintes ações:

2019. AÇÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA CERTIFICAÇÃO			
#	TIPO DE CERTIFICAÇÃO	DESCRIÇÃO	DATA
01	Renovação da Certificação ISO 9001:2015	Auditorias internas realizadas pela GRADUALBUSINESS.	3 e 4 out.
02		Auditoria de acompanhamento da LLOYD'S.	25 e 26 nov.

Quadro 17. 2019: Ações Realizadas no âmbito da Certificação

NORMA ISO 39001:2017 - SISTEMAS DE GESTÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A norma ISO 39001:2017 cujo objetivo passa por ajudar as organizações a reduzir a incidência e risco de morte e de ferimentos graves relacionados com acidentes rodoviários dos trabalhadores, em serviço, ou durante as deslocações de e para o local de trabalho. Neste sentido, a nova 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.

Tendo sido inicialmente apresentada em 2018, indicamos em seguida as ações realizadas durante o ano de 2019:

2019. AÇÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA NORMA ISO 39001:2017	
#	TIPOLOGIA/DESCRIÇÃO DAS AÇÕES REALIZADAS
01	Foi proposta ao IPQ a constituição de uma subcomissão técnica denominada por SC3: Segurança Rodoviária, no âmbito da Comissão Técnica dos Transportes (CT148 - transportes e logística), para dar continuidade à promoção da Norma NP ISO 39001:2017: sistemas de gestão de segurança rodoviária, pelas organizações públicas e privadas, nomeadamente, entidades gestoras de vias, empresas de transportes, etc.
02	1ª Reunião da CT148 para proposta de criação da SC3, na APLOG
03	2ª Reunião da CT148 para proposta de criação da SC3, no IPQ
04	Evento na Faculdade de psicologia da Universidade do Porto “Psicologia e Condução Profissional”, para promoção da norma.
05	Participação no Simpósio de Metrologia do Douro Superior, para promoção da norma.
06	CTT: European Road Safety Charter Workshop, Expo
07	Formação na Universidade Autónoma para quebrar hábitos: Mudar os comportamentos dos colaboradores
08	Evento de apresentação da norma na APCER

Quadro 18. 2019: Ações Realizadas no âmbito da Norma ISO 39001:2017

OUTROS ASPETOS DA AÇÃO NORMATIVA (Comissões Técnicas do IPQ)

2019. OUTRAS AÇÕES RELEVANTES		
#	TIPOLOGIA/DESCRIÇÃO DAS AÇÕES REALIZADAS	DATA
01	Participação/Reunião: Comissão Técnica 103: Veículos de 2 rodas	várias datas no decorrer de 2019
02	Participação/Reunião: Comissão Técnica 157 (SC1 e SC2): Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário	
03	Participação/Reunião: Comissão Técnica do grupo de trabalho da iluminação da APA “Iluminação pública e sinalização luminosa rodoviária”	
04	Participação/Reunião: Comissão Técnica 155 - Equipamentos para Estradas (SC5)	
05	Participação/Reunião: Comissão Técnica CTA 035 - Manutenção e Reparação de veículos rodoviários	
06	Participação/Reunião: Comissão Técnica 177 - Acessibilidade e Design Inclusivo	

Quadro 19. 2019: Outras Ações Relevantes da Ação Normativa

4.

INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO

CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

À ANSR compete o processamento de contraordenações rodoviárias, tendo-se verificado 2019, alterações significativas no âmbito do processamento administrativo das contraordenações leves.

O Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (que produziu efeito a 1 de janeiro de 2019) veio concretizar nos termos do n.º 1, do art.º 4, da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, que estabelece o quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e atribui aos órgãos municipais a competência para regular, fiscalizar, instruir e decidir os procedimentos contraordenacionais rodoviários em matéria de estacionamento nas vias e espaços públicos sob jurisdição municipal, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento.

Assim, em 2019, passou a ser da competência dos órgãos municipais:

- A regulação e fiscalização do estacionamento nas vias e espaços públicos, dentro das localidades, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento, quer fora das localidades, neste caso, desde que estejam sob jurisdição municipal;
- A 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.

Contudo o mesmo Decreto-Lei, contempla um regime próprio que permite aos municípios que não pretendam a transferência das competências previstas, a devida comunicação do facto à Direção-Geral das Autarquias Locais, até 60 dias após a data de entrada em vigor.

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 aplicação de medidas de melhoria contínua, tendo em vista 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,

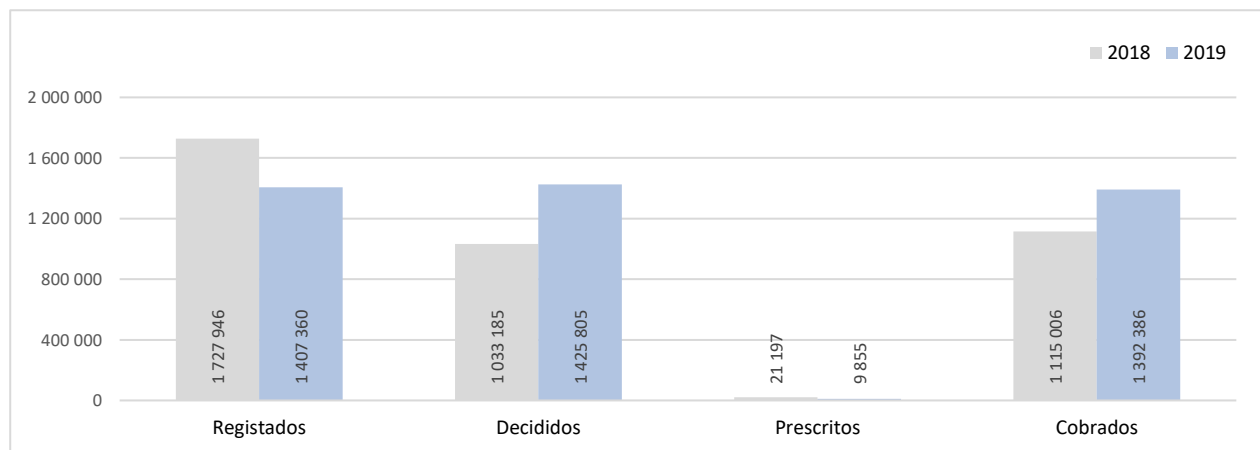
traduz-se pelo aumento da garantia da sua aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção.

Nos quadros seguintes, procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR.

2018/2019. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS				
#	2018	2019	DIFERENÇA	VAR. %
Registados	1 727 946	1 407 360	-320 586	-18,55%
Decididos	1 033 185	1 425 805	392 620	38,00%
Prescritos	21 197	9 855	-11 342	-53,51%
Cobrados	1 115 006	1 392 386	227 380	24,88%

Tabela 05. 2019: Distribuição de Autos registados, decididos, prescritos e cobrados

GRÁFICO 01. 2018/2019. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS

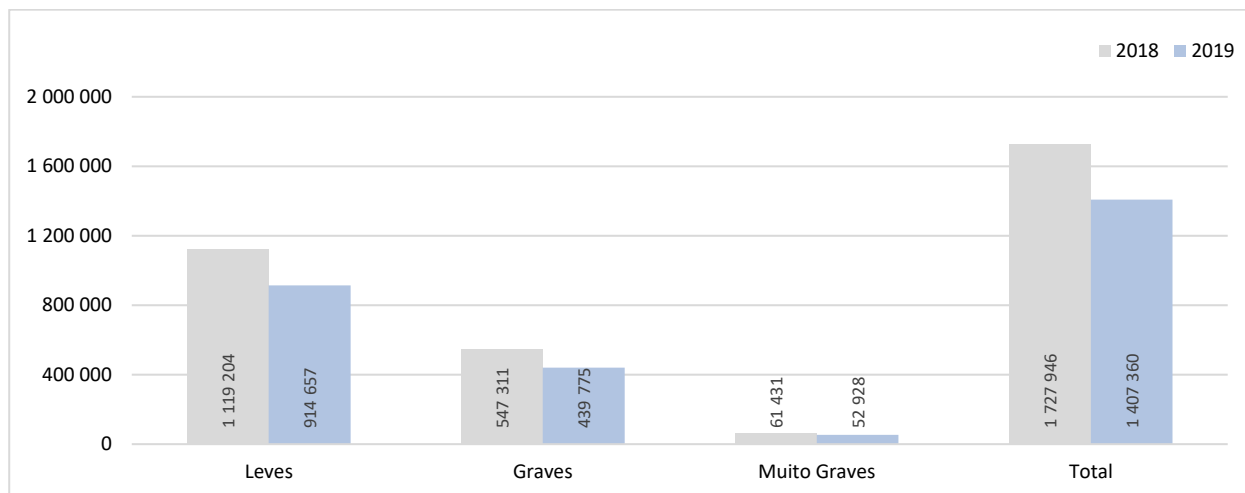


O ano de 2019 ficou marcado por um aumento significativo dos autos decididos e cobrados, a 38% e 25%, respetivamente, e uma diminuição de 54% nos autos prescritos. O número total de autos registados foi de 1 407 360 unidades, representando uma descida de -19% comparado com o ano de 2018.

2018/2019. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE				
NÍVEL DE GRAVIDADE	2018	2019	DIFERENÇA	VAR. %
Leves	1 119 204	914 657	-204 547	-18,28%
Graves	547 311	439 775	-107 536	-19,65%
Muito graves	61 431	52 928	-8 503	-13,84%
TOTAL	1 727 946	1 407 360	227 380	-18,55%

Tabela 06. 2019: Número de autos registados no SIGA, por nível de gravidade

GRÁFICO 02. 2018/2019. NÚMERO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

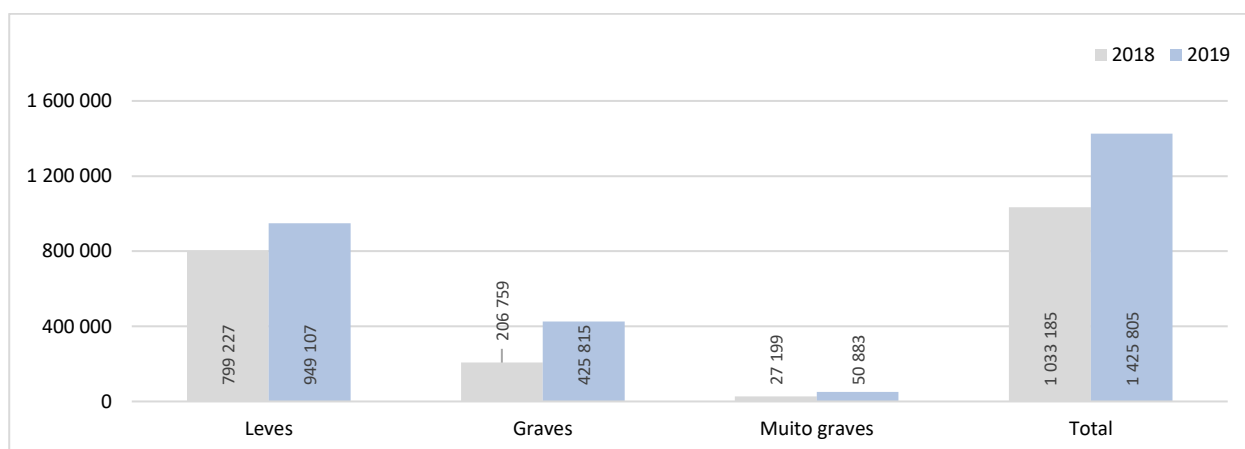


Relativamente à decisão dos autos de contraordenação, verifica-se um aumento de 38,00% face a 2018, com destaque para um aumento de 105,95% nas decisões de autos de contraordenação graves e de 87% nas decisões de autos de contraordenação muito graves.

2018/2019. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS POR NÍVEL DE GRAVIDADE				
NÍVEL DE GRAVIDADE	2018	2019	DIFERENÇA	VAR. %
Leves	799 227	949 107	149 880	18,75%
Graves	206 759	425 815	219 056	105,95%
Muito graves	27 199	50 883	23 684	87,08%
TOTAL	1 033 185	1 425 805	392 620	38,00%

Tabela 07. 2019: Número de autos decididos, por nível de gravidade

GRÁFICO 03. 2018/2019. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE

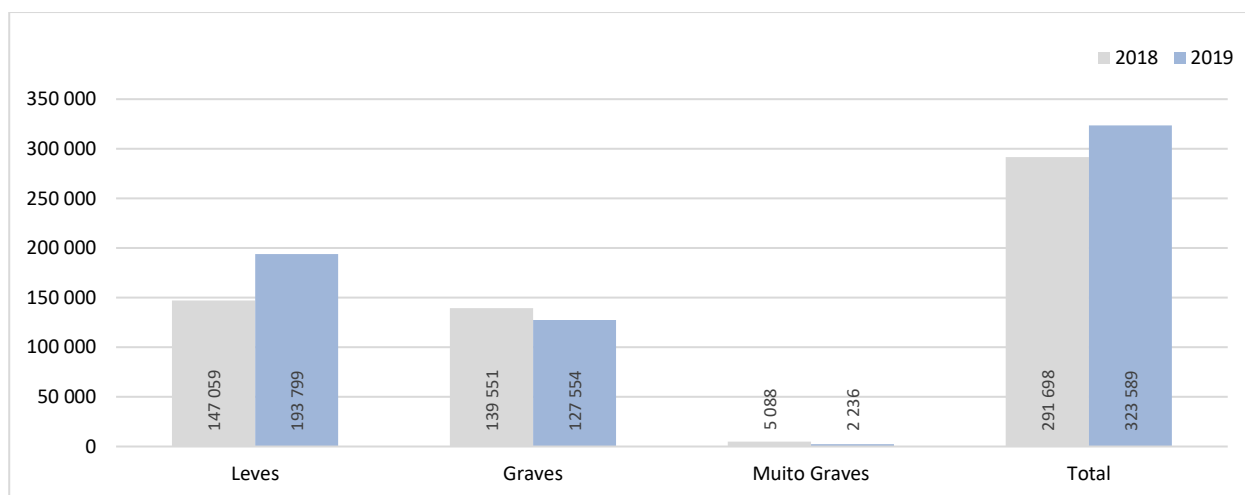


O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) permitiu registar as seguintes infrações por excesso de velocidade:

2018/2019. SINCRO - DISTRIBUIÇÃO DO N.º DE INFRAÇÕES POR EXCESSO DE VELOCIDADE				
NÍVEL DE GRAVIDADE	2018	2019	DIFERENÇA	VAR. %
Leves	147 059	193 799	46 740	31,78%
Graves	139 551	127 554	-11 997	-8,60%
Muito graves	5 088	2 236	-2 852	-56,06%
TOTAL	291 698	323 589	31 891	10,93%

Tabela 08. 2018/2019: SINCRO – Distribuição do nº de infrações por excesso de velocidade.

GRÁFICO 04. 2018/2019. SINCRO – DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE INFRAÇÕES POR EXCESSO DE VELOCIDADE



REGIME DA CARTA POR PONTOS

Tendo entrado em vigor, a 1 de junho de 2016, o Regime da Carta por Pontos, foi aprovado pela Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto, que introduziu as alterações ao Código da Estrada (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio) e previu, nas alíneas a) e b) do n.º 4 do artigo 148.º deste código, 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.

Tais regras ficaram 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, das 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 das 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 Lei n.º 116/2015, também previu que após 3 anos da entrada em vigor do Regime Carta por Pontos, que fossem atribuídos 3 (três) pontos aos condutores sem registo de contraordenações graves ou muito graves ou crimes de natureza rodoviária no registo de infrações, tendo-se verificado esta situação a 1 de junho de 2019. Em seguida, apresentam-se os números referentes aos pontos perdidos nas cartas de condução e as suas consequências:

2018/2019. 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
2018	1 151	23	46	17	112	14	17 801	733	4 577	671	23 216
2019	2 387	73	252	55	881	68	25 603	1 919	19 609	1 435	105 124

Tabela 09. 2018/2019: N.º de condutores e saldo de pontos no título de condução.

2018/2019. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO					
#	Nº DE PROCESSOS DE CASSAÇÃO INSTRUÍDOS	Nº DE TÍTULOS DE CONDUÇÃO CASSADOS	FASE DE AUDIÇÃO VS FASE DE NOTIFICAÇÃO FINAL		Nº DE IMPUGNAÇÕES JUDICIAIS DA DECISÃO DE CASSAÇÃO
			AUDIÇÃO	NOT. FINAL	
2018	610	182	271	122	69
2019	890	668	327	563	81

Tabela 10. 2018/2019: Processo de cassação do título de condução.

2018/2019. 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
2018	19 a) b)	8	34	22	12 c)
2019 d) e)	151	54	560	273	32

Tabela 11. 2018/2019: 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.

CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

No âmbito da certificação necessária à atividade de fiscalização de trânsito, salienta-se o seguinte no decorrer de 2019:

- Emissão de 22 credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais e renovadas 174.
- Autorização de equiparação a autoridade administrativa a 9 trabalhadores de empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa.
- Emissão de 3 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 9 equipamentos para utilização na fiscalização do trânsito: 3 alcoolímetros, 5 cinemómetros e um equipamento de leitura de matrículas.

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 2018 Portugal registou uma redução de 28% no número de mortos por milhão de habitantes, um valor superior à média da EU (23%¹²).

2015-2019. EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS					
#	2015	2016	2017	2018	2019
Continente	473	445	510	512	474
Regiões Autónomas	8	10	10	12	46
TOTAL	481	455	520	524	520

Tabela 12. 2015/2019: Evolução do n.º de vítimas mortais no continente e regiões autónomas.

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 2019, o valor total de vítimas mortais no Continente foi

¹² 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

consideravelmente inferior ao de 2018 (-6,7%), no entanto verificou-se um aumento expressivo nas Regiões Autónomas (+360%).

2019. Nº DE VÍTIMAS E DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS*				
#	Nº DE ACIDENTES	VÍTIMAS MORTAIS	FERIDOS GRAVES	FERIDOS LIGEIOS
Continente	135 072	474	2 278	43 022
Regiões Autónomas	6 493	46	227	1 757
TOTAL	141 565	520	2 505	44 779

* Dados referentes às vítimas mortais em 24h.

Tabela 13. 2019: N.º de vítimas e de acidentes rodoviários no continente e regiões autónomas.

PEDIDOS DE PARECER/INSTRUÇÕES TÉCNICAS

No global foram emitidos, em 2019, 8 pareceres no âmbito da segurança e sinalização rodoviária, assim como 3 pedidos de esclarecimento provenientes de diferentes entidades municipais e cerca de 168 pedidos de esclarecimentos e pareceres simples, que se materializaram em respostas a *e-mails* dentro do mesmo âmbito.

2019. PEDIDOS DE PARECER			
#	ENTIDADE	DESCRIÇÃO	DATA DE EMISSÃO DO PARECER
1	Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia	Pedido de parecer sobre a implementação de passadeiras com ilusão 3D	jan.2019
2	Câmara Municipal de Figueira da Foz	Atualização da sinalização direcional na EN 109 e rotunda de saída da A17 para Paião - Nó de acesso à Marinha das Ondas	fev.2019
3	Junta de Freguesia das Avenidas Novas	Pedido de parecer relativo ao ecrã digital instalado em estabelecimento comercial – Junta de Freguesia das Avenidas Novas, Concelho de Lisboa	mar.2019
4	Hidro Force, Energias S.A.	Sinalética Rodoviária HDSXone	abr.2019
5	Eng.º Carlos Roque	Sinalização Nacional de Rotas Cicláveis – Turismo de Portugal	jun.2019
6	Presidente da Reserva da Biosfera Transfronteiriça Meseta Ibérica	Solicitação de autorização para implantação de painéis de sinalização da Reserva da Biosfera Transfronteiriça Meseta Ibérica (RBTMI)	jun.2019
7	IP - Engenharia	Sistema de Mobilidade de Mondego - METROBUS	jul.2019
8	Câmara Municipal de Sintra	Sinalização de trânsito proibido a veículos afetos à atividade de animação turística não pesados, a colocar na União de Freguesias de Sintra	ago.2019

Quadro 20. 2019: Pedidos de Parecer

2019. PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO (INSTRUÇÕES TÉCNICAS)			
#	ENTIDADE	DESCRIÇÃO	DATA DE EMISSÃO DO PARECER
1	Câmara Municipal de Braga	Sinalização Kiss e Go	jan.2019
2	Câmara Municipal de Montemor-o-Novo	Mercadorias perigosas	jan.2019
3	Câmara Municipal de Valpaços	Medidas urgentes de segurança rodoviária. Troço da EN 213 e da variante à EN213 entre a freguesia de Rio Torto, concelho de Valpaços e os Eixes, concelho de Mirandela.	mai.2019
4	Diversas (públicas e particulares)	Pedidos de esclarecimentos relativos a trânsito, infraestruturas e condições de segurança rodoviária, via e-mail	várias datas

Quadro 21. 2019: Pedidos de esclarecimento – Instruções Técnicas.

5.

AFETAÇÃO DE RECURSOS

RECURSOS HUMANOS

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu, perspetivando o necessário para o desenvolvimento das atividades que lhe estão atribuídas, e dar cumprimento à sua missão, definindo como foco o alcançar da visão delineada, considerando como base segura os seus valores.

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 e uma necessidade organizacional de contratação de prestadores de serviços em regime de *outsourcing*, tanto nas áreas de negócio como nas de suporte.

O Programa do XXI Governo Constitucional previu a limitação do recurso a trabalho precário por parte de entidades públicas, estabelecendo uma política clara de eliminação progressiva do recurso a trabalho subcontratado e a programas de tipo ocupacional no setor público como forma de colmatar necessidades de longa duração para o funcionamento dos diferentes serviços públicos.

A Lei do Orçamento do Estado para 2017, no art.º 25, determinou a criação de um Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública e no Setor Empresarial do Estado - PREVPAP e a Portaria n.º 150/2017, de 3 de maio, alterada pela Portaria n.º 331/2017, de 3 de novembro, estabeleceu os procedimentos da avaliação de situações a submeter ao PREVPAP, no âmbito da estratégia plurianual de combate à precariedade, prevista no artigo 19.º da Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, no artigo 25.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, e na Resolução do Conselho de Ministros n.º 32/2017, de 28 de fevereiro, criou as Comissões de Avaliação Bipartida (CAB), constituídas por representantes ministeriais, dos serviços e das associações sindicais.

No caso da ANSR, a CAB do MAI reconheceu a existência de 92 vínculos que revestiam características nestes termos, e após conclusão dos formalismos previstos na lei, foi iniciada em 2018 a integração destes colaboradores com a abertura dos respetivos procedimentos concursais, levando à contratação de 11 assistentes técnicos e 6 técnicos superiores, sendo que em março de 2019 se procedeu à conclusão do PREVPAP, com a contratação de 1 técnico de informática, 32 assistentes técnicos e 32 técnicos superiores.

De mencionar ainda que, a Lei n.º 112/2017, de 29 de dezembro, não previu o pacto de permanência (artº 78.º da LTFP), o que permitiu a saída de trabalhadores que tinham entrado ao abrigo da Lei n.º 112. A 31

de dezembro de 2019, saíram em regime de mobilidade para outros organismos, 1 assistente técnico e 2 técnicos superiores.

No âmbito da prestação de serviços comuns, cabe à SGMAI, colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR, sendo que de seguida se apresenta um quadro resumo de todos os efetivos deste organismo, reportado a 31 de dezembro de 2019, com a inclusão do número de trabalhadores existentes no mapa de pessoal da ANSR e daqueles que se encontram em mobilidade:

2019. MAPA DE PESSOAL DA ANSR						
CARREIRA	CATEGORIA	POSTOS PREVISTOS (PTP)	POSTOS OCUPADOS (PTO)	EFETIVOS	DESVIO (PTP-PTO)	DESVIO (PTP-EFETIVOS)
DIRIGENTE SUPERIOR	Presidente	1	1	1	0	0
	Vice-Presidente	1	1	1	0	0
DIRIGENTE INTERMÉDIO	Diretor de Unidade	2	2	2	0	0
	Chefe de Divisão	6	6	6	0	0
TÉCNICO SUPERIOR	Técnico Superior	98	79	79	-19	-19
INFORMÁTICA	Especialista de Informática	2	1	1	-1	-1
	Técnico de Informática	4	4	4	0	0
ASSISTENTE TÉCNICO	Coordenador Técnico	1	1	1	0	0
	Assistente Técnico	72	67	67	-5	-5
ASSISTENTE OPERACIONAL	Assistente Operacional	5	4	4	-1	-1
TOTAL		192	165	165	-26	-26

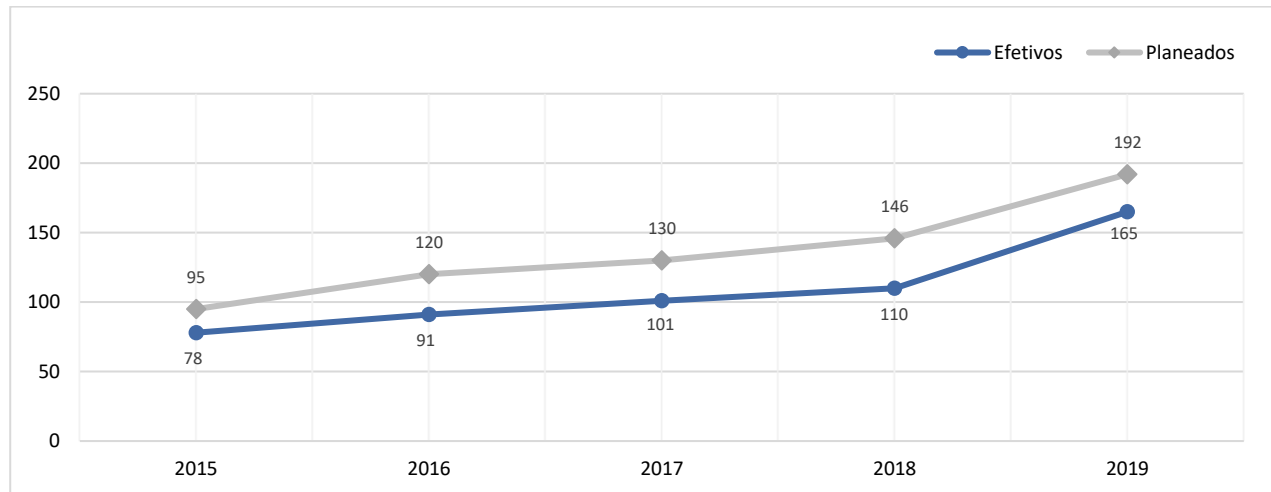
Tabela 14. 2019: Mapa de pessoal da ANSR.

O mapa de pessoal aprovado para 2019 contemplava 192 postos de trabalho, representando um reforço de 82 novos postos face ao ano anterior. Os dados à data de 31 de dezembro de 2019, davam conta do recrutamento de dois trabalhadores através de procedimentos de mobilidade em qualquer das suas modalidades e de 64 por procedimentos concursais. Quinze trabalhadores saíram em regime de mobilidade para outros organismos, um em regime de comissão de serviço noutro organismo, um trabalhador encontra-se em regime de cedência de interesse público na ANSR e, por fim, um saiu por cessação do contrato em funções públicas.

A 31 de dezembro de 2019, totalizam-se 165 trabalhadores em funções na ANSR, um aumento efetivo de 66,6%, face a 2018, resultando numa taxa de realização de recursos humanos de 85,94%. De seguida,

apresentamos gráfico com a evolução e diferença verificada entre os postos de trabalho planeados e efetivos, no período correspondente de 2015 a 2019.

GRÁFICO 05. 2015/2019. EVOLUÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS vs EFETIVOS



Com base nos resultados do QUAR de 2019, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

2019. QUAR: RECURSOS HUMANOS - PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO							
CARREIRA	PONTUAÇÃO	RECURSOS HUMANOS			PONTUAÇÃO		
		PLANEAMENTO	EXECUÇÃO	DESVIO	PLANEAMENTO	EXECUÇÃO	DESVIO
DIREÇÃO SUPERIOR	20	2	2	0	40	40	0
DIREÇÃO INTERMÉDIA	16	8	8	0	128	128	0
TÉCNICOS SUPERIORES (inclui Especialistas de Informática)	12	100	79	-21	1200	948	-252
COORDENADORES TÉCNICOS	9	1	1	0	9	9	0
ASSISTENTES TÉCNICOS (inclui Técnicos de Informática)	8	76	71	-5	608	568	-40
ASSISTENTES OPERACIONAIS	5	5	4	-1	25	20	-5
TOTAL	#	192	165	-27	2 010	1 713	-297

Tabela 15. 2019: QUAR – Recursos Humanos – Planeamento vs Execução

Conforme quadro supra, verifica-se que o desvio mais assinalável corresponde ao da categoria de técnico superior, que inclui também especialistas de informática, com -252 pontos do que os previstos no mapa de pessoal da ANSR, correspondendo a 21 trabalhadores. A esta categoria segue-se a de assistentes técnicos, correspondendo a -48 pontos dos inicialmente planeados, referentes a cerca de 5 trabalhadores.

A ANSR fechou o ano de 2019 com um efetivo humano ainda abaixo das necessidades, o que constituiu um constrangimento para o regular desempenho da sua atividade operacional, sendo certo que a ANSR procurará, de forma continuada e consistente, explorar todas as oportunidades potenciadoras de melhorias no desempenho organizacional.

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 2019 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 2019 para formação profissional e a despesa efetiva, foi a seguinte:

2019. 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)	8.272,00€	8.272,00€	0
D020215B000	Outras	49.627,00€	16.659,60€	32.967,40€

Tabela 16. 2019: Formação – Orçamento planeado vs Despesa realizada; Fonte: Plano de Formação ANSR 2019

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, a ANSR procurou harmonizar todas as ações formativas com os objetivos organizacionais e individuais de cada trabalhador, conforme inscrito no âmbito do Sistema SIADAP 2 e 3. Assim, em 2019 foram planeadas 85 ações de formação, no entanto, apenas duas destas se realizaram em virtude do não cumprimento da oferta disponibilizada no Plano de Formação pela Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas (INA):

2019. AÇÕES DE FORMAÇÃO PLANEADAS E REALIZADAS			
AÇÃO DE FORMAÇÃO REALIZADA	Nº DE PARTICIPANTES	Nº DE HORAS	TOTAL DE HORAS
Auditorias NP de Sistemas de Gestão Rodoviária	1	25	25
Segurança e Saúde no Trabalho	2	14	28

Tabela 17. 2019: 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:

2019. AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS E REALIZADAS			
AÇÃO DE FORMAÇÃO REALIZADA	Nº DE PARTICIPANTES	Nº DE HORAS	TOTAL DE HORAS
Competências Técnico-instrumentais	1	16	16
Implementação de Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária	1	18	18
Conceção, Desenho e Soluções Construtivas das Redes Cicláveis	1	6	6
Gestão de Projetos	5	20	100
Congresso Rodoviário Português	4	25	100
Plataforma Vortal	9	8	72
Impacto da Nova Lei de Proteção de Dados Pessoais LPDP – LEI n.º 58/2019 na Gestão de Recursos Humanos	1	3	3
Procedimentos Regulados da Contratação Pública no âmbito do RGPD e da LPDP	2	3	6
Palestra sobre a Nova LPDP	1	2	2
CAGEP – Curso Avançado de Gestão Pública	1	78	78
XI – Curso de Pós-Graduação em Contratação Pública – 3 Módulos	2	50	100
XI – Curso de Pós-Graduação em Contratação Pública – 2 Módulos	1	36	36
Formação de Excel	13	25	325
Pós-Graduação em Gestão de Recursos Humanos	1	150	150
Média	9	7	63

Tabela 18. 2019: 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 (6), seguida da área das competências digitais (3), sendo de ressaltar que no âmbito das competências para início de funções (formação inicial) não foi realizada qualquer ação de formação, conforme o seguinte quadro descritivo:

2019. 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	2	CAGEP – Curso Avançado de Gestão Pública
		Gestão de Projetos
Competências Comportamentais e Organizacionais	1	Pós-Graduação em Gestão de Recursos Humanos
Competências Técnico-instrumentais	6	XI – Curso de Pós-Graduação em Contratação Pública
		Procedimentos Regulados da Contratação Pública no âmbito do RGPD e da LPDP
		Competências Técnico-instrumentais
		Implementação de Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária
		Conceção, Desenho e Soluções Construtivas das Redes Cicláveis
		Impacto da Nova Lei de Proteção de Dados
Competências Digitais	3	Formação de Excel
		Plataforma Vortal
		Média
Outras competências	2	Congresso Rodoviário Português
		Palestra sobre a Nova LPDP

Quadro 22. 2019: Ações de Formação Realizadas por Área de Competência Estratégica

2019. 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			
85	2	15	52	1075	20,00%

Tabela 19. 2019: Execução do Plano de Formação

As ações de formação planeadas e não planeadas, realizadas em 2019, foram ministradas por várias entidades, tais como: o INA, Citeforma - Centro de Formação Profissional dos Trabalhadores de Escritório, Comércio, Serviços e Novas Tecnologias, Faculdade de Direito de Coimbra, GALILEU - Serviços e Tecnologia, S.A., Instituto Superior de Gestão (Lisboa), Vortal,

Centro de Formação de Proteção de Dados (Lisboa), IPG Media Brands, QVO Legis - Formação e Consultadoria, e SGS Academy, S.A..

RECURSOS FINANCEIROS

No que respeita à área financeira, a gestão da ANSR é assegurada em parceria com a SGMAI, no âmbito do protocolo de prestação de serviços comuns.

Ora, 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.

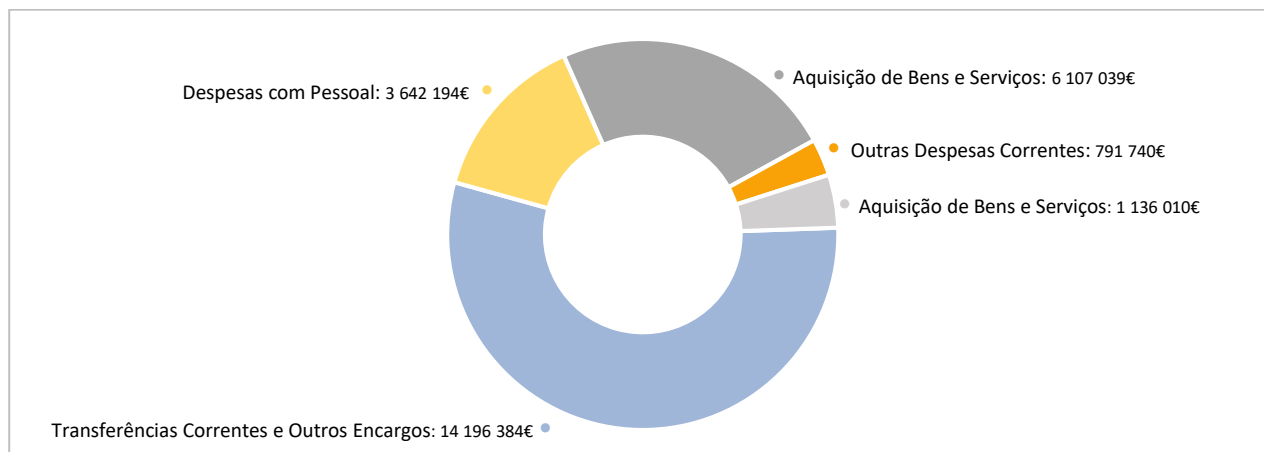
Neste contexto, o orçamento corrigido¹³ de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2019 foi na ordem dos 34,8 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 25,8 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 87%, conforme pode ser observado no quadro infra. Tal evidência deveu-se, essencialmente, ao adiamento de projetos de investimento estruturantes, nomeadamente a 2ª fase da desmaterialização de operações de fiscalização e simplificação do levantamento de acidentes rodoviários (SLIAV).

2019. DESPESAS – EXECUÇÃO ORÇAMENTAL						
AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO CORRIGIDO	CATIVOS	ORÇAMENTO LÍQUIDO DE CATIVOS	ORÇAMENTO EXECUTADO	DESVIO ORÇAMENTAL (%)	EXECUÇÃO (%)
Despesas com Pessoal	4 529 846€	848 389€	3 681 457€	3 642 194€	-1,08	98,92
Aquisição de Bens e Serviços	9 872 124€	1 907 566€	7 964 558€	6 107 039€	-23,32	76,68
Transferências Correntes e Outros Encargos	16 062 317€	1 537 154€	14 525 163€	14 196 384€	-2,26	97,74
Outras Despesas Correntes	1 605 255€	787 664€	807 591€	791 740€	-1,96	98,04
Aquisição de Bens de Capital	2 725 889€	0€	2 725 889€	1 136 010€	-58,33	41,67
TOTAL	34 795 431€	5 080 773€	29 704 658€	25 873 367€	-12,90	87,10

Tabela 20. 2019: Despesas - Execução Orçamental | Fonte: Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira (GeRFiP). Valores em euros.

¹³ Orçamento corrigido = Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

GRÁFICO 06. REPARTIÇÃO DAS DESPESAS EFETIVAS DA ANSR EM 2019



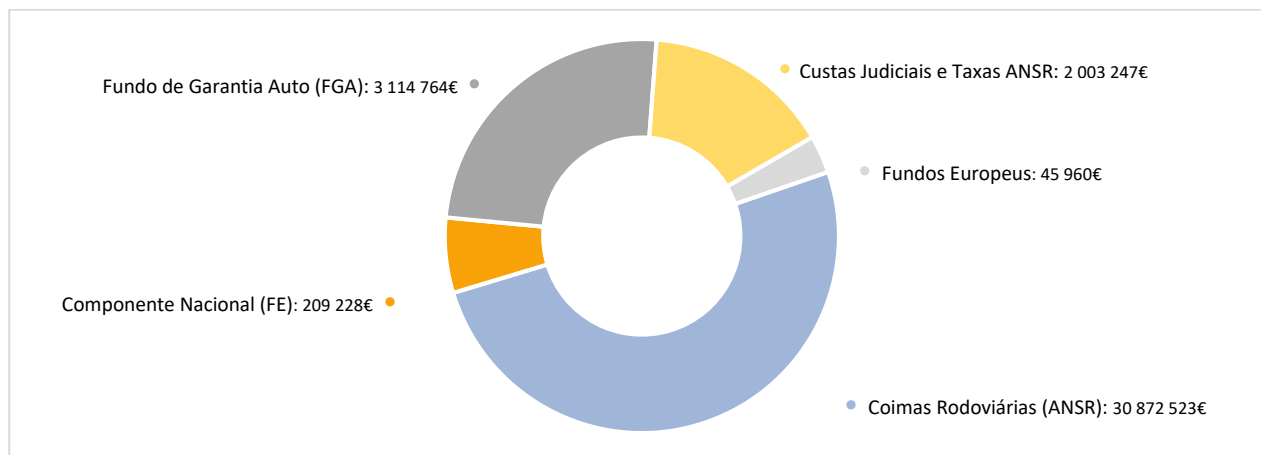
RECEITAS

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). O orçamento corrigido de receitas inscritas no OE para 2019 totalizou 34,9 milhões de euros, tendo-se verificado uma diminuição significativa no Agrupamento de Receita - Coimas Rodoviárias, atingindo os 33%. O orçamento foi executado em 106% contribuindo sobretudo para tal o bom nível de execução associado aos agrupamentos Coimas Rodoviárias ANSR e Custas Judiciais e Taxas ANSR (ambos superiores ao previsto). Por outro lado, verificou-se uma fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

2019. RECEITAS: EXECUÇÃO ORÇAMENTAL				
	PREVISÕES CORRIGIDAS	RECEITA	DESVIO ORÇAMENTAL	EXECUÇÃO %
Coimas Rodoviárias (ANSR)	27 839 254€	30 872 523€	3 033 269€	110,90
Custas Judiciais e Taxas ANSR	1 500 000€	2 003 247€	503 247€	133,55
Fundo de Garantia Automóvel (FGA)	3 600 000€	3 114 764€	-485 236€	86,52
Fundos Europeus (FE)	188 733€	45 960€	-142 773€	24,35
Componente Nacional (FE)	1 774 692€	209 228€	-1 565 464€	11,79
TOTAL	34 902 679€	36 245 722€	2 003 043€	103,85

Tabela 21. 2019: Receitas - Execução Orçamental; Fonte: Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira (GeRFiP)

GRÁFICO 07. REPARTIÇÃO DA RECEITA EFETIVA DA ANSR EM 2019



DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA

Em 2019, 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 89,9 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. DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA	
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA	2019
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	89 886 102€
Receitas Cobradas Transferidas	52 980 381€
Receitas Transferidas para o Estado ¹⁴	30 992 985€
Receitas Transferidas para a GNR ¹²	12 999 704€
Receitas Transferidas para a PSP ¹²	7 356 481€
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ¹⁵	1 631 210€
Total de Receitas da ANSR	36 905 722€
Receitas Próprias	36 650 534€

¹⁴ Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

¹⁵ 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.

Receitas Cofinanciadas	255 188€
Receitas Próprias ANSR transferidas	25 229 537€
Transferências para MAI ¹⁶	14 304 189€
Transferências para o Estado ¹⁶	10 011 115€
Transferências para Entidades Municipais ¹⁷	914 233€
Total de Custos de funcionamento da ANSR	11 676 184€

Tabela 21. 2019: Distribuição da receita; Fonte: Sistema de Informação de Gestão de Autos (SIGA) e Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT)

Em 2019, o valor total líquido¹⁸ de coimas rodoviárias aumentou ligeiramente face ao ano anterior (4% correspondente a 82,9 milhões em 2018), para tal contribuiu de forma destacada o aumento da receita arrecadada através da receita relativa às Entidades Municipais (140%, correspondendo a cerca de 381 mil euros em 2018).

ENCARGOS COM PESSOAL

Como referido anteriormente, a conclusão do PREVPAP no 1º trimestre de 2019 com a integração de 64 trabalhadores, contribuiu consideravelmente para que a despesa global atingisse os 3,64 milhões de euros contemplando um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 81,7% representam os pagamentos de remunerações (2,1 milhões de euros), conforme ilustrado no quadro seguinte.

2019. ENCARGOS COM PESSOAL			
RÚBRICA DE DESPESA	EXECUÇÃO 2018	EXECUÇÃO 2019	VARIAÇÃO 2018/2019
Pessoal dos quadros da Função Pública	1 467 811€	2 145 678€	677 867€
Pessoal que aguarda Aposentação	831€	567€	-264€
Pessoal em qualquer Outra Situação	162 408€	155 605€	-6 803€
Gratificações	1 396€	984€	-412€
Representação	36 624€	38 054€	1 430€
Subsídio de Refeição	98 002€	165 032€	67 030€
Subsídio de Férias	141 416€	207 715€	66 299€

¹⁶ Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

¹⁷ 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).

¹⁸ Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos.

Subsídios de Natal	140 228€	193 267€	53 039€
Horas Extraordinárias	10 841€	19 538€	8 697€
Ajudas de Custo	5 335€	8 904€	3 569€
Indemnizações por Cessação de Funções	4 394€	1 959€	2 435€
Outros Abonos em Numerário ou Espécie	28 610€	8 501€	-20 109€
Encargos com Saúde	180€	0	-180€
Subsídio Familiar a Crianças e Jovens	9 697€	13 638€	3 941€
Caixa Geral de Aposentações	344 631€	342 820€	1 811€
Segurança Social	129 074€	316 271€	187 197€
Outras Pensões	753€	776€	23€
Acidentes de Trabalho	9 373€	9 523€	150€
Outras Despesas	4 709€	4 822€	113€
Remunerações por Doença/Maternidade	1 965€	8 521€	6 556€
TOTAL	2 595 364€	3 642 194€	1 046 830€

Tabela 23. 2019: Encargos com o Pessoal

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

2019. RESULTADOS ANSR				
CUSTOS E PERDAS	2019	2019	2018	2018
61. CUSTO MERCADORIAS VENDIDAS E MATÉRIAS CONSUMIDAS				
Mercadorias				
Matérias				
62. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS		6 062 786,56€		7 742 907,10€
Custos com o Pessoal:				
Remunerações (641 + 642)	2 991 231,18€		2 292 039,39€	
Encargos Sociais (643 a 648):				
Pensões	2 714,52€		752,64€	
Outros	683 290,02€	3 677 235,72€	571 311,04€	2 864 103,07€
63. TRANSFERÊNCIAS CORRENTES CONCEDIDAS E PRESTAÇÕES SOCIAIS		14 195 347,87€		13 214 618,35€
66. AMORTIZAÇÕES DO EXERCÍCIO	2 085 689,29€		2 085 689,29€	

67. PROVISÕES DO EXERCÍCIO		2 085 689,29€	900 000,00€	2 966 671,50€
65. OUTROS CUSTOS E PERDAS OPERACIONAIS		828,64€		919,54€
(A)		26 021 888,08€		26 789 219,56€
68. CUSTOS E PERDAS FINANCEIRAS		385 970,72€		388 721,91
(C)		26 407 858,80€		27 177 941,47€
69. CUSTOS E PERDAS EXTRAORDINÁRIOS		423 156,89€		536 725,29
(E)		26 831 015,69€		27 714 666,76€
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		10 073 007,26€		6 507 673,79€
		36 904 022,95€		34 222 340,55€
PROVEITOS E GANHOS	2019	2019	2018	2018
71. VENDAS E PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS				
Vendas de Mercadorias				
Venda de Produtos Acabados e Intermédios				
Venda Subprodução, desp. e res. ref.				
Prestação de serviços				
72. IMPOSTOS, TAXAS E OUTROS	36 660 804,85€		34 154 610,29€	
Varição da Produção				
75. TRABALHOS PARA A PRÓPRIA ENTIDADE				
73. PROVEITOS SUPLEMENTARES				
74. TRANSFERÊNCIAS E SUBSÍDIOS CORRENTES OBTIDOS:				
Transferências – Tesouro (741)				
Outras (742 + 743)	0,96€		168 136,66€	
76. OUTROS PROVEITOS E GANHOS OPERACIONAIS		36 660 805,81€		34 322 746,95€
(B)		36 660 805,81€		34 322 746,95€
78. PROVEITOS E GANHOS FINANCEIROS				
(D)		36 660 805,81€		34 322 746,95€
79. PROVEITOS E GANHOS EXTRAORDINÁRIOS		243 217,14€		100 406,40€
(F)		36 904 022,95€		34 222 340,55€
RESUMO		2019		2018
Resultados Operacionais: (B) – (A) =		10 638 917,73€		7 533 527,39€
Resultados Financeiros: (D-B) – (C-A) =		385 970,72€		388 721,91€
Resultados Correntes: (D) – (C) =		10 252 947,01€		7 144 805,48€
Resultado Líquido do Exercício: (F) – (E) =		10 073 007,26€		6 507 673,79€

Tabela 23. 2019: Demonstração de Resultados ANSR

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 uma única interface (SIGA), toda a documentação disponível referente a cada processo aumentando assim a produtividade.

Se 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, em todos os distritos, o sistema de videoconferência. Este sistema, para além de libertar os recursos da GNR que anteriormente estavam a desempenhar a atividade de inquirição de testemunhas no âmbito dos processos de contraordenação rodoviária, 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, conseqüentemente, a redução do intervalo temporal entre a data da prática da infração e a decisão administrativa.

PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

No âmbito da sua política de qualidade (norma NP EN ISO 9001:2015) e de um conjunto de medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos a ANSR disponibiliza o “Portal das 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 Fujitsu, 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 respectiva 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.

6.

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.

7.

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, a ANSR publicou, na sua página eletrónica, o Plano de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas para o triénio 2018-2020.

Apesar de ser um Plano trienal as monitorizações são anuais e, em setembro de 2019, foi realizada uma monitorização às medidas de controlo definidas para cada risco potencial de desvio aos princípios de boa gestão assinalado. As medidas de controlo foram, na sua maioria, implementadas, mas houve necessidade de algumas serem ajustadas.

Foi introduzida a figura de “Gestor de Contrato” em todos os processos aquisitivos e criado um formulário para acompanhamento da execução do contrato, de modo a registar eventuais incumprimentos (F225).

Foram também criados 3 formulários: para efeitos de acumulação de funções públicas/públicas (F223) ou públicas/privadas (F224) e para a declaração de inexistência de conflitos, impedimentos, incompatibilidades e escusa (F227), estando definido o modo de proceder em cada uma das situações no Despacho ANSR nº 4/2019.

8.

MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da Administração Pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um importante desígnio dos sucessivos Governos, verificando-se uma crescente preocupação em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta na inovação e nas tecnologias de forma a fomentar a colaboração e partilha organizacional e aproximar o serviço público dos cidadãos. Conforme havia sido previsto no Plano de Atividades para o ano 2019, a ANSR apostou durante este ciclo de gestão na continuidade da execução da medida integrada no Programa SIMPLEX+ medida #69 correspondente ao RIC (Registo Individual do Condutor) no Portal das Contraordenações, e na conclusão das medidas inscritas em programas anteriores, nomeadamente a medida #77 referente ao Projeto ANSR/ARAC e a medida #74 referente à disponibilização do RIC atualizado nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (RAMA).

A ANSR reforçou 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, no entanto, apesar dos esforços organizacionais verificaram-se alguns constrangimentos no desenvolvimento destes projetos, nomeadamente no que toca à complexidade tecnológica e à comunicação/colaboração interinstitucional por vezes menos fluída e satisfatória, o que abrandou a sua implementação e exigiu a ampliação dos prazos previstos para a respetiva conclusão.

Apresentam-se, de seguida, as ações desenvolvidas no âmbito das medidas acima referidas:

MEDIDA #69 - RIC NO PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES		
DESCRIÇÃO	AÇÕES DESENVOLVIDAS	ESTADO
Agilizar o procedimento do pedido do Registo de Infrações do Condutor, utilizando o Portal das Contraordenações como suporte de operacionalização da medida, tornando mais fácil, simples e cómodo o seu pedido.	Elaboração de especificações funcionais e técnicas	concluída
	Implementação da nova funcionalidade no Portal de Contraordenações	concluída
Criação de nova funcionalidade no Portal das Contraordenações para pedido de RIC, com sua disponibilização ao utilizador em formato .pdf mediante pagamento através de referência multibanco.	Implementação da integração com a plataforma de pagamentos da AMA e posterior alteração para integração com a plataforma de pagamentos SIBS (Gateway)	concluída
	Realização de testes de integração com SIBS, de testes de aceitação da nova funcionalidade, e de auditoria do Portal de Contraordenações pela RNSI	ações concluídas
Confirmação de pagamento realizada através da plataforma de pagamento da SIBS, com comunicação via webservice.	Disponibilização em ambiente de produção pendente de alinhamento com SIBS, sendo necessária a realização de novos testes fase às evoluções introduzidas	ações em desenvolvimento

Quadro 23. Medida #69 – RIC no Portal das Contraordenações

MEDIDA #74 - REGISTO INDIVIDUAL DO CONDUTOR ATUALIZADO NAS REGIÕES AUTÓNOMAS		
DESCRIÇÃO	AÇÕES DESENVOLVIDAS	ESTADO
Garantir a interoperabilidade entre as bases de dados do RIC do Continente e das Regiões Autónomas, quer para o atual regime do RIC, quer do regime de carta por pontos. O acesso das Regiões Autónomas à base de dados de RIC, da ANSR é efetuada através de uma linha de transmissão de dados, a qual deverá ser assegurada por <i>webservice</i> , garantindo-se todos os requisitos de segurança da informação.	Fase 1 e 2: Elaboração de especificações funcionais e técnicas e respetivo alinhamento com as Regiões Autónomas	concluída
	Fase 1: Realização de testes integrados com RAA e disponibilização do serviço em produção	concluída
	Fase 1: Validação com sucesso da integração com RAA em ambiente de produção	concluída
Fase 1 - Disponibilização do serviço em produção com Região Autónoma dos Açores (RAA); Fase 2 - Disponibilização do serviço em produção com Região Autónoma da Madeira (RAM).	Fase 2: encontra-se pendente a realização de testes integrados com RAM. A RAM encontra-se a desenvolver os <i>interfaces</i> de comunicação para estabelecer o canal de comunicações com a RNSI/ANSR	em curso

Quadro 24. Medida #74 – Registo Individual do Condutor atualizado nas Regiões Autónomas

MEDIDA #77 – PROJETO ANSR/ARAC		
DESCRIÇÃO	AÇÕES DESENVOLVIDAS	ESTADO
Automatizar os pedidos e as respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras e as empresas associadas da Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC).	Elaboração de especificações funcionais e técnicas e respetivo alinhamento com ARAC.	concluída
Implementar um canal de comunicação eletrónico entre o sistema de contraordenações e a base de dados da ARAC, da qual consta a identificação dos veículos afetos à atividade de “rent-a-car” para posterior emissão da notificação do pedido de identificação de condutor. O acesso à informação por parte das forças de segurança e polícia administrativa será efetuado em tempo real, através de comunicação eletrónica de dados entre o sistema de contraordenações e esta base de dados.		
As empresas de rent-a-car notificadas para identificação dos condutores poderão proceder à respetiva identificação, através do referido canal de comunicação eletrónico, agilizando-se assim todo o processo.	Disponibilização em ambiente de testes.	em desenvolvimento

Quadro 25. Medida #77 – Projeto ANSR/ARAC

Em julho de 2019 arrancou a 9ª Edição do Programa SIMPLEX, denominada *iSIMPLEX*, tendo como lema ‘Inovação que muda a sua vida’, com medidas que se distinguem pela sua natureza inovadora e que se distribuem por cinco eixos: 1. interagir uma só vez, 2. partilhar e reutilizar, 3. digital por omissão, 4. a economia comportamental e 5. tecnologias emergentes (como a inteligência artificial).

A ANSR voltou a responder a esta importante iniciativa e do programa *iSIMPLEX* 2019/2020 constam quatro medidas cuja execução se encontra a cargo da ANSR:

iSIMPLEX 2019/2020 - ANSR

DESCRIÇÃO

Medida #32 | COMUNICAÇÃO AUTOMÁTICA DE PONTOS NA CONDUÇÃO

Estabelecer um sistema de comunicação e interoperabilidade automática entre a ANSR e o IMT sobre os pontos dos condutores.

Medida #61 | AUTO ELETRÓNICO

Desmaterializar a tramitação de autos de contraordenação, permitindo, designadamente, a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica da notificação do infrator.

Medida #87 | CAMPANHA DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

promover ações de sensibilização e prevenir comportamentos de sinistralidade rodoviária, testando modalidades diversas, para contextos diferentes, por forma a avaliar o impacto de cada solução, designadamente incluindo nos passeios de transeuntes mensagens de sensibilização que evitem atropelamentos.

Medida #91 | IA & PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

Desenvolver um sistema de vigilância da sinistralidade rodoviária através de modelos de análise de dados que permitam conhecer e prever a sinistralidade rodoviária corrigida em função de fatores externos (por exemplo, condições meteorológicas, luminosidade, tráfego) e que sejam capazes de apresentar, no final de cada mês: o número de acidentes graves a 30 dias e as zonas de acumulação de acidentes.

O sistema de vigilância deverá promover a deteção semiautomática de alterações significativas dos padrões de sinistralidade rodoviária (designadamente, localização, padrões temporais, configuração e tipologia e impacto social dos acidentes).

9.

AUTOAVALIAÇÃO

QUAR – ENQUADRAMENTO

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 2019:

- OE 1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária
- OE 2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes
- OE 3: Modernizar a fiscalização rodoviária
- OE 4: Otimizar o equilíbrio orçamental
- OE 5: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

No quadro infra encontra-se refletida a correlação entre os dois níveis de objetivos do QUAR, os indicadores de desempenho definidos, as correspondentes metas e, por fim, os resultados alcançados.

2019. QUAR – SÍNTESE DE RESULTADOS				
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	METAS	RESULTADOS
OE1. Territorializar os Instrumentos de Combate à Sinistralidade Rodoviária	OO1. Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais	i1. n.º de planos concluídos ou em curso	4	4
	OO2. Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes	i2. n.º de avaliações concluídas	6	10
	OO5. Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020	i5. taxa de execução global	65%	66,00%
OE2. Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes	OO3. Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros	i3. n.º de campanhas efetuadas	6	18
OE3. Modernizar a fiscalização rodoviária	OO4. Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) - 2ª fase	i4. desenvolvimento da 2ª fase do projeto	31.dez 2019	-
OE4. Otimizar o equilíbrio orçamental	OO6. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2019	i6. percentagem de execução do conjunto das medidas	50%	94,20%
OE5. Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária	OO7. Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias	i7. aumentar em 30% o n.º de utilizadores	256.862	319.538
n.a.	OO8. Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar dos colaboradores	i8 - Percentagem de trabalhadores com parecer favorável à solicitação para gozo de horário na modalidade de jornada contínua	13%	14,55%

Quadro 27. QUAR – Síntese de Resultados

QUAR - OBJETIVOS OPERACIONAIS: RESULTADOS ALCANÇADOS E ANÁLISE DE DESVIOS

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 de 2019, onde é possível verificar a superação de seis objetivos, o

cumprimento de um e o não cumprimento de outro, traduzindo-se a performance da ANSR numa taxa de realização global de 148,16%.

OBJETIVO OPERACIONAL 1

Impulsionar e colaborar na elaboração de planos municipais ou intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Comunidades Intermunicipais (CIM)			Resultado Ponderado: 20,00%
Indicador	Meta 2019	Peso	
i1 - N.º de planos concluídos ou em curso	4	100%	
Resultados			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
4	100,00%	0,00%	atingido
JUSTIFICAÇÃO			
As Grandes Opções do Plano para 2019¹⁹, tendo o PENSE 2020 como matriz orientadora, definiram o objetivo de promover a segurança rodoviária junto das autarquias, através de soluções de trabalho adaptadas às realidades locais e regionais, traduzindo-as na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária. Neste âmbito, a ANSR tem procurado, em cada ciclo de gestão, promover a elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, em articulação com as Comunidades Intermunicipais. Como tal, em 2019, foram planeadas quatro colaborações e as realizadas detiveram-se no mesmo número, tendo gerado uma taxa de realização de 100%, correspondendo ao cumprimento do objetivo. (Informação detalhada sobre Planos Municipais ou Intermunicipais, no quadro 02, na página 20).			

OBJETIVO OPERACIONAL 2

Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes			Resultado ponderado: 33,33%
Indicador	Meta 2019	Peso	
i2 - N.º de avaliações concluídas	6	100%	
Resultados			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
10	166,67%	66,67%	Superado

¹⁹ Aprovadas na Lei n.º 70/2018, de 31 de dezembro.

JUSTIFICAÇÃO

A avaliação técnica a infraestruturas constitui um importante aspeto do combate à sinistralidade, uma vez que permite obter um conhecimento aprofundado das características das vias e consequentemente delinear um conjunto de intervenções que contribuam para a melhoria das suas condições de segurança, com o objetivo último de reduzir a perda de vidas humanas nas estradas.

Em 2019 a ANSR deu continuidade ao objetivo já definido em 2018, que diz respeito ao desenvolvimento de avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes.

A meta para 2019 foi estabelecida em 6 avaliações a realizar, e tendo-se imprimido um forte ritmo às inspeções realizadas para seleção dos futuros locais de controlo de velocidade do SINCRO foi possível a realização de 10 avaliações técnicas, que se refletiu numa taxa de realização 166,7%, resultando na superação do objetivo.

OBJETIVO OPERACIONAL 3

Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e orientadas para grupos prioritários (dias rodas a motor, peões e ciclistas), entre outros		Resultado Ponderado: 60,00%
Indicador	Meta 2019	Peso
i3 - N.º de avaliações concluídas	6	100%
Resultados		
Resultado	Taxa de Realização	Desvio
18	300,00%	200,00%
		Classificação
		superado

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 mudança 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 6 campanhas para 2019 e, realizado 18, 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 (campanhas descritas em detalhe no quadro 05, na página 23), atingindo uma taxa de realização de 300,00%.

Importa ainda referir, que a par das campanhas realizadas, a ANSR participou/marcou presença em cerca de 41 eventos e 17 outras atividades/iniciativas de referência para o setor. (ver em mais detalhe quadros 12,13 e 14, nas páginas 31, 35 e 36, respetivamente.)

No mesmo sentido, 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 na das 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.

OBJETIVO OPERACIONAL 4

Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCoT) – 2ª fase				Resultado Ponderado: 0%
Indicador			Meta 2019	Peso
i4 - Desenvolvimento da 2ª fase do projeto			31.12.2019	100%
Resultados				
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação	
n.d.	0,00%	n.a.	não atingido	

JUSTIFICAÇÃO

No ano de 2019 ocorreram vicissitudes contratuais, impedindo que uma estabilidade duradoura da prestação de serviços de manutenção corretiva e evolutiva do SCoT/SIGA/PCO. Com efeito, o procedimento de aquisição de serviços, que foi desenvolvido na SGMAL e que deveria estar concluído em abril de 2019, prolongou-se no tempo, tendo a adjudicação ocorrido apenas em fins de fevereiro de 2020. Desde abril de 2019 até fevereiro de 2020, os serviços de manutenção corretiva e evolutiva do SCoT/SIGA/PCO com contratos com execução de 2 meses e de 1 mês. Devido à ausência de contrato de serviços de execução por períodos mais amplos e o número de atividades em curso, não foi possível calendarizar este objetivo dentro do planeamento das atividades em curso.

Deste modo, no seguimento de orientações Superiores, foi elaborada a Informação n.º 3201/2019, de 13-11-2019, a manifestar a necessidade de aquisição de serviços para o desenvolvimento da medida Geolocalização. Mais uma vez, em face de vicissitudes da contratação pública, a adjudicação e celebração do contrato para o desenvolvimento da 2.ª fase do objetivo do QUAR apenas veio a ocorrer no início de abril de 2020.

OBJETIVO OPERACIONAL 5

Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020		Resultado Ponderado:	
		7,11%	
Indicador	Meta 2019	Peso	
i5 - Taxa de execução global	65%	100%	
Resultados Efetivos			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
66,00%	101,54%	1,54%	superado
JUSTIFICAÇÃO			
O PENSE 2020, aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017²⁰ prevê, até ao final de 2020, a realização de 34 ações que compreendem 107 medidas. A ANSR é a entidade responsável em 44 dessas medidas. No final de 2019, com 70% de tempo decorrido, a taxa de execução foi de 66% (ver descritivo da medida, pág. 19), fruto do forte empenho da ANSR, e em particular da UPSR, no desenvolvimento das medidas inseridas no Plano Estratégico da sua responsabilidade. Face a uma meta em 65%, os 66% de taxa de execução corresponde à superação deste objetivo definida.			

OBJETIVO OPERACIONAL 6

Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta OE 2019		Resultado Ponderado: 188,40%	
Indicador	Meta 2019	Peso	
i6 – Percentagem de execução do conjunto de medidas	50%	100%	
Resultados Verificados			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
94,20%	188,40%	88,40%	superado
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 conexa a necessidade de prosseguir uma trajetória pautada pela rigorosa e sustentável execução do orçamento do Estado. Assim, em alinhamento com essas políticas, a ANSR incluiu um objetivo operacional no QUAR que consiste na concretização de um pacote de medidas de eficiência orçamental, à semelhança do que tem vindo a acontecer desde 2017. A proposta do Orçamento do Estado da ANSR para o ano 2019 contemplou um conjunto de iniciativas que visavam atingir um incremento da eficiência organizacional no montante total de 1.329.714 €, como descritas no quadro seguinte:			

²⁰ 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.

INICIATIVAS DE EFICIÊNCIA E CONTROLO ORÇAMENTAL:				
ÁREA	DESCRIÇÃO DAS INICIATIVAS	ESTIMATIVA	POUPANÇA	TAXA DE REALIZAÇÃO
Ganhos de eficiência na aquisição de bens e serviços	Redução dos encargos com os serviços de gestão de contraordenações	250.000,00€	682.461,41€	272,98%
Otimização da gestão do património imobiliário	Redução dos custos da administração das instalações do edifício	4.000,00€	7.917,97€	198,00%
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	25.714,00€	-	0,00%
Aumento da produtividade dos serviços	Implementação do Sistema de Incentivos à Eficiência da Despesa Pública	50.000,00€	-	0,00%
Identificação de medidas geradoras de recuperação de receitas próprias	Expansão da rede nacional de radares - SINCRO	1.000.000,00€	-	0,00%

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 272,98% e 198,00% respetivamente, resultando em 94,20% para o total das iniciativas, o que face à meta de 50%, inicialmente definida, se reflete numa taxa de realização de 188,40%.

Para este resultado contribuiu de forma destacada a redução dos encargos com os serviços de gestão de contraordenações, que se apurou através da inclusão dos colaboradores a exercer até aqui funções em regime de *outsourcing* no mapa de pessoal da ANSR.

Com a criação e difusão do PREVPAP já se encontrava prevista essa alteração no vínculo da prestação de trabalho, antevendo-se uma poupança com a redução de despesa em bens e serviços e aumento da mesma no agrupamento 1 referente a despesas com pessoal.

Prevvia-se a integração dos trabalhadores numa fase posterior à em que de facto ocorreu a integração, conseguindo-se um maior nível de poupança em virtude desta antecipação.

Apesar de outras medidas previstas para a verificação de poupanças não as tenham conseguido gerar, os ganhos de eficiência na aquisição de bens e serviços acabaram por compensar e superar toda a não observância das demais.

OBJETIVO OPERACIONAL 7

Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias		Resultado Ponderado: 62,20%	
Indicador	Meta 2019	Peso	
i7 - Aumentar em 30% o n.º de utilizadores validados no Portal	256 862	100%	
Resultados Verificados			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
319 538	124,40%	24,40%	superou
JUSTIFICAÇÃO			
A fixação deste objetivo encontra-se alinhada com a aposta da ANSR em melhorar a comunicação e imagem institucionais junto dos seus <i>stakeholders</i>, por um lado otimizando e alargando a informação disponível nos vários canais comunicacionais e, por outro, facilitando o processo de registo dos utilizadores. Assente numa perspetiva de simplificação administrativa e de automatização de processos, com a aposta intensiva na área das TIC, alcançámos um universo de 319.538 utilizadores validados no Portal das Contraordenações Rodoviárias, superando a meta proposta, apesar dos constrangimentos associados ao Portal das Contraordenações, nomeadamente no que diz respeito ao processo de verificação de dados obrigatórios para a validação de acesso. Assim, a ANSR considera aceitável a superação deste objetivo e continuará a reforçar o seu empenho na identificação e aplicação de medidas de melhoria ao Portal em referência.			

OBJETIVO OPERACIONAL 8

Assegurar a conciliação da visa profissional com a vida pessoal e familiar dos colaboradores		Resultado Ponderado: 55,96%	
Indicador	Meta 2019	Peso	
i8 - Percentagem de trabalhadores com parecer favorável à solicitação para gozo de horário na modalidade de jornada contínua	13%	100%	
Resultados Verificados			
Resultado	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
14,55%	111,92%	11,92%	superado
JUSTIFICAÇÃO			
A Lei do Orçamento do Estado para 2019, Lei n.º 71/2018 de 31 de dezembro estipula, no artigo 25.º, objetivos para a gestão dos trabalhadores a inscrever nos QUAR dos serviços públicos de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável.			

A ANSR, deu parecer favorável a cerca de 14,55% de solicitações para gozo de horário na modalidade de jornada contínua, procurando ir ao encontro da satisfação dos trabalhadores e da melhoria da qualidade nas condições de trabalho, refletindo-se também numa maior motivação dos colaboradores e contribuindo para um melhor equilíbrio da vida profissional com a vida pessoal e familiar destes.

2019. SÍNTESE: TAXA DE REALIZAÇÃO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS

OBJETIVOS/INDICADORES		Taxa de Realização	Classificação	Resultado Ponderado	Taxa de realização do objetivo considerando o peso do parâmetro
EFICÁCIA	OO1 i1	100,00%	atingido	20,00%	7,00%
	OO2 i2	166,7%	superado	33,33%	11,57%
	OO3 i3	300,00%	superado	60,00%	21,00%
	OO4 i4	0,00%	não atingido	0,00%	0,00%
	OO5 i5	101,54%	superado	20,31%	7,11%
EFICIÊNCIA	OO6 i6	188,40%	superado	188,40%	65,94%
QUALIDADE	OO7 i7	124,40%	superado	62,20%	18,66%
	OO8 i8	111,9%	atingido	55,96%	16,79%
TAXA DE REALIZAÇÃO GLOBAL					148,16%

Quadro 28. Taxa de Realização dos Objetivos Operacionais

2019. AVALIAÇÃO DE PARÂMETROS

PARÂMETRO	PONDERAÇÃO	RESULTADO
Eficácia	35%	46,77%
Eficiência	35%	65,94%
Qualidade	30%	35,45%
RESULTADO GLOBAL		148,16%

Tabela 25. 2019: Avaliação de Parâmetros

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 o 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 seis dos oito objetivos operacionais presentes no QUAR 2019, cumpriu um dos oito e não cumpriu outro, apresentando uma taxa de superação de 75,00%, uma taxa de cumprimento de 12,5,0% e uma taxa de não cumprimento correspondente a 12,50%. Todos os quatro objetivos mais relevantes foram superados, com taxas de execução de: OO3 (300,00%), OO6 (188,40%), OO7 (124,40%) e OO8 (111,92%).

Dando nota da taxa de realização global do QUAR de 148,16%, 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 2019, é a de que a performance organizacional registada a muito se deveu ao profissionalismo e entrega dos colaboradores, note-se que o ano ficou marcado pela mudança na liderança institucional que imprimiu um renovado incentivo ao cumprimento da missão da ANSR e a uma consolidação no alinhamento com as orientações internacionais, assim como nacionais.

Cientes do valor global da equipa (que se viu aumentada com a integração dos colaboradores com vínculos precários), 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 no decorrer de 2020 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 âmbito do aprovisionamento, apresenta-se como imperioso melhorar a capacidade de planeamento, promovendo desta forma um contexto de maior certeza e previsibilidade na correspondente gestão das dotações orçamentais, cenário que simultaneamente vem facilitar e agilizar a definição de prioridades aquisitivas e o processo de tomada de decisão.

No que concerne à área orçamental/financeira, deverá ser reforçado o apoio ao processo de planeamento orçamental anual e plurianual das atividades e projetos a desenvolver pelas áreas de negócio da ANSR, procurando ativamente e a todo o momento melhorar 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.

A ANSR, continuará determinada na sua missão, unida pela mesma visão:

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

ANEXO I

LISTAGEM DE SIGLAS

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CAB	Comissões de Avaliação Bipartida
CAF	Common Assessment Framework
CE	Código da Estrada
CIM	Comunidades Intermunicipais
CISR	Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária
CM	Câmaras Municipais
CNSR	Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
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 Gestores das Vias
GNR	Guarda Nacional Repúblicana
GOP	Grandes Opções do Plano
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
GeRFiP	Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira
PREVPAP	Programa de Regularização de Vínculos Precários na Administração Pública

PRACE	Programa de Restruturação da Administração Central do Estado
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
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
UFTC	Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações
UPSR	Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária

LISTAGEM DE QUADROS

Quadro 01	Avaliação do Sistema de Controlo Interno	17
Quadro 02	2019: Ações de Fiscalização e Campanhas realizadas no âmbito do PNF	25
Quadro 03	2019: Contributos ao Plano Nacional de Fiscalização 2020	26
Quadro 04	2019: Planos Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária	26
Quadro 05	2019: Outros contributos à elaboração de Planos Municipais e Intermunicipais	27
Quadro 06	2019: Avaliações Técnicas aos Lanços de Estrada com maior concentração de Acidentes	28
Quadro 07	2019: Avaliações Técnicas – medidas propostas	28
Quadro 08	2019: Pontos negros inspecionados	30
Quadro 09	2019: Campanhas de Sensibilização Realizadas	32
Quadro 10	2019: SINCRO 2ª fase - Expansão	34
Quadro 11	2019: Desenvolvimento do Projeto SLIAV	37
Quadro 12	2019: Desenvolvimento do Estudo sobre o Custo Económico dos Acidentes Rodoviários	39
Quadro 13	2019: Desenvolvimento do Projeto: Emissão de Certidão RIC (Via Portal das Contraordenações)	40
Quadro 14	2019: Participação/Promoção de Eventos de Prevenção e Segurança Rodoviária	41
Quadro 15	2019: Participação/Promoção de Atividades no âmbito da Segurança Rodoviária	44
Quadro 16	2019: Participação em Iniciativas Relevantes para a Segurança Rodoviária	45
Quadro 17	2019: Ações realizadas no âmbito da Certificação	46
Quadro 18	2019: Ações Realizadas no âmbito da Norma ISO 39001:2017	47
Quadro 19	2019: Outras Ações relevantes para a Ação Normativa	47
Quadro 20	2019: Pedidos de Parecer	54
Quadro 21	2019: Pedidos de esclarecimento – Instruções Técnicas	55
Quadro 22	2019: Ações de Formação Realizadas por Área de Competência Estratégica	61
Quadro 23	Medida #69 – RIC no Portal das Contraordenações	74
Quadro 24	Medida #74 – Registo Individual do Condutor atualizado nas Regiões Autónomas	75
Quadro 25	Medida #77 – Projeto ANSR/ARAC	75
Quadro 26	iSIMPLEX 2019/2020 ANSR	76
Quadro 27	QUAR – Síntese de Resultados	78
Quadro 28	Taxa de Realização dos Objetivos Operacionais	85

LISTAGEM DE TABELAS

Tabela 01	Execução do PENSE 2020: Análise por Ministério	23
Tabela 02	Execução do PENSE 2020: Análise por Entidade Responsável	23
Tabela 03	Execução do PENSE 2020: Resumo de execução das Medidas	23
Tabela 04	2019: Dados das Ações de Fiscalização no âmbito do PNF	26
Tabela 05	2018/2019: Distribuição de Autos registados, decididos, prescritos e cobrados	49
Tabela 06	2018/2019: Número de autos registados no SIGA, por nível de gravidade	49
Tabela 07	2018/2019: Número de autos decididos, por nível de gravidade	50
Tabela 08	2018/2019: SINCRO – Distribuição do nº de infrações por excesso de velocidade	51
Tabela 09	2018/2019: N.º de condutores e saldo de pontos no título de condução	52
Tabela 10	2018/2019: Processo de cassação do título de condução	52
Tabela 11	2018/2019: Realização de prova teórica e de ação de formação	52
Tabela 12	2015/2019: Evolução do n.º de vítimas mortais no continente e regiões autónomas	53
Tabela 13	2019: N.º de vítimas e de acidentes rodoviários no continente e regiões autónomas	54
Tabela 14	2019: Mapa de pessoal da ANSR	57
Tabela 15	2019: QUAR – Recursos Humanos – Planeamento vs Execução	58
Tabela 16	2019: Formação – Orçamento planeado vs Despesa realizada	59
Tabela 17	2019: Ações de Formação Planeadas e Realizadas	60
Tabela 18	2019: Ações de Formação não Planeadas e Realizadas	60
Tabela 19	2019: Execução do Plano de Formação	61
Tabela 20	2019: Despesas - Execução Orçamental	62
Tabela 21	2019: Receitas - Execução Orçamental	63
Tabela 22	2019: Distribuição da Receita	64
Tabela 23	2019: Encargos com o Pessoal	65
Tabela 24	2019: Demonstração de Resultados ANSR	66
Tabela 25	2019: Avaliação de Parâmetros	85

LISTAGEM DE GRÁFICOS

Gráfico 01	2018/2019: Distribuição de Autos registados, decididos, prescritos e cobrados	49
Gráfico 02	2018/2019: Número de autos registados no SIGA, por nível de gravidade	50
Gráfico 03	2018/2019: Número de autos decididos, por nível de gravidade	50
Gráfico 04	2018/2019: SINCRO – Distribuição do nº de infrações por excesso de velocidade	51
Gráfico 05	2015/2019: Evolução dos postos de trabalho planeados vs efetivos	58
Gráfico 06	Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2019	63
Gráfico 07	Repartição das Receitas Efetivas da ANSR em 2019	64

ANEXO II



2019

Balanço Social



Introdução	3
SUMÁRIO EXECUTIVO	4
Indicadores de Gestão relativos ao ano de 2019	4
Natureza, Missão e Atribuições da ANSR	5
1. Caracterização dos recursos humanos da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária a 31 de dezembro de 2019	7
<i>Organograma</i>	7
1.1. <i>Relação Jurídica de emprego por tipo de vínculo e género</i>	8
1.2. <i>Modalidade de vinculação</i>	10
<i>Evolução dos efetivos 2016-2019</i>	10
1.3. <i>Mobilidade dos trabalhadores admitidos e regressados</i>	11
1.4. <i>Mobilidade dos trabalhadores saídos</i>	13
1.5. <i>Mudanças de situação dos trabalhadores</i>	14
1.6. <i>Género</i>	15
1.7. <i>Escalão etário</i>	16
1.8. <i>Estrutura de antiguidades segundo o género</i>	19
1.9. <i>Trabalhadores segundo o nível de escolaridade</i>	20
1.10. <i>Trabalhadores portadores de deficiência segundo o escalão etário e género</i>	22
1.11. <i>Modalidades de horário</i>	23
1.12. <i>Trabalho suplementar</i>	25

1.13.	<i>Assiduidade</i>	26
1.14.	<i>Ausência dos trabalhadores por atividade sindical ou greve</i>	29
1.15.	<i>Acidentes de trabalho e doenças profissionais</i>	29
2.	Encargos com Pessoal durante o ano de 2019	29
3.	Formação Profissional	32
4.	Relações Profissionais	34
5.	Notas Finais	35

Introdução

Elaborado nos termos do Decreto-Lei n.º 190/96, de 9/10, este documento de gestão afigura-se de extrema importância, quer como instrumento de gestão de recursos, quer como meio de auscultação ou barómetro de tendências conjunturais e sensibilidades das diversas unidades funcionais da organização.

Especificamente no que confere à obrigatoriedade de apresentação do Balanço Social, o Decreto-Lei acima referido, alude no seu n.º 1 do art.º 1º que “Os serviços e organismos da Administração Pública Central, Regional e Local, incluindo os Institutos Públicos que revistam a natureza de serviços personalizados e fundos públicos que, nos termos de cada ano civil, tenham no mínimo 50 trabalhadores ao seu serviço, qualquer que seja a respetiva relação jurídica de emprego, devem elaborar anualmente o seu balanço social com referência a 31 de Dezembro do ano anterior”.

O presente Balanço Social, com referência a 31 de dezembro de 2019, tem como objetivo a tradução clara e real, dos ângulos mais salientes e caracterizadores da vertente humana da (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, pelo que, a informação nele contida assume especial relevância, razão pela qual se espera a capacidade de fomentar uma autorreflexão, além de uma imagem geral dos trabalhadores desta entidade de que são exemplos, o aumento da sua tecnicidade, o desenvolvimento de competências, o aumento da sua motivação, a diminuição do absentismo, um bom ambiente organizacional, de higiene, segurança e saúde no trabalho, fatores esses que evidenciam dimensões sociais da cultura organizacional da ANSR que são essenciais para o aumento da eficiência e da eficácia da atividade da (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Deste modo, importa referir que o presente Balanço Social terá um conjunto de quadros e gráficos¹ com informação estatística e indicadores de gestão acompanhados pela respetiva análise descritiva e comparativa, que visam observar, esclarecer, evidenciar toda a informação de maior relevo que esta entidade detém para compreender e permitir a revisão de determinados critérios e a correção de eventuais desvios, por forma a compatibilizar, em termos futuros, os objetivos traçados com os resultados a alcançar, bem como garantir a análise comparativa dos principais indicadores durante os anos 2016/2017/2018, numa cultura organizacional que lhe é característica, constituindo um fator de apoio na tomada de decisão superior.

Assim, o Balanço Social da ANSR agora apresentado segue o modelo oficial publicitado pela (DGAEP) Direção-Geral da Administração e do Emprego Público, incorporado na sua página oficial.

¹ Gráficos e Quadros do Balanço Social_2019/ANSR

SUMÁRIO EXECUTIVO

Seguidamente apresentam-se os principais indicadores dos Recursos Humanos na ANSR, reportados a 2019:

Indicadores de Gestão relativos ao ano de 2019

Recursos Humanos			
Idade Média	Somatório das Idades		
	Total de Efetivos		46 Anos
Nível Médio de Antiguidade	Somatório das Antiguidades		
	Total de Efetivos		13 Anos
Taxa de Tecnicidade	Total Pessoal Técnico Superior	X 100	47,87 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Assistentes Técnicos	Total Pessoal Assistente Técnico	X 100	40,6 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Assistentes Operacionais	Total Pessoal Assistente Operacional	X 100	2,42 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Feminização	Total Efetivos Femininos	X 100	67 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Feminização Dirigente	Total Efetivos Femininos Dirigentes	X 100	66,6 %
	Total de Efetivos Dirigentes		
Taxa de Enquadramento	Total Dirigentes	X 100	3,63 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Emprego Jovem	Somatório dos Efetivos idade <30	X 100	5,45 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Envelhecimento	Somatório dos Efetivos idade =>55	X 100	25 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Habilitação Superior	Total Bach+Lic+Mest+Dout	X 100	61 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Habilitação Secundária	Total Habilitações do 11º ao 12º ano	X 100	32 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Habilitação Básica	Total Habilitações =< 9º ano	X 100	6,7 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Admissão	Total de Admissões	X 100	55,7 %
	Total de Efetivos		
Taxa de Saídas	Total de Saídas	X 100	22,4 %
	Total de Efetivos		
Índice de Absentismo	Total de Dias de Ausência		
	Total de dias potenciais de trabalho (dias úteis ano (252) x	X 100	9 %

Natureza, Missão e Atribuições da ANSR

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) é um serviço central da administração direta do Estado dotado de autonomia administrativa, de acordo com o disposto no artigo nº 1.º, do Decreto Regulamentar nº 28/2012, de 12 de março.

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 rodoviário.

De acordo com o artigo nº 2, do referido Decreto Regulamentar nº 28/2012, de 12 de março, constituem atribuições da ANSR:

- 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 bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;
- 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;
- Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- 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 Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna (MAI), para a aquisição de

equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

É neste contexto e orientado pelos objetivos subjacentes ao Decreto-Lei n.º 190/96, de 9 de outubro, que a ANSR apresenta o seu Balanço Social reportado a 31 de dezembro de 2019, materializado no presente documento.

Data de Edição

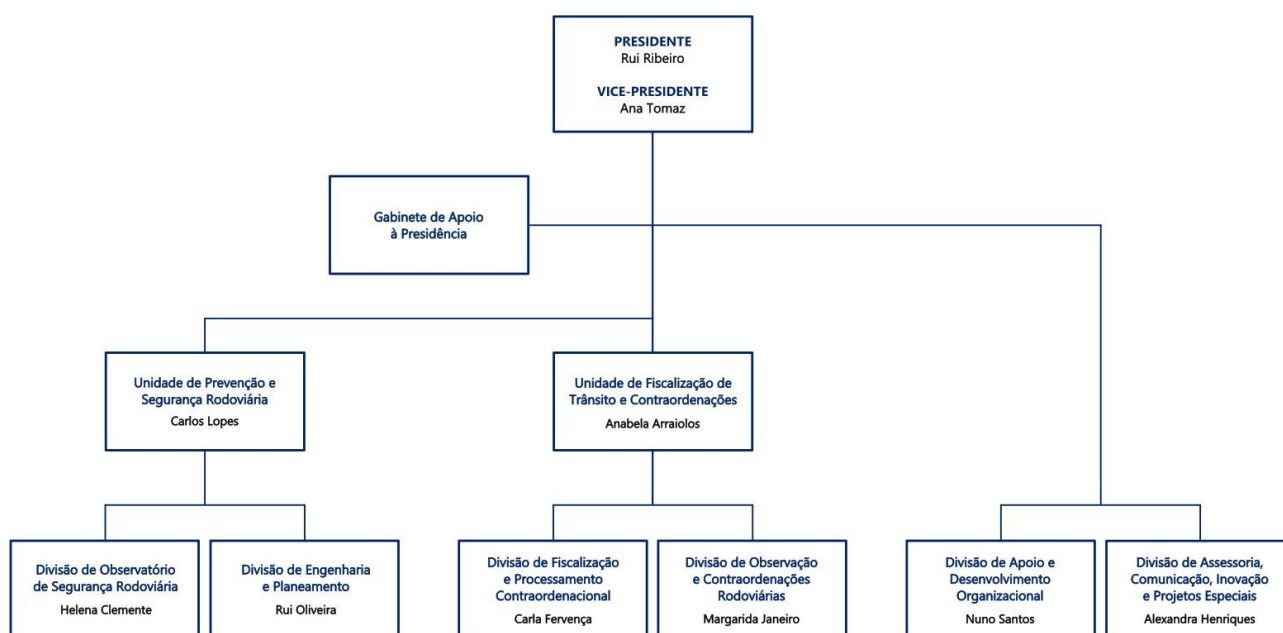
ANSR/maio/2020

1. Caracterização dos recursos humanos da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária a 31 de dezembro de 2019.

No que concerne à Organização da ANSR, no essencial, baseia-se no modelo de estrutura hierárquica, que sucintamente se resume no Organograma abaixo.

A estrutura da ANSR encontra-se refletida na Fig. Seguinte²:

Organograma



² Despacho n° 662-B/2019 | Despacho n° 3766/2019 | Despacho n° 25/ANSR/2019.

1.1. Relação Jurídica de emprego por tipo de vínculo e género

Em 31 de dezembro de 2019, estavam em efetividade de funções na (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 165 trabalhadores, o que representa um acréscimo de 55 trabalhadores, relativamente aos 110 trabalhadores ativos, em momento homólogo de 2018. Estes encontram-se distribuídos pelas diversas Unidades/Divisões/Núcleos da ANSR da seguinte forma:

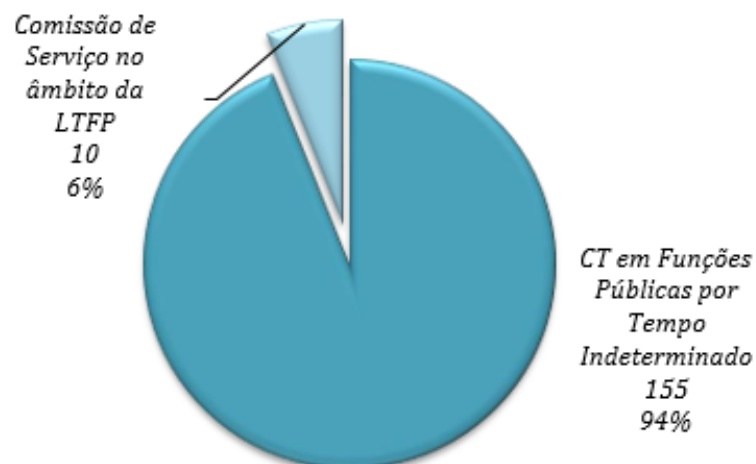
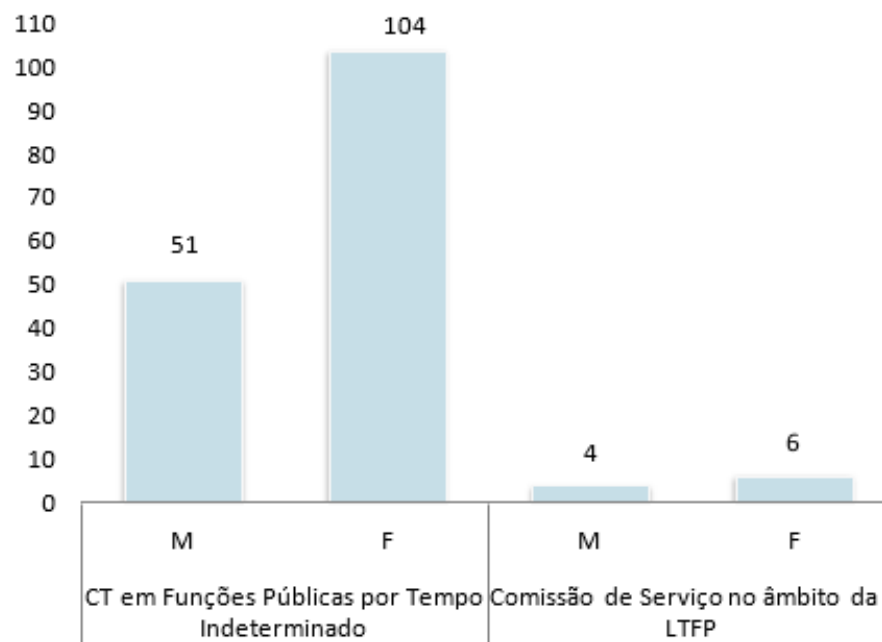
Quadro 1: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de vinculação e género

Grupo/cargo/carreira/ Modalidades de vinculação	CT em Funções Públicas por Tempo Indeterminado		Comissão de Serviço no âmbito da LTFP		Total		Total Geral
	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau			1	0	1	0	1
Dirigente Superior 2º grau			0	1	0	1	1
Dirigente intermédio 1º grau			1	1	1	1	2
Dirigente intermédio 2º grau			2	4	2	4	6
Técnico Superior	24	55			24	55	79
Assistente Técnico	21	46			21	46	67
Assistente Operacional	2	2			2	2	4
Informático	4	1			4	1	5
Total	51	104	4	6	55	110	165

Relativamente à distribuição dos efetivos com vínculo de emprego público, segundo o género, o contrato de emprego público é, claramente, a relação jurídica de emprego público mais expressiva, com 104 trabalhadoras do sexo feminino e 51 trabalhadores do sexo masculino, refletindo uma distribuição de género que se observa na modalidade de vínculo jurídico.

A distribuição percentual dos efetivos, de acordo com a modalidade de vínculo de emprego público, segundo o gênero, é a representada nos gráficos seguintes:

Gráfico I e II – Vínculo Jurídico



1.2. Modalidade de vinculação

A 31 de dezembro de 2019, contabilizam-se 165 trabalhadores na Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), sendo a modalidade de vinculação predominante no organismo a de (CTFP) Contrato de Trabalho em Funções Públicas, por tempo indeterminado, com uma representação de 94% do total dos trabalhadores em exercício de funções. Os restantes trabalhadores encontram-se vinculados através de Comissão de Serviço, no âmbito da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LGTFP) aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

De referir que, no que concerne às admissões, durante o ano de 2019, a ANSR teve um acréscimo de 65 trabalhadores, de acordo com a Lei nº 122/2017, de 29 de dezembro, no âmbito do “Programa de Regularização Extraordinária de Vínculos Precários da Função Pública” (PREVPAP)³, constituindo uma mais valia nos objetivos e desafios que se pretendem alcançar.

As restantes flutuações resultam de movimentos de ingressos e saídas, conforme os quadros 1.3 e 1.4 abaixo, de 92 trabalhadores, e a saída de apenas 37.

Evolução dos efetivos 2016-2019

ANO	2016	2017	2018	2019
Nº de Efetivos	91	101	110	165

Analisando o quadro - Evolução dos efetivos entre 2016-2019 – no horizonte temporal de 4 anos, verificou-se uma evolução dos efetivos tendencialmente positiva, evidenciando o acréscimo de trabalhadores ao longo dos últimos 4 anos, motivada sobretudo por via de mobilidade interna na Administração Pública, mantendo-se uma prudente rotatividade.

³ Lei nº 122/2017, de 29 de dezembro (Lei PREVPAP).

1.3. Mobilidade dos trabalhadores admitidos e regressados

Observando os quadros abaixo, a maior movimentação, quer ao nível de entradas quer de saídas foi verificada nas categorias dos “Técnico Superior” e “Assistente Técnico”. De salientar que são aspetos incontornáveis e que devem ser encarados como características organizacionais a gerir no futuro de forma consciente e construtiva potenciando os pontos fortes desta Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Ao nível da evolução da taxa de saídas, desde 2016 a 2019 registou-se um aumento nas saídas, sendo de referir que a subida mais acentuada se registou em 2017, com a saída de 25% dos trabalhadores. O índice de saídas, em dezembro de 2019, situou-se nos 22,4%, conforme o quadro ilustra:

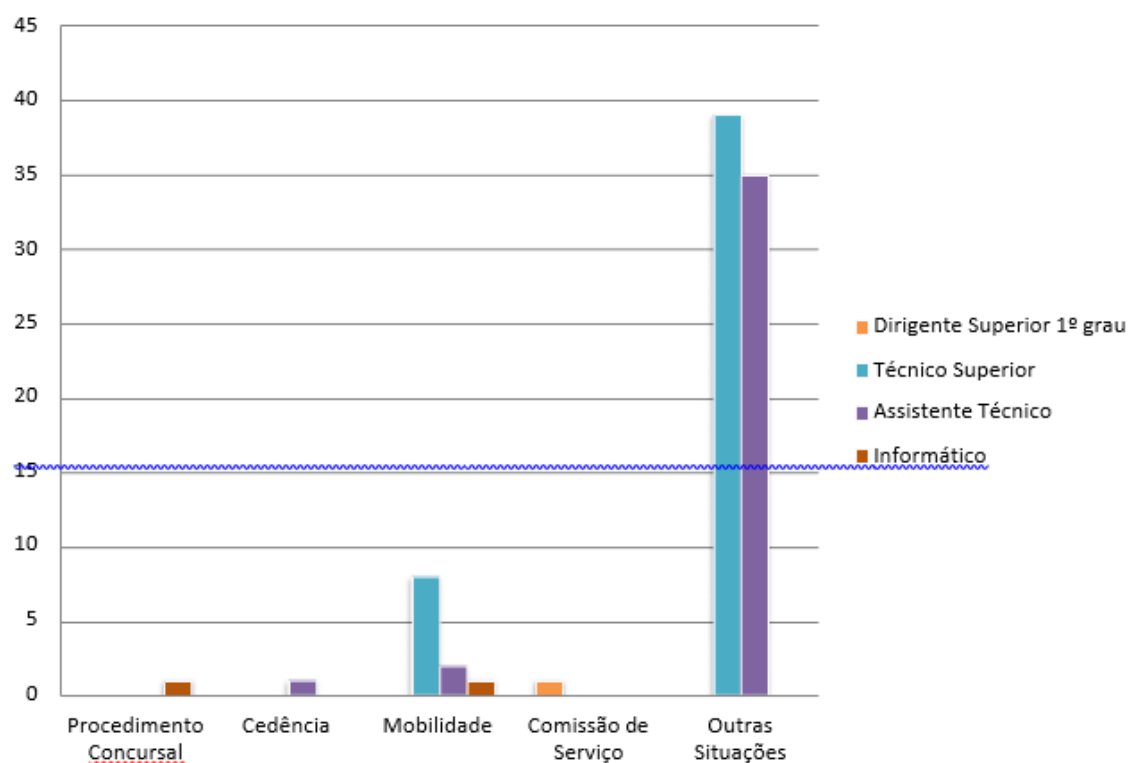
Evolução 2016-2019 - Taxa de Saídas

Indicador			2016	2017	2018	2019
Taxa de Saída =	Total de Saídas Total de Efetivos	X 100	13 %	25 %	17,30 %	22,4 %

Quadro 2: Contagem dos trabalhadores admitidos e regressados durante o ano 2019, por grupo/cargo/carreira e género, segundo o modo de ocupação do posto de trabalho ou modalidade de vinculação:

Grupo/cargo/carreira/ Modo de ocupação do posto de trabalho	Procedimento Concursal		Cedência		Mobilidade		Comissão de Serviço		Outras Situações		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau							1				1	0	1
Dirigente Superior 2º grau								1			0	1	1
Dirigente intermédio 2º grau							1	2			1	2	3
Técnico Superior					2	6			7	32	9	38	47
Assistente Técnico				1	1	1			12	23	13	25	38
Informático	1				1						2	0	2
Total	1	0	0	1	4	7	2	3	19	55	26	66	92

Gráfico III – Admissões e regressos



Face à análise da mobilidade dos trabalhadores, onde se registam todos os movimentos de entradas e saídas de pessoal da (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, é de referir que de acordo com o quadro 2, houve 92 admissões no Organismo, sendo a sua maioria resultante da “Integração dos Trabalhadores pelo Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública” (PREVPAP), dos quais, 32 Técnicos Superiores, 32 Assistentes Técnicos, e 1 Técnico de Informática.

O índice de entradas⁴ em 2019 foi de 55,7 %, conforme quadro infra.

Taxa de Admissão

Taxa de Admissão =	Total de Admissões	X 100 =	55,7 %
	Total de Efetivos		

⁴ Índice de entradas: n° total de entradas / n° total de efetivos $\times 100$

1.4. Mobilidade dos trabalhadores saídos

Quadro 3: Contagem das saídas de trabalhadores com contrato de trabalho em funções públicas ou em comissão de serviço, por grupo/cargo/carreira, segundo o motivo de saída e género

Grupo/cargo/carreira/ Motivo de Saída (durante o ano)	Mobilidade		Comissão de Serviço		Outros		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau					1		1	0	1
Dirigente Superior 2º grau					1		1	0	1
Dirigente intermédio 2º grau		1		2			0	3	3
Técnico Superior	4	7			3	5	7	12	19
Assistente Técnico	3	7			1	2	4	9	13
Total	7	15	0	2	6	7	13	24	37

De acordo com os quadros expostos, o número de saídas de efetivos foi inferior ao de entradas, registando-se apenas 37 saídas contra 92 entradas, o que fez um saldo positivo de 55 trabalhadores, passando para 165 trabalhadores, no final do ano de 2019.

O motivo de saída mais significativo foi relativo a “mobilidade” com 22 ocorrências, com maior ênfase no género feminino, registando como segundo motivo mais significativo “outros situações⁵” com 13 saídas, com maior destaque no género feminino. A carreira com mais saídas foi a de Técnico Superior com 19 trabalhadores.

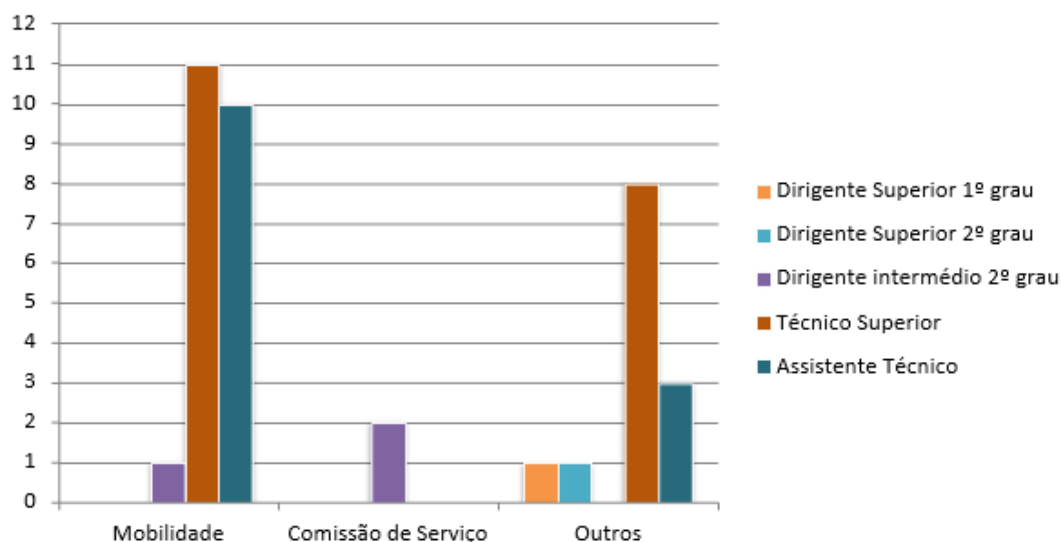
Refira-se, ainda, que a taxa de saídas correspondia a 22,4%, conforme o quadro infra:

Taxa de Saídas

Taxa de Saídas =	Total de Saídas	X 100 =	22,4 %
	Total de Efetivos		

⁵ Classificado nos mapas de preenchimento obrigatório, elaborado pela DGAEP

Gráfico IV – Saídas do Organismo



1.5. Mudanças de situação dos trabalhadores

Quadro 4: Contagem das mudanças de situação dos trabalhadores, por grupo/cargo/carreira, segundo o motivo e género

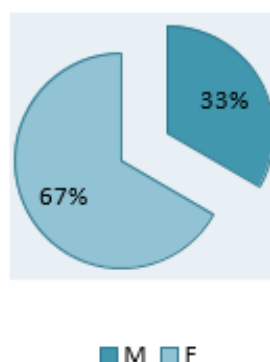
Grupo/cargo/carreira/ Tipo de mudança	Alteração obrigatória do posicionamento remuneratório		TOTAL		Total
	M	F	M	F	
Técnico Superior	2	10	2	10	12
Assistente técnico	2	5	2	5	7
Assistente operacional,	0	1	0	1	1
Informático	1	0	1	0	1
Total	5	16	5	16	21

No decorrer do ano de 2019, e de acordo com o disposto no artigo 18º da Lei nº 114/2017, de 29 de dezembro, verificaram-se 21 mudanças de situação dos trabalhadores, resultantes das alterações obrigatórias de posicionamento remuneratório.

1.6. Género

Continuando a tendência dos anos anteriores, o género feminino constituiu o grupo dominante no universo de trabalhadores, com um total de 165 trabalhadores, ficando o género masculino com uma representatividade de 55 trabalhadores. Em termos percentuais, o género feminino (110) representa 67% do universo total e o masculino (55) os restantes 33,3 %.

Gráfico V – Género referente ao ano de 2019



Analisando a distribuição da estrutura “Dirigente da ANSR” segundo o género, podemos perceber que a maior diferença entre trabalhadores do sexo masculino e feminino encontra-se na estrutura “Dirigente Intermédio de 2º Grau”, uma vez que o número de mulheres (4) é superior ao número de homens (2). Por sua vez, na distribuição “Dirigente Intermédio de 1º Grau” e “Dirigente Superior de 1º e 2º Graus” inverte-se o cenário, dado que o número de homens e mulheres se encontram significativamente distribuídos, com uma taxa de Feminização Dirigente de 66,6%, sendo a taxa de enquadramento (Dirigentes) de 3,63% no total de Efetivos Dirigentes, conforme verificou-se na seguinte distribuição:

- 4 Dirigentes de Intermédio de 2º Grau do Género Feminino, e 2 do Género Masculino;
- 1 Dirigente Intermédio de 1º Grau do Género Feminino, e 1 do Género Masculino;
- 1 Dirigente Superior de 2º Grau do Género Feminino;
- 1 Dirigente Superior de 1º Grau do Género Masculino.

Evolução da Taxa de Feminização

Indicador			2016	2017	2018	2019
Taxa de Feminização=	Total de Efetivos Femininos	X 100	62%	61%	62%	67%
	Total de Efetivos					

Relativamente à distribuição dos efetivos por género, a taxa de feminização situou-se nos 67 %, valor muito superior ao registado em 2016, 2017 e 2018. De salientar, ainda, que em 2017 a ANSR teve a menor taxa de feminização nos anos assinalados, com 61 % do efetivo.

1.7. Escalão etário

Quadro 5: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o escalão etário e género

Grupo/cargo/carreira/Escalão etário e género	20-24		25-29		30-34		35-39		40-44		45-49		50-54		55-59		60-64		65-69		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Dirigente Superior 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Dirigente intermédio 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	2
Dirigente intermédio 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	2	4	6
Técnico Superior	0	0	1	0	2	3	4	6	7	18	3	10	6	4	0	7	1	6	0	1	24	55	79
Assistente Técnico	1	0	3	4	2	7	2	4	2	9	3	6	1	6	4	8	2	1	1	1	21	46	67
Assistente Operacional	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	2	2	4
Informático	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	1	5
Total	1	0	4	4	4	10	7	10	12	29	6	17	9	11	5	17	6	8	1	4	55	110	165

No final do ano de 2019, a idade média dos efetivos da ANSR era de 46 anos. O escalão com maior destaque foi o escalão etário dos 40 aos 44 anos de idade, concentrando 25% do efetivo, seguido do escalão etário dos 45 aos 49 anos, que abrange 14% dos trabalhadores, seguido pelos escalões dos 55-59 e dos 50-54 anos. Em sentido oposto o escalão dos 20-24 apenas abrange 1% dos trabalhadores.

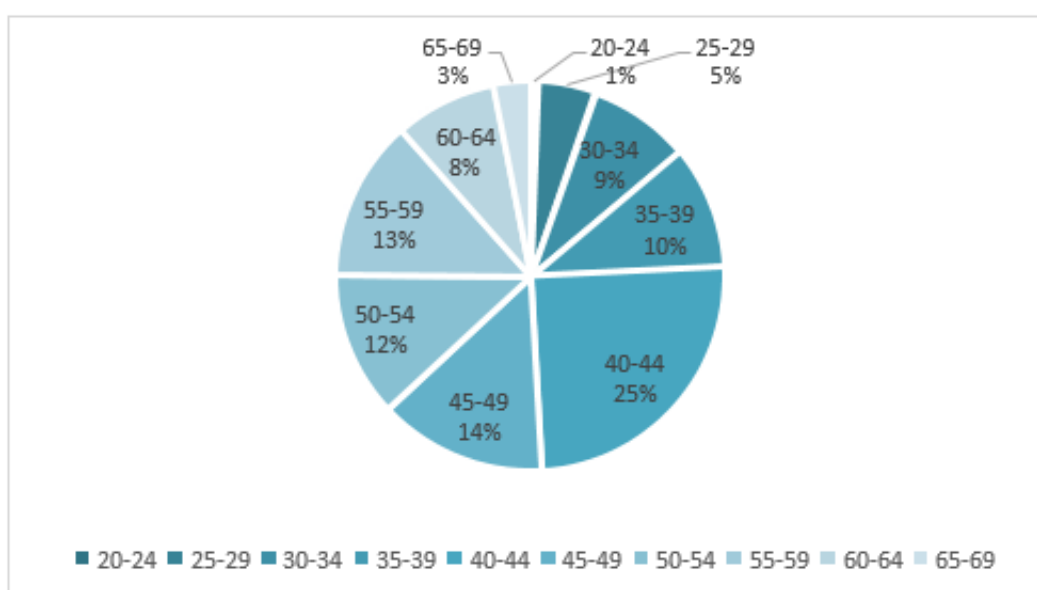
A taxa de envelhecimento correspondente ao número de trabalhadores com idade superior a 55 anos, sobre o total de trabalhadores do organismo registou 25%.

Evolução da Taxa de Idade Média

Indicador			2016	2017	2018	2019
Idade Média =	Somatório das Idades	X 100	49 Anos	48 Anos	49 Anos	46 Anos
	Total de Efetivos					

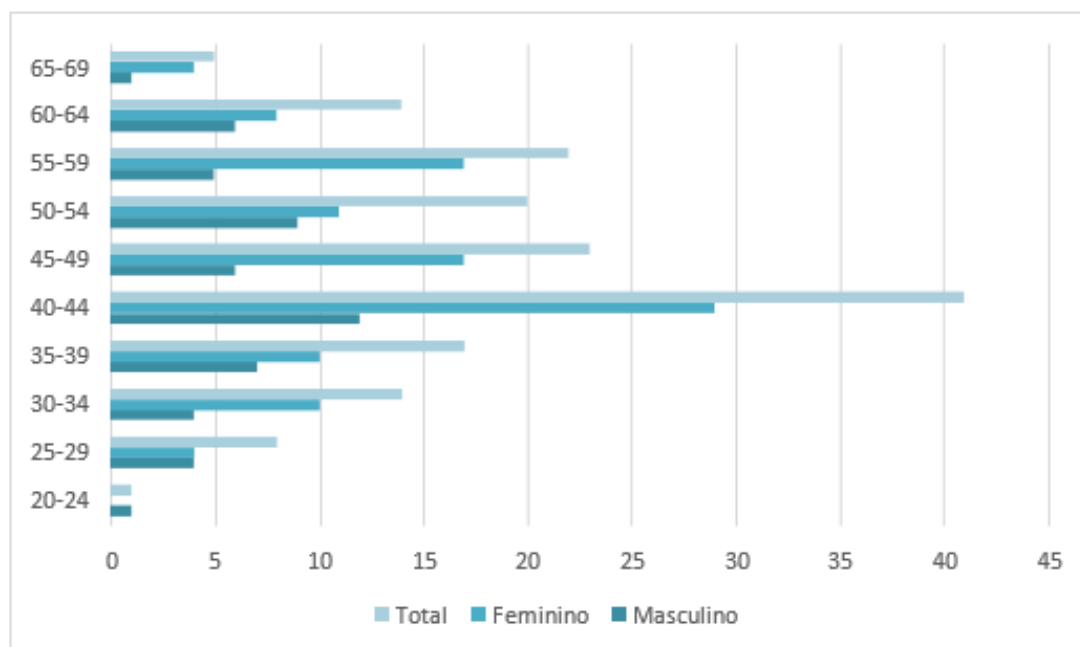
Analisando o quadro – Evolução da Idade Média - verificou-se que a 31 de dezembro de 2019, e para os 165 trabalhadores com vínculo de emprego público, a média etária correspondia a 46 anos, um decréscimo ao verificado em 2016, 2017 e 2018, mostrando uma estabilidade etária mais jovem em relação aos anos anteriores.

Gráfico VI – Estrutura Etária



De acordo com o gráfico VI, o escalão etário com maior expressão, situava-se entre os 40-44 anos de idade (41 trabalhadores). Estes trabalhadores representam 25% do universo dos efetivos.

Gráfico VII – Escalão etário segundo o género



O gráfico VII ilustra a distribuição de efetivos por escalão etário, segundo o género, sendo o escalão mais representativo dos 40-44 no género feminino, englobando 29 trabalhadoras do sexo feminino e 12 trabalhadores do sexo masculino. No sentido oposto encontra-se o escalão etário dos 20-24, contabilizando apenas um trabalhador do género masculino, seguido do escalão dos 25-29 que contabiliza 8 trabalhadores, 4, dos quais, no género feminino e 4 no género masculino. No terceiro grupo, temos o intervalo entre os 55-59 anos, representando 17 trabalhadoras do género feminino e 5 trabalhadores do género masculino.

Face à análise da taxa de emprego jovem, verificou-se que existem 9 trabalhadores com idade inferior a 29 anos, pelo que a taxa de emprego jovem é de 5,45 %.⁶, conforme representação no quadro seguinte:

Taxa de Emprego Jovem

Taxa de Emprego Jovem =	Somatório dos Efetivos Idade < 30	x 100%	5,45 %
	Total de Efetivos		

⁶ Taxa de emprego jovem: *efetivo com menos de 30 anos/ efetivo global x 100*

1.8. Estrutura de antiguidades segundo o género

Quadro 6: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de antiguidades e género

Grupo/cargo/carreira/ tempo de serviço	Até 5 anos		5-9		10-14		15-19		20-24		25-29		30-34		35-39		40 e mais			Total			Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F			
Dirigente Superior 1º grau	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1		
Dirigente Superior 2º grau	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1		
Dirigente intermédio 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	2		
Dirigente intermédio 2º grau	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	2	4	6		
Técnico Superior	10	29	3	0	1	3	5	6	2	8	2	2	0	3	1	2	0	2	24	55	79		
Assistente Técnico	13	28	0	0	0	3	2	2	2	4	1	5	0	3	2	1	1	0	21	46	67		
Assistente Operacional	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	2	4		
Informático	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	1	5		
Total	24	59	3	0	1	6	10	10	6	12	4	9	1	7	3	5	3	2	55	110	165		

O nível médio da antiguidade⁷ correspondente ao somatório das antiguidades dos trabalhadores da ANSR sobre o total dos efetivos, em 31 de dezembro de 2019, situou-se nos 13 anos de antiguidade.

A classe modal de antiguidades é a dos trabalhadores com vínculos com menos de 5 anos de antiguidade, num total de 83 trabalhadores, representando cerca de 50 % do universo, muito influenciado pela integração do Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública (PREVPAP) que não detinham à data o reconhecimento dos anos de funções anteriores.

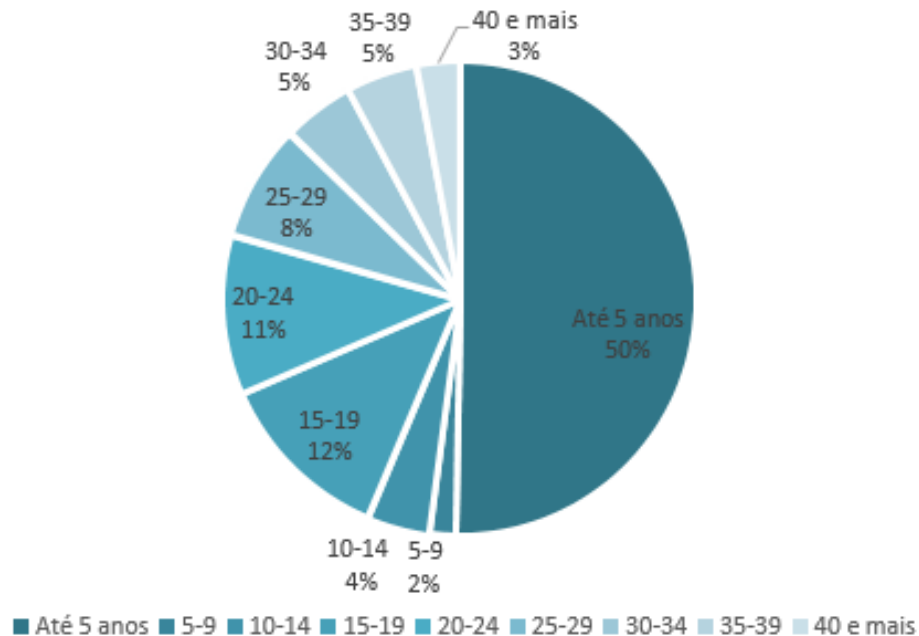
Verifica-se, ainda, que os escalões com maior representatividade é o que medeia entre os 15 a 19 anos de antiguidade, sendo seguido pelos intervalos entre os 20 a 24 anos de antiguidade, representando cerca de 12% e 11% da totalidade dos efetivos, respetivamente.

Observando a antiguidade acima dos 35 anos verificou-se que estão apenas 13 trabalhadores, o que representa 8 %⁸ dos efetivos.

⁷ Somatório das antiguidades / Total dos efetivos x 100

⁸ Somatório do efetivo > 35 anos de antiguidade / Total dos efetivos x 100

Gráfico VIII – Antiguidades na Função Pública



1.9. Trabalhadores segundo o nível de escolaridade

Quadro 7: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de escolaridade e género

Grupo/cargo/carreira/ habilitação literária	4 anos escolar.		6 anos escolar.		9º ano equival.		11º ano		12º ano equivalente		Bacharelato		Licenciatura		Mestrado		Doutoramento		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Dirigente Superior 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Dirigente intermédio 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	2
Dirigente intermédio 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	2	4	6
Técnico Superior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	19	47	4	7	0	0	24	55	79
Assistente Técnico	0	0	0	0	1	5	2	1	17	29	1	0	0	10	0	1	0	0	21	46	67
Assistente Operacional	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4
Informático	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	1	5
Total	1	0	0	1	3	6	2	2	19	30	2	0	21	62	6	9	1	0	55	110	165

A estrutura habilitacional dos recursos humanos da ANSR, caracteriza-se pelos seguintes níveis de escolaridade: até ao 9º ano, do 10º ao 12º, e habilitações de nível superior.

No ano em análise, a licenciatura é o nível de escolaridade predominante com 83 trabalhadores, o que equivale a cerca de 50% do universo de trabalhadores da ANSR, seguindo-se o 12º ano de escolaridade com 40 trabalhadores (30%).

De salientar, a existência de 15 trabalhadores detentores de mestrado e, ainda, de um trabalhador detentor de doutoramento.

Evolução da Taxa de Habilitação Superior

Taxa de Habilitação Superior =	Indicador		2016	2017	2018	2019
	Total de Bach+Lic+Mest+Dout.	X 100	63 %	65 %	61 %	61 %
	Total de Efetivos					

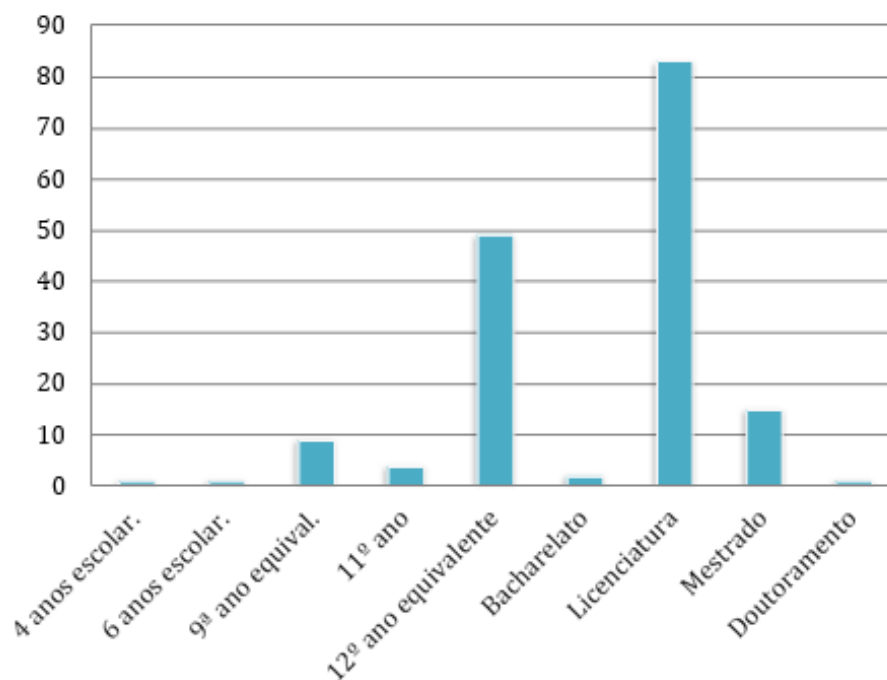
Se considerarmos a evolução da taxa de habilitação superior, verifica-se que o índice de tecnicidade (sentido lato) foi de 61%, sendo que o mesmo decresceu em relação a 2017 e 2016, e reflete a contínua preocupação desta entidade em recrutar trabalhadores de elevado nível técnico e a dinâmica única de aposta na formação profissional.

Em 2019 a taxa de formação superior dos trabalhadores da ANSR é de 61%, o que demonstra um certo nível de qualificação.

$$\text{Taxa de Habilitação Superior} = \frac{\text{Total Bach+Lic+Mest+Dout}}{\text{Total de Efetivos}} \times 100 = 61\%$$

A estrutura habilitacional dos trabalhadores da ANSR, em dezembro de 2019, representa-se graficamente desta forma:

Gráfico IX – Nível habilitacional



1.10. Trabalhadores portadores de deficiência segundo o escalão etário e género

Quadro 8: Contagem dos trabalhadores portadores de deficiência por grupo/cargo/carreira, segundo o escalão etário e género.

Grupo/cargo/carreira	35-39		45-49		50-54		60-64		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Informático							1		1	0	1
Total	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1

Atenta a informação do quadro 8, existe apenas 1 trabalhador, no género masculino, que beneficia de redução no IRS por ser portador de deficiência com um grau de deficiência superior a 60%, o que representa uma taxa de emprego de 1% de trabalhadores deficientes.

1.11. Modalidades de horário

Em 31 de dezembro de 2019, coexistem quatro modalidades de horário: Flexível, Jornada Contínua, Isenção de Horário, e Horário Rígido.

Quadro 9: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de horário de trabalho e género

Grupo/cargo/carreira	Flexível		Rígido		Isenção		Jornada Contínua		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau					1	0			1	0	1
Dirigente Superior 2º grau					0	1			0	1	1
Dirigente intermédio 1º grau					1	1			1	1	2
Dirigente intermédio 2º grau					2	4			2	4	6
Técnico Superior	24	37						18	24	55	79
Assistente Técnico	21	40						6	21	46	67
Assistente Operacional		2	2						2	2	4
Informático	3	1					1		4	1	5
Total	48	80	2	0	4	6	1	24	55	110	165

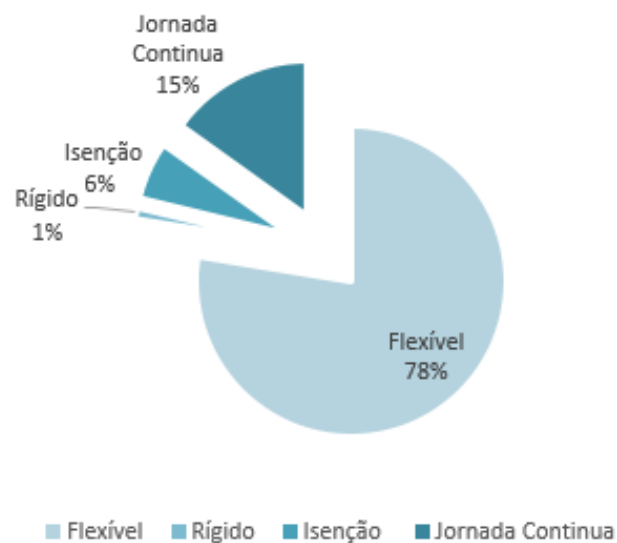
Na (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, as modalidades de horários praticadas, no período em análise é, em regra, o horário flexível, com uma percentagem de 78% dos trabalhadores, seguida da jornada contínua com 15%, e a isenção de horário respeitando genericamente a dirigentes que representa cerca 6% do efetivo.

O regime de jornada contínua, está normalmente associado a uma diminuição de horário para trabalhadores com descendentes com idade inferior a 12 anos, sendo que, normalmente, é o género feminino que mais recorre a esta modalidade de horário, contemplando 25 trabalhadores.

Na modalidade de isenção de horário de trabalho estão incluídos os Dirigentes Superiores de 1º e 2º Grau e Intermédios de 1º e 2º Grau, num total de 10 trabalhadores.

Verifica-se, também, que a maioria dos trabalhadores da ANSR têm como referência o horário de 35 horas semanais (78%), conforme distribuição representada infra:

Gráfico X – Modalidades de Horário



Quadro 10: Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o período normal de trabalho (PNT) e género, em 31 de dezembro

Grupo/ cargo/ carreira	Tempo Completo				Total
	Total				
	35 Horas				
	M	F	M	F	
Dirigente Superior 1º grau	1	0	1	0	1
Dirigente Superior 2º grau	0	1	0	1	1
Dirigente intermédio 1º grau	1	1	1	1	2
Dirigente intermédio 2º grau	2	4	2	4	6
Técnico Superior	24	55	24	55	79
Assistente Técnico	21	46	21	46	67
Assistente Operacional	2	2	2	2	4
Informático	4	1	4	1	5
Total	55	110	55	110	165

1.12. Trabalho suplementar

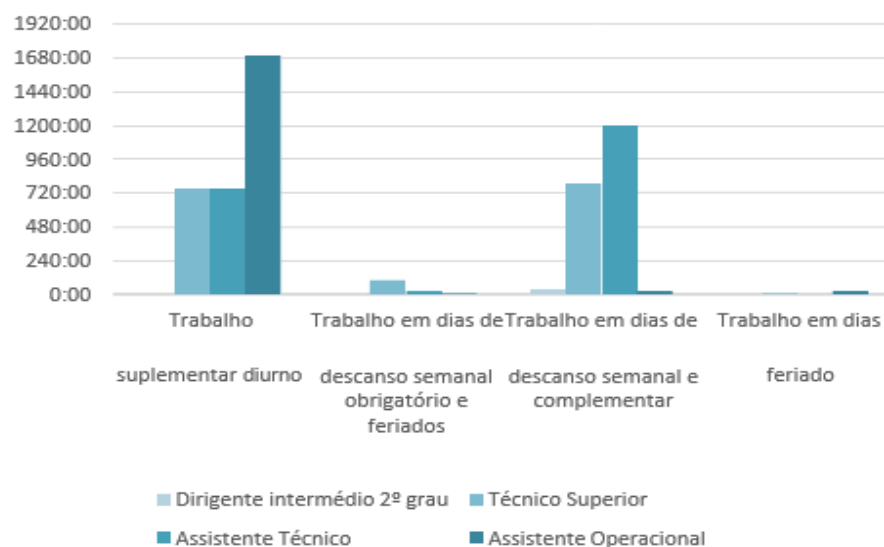
Quadro 11: Contagem das horas de trabalho suplementar, por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de prestação do trabalho e gênero

Grupo/cargo/carreira/ Modalidade de prestação do trabalho suplementar	Trabalho suplementar diurno		Trabalho em dias de descanso semanal obrigatório e feriados		Trabalho em dias de descanso semanal e complementar		Trabalho em dias feriado		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente intermédio 2º grau						32:00			0:00	32:00	32:00
Técnico Superior	367:30	383:00	58:30	42:00	288:30	497:30	5:00		719:30	922:30	1642:00
Assistente Técnico	13:00	740:30	7:00	17:30	561:00	633:30			581:00	1391:30	1972:30
Assistente Operacional	1691:30		5:00		21:00	0:00	21:00		1738:30	0:00	1738:30
Total	2072:00	1123:30	70:30	59:30	870:30	1163:00	26:00	0:00	3039:00	2346:00	5385:00

Durante o ano de 2019 foram efetuadas 5.385 horas de trabalho suplementar. As mesmas foram realizadas, maioritariamente, em dias uteis.

Efetuando uma análise por grupo profissional, cerca de 37% das horas de trabalho suplementar foram realizadas por trabalhadores da carreira de Assistente Técnico.

Gráfico XI – Trabalho suplementar



1.13. Assiduidade

O indicador de assiduidade é essencial à gestão de recursos humanos, enquanto fator que influencia diretamente a produtividade.

Quadro 12: Contagem dos dias de ausência ao trabalho durante o ano, por grupo/cargo/carreira, segundo o motivo de ausência e género

Grupo/ cargo/ carreira/ Motivo de ausência	Casamento		Proteção na parentalidade		Falecimento Familiar		Doença		Acidente de serviço		Assist. Família		Trabalhador Estudante			Por conta das Férias		Greve		Outros		Total		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Dirigente Superior 1º grau															9							9,0	0,0	9,00
Dirigente Superior 2º grau																						0,0	0,0	0,00
Dirigente intermédio 1º grau							1	0						4	1				4	0		9,0	1,0	10,00
Dirigente intermédio 2º grau							5	2	13					5	27				2	11		9,0	56,0	65,00
Técnico Superior	15	45	22	282	0	15	176	663		173	0	17	2	2	142	211,50		3		24,00	103,00	381,0	1514,5	1895,50
Assistente Técnico			37	312	1	8	354	552,5		8,0	5	15	0	15	45	152		2,5		8,00	55,00	449,5	1120,0	1569,50
Assistente Operacional						5	1	20						13	18							14,0	43,0	57,00
Informático	14						149	1		3				3	13,5				5			174,0	14,5	188,50
Total	29	45	59	594	1	33	683	1250	0	181	8	32	2	17	221	423	0	5,5		43	169	1045,5	2749	3794,5

No decorrer do ano de 2019, na (ANSR) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, existiram 3794,5 ausências por parte dos trabalhadores, dos quais, 2749 dizem respeito às ausências dadas pelo género feminino, e as restantes 1045,5 a ausências de efetivos do género masculino.

Conforme demonstrado no gráfico XII, a principal causa de absentismo foi por motivo de “doença” que registou cerca de 51% do total de faltas dadas pelos trabalhadores.

O género feminino, com predominância nas as carreiras de Técnico Superior e Assistente Técnico, foi onde se verificaram o maior número de ausências.

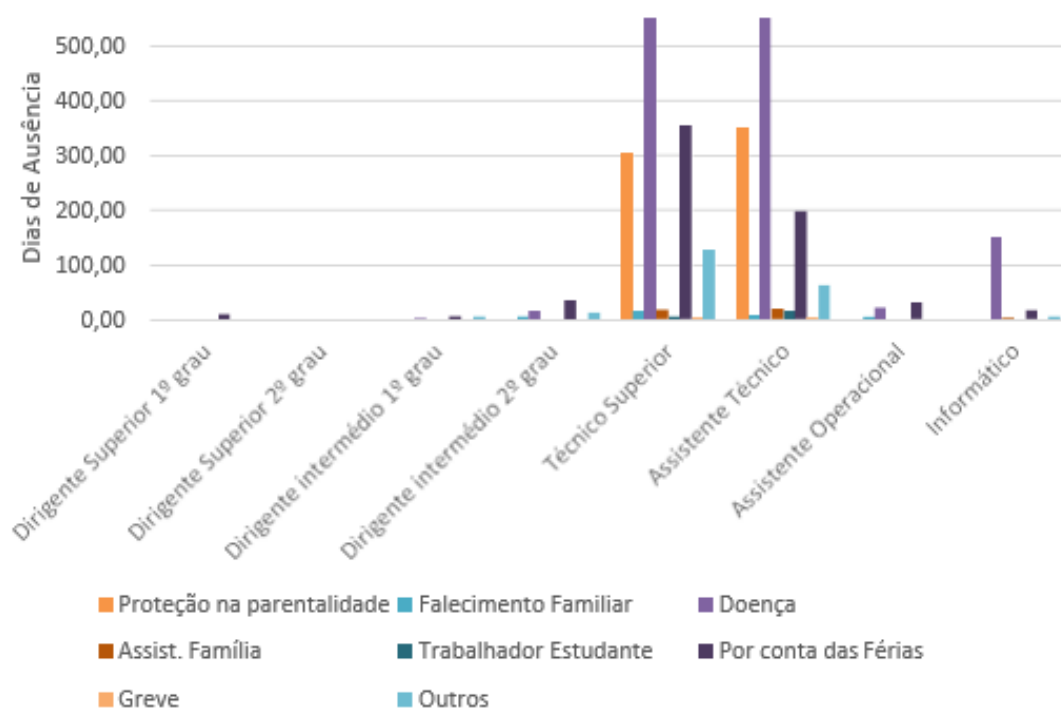
As restantes ausências, menos expressivas, repartem-se pelas decorrentes de situações inerentes ao gozo de dias “por conta das férias”, à “proteção na parentalidade, por “outros motivos”, “casamento”, “falecimento familiar”, acidente de serviço”, “assistência à família”, “trabalhador estudante”, e por “greve”.

Evolução do Índice de Absentismo

Índice de Absentismo =	Indicador	2016	2017	2018	2019
	$\frac{\text{Total de Dias de Ausência}}{\text{Total de Dias Potenciais de Trabalho (Dias úteis Ano (252) x Total de Efetivos)}} \times 100$	3 %	7 %	6,55 %	9 %

Analisando o quadro de evolução do Índice de Absentismo - 2016 a 2019 - verificou-se que face aos anos transatos, registou-se um aumento superior no número de ausências de 9%, considerando que o seu valor atingiu 3794,5 dias. De salientar que em 2016 a ANSR teve o menor número de ausências nos anos assinalados, com cerca de 3%.

Gráfico XII – Ausências por grupo profissional



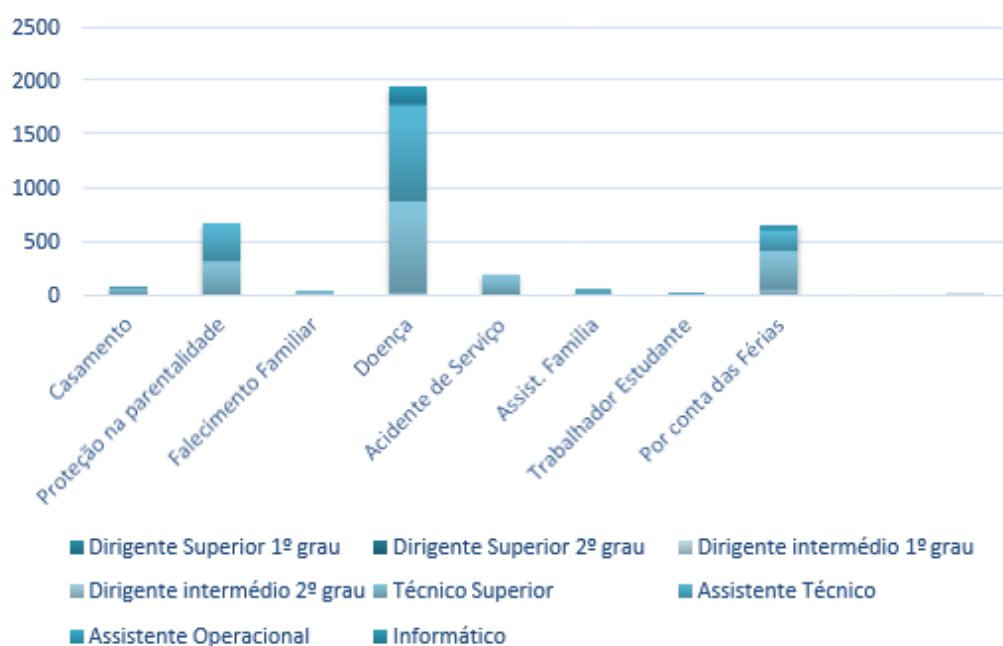
Índice de Absentismo

Índice de Absentismo =	Total de Dias de Ausência		9 %
	$\frac{\text{Total de Dias Potenciais de Trabalho (dias úteis ano (252) X Total Efetivos}}{\text{Total de Dias de Ausência}}$	X 100 =	

Observando o quadro do Índice de Absentismo, a taxa de absentismo, em 31 dezembro de 2019, situou-se nos 9%.

A distribuição dos trabalhadores por motivos de faltas encontra-se representada no gráfico seguinte:

Gráfico XIII – Motivo das faltas



Da análise dos dados sobre a assiduidade, verificou-se que, em dezembro de 2019, o total de ausências ao trabalho foi de 3794,5 dias, em grande parte decorrentes de situações de doença.

1.14. Ausência dos trabalhadores por atividade sindical ou greve

Durante o período em análise, as ausências por motivo de “greve” corresponderam à ausência de apenas 5,5 dias, representando 0,14 % dos trabalhadores.

1.15. Acidentes de trabalho e doenças profissionais

Em dezembro de 2019, as ausências por “acidente de trabalho ou doença profissional” representaram 4,77 % das ausências, num total de 181 dias.

2. Encargos com Pessoal durante o ano de 2019

Quadro 13: Estrutura remuneratória, por género

Género/ Escala de remunerações	Masculino	Feminino	Total
501 - 1000 €	20	47	67
1001 - 1250 €	22	40	62
1251 - 1500 €	2	4	6
1501 - 1750 €	2	5	7
1751 - 2000 €	3	4	7
2001 - 2250 €	2	2	4
2251 - 2500 €	0	1	1
2501 - 2750 €	0	1	1
2751 - 3000 €	2	4	6
3001 - 3250 €	0	0	0
3251 - 3500 €	1	1	2
3501 - 3750 €	0	0	0
3751 - 4000 €	0	0	0
4001 - 4250 €	0	0	0
4251 - 4500 €	0	1	1
4501 - 4750 €	1	0	1
Total	55	110	165

Remuneração (€)	Masculino	Feminino
Mínima (€)	683,13 €	683,13 €
Máxima (€)	4 512,09 €	4 306,81 €

Os valores considerados para a elaboração dos quadros expostos foram os níveis remuneratórios reportados a dezembro de 2019, correspondentes aos trabalhadores e aos respetivos suplementos remuneratórios.

O intervalo de escalões situou-se entre os “501 €” e “1000 €”, bem como o compreendido entre “4.501 €” e “4.750 €”.

Em referência à remuneração mínima, o valor auferido, em dezembro 2019, foi de “683,13 €”, em ambos os géneros, e a remuneração mais alta foi de “4.512,09 €”, auferida por 1 trabalhador do género masculino.

O escalão com maior abrangência de trabalhadores é o compreendido entre os “501 €” e os “1.000 €”, com 67 trabalhadores.

Cerca de 78% dos trabalhadores recebem menos de “1.250 €” de vencimento base ilíquido mensal.

Quadro 13.1: Total dos encargos com pessoal durante o ano

Encargos com pessoal	Valor (Euros)
Remuneração base	2 645 979,02 €
Suplementos remuneratórios	74 859,32 €
Prestações Sociais	179 696,47 €
Outros encargos com pessoal	644 054,07 €
Total	3 544 588,88 €

Quadro 13.2: Suplementos Remuneratórios

Suplementos remuneratórios	Valor (Euros)
Trabalho suplementar (diurno e noturno)	19 538,14 €
Trabalho suplementar em dia de descanso semanal, complementar e feriados	7 580,25 €
Ajudas de Custo	8 091,19 €
Despesas de Representação	37 725,61 €
Secretariado	983,58 €
Outros Suplementos Remuneratórios	940,55 €
Total	74 859,32 €

Quadro 13.3: Encargos com prestações sociais

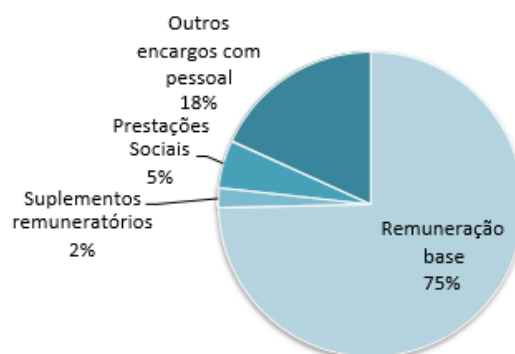
Prestações sociais	Valor (Euros)
Subsidio no âmbito da Parentalidade	3 356,14 €
Abono de família	11 878,44 €
Subsídio de refeição	163 185,65 €
Outras prestações sociais (incluindo Pensões)	1 276,24 €
Total	179 696,47 €

Tendo como referência o gráfico XIV, 75% dos encargos anuais do efetivo da ANSR, detém a remuneração base, incluindo subsídio de férias e de natal, sendo a rubrica mais expressiva.

No que concerne aos suplementos remuneratórios, as despesas de representação são as que mais impacto causaram, com cerca de 51% do total de suplementos remuneratórios.

Os encargos com o pessoal totalizaram “3 544 588,88 €”, dos quais, 75% referem-se à remuneração base, 2% a suplementos remuneratórios, 5% a prestações sociais, e 18% a encargos com o pessoal.

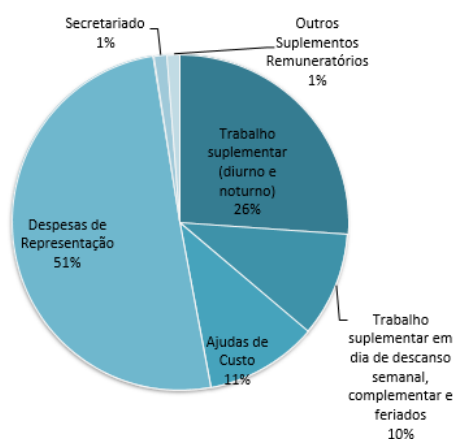
Gráfico XIV – Total de Encargos com o pessoal



Considerado o encargo global com suplementos remuneratórios de “74.859,32 €”, o que corresponde a 2% dos custos com o pessoal, verifica-se que os encargos com suplementos remuneratórios, distribuem-se do seguinte modo:

✓ Trabalho Suplementar	26%
✓ Ajudas de Custo	11%
✓ Trabalho em Dias de Descanso Semanal, Complementar e Feriados	10%
✓ Despesas de representação	51%
✓ Secretariado	1%
✓ Outros Suplementos Remuneratórios	1%

Gráfico XV – Total de Encargos com os Suplementos Remuneratórios



3. Formação Profissional

Quadro 14: Contagem das ações de formação profissional realizadas durante o ano, por tipo de ação, segundo a duração

Tipo de ação/ duração	Menos de 30 horas	De 30 a 59 horas	De 60 a 119 horas	120 horas ou mais	Total
Internas	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00
Externas	41,00	6,00	1,00	1,00	49,00
Total	51,00	6,00	1,00	1,00	59,00

Quadro 14.1: Contagem relativa a participações em ações de formação durante o ano, por grupo/cargo/carreira, Segundo o tipo de ação

Observando os quadros abaixo, verificou-se que as ações de formação frequentadas pelos trabalhadores da ANSR, respeitam a ações de formação externa e interna.

Os trabalhadores da carreira de Técnico Superior foram os mais representados nas ações de formação, tendo atingido um número total de 27 participantes, seguindo-se-lhes os colaboradores da carreira de Assistente Técnico com 15 participantes.

Grupo/cargo/carreira/ Nº de participações e de participantes	Ações internas	Ações externas	Total	
	Nº de participações	Nº de participações	Nº de participações	Nº de participantes
Dirigente Superior 1º grau	0,00	1,00	1,00	1,00
Dirigente intermédio 1º grau	1,00	1,00	2,00	1,00
Dirigente intermédio 2º grau	1,00	1,00	2,00	2,00
Técnico Superior	8,00	26,00	34,00	27,00
Assistente Técnico	0,00	20,00	20,00	15,00
Total	10,00	49,00	59,00	46,00

Quadro 14.2: Contagem das horas despendidas em formação durante o ano, por grupo/cargo/carreira, segundo o tipo de ação

Grupo/cargo/carreira/ Horas despendidas	Horas despendidas em ações internas	Horas despendidas em ações externas	Total de horas em ações de formação
Dirigente Superior 1º grau		78:00	78:00
Dirigente intermédio 1º grau	8:00	25:00	33:00
Dirigente intermédio 2º grau	8:00	25:00	33:00
Técnico Superior	62:00	587:00	649:00
Assistente Técnico		426:00	426:00
Total	78:00	1141:00	1290:00

Quadro 14.3: Despesas anuais com formação

As ações de formação proporcionadas aos trabalhadores da ANSR, foram de carácter interno e externo, e totalizaram 1290:00 horas, distribuídas por 59 formações com um total de 46 participantes, maioritariamente na carreira de Técnico Superior.

O investimento em formação profissional com trabalhadores da ANSR foi de “13 889,12 €”.

Tipo de ação/valor	Valor (Euros)
Despesas com ações internas	984,00 €
Despesas com ações externas	12 905,12 €
Total	13 889,12 €

4. Relações Profissionais

Quadro 15: Relações profissionais

Relações profissionais	Número
Trabalhadores sindicalizados	14
Elementos pertencentes a comissões de trabalhadores	0
Total de votantes para comissões de trabalhadores	0
Total	14

No universo de 165 trabalhadores da ANSR, em 31 de dezembro de 2019, 14 são sindicalizados.

5. Notas Finais

Sumário Executivo

Após a análise do presente Balanço Social da ANSR, importa destacar, em síntese, de forma transparente e rigorosa, algumas reflexões no que respeita aos dados de maior relevância relativos a 2019:

- ✓ Em 31 de dezembro de 2019, contabilizavam-se 165 trabalhadores em exercício de funções na ANSR, sendo a modalidade de vinculação a de Contrato de Trabalho em Funções Públicas, bem como a modalidade de Comissão de Serviço, no âmbito da (LGFP) Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas;
- ✓ Face ao ano anterior, registou-se um aumento no número de trabalhadores admitidos de 33%, o que equivale a um acréscimo de 55 trabalhadores, motivada sobretudo pela mobilidade na Administração Pública, e na sequência de Procedimento Concursal de Regularização, no âmbito do Programa de Regularização Extraordinária de Vínculos Precários da Função Pública (PREVPAP);
- ✓ Na distribuição por género, a representatividade feminina é de 67%, e o género masculino de 33%;
- ✓ Na distribuição dos trabalhadores por grupos profissionais, a taxa de tecnicidade (Técnico Superior) representa 47,87% do total dos efetivos, enquanto na carreira de Assistente Técnico registou uma menor preponderância de 40,6%. No terceiro grupo, na carreira de Assistente Operacional, a taxa representou 2,42%;
- ✓ No final do ano de 2019, a idade média dos efetivos da ANSR era de 46 anos de idade;
- ✓ O escalão etário dos 40-44 de idade é o que engloba o maior número de trabalhadores concentrando 25% do efetivo total;
- ✓ A taxa de emprego jovem, no ano em análise, é de 5,45%;
- ✓ A taxa de envelhecimento é de 25%;
 - ✓ A taxa de feminização “Dirigente”, no ano de 2019, situou-se nos 66,6%, sendo a taxa de enquadramento (Dirigentes) de 3,63%, no total de efetivos;
 - ✓ O nível médio de antiguidade na ANSR foi de 13 anos;
 - ✓ Registaram-se 21 mudanças de situação dos trabalhadores resultantes das valorizações remuneratórias;

- ✓ A taxa de habilitação superior (Bach. +Lic.+Mest.+Dout.), registou, no ano em análise, 61%;
- ✓ A taxa de habilitação secundária registou 32% dos efetivos;
- ✓ A taxa de habilitação básica representou 6,7% no ano de 2019;
- ✓ O índice de absentismo situou-se nos 9%;
- ✓ A taxa de saídas registou-se nos 22,4%;
- ✓ A taxa de admissão de trabalhadores registou-se nos 55,7%;
- ✓ Em dezembro de 2019, as ausências por acidente de trabalho ou doença profissional representaram 4,77 % das ausências, num total de 181 dias.
- ✓ As ausências por motivo de greve corresponderam à ausência de apenas 5,5 dias, representando 0,14 % dos trabalhadores.

Por fim, e sem prejuízo do cumprimento dos critérios definidos por lei sobre a recolha da informação vinculada, o Balanço Social da ANSR de 31 de dezembro de 2019 procurou incluir todos os elementos que de acordo com a sua missão, atribuição e natureza permitiu um conhecimento mais alargado desta entidade.

JÚNIOR SEGURO

Portal de
Contraordenações
Rodoviárias

ansr

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

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

www.ansr.pt

ansr

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODVIÁRIA