

2018

Relatório de Atividades



**AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

ÍNDICE

1. Introdução.....	
2. Enquadramento Institucional e a Segurança Rodoviária.....	7
2.1 Enquadramento Institucional	7
2.2 Balanço de Segurança Rodoviária	9
3. A Estratégia 2017-2019.....	13
3.1 Missão, Visão, Valores Institucionais.....	13
3.2 Stakeholders	14
3.3 Vetores Estratégicos	16
3.4 Mapa estratégico	18
3.5 Análise SWOT	19
4. Avaliação Do Sistema de Controlo Interno (SCI).....	21
5. Atividades Desenvolvidas, Previstas e Não Previstas no Plano	23
5.1 Ações de prevenção e segurança.....	23
5.2 Projeto AUTOCITS	24
5.3 Apoio aos Planos Municipais de segurança rodoviária e Estudos de Inspeção Técnica às Vias.....	25
5.4 Campanhas de Prevenção e Segurança Rodoviária	26
5.5 Novos Projetos: Projetos SLIAV, SIUAV e ADAV.....	28
5.5.1 Projeto SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários)	29
5.5.2 Projeto SIUAV (Sistema de Informação Único de Acidentes Viários).....	30
5.5.3 Projeto ADAV (Análise Dinâmica de Dados de Acidentes Viários)	31
5.6 Carta por Pontos	32
5.7 Assinatura Digital do Cartão do cidadão.....	35
5.8 SINCRO- Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	35
5.9 Certificação e Atividade Normativa	40
5.9.1. Norma ISO 39001: 2017 - Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária	41
5.9.2. Outros Aspetos da Atividade Normativa	43
5.10. Ações de <i>Reporting</i> da Área Financeira	43
5.11. Unidade de Tesouraria do Estado.....	44
6. Indicadores Gerais de Desempenho	45

6.1 Autos de Contraordenação	45
6.2 Dados de Sinistralidade Rodoviária	48
6.3 Inspeções a Vias Públicas	50
6.3.1. Inspeções a Pontos negros	50
6.4 Vistorias	53
6.5 Pareceres/Instruções Técnicas	53
6.6 Autorizações para Minистраção das Ações de Formação	53
7. Análise da Afetação Prevista versus real dos Recursos	54
7.1 Recursos Humanos.....	54
7.1.1 Formação Profissional	58
7.2 Recursos Financeiros.....	61
7.2.1 Despesas ANSR	61
7.2.2 Receitas ANSR.....	63
7.2.3 Distribuição de Receitas Provenientes de Coimas Rodoviárias.....	64
7.2.4 Encargos com Pessoal.....	66
7.3. Recursos Tecnológicos e Materiais.....	67
8. Programa de Gestão de Património Imobiliário do Estado	73
9. Plano de Riscos de Corrupção e infrações Conexas.....	73
10. Medidas de modernização Administrativa	74
11. Autoavaliação.....	76
11.1 Nota Introdutória.....	76
11.2 Resultados Alcançados.....	78
11.3 Análise de Desvios	80
12. Avaliação Final	85
12.1 Apreciação dos resultados alcançados	85
12.2 Proposta de menção qualitativa	85
12.3 Conclusões prospetivas.....	85

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Autos Registrados, Decididos, Cobrados e Prescritos – 2017/2016.....	45
Gráfico 2 – Distribuição de Autos Decididos por Nível de Gravidade – 2016-2018	46
Gráfico 3 – Evolução do Nº de Autos Prescritos 2013-2018.....	47
Gráfico 4 – Vítimas Mortais por Distrito	50
Gráfico 5 – Evolução do N.º Número de Trabalhadores Efetivos da ANSR 2008-2018	54
Gráfico 6 – Evolução dos Postos de Trabalho Previstos e Efetivos.....	57
Gráfico 7 – Distribuição das horas por tipo de formação frequentados pelos trabalhadores	59
Gráfico 8 – Número de Formações Realizadas constantes do Plano de Formação.....	60
Gráfico 9 – Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2018.....	62
Gráfico 10 – Repartição das Receitas Efetivas da ANSR 2018	63
Gráfico 11 – Distribuição dos Valores de Coimas Rodoviárias - 2018	65

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Organograma	9
Figura 2 – Stakeholders da ANSR	14
Figura 3 – Mapa Estratégico 2017-2019	18
Figura 4 – Modelo de Implementação dos Projetos SLIAV e SIUAV	31
Figura 5 – Esquema do SINCRO.....	36
Figura 6 – Fiscalização Automática da Velocidade	36
Figura 7 – Arquitetura Lógica do SINCRO	38
Figura 8 – Esquema de um LCV.....	38
Figura 9 - Portal das Contraordenações	70
Figura 10 - Esboço Macro dos Sistemas da ANSR.....	72

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Evolução dos Acidentes segundo a Gravidade e as Vítimas Mortais (2010 a 2018)	11
Quadro 2 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)	21
Quadro 3 – Nº de Condutores que Perderam Pontos na Carta de Condução.....	33
(dados a 31/12/2018)	33
Quadro 4 – Subtração de Pontos - Processos de Cassação	33
Quadro 5 – Subtração de Pontos - Prova Teórica.....	33
Quadro 6 – Subtração de Pontos – Ação de Formação Rodoviária	34
Quadro 7 – Tipologia de Infrações LCV	40
Quadro 8 – Reporte de Atividade ANSR	43
Quadro 9 – Autos Registados, Decididos, Cobrados e Prescritos – 2016-2018.....	45
Quadro 10 – Distribuição de Autos Decididos por Nível de Gravidade – 2016-2018.....	46
Quadro 11 – Acidentes e Vítimas.....	48
Quadro 12 – Vítimas Mortais por Distritos.....	49
Quadro 13 – Pontos Negros inspecionados em 2018.....	52
Quadro 14 - Mapa de Pessoal da ANSR 2018	55
Quadro 15 – Recursos Humanos – Desvios do QUAR.....	56
Quadro 16 – Postos de Trabalho por Ano.....	57
Quadro 17 – Ações de Formação Realizadas em 2018.....	58
Quadro 18 – Despesas com Formação em 2018	60
Quadro 19 – Execução Orçamental 2018 (Despesa)	61
Quadro 20 – Execução Orçamental 2018 (Receita)	63
Quadro 21 – Distribuição dos Valores de Coimas Rodoviárias - 2018.....	64
Quadro 22 – Encargos com Pessoal – 2017 e 2018	66
Quadro 23 – Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas.....	77
Quadro 24 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR.....	78
Quadro 25 – Avaliação de Resultados	79

1. INTRODUÇÃO

A exemplo dos últimos anos, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) prosseguiu na elaboração do presente documento o esforço de alcançar uma estrutura mais sintetizada, concisa e objetiva, indo assim ao encontro das orientações determinadas a nível ministerial, sem que, com essa redução, perca o propósito último de informar, esclarecer e proceder à avaliação que, nos termos da lei, é exigível num documento desta natureza.

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

Também de acordo com a OMS, os acidentes rodoviários constituem globalmente a 8.^a causa de morte no mundo, representando três vezes mais mortes nos países pobres, de baixos rendimentos, do que nos restantes. Outro dado alarmante divulgado por aquela entidade é o de que os acidentes rodoviários são a principal causa de morte para as crianças e jovens com idades compreendidas entre os 5 e os 29 anos. Este problema assume também especial relevância em Portugal, sobretudo, se pensarmos que entre 1996 e 2010 o custo económico e social médio anual dos acidentes rodoviários foi de € 2.503.267.447, cerca de 1,39% do PIB de 2010.

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

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

No ano de 2017 assistiu-se à aprovação pelo Conselho de Ministros do “Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária” (PENSE 2020), cujo desígnio de tornar a segurança rodoviária uma prioridade

para todos os portugueses assenta no imperativo ético de que *«ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal»*. O PENSE 2020 definiu um conjunto de objetivos ambiciosos, assumindo-se como um documento estruturante para o combate ao flagelo da sinistralidade rodoviária, designadamente a nível das atividades desenvolvidas pela ANSR em 2018, no âmbito da sua missão, atribuições e competências em matéria de prevenção e segurança rodoviária.

Em 2018, a estrutura orgânica nuclear e flexível da ANSR manteve-se idêntica à aprovada em 2017. Esta estrutura, embora não sendo a desejável, permitiu, no entanto, alocar os meios disponíveis para a prossecução da missão desta Autoridade.

2. ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

2.1 ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

A ANSR é um organismo da administração central do Estado que visa, acima de tudo, assegurar os interesses coletivos da sociedade, nomeadamente aqueles que respeitam às políticas de segurança rodoviária ao nível nacional. Como organismo da Administração Pública (AP), insere-se num vasto conjunto de outros organismos com personalidade jurídica aos quais a lei atribuiu o exercício da função administrativa do Estado.

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

De salientar que, ainda de acordo com a primeira Lei Orgânica (Decreto-Lei n.º 77/2007, de 27 de março), a missão da ANSR *“(...) deve ser suportada por uma estrutura leve e ágil, centralizada e focada nos seus desígnios e objetivos, com recurso à contratação de serviços e a meios tecnológicos para assegurar a capacidade necessária para o processamento do elevado número de autos de contraordenação, verificados em Portugal, com o objetivo último da sua significativa diminuição, por via da alteração de comportamentos dos condutores”*. Desta forma, o planeamento e a coordenação das políticas de segurança rodoviária ficaram concentrados numa única entidade.

As principais linhas de força da ANSR assentam em três importantes vetores, designadamente:

- O Planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária;
- A Promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária;
- A Aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário.

Assim, e de acordo com o Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que redefiniu a missão e tipo de organização interna da ANSR, esta prossegue as seguintes 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;

- 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 para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do Ministério da Administração Interna (MAI) intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

A Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, veio estabelecer a nova estrutura nuclear da ANSR, as competências das respetivas unidades orgânicas, e fixou em seis o número máximo de unidades orgânicas flexíveis. A ANSR ficou, assim, estruturada nas seguintes unidades orgânicas nucleares:

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

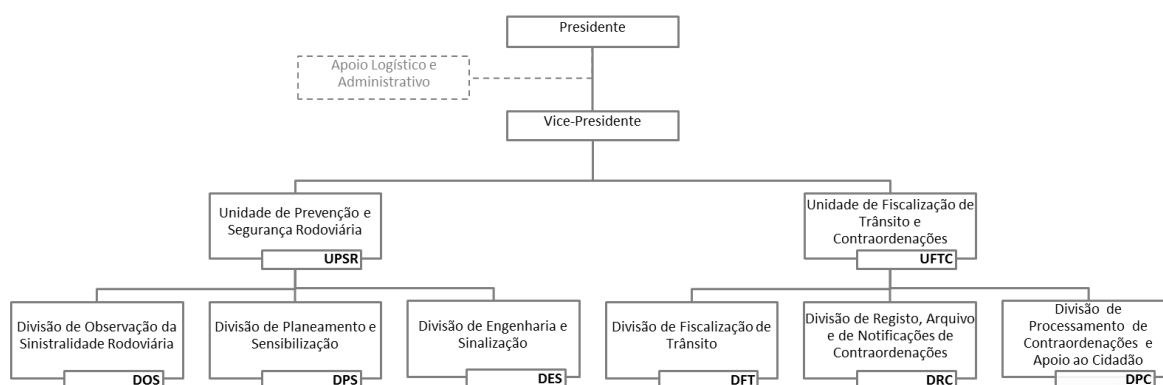
Com a publicação do Despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro de 2017, foram criadas as seguintes seis unidades orgânicas flexíveis da ANSR:

- a) Divisão de Observação da Sinistralidade Rodoviária (DOS);
- b) Divisão de Planeamento e Sensibilização (DPS);
- c) Divisão de Engenharia e Sinalização (DES);
- d) Divisão de Fiscalização de Trânsito (DFT);
- e) Divisão de Registo, Arquivo e de Notificações de Contraordenações (DRC);
- f) A Divisão de Processamento de Contraordenações e Apoio ao Cidadão (DPC).

As Unidades Orgânicas definidas nas alíneas a), b) e c) dependem da UPSR e as Unidades Orgânicas d), e) e f) dependem da UFTC.

O organograma da ANSR que, de acordo com o artigo 6.º do Decreto Regulamentar nº 28/2012, de 12 de março, obedece ao modelo de estrutura hierarquizada, ficou definido conforme se mostra na figura infra:

Figura 1 - Organograma



2.2 BALANÇO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

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

Também para o período governativo vigente, foi ainda estipulada a promoção da melhoria da articulação e da partilha de informação entre todas as entidades possuidoras de dados referentes a

veículos ou aos seus proprietários e condutores e as forças de segurança, sendo que o reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumento das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias também se encontra estipulado no programa de Governo.

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

Em 2016 foi desenvolvido, a nível nacional, um documento fundamental e estruturante, denominado Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2017-2020 “PENSE 2020”, o qual sucedeu à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, ambos da responsabilidade da ANSR. Estes instrumentos estratégicos nacionais surgiram 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.

O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, PENSE 2020, foi aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017, 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, publicada no Diário da República 1.ª série, n.º 116, de 19 de junho de 2017).

O plano de ação prevê, até ao final de 2020, a realização de 34 ações, que compreendem 107 medidas. As 34 ações foram concebidas de forma a dar uma resposta holística e estruturada aos problemas da segurança rodoviária em Portugal de forma alinhada com os Objetivos Estratégicos e os Objetivos Operacionais estabelecidos, com base no diagnóstico efetuado no PENSE 2020.

Após a aprovação do PENSE 2020, assente no diálogo estabelecido entre os diversos organismos responsáveis pela execução das 107 medidas, das quais 64% são da responsabilidade de organismos do MAI, procedeu-se ao seu planeamento e orçamentação, posteriormente apreciados pela Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), em reunião que se realizou a 12 de janeiro de 2018.

O PENSE 2020 estabelece as seguintes metas:

- **41 Mortos a 30 dias/Milhão de Habitantes**, o que representa uma diminuição de 56% relativamente ao valor registado em 2010, ou seja, seis pontos percentuais acima da meta europeia para o mesmo período;

- **178 Feridos Graves (MAIS ≥ 3) /Milhão de habitantes**, que representa uma diminuição de 22% face ao valor apurado em 2010 (a Comissão Europeia não fixou nenhum objetivo nesta matéria).

A última meta indicada utiliza a definição de ferido grave adotada pela Comissão Europeia, ou seja, vítima de acidente de viação que apresenta ferimentos de grau igual ou superior a 3 na escala MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*).

Para o cumprimento destas metas do PENSE 2020, foram definidos um conjunto de Objetivos Estratégicos:

- Melhorar a gestão da segurança rodoviária;
- Utilizadores mais seguros;
- Infraestrutura mais segura;
- Veículos mais seguros;
- Melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

Recorde-se que até 2010 eram contabilizadas como vítimas mortais unicamente as que morriam no local do acidente, sendo que, para efeitos das estatísticas internacionais, era acrescentada uma percentagem de 14% como estimativa das que viriam a falecer nos 30 dias seguintes. Relativamente ao apuramento do número de vítimas mortais a 30 dias verifica-se que a evolução dos valores definitivos desde 2010 tem sido a seguinte:

Quadro 1 – Evolução dos Acidentes segundo a Gravidade e as Vítimas Mortais (2010 a 2018)

	ACIDENTES COM VÍTIMAS	% VAR. ANO ANT.	ACIDENTES COM VÍTIMAS MORTAIS E/OU FERIDOS GRAVES	% VAR. ANO ANT.	ACIDENTES COM VÍTIMAS MORTAIS	% VAR. ANO ANT.	VÍTIMAS MORTAIS	% VAR. ANO ANT.
2010	35426	-	2802	-	674	-	741	-
2011	32541	-8,1	2641	-5,7	636	-5,6	689	-7,0
2012	29867	-8,2	2264	-14,3	525	-17,5	573	-16,8
2013	30339	1,6	2191	-3,2	469	-10,7	518	-9,6
2014	30604	0,9	2317	5,8	454	-3,2	482	-6,9
2015	31953	4,4	2358	1,8	438	-3,5	473	-1,9
2016	32299	1,1	2201	-6,7	416	-5,0	445	-5,9
2017	34416	6,6	2397	8,9	488	17,3	510	14,6
2018	34235	-0,5	2337	-2,5	468	-4,1	508	-0,4

Ainda a este propósito é de referir que de acordo com a Comissão Europeia, no período 2010-2016, Portugal foi o país que conseguiu a maior redução (40%) no número de mortos a 30 dias, valor que é mais do dobro do valor atingido pela União Europeia, que foi de 19%. Esta excelente evolução registada colocou Portugal na 16.^a posição nos 28 países europeus, apesar de ainda não ter atingido o valor médio de mortos por milhão habitantes na União Europeia.¹

Durante o ano de 2018, registou-se um desagravamento da sinistralidade rodoviária com vítimas relativamente ao ano anterior. Em 2018 o número de vítimas mortais foi de 508, menos 2 do que em 2017 e ocorreram 34.235 acidentes rodoviários com vítimas, menos 181 do que no ano anterior. O número de acidentes com vítimas mortais também diminuiu face a esse ano, de 488 para 468 acidentes, correspondendo a um decréscimo de 4,1%.

No que concerne à fiscalização dos comportamentos de risco, em 2018 a ANSR apostou de forma decisiva na consolidação do SINCRO e, com a integração de mais 10 cinemómetros, a rede passou a cobrir 60 locais com o controlo de velocidade.

Ainda durante 2018, no âmbito dos protocolos de cooperação celebrados entre a ANSR e as Comunidades Intermunicipais (CIM) para a promoção da elaboração de Planos Intermunicipais de Segurança Rodoviária (PISR), foram realizadas avaliações de segurança rodoviária aos locais de maior sinistralidade e/ou perceção de risco. Os referidos PISR preveem a criação de estruturas intermunicipais responsáveis pela implementação, gestão e monitorização das ações previstas no Plano, designadamente a criação do Conselho Intermunicipal de Segurança Rodoviária e o Observatório Intermunicipal de Segurança Rodoviária.

De referir o facto de nas Grandes Opções do Plano para 2018, aprovadas através da Lei n.º 113/2017, de 29 de dezembro, se encontrarem incluídas as medidas que visam contribuir para o aumento da prevenção e segurança rodoviária com vista à redução da sinistralidade nas estradas portuguesas, nomeadamente, a territorialização dos instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária através da elaboração dos planos municipais e intermunicipais, a avaliação técnica nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes e a classificação de segurança de toda a rede rodoviária, o reforço e modernização da fiscalização rodoviária através do alargamento do SINCRO, a promoção do acesso e da gestão partilhada da informação rodoviária, o desenvolvimento de estratégias de educação e sensibilização, de formação cívica nas escolas e de implementação do plano de proteção pedonal e combate aos atropelamentos.

¹ Ver https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/historical_evol_popul.pdf

3. A ESTRATÉGIA 2017-2019

3.1 MISSÃO, VISÃO, VALORES INSTITUCIONAIS

A 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”

A VISÃO

“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”

OS VALORES

Competência

Eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária;

Credibilidade

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

Cooperação

Fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária;

Cidadania

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

3.2 STAKEHOLDERS

O maior ou menor sucesso estratégico de uma organização depende não só da forma como a mesma é gerida internamente, mas também dos seus interesses e da interação destes com os interesses dos que nela também encontram ou pretendam encontrar. Estes últimos são todos aqueles indivíduos, grupos de interesse e/ou organizações que disputam o controlo de recursos e resultados de uma organização para proveito próprio. Neste sentido, dever-se-á frisar o facto de cada *stakeholder* ser motivado por um conjunto de objetivos, na maior parte das vezes comuns ou partilhados, permitindo assim alavancar resultados positivos, embora nalguns casos possam também haver objetivos conflitantes. Cabe então à organização encontrar a posição de equilíbrio que optimize a relação entre a organização e o(s) *stakeholder(s)*, em ordem a maximizar a sua performance de gestão.

O sucesso de qualquer missão organizacional depende, em boa parte, da participação das partes interessadas e, por isso, torna-se necessário assegurar que as suas expectativas e necessidades sejam conhecidas e consideradas pelos decisores. Tais expectativas envolvem a satisfação de necessidades, bem como um comportamento ético e deontológico. Cada interveniente, ou grupo de intervenientes, representa um determinado tipo de interesse no processo. Os *stakeholders* podem dividir-se em dois grandes grupos, os internos e os externos.

A ANSR tem um conjunto muito alargado de *stakeholders* de cariz interno, nomeadamente, os dirigentes de topo (de 1.º e 2.º grau), os intermédios (de 1.º e 2.º grau), os funcionários e restantes colaboradores das empresas que nela prestam serviços. A nível externo, identificam-se uma série de diferentes *stakeholders*, conforme ilustrado na figura seguinte.

Figura 2 – Stakeholders da ANSR



- O Ministério da Administração Interna, que inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna e respetivas Secretarias de Estado (atualmente SEAAI, SEPC e SEAL), a Secretaria-Geral do MAI, a Inspecção-geral da Administração Interna (IGAI), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), o Observatório de Tráfico de Seres Humanos (OTSH) e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF);
- As entidades fiscalizadoras, designadamente a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e as Autarquias Locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de Polícia Municipal ou de Empresas Municipais;
- O sistema judicial, abarcando os Tribunais, o Ministério Público e a Provedoria de Justiça;
- As entidades gestoras rodoviárias, designadamente, as Autarquias Locais e as Entidades Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional;
- Os Parceiros Internacionais, incluindo a participação em grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG;
- Os Media, que incluem todos os órgãos de comunicação social, com especial ênfase para os grandes títulos nacionais e as revistas da especialidade;
- Os Cidadãos, incluindo todos os utilizadores diretos e indiretos do sistema viário, tais como condutores, peões, ciclistas, utentes de transportes públicos, etc.;
- Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), o Instituto de Medicina Legal (IML), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), a Direção-Geral de Saúde (DGS), o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça (IGFIJ), o Gabinete de Estratégia e Planeamento do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social (GEP), entre outros;
- Os Prestadores de Serviços, no qual se incluem todas as entidades públicas e privadas que prestam serviços à ANSR;
- As ONG, enquanto estruturas associativas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviárias.

3.3 VETORES ESTRATÉGICOS

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2017-2019, de acordo com um modelo de organização que busca a excelência no desempenho da sua missão e de acordo com as melhores práticas existentes em instituições estrangeiras congêneres. A metodologia utilizada na elaboração do plano ajuda a clarificar os objetivos definidos para a ANSR e a garantir um perfeito alinhamento entre os objetivos organizacionais e os objetivos dos seus dirigentes e restantes funcionários, ou seja, aos vários níveis do sistema de avaliação do desempenho instituído na AP (SIADAP 1, 2 e 3) que foram definidos tendo em consideração as linhas de orientação estratégica da ANSR.

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

EFICÁCIA E QUALIDADE DE SERVIÇO

Este vetor reveste-se de especial importância para qualquer organização na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e a qualidade do serviço prestado. Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende apostar muito claramente num aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos seus clientes e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso nos quais se destacam a implementação da ferramenta da CAF, com periodicidade bianual, para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua. Refira-se a este propósito que a ANSR almejou e manteve a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2008 do EFQM, tendo tido a sua última avaliação externa efetuada pela entidade certificadora Lloyd's, em julho de 2018, que não registou quaisquer não conformidades e procedendo à auditoria de transição para a versão ISO 9001:2015, também não encontrou não conformidades para os requisitos da norma ISO 9001:2015 e recomendou a reemissão de novo certificado para o próximo triénio.

ECONOMIA E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, isto é, para além da preocupação de eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), 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 clientes, 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 considerada um fator crítico para o sucesso da ANSR.

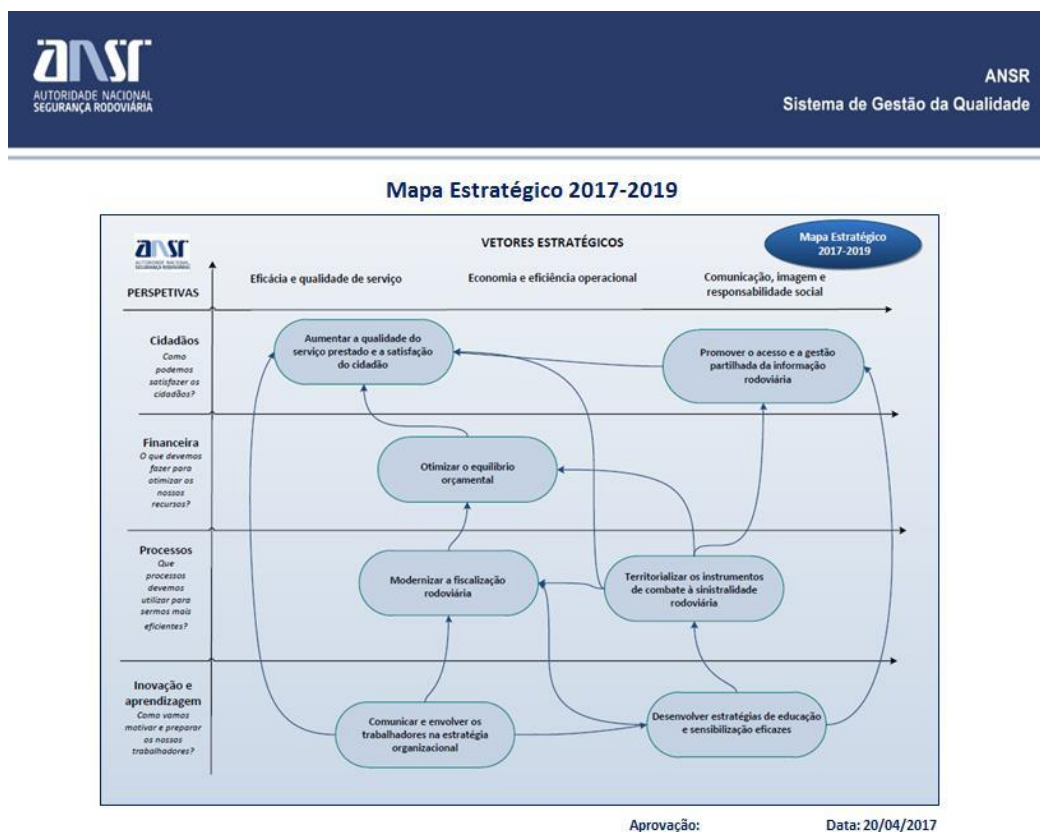
COMUNICAÇÃO, IMAGEM E RESPONSABILIDADE SOCIAL

Tendo presente as conclusões que resultaram da análise estratégica efetuada, que apontaram para a necessidade de continuar a projeção da marca ANSR, considera-se que este vetor assume particular importância, na medida em que a comunicação e a imagem pode ser reconhecida como a “seiva” que alimenta de forma positiva, a vida e a sustentabilidade de qualquer organização, pelo que o seu reforço poderá contribuir não só para a consolidação da imagem externa da ANSR, mas também para o aumento da autoestima e da satisfação dos seus trabalhadores. Com a aposta neste vetor pretende-se dar um especial enfoque à dinamização da comunicação interna, contribuindo desta forma para um sentimento de pertença e orgulho dos trabalhadores da organização e ao reforço da mediatização externa através, designadamente, da produção de conteúdos que permitam uma marcação de agenda junto dos órgãos de comunicação social e restantes *stakeholders*, em ordem a sedimentar a imagem organizacional.

3.4 MAPA ESTRATÉGICO

Definidos os três vetores estratégicos que consubstanciam as grandes linhas orientadoras da ANSR, bem como os objetivos organizacionais, elaborou-se o mapa estratégico, com base no *Balanced Scorecard* (BSC), que se encontra abaixo, e que constitui o modelo representativo da estratégia organizacional para 2017-2019. Existe uma relação direta entre as quatro perspetivas consideradas na medida em que a boa performance nos objetivos da inovação e aprendizagem irão induzir melhorias nos processos internos que, por sua vez, terão impacto nos resultados financeiros e finalmente irão gerar uma melhor satisfação dos cidadãos.

Figura 3 – Mapa Estratégico 2017-2019



3.5 ANÁLISE SWOT

A última análise SWOT foi efetuada em 2016 e estava prevista para final de 2018 uma nova análise, contudo, esta não chegou a ser concretizada, pelo que se continua a considerar a última realizada.

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

PONTOS FORTES

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

PONTOS FRACOS

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

OPORTUNIDADES

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

AMEAÇAS

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

4. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO (SCI)

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

Quadro 2 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)

QUESTÕES	APLICADO			FUNDAMENTAÇÃO
	S	N	NA	
1 – AMBIENTE DE CONTROLO				
1.1 ESTÃO CLARAMENTE DEFINIDAS AS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO?	X			
1.2 É EFETUADA INTERNAMENTE UMA VERIFICAÇÃO EFETIVA SOBRE A LEGALIDADE, REGULARIDADE E BOA GESTÃO?	X			
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			
1.6 ESTÃO CLARAMENTE DEFINIDOS E ESTABELECIDOS OS CONTATOS REGULARES ENTRE A DIREÇÃO SUPERIOR E OS DIRIGENTES INTERMÉDIOS DAS VÁRIAS UNIDADES ORGÂNICAS?	X			
1.7 O SERVIÇO FOI OBJETO DE AÇÕES DE AUDITORIA E CONTROLO EXTERNO?	X			REALIZADA UMA AUDITORIA EXTERNA NO ÂMBITO DA MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE QUALIDADE (NP EN ISO 9001:2008) PELA EMPRESA LLOYDS REGISTER, EM JULHO DE 2018, ASSIM COMO AUDITORIA DE TRANSIÇÃO PARA A VERSÃO ISO 9001:2015. FORAM IGUALMENTE REALIZADAS AUDITORIAS REGULARES EFETUADAS PELA EMPRESA GRADUALBUSINESS.
2 – ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO				
2.1 EXISTEM MANUAIS DE PROCEDIMENTOS INTERNOS?	X			MANUAL DE PROCEDIMENTOS NO SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE DA ANSR.
2.2 A COMPETÊNCIA PARA AUTORIZAÇÃO DA DESPESA ESTÁ CLARAMENTE DEFINIDA E FORMALIZADA)?	X			
2.3 É ELABORADO ANUALMENTE UM PLANO DE COMPRAS?	X			ELABORADO PELA SGMAI AO ABRIGO DA PSC.

2.4 ESTÁ IMPLEMENTADO UM SISTEMA DE ROTAÇÃO DE FUNÇÕES ENTRE TRABALHADORES?	X			OPERA-SE QUANDO EXISTEM NECESSIDADES DE REALOCAÇÃO DE PESSOAL, POR CONTA DOS MOVIMENTOS DOS REGIMES DE MOBILIDADE E A PEDIDO DO TRABALHADOR, EM CONSONÂNCIA COM AS SUAS HABILITAÇÕES.
2.5 AS RESPONSABILIDADES FUNCIONAIS PELAS DIFERENTES TAREFAS, CONFERÊNCIAS E CONTROLOS ESTÃO CLARAMENTE DEFINIDAS E FORMALIZADAS?	X			MANUAL DE FUNÇÕES 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			EXISTEM FLUXOGRAMAS PARA TODOS OS PROCESSOS NO SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE DA ANSR.
2.7 OS CIRCUITOS DOS DOCUMENTOS ESTÃO CLARAMENTE DEFINIDOS DE FORMA A EVITAR REDUNDÂNCIAS?	X			
2.8 EXISTE UM PLANO DE GESTÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS?	X			
2.9 O PLANO DE GESTÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS É EXECUTADO E MONITORIZADO?	X			
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 GERFIF DA ESPAP E A TESOURARIA PELO PROGRAMA DE RECONCILIAÇÃO BANCÁRIA, PRB.
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 INSTITUÍDO UM MECANISMO QUE GARANTA A FIABILIDADE, OPORTUNIDADE E UTILIDADE DOS OUTPUTS DOS SISTEMAS?	X			
3.4 A INFORMAÇÃO EXTRAÍDA DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO É UTILIZADA NOS PROCESSOS DE DECISÃO?	X			SIM, DESIGNADAMENTE NO PLANO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA, PENSE 2020.
3.5 ESTÃO INSTITUÍDOS REQUISITOS DE SEGURANÇA PARA O ACESSO DE TERCEIROS A INFORMAÇÃO OU ATIVOS DO SERVIÇO?	X			GARANTIDO PELA RNSI.
3.6 A INFORMAÇÃO DOS COMPUTADORES DE REDE ESTÁ DEVIDAMENTE SALVAGUARDADA (EXISTÊNCIA DE <i>BACKUPS</i>)?	X			A PRESERVAÇÃO DA INFORMAÇÃO DAS MÁQUINAS CLIENTE É DA RESPONSABILIDADE DOS UTILIZADORES. O SERVIDOR DE FILE SHARE TEM DUAS ROTINAS DE <i>BACKUP</i> EM REDUNDÂNCIA PARA DISCO E TAPE.
3.7 A SEGURANÇA NA TROCA DE INFORMAÇÕES E <i>SOFTWARE</i> 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.

Não obstante a necessidade de monitorizar, rever, adaptar e aperfeiçoar o SCI implementado, pode afirmar-se que se encontra assegurada a correta e rigorosa gestão dos recursos patrimoniais e orçamentais ao dispor da ANSR.

5. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS, PREVISTAS E NÃO PREVISTAS NO PLANO

5.1 AÇÕES DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária a ANSR em 2018 promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades que a seguir se indicam:

- Apresentação sobre segurança e prevenção rodoviária no âmbito da *Safety Week* da ANA aeroportos, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Beja e Faro entre os dias 15 e 20 de outubro;
- Apresentação de comunicação «Educação para a Segurança Rodoviária em Portugal» no encontro de abertura e atividade formativa – módulo I do Plano Regional de Educação Rodoviária 2018/2019;
- Apresentação do compromisso da ANSR/FNAS (Fórum Nacional do Álcool e da Saúde) no 6.º Encontro de Monitorização e Partilha de Boas Práticas de 2018;
- Participação nas subcomissões comunicação e formação / informação e investigação / prevenção, redução de riscos e minimização de danos, tratamento e reinserção do Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências (SICAD);
- Apoio à revisão de manuais do professor e do aluno, bem como júri do Concurso de Segurança Rodoviária da Renault;
- Júnior Seguro *on the Road*, Iniciativa de âmbito nacional com vista à divulgação do portal Júnior Seguro nas 23 CIM/AM;
- Apresentação de comunicação na tertúlia «A Segurança Rodoviária como um desafio Social e Municipal» organizada pela Câmara Municipal de Braga e pela Escola de Educação Rodoviária de Braga, no âmbito do Dia Mundial do Trânsito e da Cortesia ao Volante;
- Participação no «Dia da Mobilidade SÃO VICENTE MOVE-SE» com a apresentação do portal Júnior Seguro e sua exploração com crianças do 2.º ciclo, organizado pela Junta de Freguesia de São Vicente – Lisboa;
- Apoio à organização do I Seminário de Segurança Rodoviária promovido pela Câmara Municipal de Castelo Branco, apresentação de comunicações e ação de sensibilização com crianças e as forças de segurança;
- Envio de ofício de divulgação do Plano de Proteção Pedonal e de Combate ao Atropelamento a todos os municípios.

5.2 PROJETO AUTOCITS

A ANSR integra o projeto europeu “AUTOCITS: Estudo de regulação para a interoperabilidade na adoção da condução autónoma em nós urbanos europeus” que pretende contribuir para a implementação da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) na sua prioridade horizontal “aplicações telemáticas para a rodovia”.

O projeto iniciou-se em novembro de 2016 e os seus objetivos são:

- Estudar o enquadramento legal da condução autónoma (a nível nacional, europeu e internacional);
- Implementar, testar e avaliar os serviços “*Day 1*” do C-ITS para veículos autónomos de acordo com a regulamentação de tráfego aplicável;
- Disponibilizar recomendações para a regulamentação e implementação em larga escala;
- Cooperar com outras iniciativas.

No âmbito deste projeto em 2018 foi encetada a:

- Promoção da logística necessária à organização dos ensaios com veículos autónomos e conectados na A9/CREL, nomeadamente a articulação com as Forças de Segurança, gestores de infraestrutura rodoviária, entidades tecnológicas, Instituto da Mobilidade e dos Transportes e membros do projeto;
- Realização de testes com veículos autónomos e conectados de 15 a 18 de outubro;
- Colaboração em artigos de opinião publicados no *site Watts On* - <https://www.wattson.pt/> ;
- Gestão administrativa e financeira do projeto, bem como a participação nas *automeetings* mensais;
- Participação no 4.º Workshop do Projeto e Assembleia Geral, realizado em Madrid;
- Participação no 5.º Workshop do Projeto e Assembleia Geral, realizado em Paris.

5.3 APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA E ESTUDOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA ÀS VIAS

Os planos municipais de segurança rodoviária continuaram a poder contar com o apoio da ANSR, e no decorrer de 2018 houve lugar a:

- Reunião com o Vice-Presidente do Município de Alvaiázere e discussão da eventual realização de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária;
- Participação no Conselho Municipal de Segurança do Município de Alcanena, destacando-se a apresentação da evolução da sinistralidade no concelho, entre 2010-2017/8;
- Participação no Conselho Municipal de Segurança do Município de Abrantes;
- Participação no Conselho Municipal de Segurança do Município do Porto.

Estabeleceu-se ainda apoio à elaboração dos Planos Intermunicipais de Segurança Rodoviária das seguintes CIM:

- Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo
- Comunidade Intermunicipal do Algarve
- Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo | Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central | Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo | Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo | Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral

No âmbito dos Protocolos de Promoção de Segurança Rodoviária estabelecidos com as CIM, foram entregues os relatórios parciais e globais das avaliações de segurança rodoviária realizadas em locais previamente selecionados, conforme listado abaixo:

Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo (protocolo homologado em 14/04/2016)

- Entrega à CIMT dos relatórios de avaliação de segurança rodoviária e relatório global em formato analógico e digital a 11/05/2018
- Realizada reunião técnica com a CIMT, municípios e consultor em 19/06/2018

Comunidade Intermunicipal do Algarve (protocolo homologado em 06/06/2016)

- Entrega à CIM dos relatórios de avaliação de segurança rodoviária e do relatório global em formato digital a 15/01/2019

Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (protocolo homologado em 21/12/2016)

- Entrega à CIM dos relatórios de avaliação de segurança rodoviária e do relatório global em formato digital a 02/10/2018
- Realizada reunião técnica com a CIMRL e Instituto Politécnico de Leiria, em 06/12/2018, para início dos trabalhos conducentes à elaboração do Plano Intermunicipal de Segurança Rodoviária

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo | Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central | Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo

- Assinado protocolo de colaboração com a CCDRA, CIMAC, CIMBAL em 27/12/2018

5.4 CAMPANHAS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ANSR em 2018, e de acordo com o disposto na Resolução de Conselho de Ministros n.º 47/2010, de 25 de junho, desenvolveu as seguintes campanhas:

Campanha de Ano Novo

Campanha difundida através de *spots* de rádio e televisão, distribuição de folhetos (contando com a colaboração das Forças de Segurança, das principais gasolinhas e de um concessionário de autoestrada). Foram projetados spots em painéis LED de postos de abastecimento, divulgadas mensagens nos painéis de mensagem variável das autoestradas, veiculadas mensagens publicitárias numa rede multibanco (ATM), bem como nas redes sociais da ANSR (*Facebook, Twitter e Instagram*).

Campanha de peregrinação a Fátima

A campanha decorreu em maio e outubro, consistindo na reutilização de um spot de rádio direcionado aos condutores, um cartaz criado para o efeito, e um *banner* a marcar presença no *site* da ANSR. Foi criado ainda um folheto tríptico com conselhos úteis para quem circula em peregrinação.

Campanha estacionamento indevido

A campanha foi estabelecida em parceria com a PSP, consistindo na criação de cartazes e *flyers* que também foram disponibilizados nos canais digitais de ambas as entidades.

Campanha 100% Cool Algarve

Campanha desenvolvida em parceria com a ANEBE consistindo na distribuição de folhetos a apelar ao não consumo de álcool.

Campanha SECUR'ETE

Campanha desenvolvida em parceria com a CAPMagellan, dirigida aos emigrantes que regressam de férias a Portugal, consistindo na distribuição de folhetos nas fronteiras terrestres, designadamente em Vilar Formoso.

Campanha "Pneu? Muito mais que um acessório a sua segurança"

Esta campanha foi desenvolvida em parceria com a ACAP, tendo sido reeditado um folheto dirigido a condutores.

Campanha Regresso às Aulas 2018

Campanha dirigida a crianças e jovens em idade escolar, levando em conta a sua estatura e o seu comportamento, muitas vezes imprevisível.

Campanha "*Offline* na condução, *Online* na vida"

A ANSR prestou apoio institucional à campanha de segurança rodoviária da Brisa, que pretendeu sensibilizar os condutores, e todos os intervenientes no ambiente rodoviário, para o perigo da utilização do telemóvel durante a condução.

Campanha EDWARD (*European Day Without A Road Death*)

Com o propósito simbólico da concretização de um dia nas estradas europeias sem acidentes com vítimas mortais, foi realizada uma ação interna que envolveu os colaboradores da ANSR consistindo na assinatura de um compromisso desenvolvido pela TISPOL, tendo sido publicada notícia no *site* da ANSR.

Campanha Natal 2018 e Ano Novo

Sob o lema «*Nestas Festas, o seu melhor presente é estar presente*» foram produzidos e difundidos *spots* de rádio e TV, distribuídos folhetos (com o apoio das Forças de Segurança - GNR e PSP e de um concessionário de autoestrada - Brisa), afixados cartazes em Mupis dos municípios de Lisboa e Almada, bem como utilizadas as redes sociais (*Facebook, Instagram e Youtube*), assim como o *site* da ANSR.

Foram várias as campanhas em que a ANSR esteve envolvida durante todo o ano de 2018, contudo nem todas necessitaram de aquisição onerosa de espaços publicitários, apenas as campanhas “Peregrinação a Fátima”, “Estacionamento Indevido”, “SECUR’ETE” e “Natal e Ano Novo” comportaram esses custos.

Foram ainda realizadas diversas publicações no *site* e nas redes sociais da ANSR em datas específicas, com mensagens e conselhos de segurança rodoviária, designadamente: Carnaval, Dia dos Namorados, Dia da Mulher, Dia do Pai, Dia do Sono, Páscoa, Dia Mundial do Trânsito e da Cortesia ao Volante, Dia da Mãe, Dia da Criança, Dia Europeu sem uma Morte na Estrada, Semana Europeia da Mobilidade, Dia Europeu sem Carros, 50 anos das Convenções de Viena e Dia Mundial em Memória das Vítimas na Estrada.

5.5 NOVOS PROJETOS: PROJETOS SLIAV, SIUAV E ADAV

Na persecução dos objetivos definidos no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, PENSE 2020, e no âmbito da sua missão e atribuições, a ANSR pretende melhorar o conhecimento da sinistralidade e das suas causas através da implementação de dois projetos aprovados pelo SAMA 2020 (SLIAV e SIUAV), sendo 56,95% do encargo participado por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR.

5.5.1 PROJETO SLIAV (SIMPLIFICAÇÃO DO LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÃO DE ACIDENTES VIÁRIOS)

O projeto SLIAV consiste num novo sistema de recolha, tratamento e disponibilização da informação sobre acidentes rodoviários. Para garantia de fiabilidade e celeridade dos dados recolhidos no local dos acidentes rodoviários pelas forças de segurança PSP e GNR são utilizadas aeronaves pilotadas remotamente (*drone*), posteriormente é efetuado o tratamento das imagens para recolha de medições e outras provas, bem como a transmissão de dados, garantindo a interoperabilidade entre os sistemas da PSP, GNR e ANSR, através de uma plataforma informática.

Entre outros benefícios, espera-se a melhoria da qualidade/fiabilidade dos dados obtidos, a redução significativa do tempo de recolha das provas materiais no local do acidente e, consequentemente, a redução do tempo de interdição de circulação nas vias afetadas, bem como a redução do número de recursos humanos a afetar a estas atividades. A plataforma a desenvolver irá igualmente facilitar a integração de dados fiáveis e relevantes nos sistemas de informação das entidades envolvidas, com especial enfoque no tratamento das provas materiais de acidentes de viação utilizadas na investigação criminal e reconstituição científica dos acidentes, através da aplicação informática designada por *PC-Crash*.

Durante o ano de 2017 foi desenvolvido um processo de contratação pública com a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) e finalizada a primeira fase do projeto, com o desenvolvimento de um piloto constituído por um protótipo (aeronave pilotada remotamente) para recolha dos dados no local do acidente e tratamento das imagens obtidas.

A 2.ª fase do projeto estava prevista estar concluída no final de 2018, contudo ainda se aguarda despacho do Senhor Secretário de Estado da Proteção Civil para formalizar o protocolo com a UTAD. Aguarda-se a contratação de serviços jurídicos para a justificação sobre o tipo de procedimento a adotar, parecer que posteriormente será remetido à Tutela para ponderação na altura de tomada de decisão autorizadora. Após essa autorização proceder-se-á à aquisição dos *drones*.

5.5.2 PROJETO SIUAV (SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS)

Pretende-se um sistema de informação integrado e escalável que permita substituir os métodos menos eficientes atualmente utilizados ao longo de todo o processo inerente à obtenção, armazenamento e disseminação de dados de sinistralidade, contribuindo fortemente para a modernização administrativa na AP. Será implementada uma plataforma comum de comunicação entre os vários intervenientes do processo de recolha, tratamento e análise de informação, permitindo superar as atuais dificuldades no que respeita à obtenção e acesso a dados para análise e informação estatística, bem como a realização de vários tipos de análise, incluindo análises preditivas, identificando a probabilidade de resultados futuros com base em dados históricos para uma melhor avaliação sobre situações futuras, suportando a tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária.

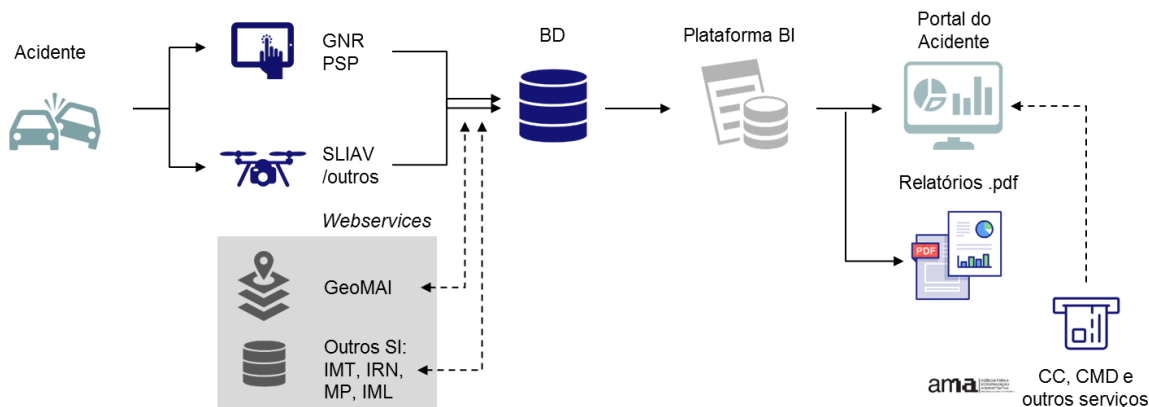
O projeto, que tem uma duração estimada de dois anos, encontra-se em curso. Durante 2018 teve lugar a preparação e a concretização de um concurso público internacional cuja adjudicação se prevê finalizar em 2019.

Os Serviços de PMO (preparação, arranque do projeto e acompanhamento) foram executados até à finalização dos requisitos técnicos (a constar no caderno de encargos) e o contrato com o fornecedor de serviços foi rescindido por comum acordo, já o desenvolvimento das peças do procedimento de concurso público foi concretizado, foram contratados serviços jurídicos para apoio na elaboração das peças do procedimento de contratação pública do sistema SIUAV.

Os pedidos de parecer à AMA e despacho da Tutela encontram-se em preparação, o concurso público e a adjudicação deverão ocorrer durante 2019, estando previsto o desenvolvimento do sistema em 2020, com uma duração de 12 meses. Terá uma implementação faseada, aferindo-se os resultados intermédios, no entanto estima-se a sua conclusão até final de 2020, com a entrada em produção prevista para 2021. Após a aceitação do sistema desenvolvido haverá um período de garantia por 12 meses a que se seguirá a manutenção preventiva/corretiva/evolutiva.

No quadro seguinte ilustra-se o modelo que se pretende alcançar com a implementação destes dois projetos:

Figura 4 – Modelo de Implementação dos Projetos SLIAV e SIUAV



5.5.3 PROJETO ADAV (ANÁLISE DINÂMICA DE DADOS DE ACIDENTES VIÁRIOS)

Complementarmente aos projetos SLIAV e SIUAV a ANSR pretende implementar outros, de menor dimensão, tendo como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação de suporte à tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária e neste âmbito desenvolveu o projeto ADAV - Análise Dinâmica de dados de Acidentes Viários.

A ADAV consiste na otimização de análises de sinistralidade com recurso a ferramentas de *Business Intelligence* (BI) igualmente financiado por fundos europeus na sequência de candidatura aprovada pelo SAMA 2020. Este projeto irá prolongar-se durante todo o ano de 2019 e seguintes, com a consolidação e expansão da utilização da ferramenta de BI na ANSR e integrando a componente BI do sistema SIUAV.

O projeto ADAV teve desenvolvimento entre maio e dezembro 2018, em 2019 será necessário proceder-se a otimizações das configurações e requisitos técnicos no servidor onde se encontra instalado o software, que serão efetuadas entre os serviços de informática da ANSR, RNSI e prestador de serviços. Durante o ano de 2019 e seguintes também se procederá a manutenções, configurações adicionais nos servidores e à definição de mais utilizadores e de novas funcionalidades.

5.6 CARTA POR PONTOS

O Decreto Regulamentar n.º 1- A/2016, de 30 de maio, estabelece as regras para a frequência de ação de formação de segurança rodoviária e para a realização de prova teórica do exame de condução, no âmbito do regime da carta por pontos introduzido pela Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto, no Código da Estrada, a qual previu, nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 4 do artigo 148.º deste Código, a fixação em regulamento das mencionadas regras.

Por outro lado, o n.º 7 do referido artigo estipula que a cada período correspondente à revalidação da carta de condução sem que exista registo de crimes de natureza rodoviária é atribuído um ponto ao condutor sempre que aquele, de forma voluntária, proceda à frequência de ação de formação de acordo com as regras fixadas em regulamento.

Ainda no n.º 8 do mesmo artigo é definido que a falta não justificada à ação de formação de segurança rodoviária ou à prova teórica do exame de condução bem como a sua reprovação, de acordo com as regras fixadas em regulamento, tem como efeito necessário a cassação do título de condução do condutor.

Importa, assim, determinar as regras relativas à frequência e à ministração das ações de formação previstas na alínea *a)* do n.º 4 e no n.º 7 do artigo 148.º do Código da Estrada, à realização da prova teórica do exame de condução prevista na alínea *b)* do seu n.º 4, bem como as regras previstas no seu n.º 8, cujo efeito é a cassação do título de condução no território nacional.

Através do mencionado Decreto Regulamentar n.º 1-A/2016, de 30 de maio, procedeu-se à fixação das regras de candidatura, renovação, ministração, conteúdos programáticos e carga horária das ações de formação de segurança rodoviária cuja frequência é obrigatória quando os condutores atinjam cinco ou menos pontos, 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 e das regras relativas à realização de prova teórica do exame de condução quando os condutores atinjam três ou menos pontos. 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.

Em seguida apresentam-se os números referentes aos pontos perdidos nas cartas de condução e as suas consequências:

Quadro 3 – Nº de Condutores que Perderam Pontos na Carta de Condução

(dados a 31/12/2018)

N.º DE PONTOS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
N.º DE CONDUTORES	1.151	23	46	17	112	14	17.801	733	4.577	671	23.216

Quadro 4 – Subtração de Pontos - Processos de Cassação

2016		2017		2018	
N.º DE PROCESSOS DE CASSAÇÃO INSTRUÍDOS					
16		64		610	
N.º DE TÍTULOS DE CONDUÇÃO CASSADOS					
16		64 (*)		182	
FASE DE AUDIÇÃO VERSUS FASE DE NOTIFICAÇÃO FINAL					
AUDIÇÃO	NOTIFICAÇÃO FINAL	AUDIÇÃO	NOTIFICAÇÃO FINAL	AUDIÇÃO	NOTIFICAÇÃO FINAL
0	0	5	13	271	122
N.º DE IMPUGNAÇÕES JUDICIAIS DA DECISÃO DE CASSAÇÃO					
1		5(*)		69	

(*) Informação atualizada no exercício do ano de 2018

Quadro 5 – Subtração de Pontos - Prova Teórica

2016		2017		2018	
N.º DE CONDUTORES NOTIFICADOS VERSUS PROVA REALIZADA					
NOTIFICADOS	PROVA REALIZADA	NOTIFICADOS	PROVA REALIZADA	NOTIFICADOS	PROVA REALIZADA
1	1	5	4 (a) (*)	19 (a)(b)	8

- (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.

Quadro 6 – Subtração de Pontos – Ação de Formação Rodoviária

N.º DE CONDUTORES NOTIFICADOS/FREQUENTADAS/NÃO FREQUENTADAS			
ANO	NOTIFICADOS	FREQUENTADA	NÃO FREQUENTADA
2016	1	1	0
2017	23 (a)	16 (*)	5 (b) (*)
2018	34	22	12 (c)

(a) 1 (um) condutor foi notificado da obrigatoriedade de frequentar a ação de formação de segurança rodoviária, mas, entretanto, perdeu a totalidades dos pontos. Foi aberto processo de cassação.

(b) foi aberto processo de cassação a 2 (dois) condutores por não terem frequentado a ação de formação.

(c) corre o prazo para a frequência da ação de formação.

Não obstante se terem realizado reuniões técnicas para a implementação de um canal de comunicação automático quer para o âmbito da obrigatoriedade da realização da prova teórica, quer para a atribuição de pontos nos termos dos n.ºs 5 e 7 do artigo 148.º do Código da Estrada, como preconizado no Decreto Regulamentar n.º 1-A/2016, de 30 de maio, os desenvolvimentos técnicos para alcançar tal desiderato ainda não estão implementados.

Ainda não foi possível estabelecer um canal de comunicação automático com o IMT que permita a agilização do processo quando um condutor se encontra notificado de que tem três ou menos pontos estando esta notificação a ser verificada pela ANSR, por acompanhamento próximo e intervenção manual, o que acarreta substancial afetação de recursos. O mesmo acontece com a comunicação de que a prova terá sido realizada e qual o seu resultado, o que ainda constitui um procedimento pouco eficaz e eficiente.

Formação voluntária ao abrigo do n.º 7 do artigo 148.º do Código da Estrada

Nenhum condutor frequentou qualquer ação de formação voluntária no período correspondente à revalidação da carta de condução.

Entidades formadoras autorizadas para ministrar as ações de formação de segurança rodoviária

Existem no total 54 entidades formadoras autorizadas pela ANSR.

5.7 ASSINATURA DIGITAL DO CARTÃO DO CIDADÃO

No decorrer do ano 2018 foram concluídos os seguintes trabalhos:

- Criação de nova Partição;
- Criação de partição redundante;
- Emissão de par de chaves (Pública e Privada);
- Emissão de CSR (*Certificate Signing Request*);
- Entrega de *Token* à ANSR e do CSR.

A solução de assinatura com o cartão de cidadão já se encontra desenvolvida no SIGA contudo, a utilização da assinatura digital do cartão do cidadão ainda se encontra dependente da realização de testes, em ambiente de produção, entre a AMA e a RNSI, tendo a ANSR já facultado à AMA o URL de produção.

5.8 SINCRO- SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE

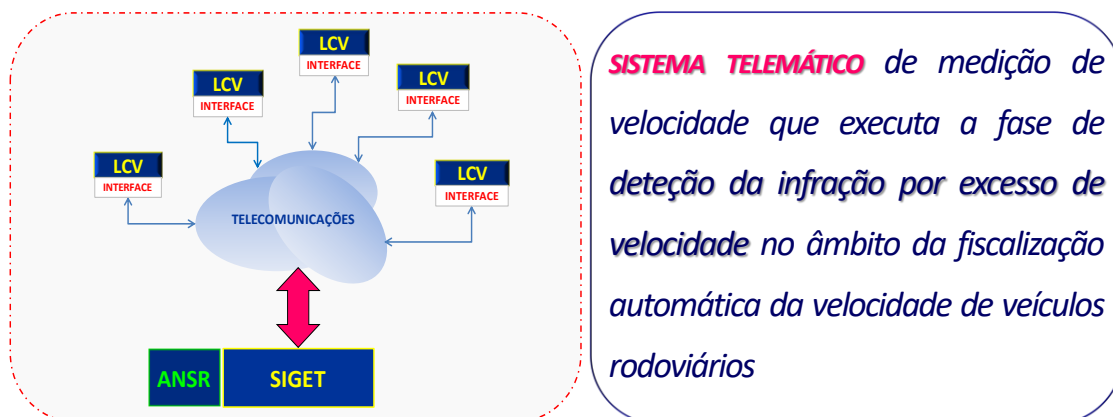
O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) é um sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática da infração por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova (fotografia do veículo com matrícula, local, data/hora velocidade, etc.) e, garantindo 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.

Este sistema constitui uma solução tecnológica integrada que, através da definição de interfaces e de um quadro de responsabilidades para cada um dos subsistemas (interfaces abertas) num quadro aberto, competitivo e multifornecedor permitirá reduzir ao mínimo a dependência tecnológica da ANSR no que respeita a aquisições e desenvolvimentos futuros face a qualquer fornecedor.

O SINCRO é composto, fundamentalmente, por dois sistemas: rede de locais de controlo de velocidade (LCV) e Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET).

O esquema do SINCRO está representado na figura seguinte:

Figura 5 – Esquema do SINCRO

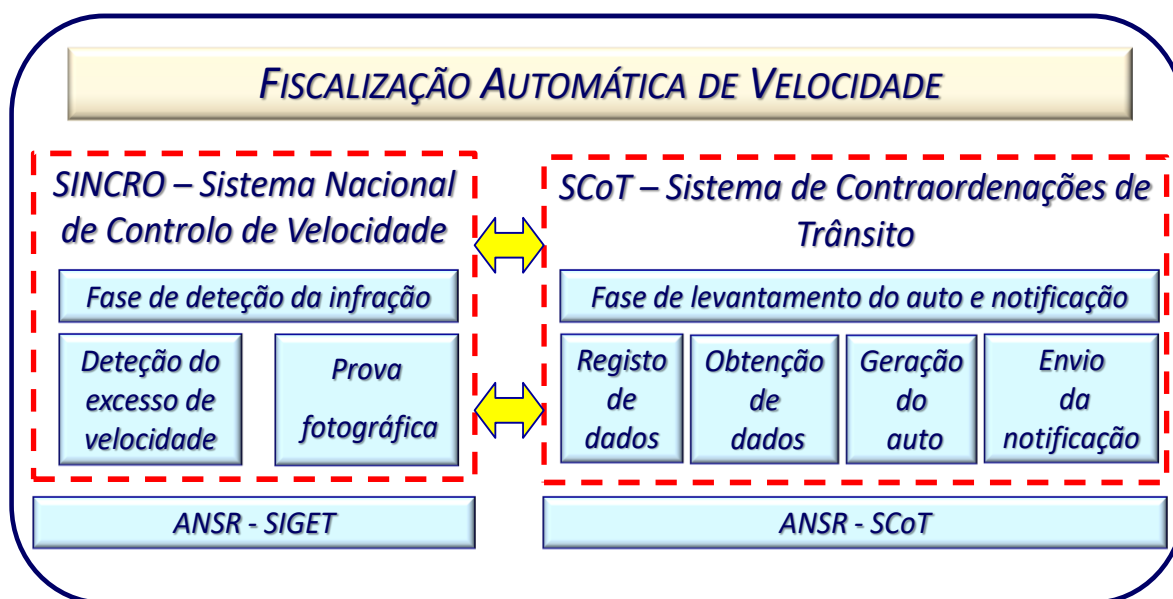


As comunicações entre os LCV e o SIGET (3G) são feitas com recurso à Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI) do Ministério da Administração Interna (MAI).

O SINCRO executa a fase de detecção da infração por excesso de velocidade na fiscalização automática da velocidade.

O esquema da fiscalização automática da velocidade é representado na seguinte figura.

Figura 6 – Fiscalização Automática da Velocidade



Os principais objetivos presentes na conceção da arquitetura lógica do SINCRO foram os seguintes:

- a) Criar uma forma universal de interligação do SIGET aos Locais de Controlo de Velocidade para qualquer sistema de deteção de velocidade aprovado pela ANSR;
- b) Especificar cabinas para a instalação dos cinemómetros aprovados para fiscalização da velocidade por parte da ANSR para permitir a existência de diversos fabricantes nacionais deste tipo de cabina;
- c) Permitir serviços segmentados por diferentes especialidades, independentes dos fabricantes;
- d) Promover a incorporação nacional para o maior nível de especialidades possível.

Esta arquitetura contém os seguintes elementos de inovação:

- a) Interligação (*bus* aberto): Especificação de interface para execução de todas as operações de parametrização, operação, visualização e receção de alarmes;
- b) Cabina do LCV: Definição de características físicas, técnicas e funcionais (multifabricante) e seu *rack* (armário interior contendo todos os componentes de um sistema de deteção da infração por excesso de velocidade);
- c) Serviços operacionais: Possibilidade de vários níveis de intervenção com níveis de especialização diferenciados;
- d) Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET)
 - i. Especificação de interface para gestão de eventos de velocidade através da qual são executadas todas as operações de parametrização, receção, triagem e envio de fotos para processamento;
 - ii. Especificação de interface para monitorização e gestão através da qual são geridos e monitorizados os eventos de sistema e de comunicações da rede de locais de controlo de velocidade.

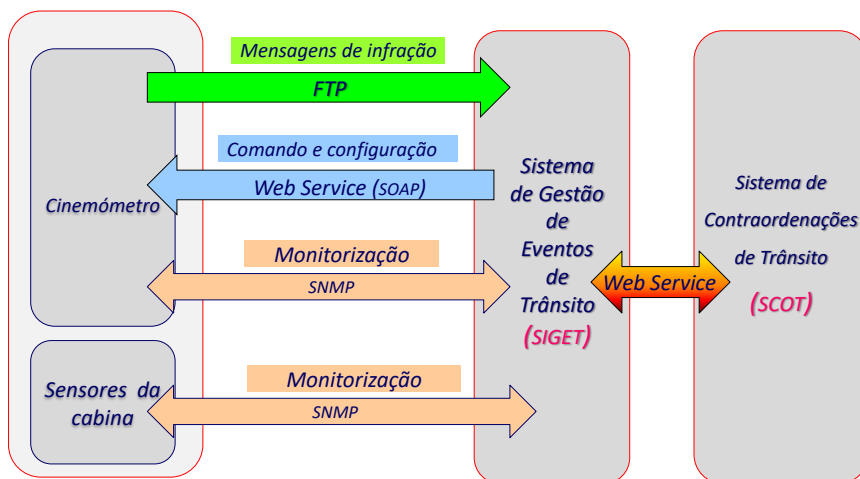
Os locais de controlo de velocidade comunicam com o SIGET através de dois barramentos lógicos principais:

- i) Um barramento para fluxos de informação (mensagens de infração e controlo);

- ii) Um barramento para monitorização do estado da cabina e do cinemómetro.

O SIGET comunica com o Sistema de Contraordenações de Trânsito através de *web service*.

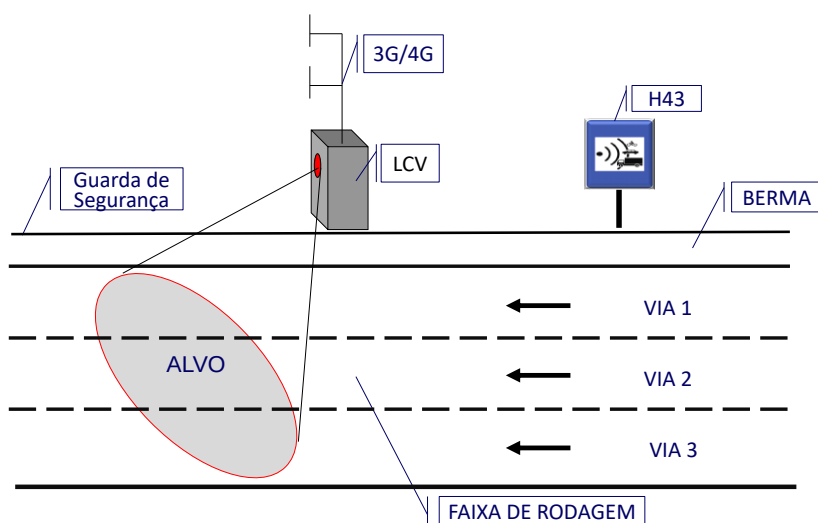
Figura 7 – Arquitetura Lógica do SINCRO



Por sua vez, um Local de Controlo de Velocidade (LCV) é constituído por uma cabina, no seio da qual poderá estar ou não instalado um cinemómetro, e pelas infraestruturas de alimentação de energia elétrica e de comunicações. Tem a função de detetar o excesso de velocidade e recolher a prova da infração (fotografia do veículo infrator).

A figura seguinte apresenta o esquema de um LCV:

Figura 8 – Esquema de um LCV



O SINCRO contém 60 LCV e 40 cinemómetros-radar instalados e prevê-se a rotatividade dos cinemómetros pelas cabinas.

Neste contexto, consideram-se como principais objetivos do SINCRO a promoção do cumprimento dos limites de velocidade evitando a prática de velocidades excessivas por parte dos condutores e, consequentemente, a almejada diminuição da sinistralidade rodoviária e, por sua vez, a gravidade das suas consequências.

Depois de efetuados os testes de configuração e de operacionalização, o SINCRO entrou gradualmente em produção a partir de julho de 2017. Para 2018 foi decidida a execução de uma fase intermédia que se materializaria na aquisição de 20 novos cinemómetros-radar, tendo sido elaborada, para tal, a necessária manifestação de necessidades, incluindo o respetivo caderno de encargos constante da Informação n.º 454/2018, de 23 de abril, que foi submetida a aprovação superior. Contudo, este processo não chegou a ter sequência.

Apesar destes condicionalismos, em 2018 foi possível proceder-se à ligação de mais 10 cinemómetros ao servidor do SIGET. Estes cinemómetros foram instalados pela IP - Infraestruturas de Portugal na EN 118 e na A20, tendo sido possível a sua integração no SINCRO, o que fez com que este passasse a dispor de uma rede de 60 locais de controlo de velocidade com 40 cinemómetros.

No âmbito do contrato 151IN29470021, a ANSR cumpriu o programa de manutenção preventiva e a manutenção corretiva intrínseca e extrínseca (devido aos atos de vandalismo) dos locais de controlo de velocidade, procedeu ao controlo metrológico dos cinemómetros instalados e aos níveis de serviço do Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET, *back-office* do SINCRO), procedeu ainda à execução de 3 intervenções de manutenção evolutiva do SIGET com o objetivo de melhorar o seu desempenho e satisfazer os requisitos funcionais.

Consistindo o SINCRO num sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática das infrações por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova e seu envio automático para o Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), onde é levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator (também de forma automática), com esta integração passou a ser possível uma maior cobertura em termos de controlo e fiscalização e de forma mais célere e automática.

No ano de 2018 através do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) foram detetadas 291.698 infrações no âmbito da fiscalização por excesso de velocidade, sendo:

Quadro 7 – Tipologia de Infrações LCV

	2017	2018	Diferença entre 2017 e 2018
LEVES	92.647	147.059	54.412
GRAVES	82.359	139.551	57.192
MUITO GRAVES	2.739	5.088	2.349
TOTAL	177.745	291.698	113.953

No decorrer de 2018 foi possível através do SINCRO tratar um acréscimo de mais de 100 mil infrações face ao ano de 2017, cerca de mais 61% do tratado no ano anterior.

5.9 CERTIFICAÇÃO E ATIVIDADE NORMATIVA

No que se refere à certificação da ANSR foram realizadas as seguintes ações:

- Auditoria Interna ao Sistema Integrado de Gestão de Qualidade e Ambiente: A 11 e 12 de junho de 2018 a Gradual efetuou uma auditoria nas instalações da ANSR com o objetivo de avaliar o grau de implementação e de adequação às normas de referência, processos, procedimentos, política, objetivos e outros documentos do Sistema Integrado de Gestão de Qualidade e Ambiente, tendo reportado que a política do SGQ estabelecida em 12/07/2012 se mantém adequada.
- Auditoria de Renovação de Certificado e de transição para a nova versão da Norma ISO 9001:2015: Aconteceu de 2 a 6 de julho de 2018 a auditoria, efetuada pela entidade certificadora Lloyd's, que confirmou os requisitos novos e alterados da nova norma, tendo verificado a compatibilidade dos mecanismos de melhoria contínua com o grau de implementação atual da Norma ISO 9001:2015. Durante a auditoria de transição, não foram detetadas *Não Conformidades* para requisitos das normas ISO 9001:2015 e ISO 9001:2008, pelo que foi aprovada a transição da norma ISO 9001:2008 para a norma ISO 9001:2015 e recomendada a emissão de certificado na norma ISO 9001:2015 para o próximo triénio (sujeita a revisão técnica).

- Revisão aos documentos do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) para a certificação pela ISO 14001:2015: Desde 2016 que se tem em mente a obtenção de certificação no domínio ambiental e em 2018 procedeu-se à revisão da documentação do SGA com vista à obtenção da certificação pelo referencial ISO 14001:2015.

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

Por iniciativa do Senhor Presidente da ANSR, em 2017 a Norma ISO 39001: Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária foi incluída como medida A9.33 no plano estratégico nacional de segurança rodoviária (PENSE 2020), ficando a ANSR com a responsabilidade pela tradução e promoção desta norma pelo país, tanto em organizações públicas como em organizações privadas.

A Norma foi traduzida e adaptada para português, tendo a versão portuguesa da Norma, NP ISO 39001:2017: Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, sido editada pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ) em 15-12-2017.

Neste momento, a Norma ISO 39001:2017 encontra-se em fase de divulgação pelas organizações públicas e privadas que interagem com o sistema de tráfego rodoviário (medida do PENSE) no sentido de incentivar a implementação de uma ferramenta que pode ajudar a reduzir e, em última instância, até a eliminar, a incidência e risco de morte e de ferimentos graves relacionados com acidentes rodoviários dos seus trabalhadores, em serviço ou durante deslocações de e para o trabalho.

Os benefícios de implementação da Norma NP ISO 39001:2017, que já foi aplicada com sucesso em vários países, são inúmeros, tanto para os utilizadores das vias (condutores e peões) e veículos, como para empresas fabricantes de produtos, empresas de serviços e respetivas empresas de distribuição, empresas de transportes de mercadorias e de passageiros, como para entidades gestoras de vias (Municípios e outras).

A implementação da Norma permite às organizações públicas e privadas contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária apoiando a nível local a aplicação de medidas de Segurança Rodoviária, formatadas caso a caso (*"taylor made"*) mediante a definição de objetivos partilhados, objetivos do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária e objetivos particulares de uma determinada organização com atividades e características específicas (número de trabalhadores; dimensão da frota; número, extensão e periodicidade das viagens efetuadas; número de acidentes; tipologia e quebra de produtividade; perfil dos condutores; etc.).

Esta norma constitui uma ferramenta de apoio às organizações para elaboração do seu Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária (SGSR), tendo como objetivo:

- Permitir a redução do número e gravidade dos acidentes ou dos potenciais acidentes;
- Permitir a redução do impacto económico e social associado aos acidentes rodoviários, nomeadamente a perda de vidas, os custos com o absentismo, a redução do número de feridos graves, os custos associados à incapacidade temporária ou permanente dos recursos humanos e custos materiais vários;
- Permitir, à semelhança de outros países, a redução de custos com seguros por diminuição de risco associado;
- Contribuir para a melhoria da responsabilidade social;
- Permitir a redução do risco do levantamento de ações judiciais para imputação de responsabilidades;
- Dar maior confiança aos utilizadores/consumidores na seleção das empresas cujas frotas de veículos estão abrangidas pela certificação nesta Norma;
- Permitir uma fácil adaptação deste referencial normativo às empresas já certificadas pela NP ISO 9001:2015.

No decorrer do ano de 2018 foram realizadas as seguintes ações:

- Elaboração de um artigo sobre a Norma NP ISO 39001:2017 para a revista do IPQ, que permitiu a divulgação alargada da mesma junto das cerca de 1.000 entidades pertencentes ao Sistema Português da Qualidade;
- Participação no *workshop* “Segurança Rodoviária nas Organizações: Implementação da NP ISO 39001:2017”, que teve lugar no Auditório do ISCTE, tendo desenvolvido a proposta de conteúdos e o respetivo folheto para divulgação bem como a lista de entidades a convidar;
- Apresentação da Norma NP ISO 39001:2017 na Carris, dirigida a todas as entidades pertencentes à Comissão Técnica dos Transportes, CT148. Estiveram também presentes entidades transportadoras, entidades certificadoras, entidades municipais e outras;
- Colaboração com a CT148 na proposta de criação de uma subcomissão técnica para dar continuidade à promoção da Norma NP ISO 39001:2017 com o objetivo de acompanhar a sua evolução, proceder a possíveis revisões e de elaborar guias interpretativos;
- Reunião com as entidades que pertenceram à CTA37 a fim de se identificarem possíveis medidas para a promoção da Norma NP ISO 39001:2017 e alargamento do número de

entidades a convidar, no sentido de se dar continuidade à promoção e à implementação da mesma pelas entidades públicas e privadas (medida A9.33 do PENSE 2020).

5.9.2. OUTROS ASPETOS DA ATIVIDADE NORMATIVA

- Colaboração com o IPAC - Instituto Português de Acreditação, I.P. para o estabelecimento dos requisitos de acreditação a cumprir pelos organismos de certificação que pretendam certificar as empresas pela norma NP ISO 39001:2017;
- Identificação das normas harmonizadas aplicáveis aos equipamentos de proteção individual para motociclistas no âmbito da execução medida A16.70 do PENSE 2020;
- Identificação das normas europeias que definem o sistema *e.Call* no âmbito da execução da medida A29.98 do PENSE 2020;
- Participação na elaboração do manual relativo aos critérios de contratação pública ecológica no âmbito da ENCPE 2020, para Iluminação Pública e Sinalização Luminosa para Controlo de Tráfego Rodoviário ou Peões (Semáforos).

5.10. AÇÕES DE REPORTING DA ÁREA FINANCEIRA

Durante o ano de 2018, a ANSR continuou a encetar esforços para corresponder às novas exigências com a entrega dos elementos solicitados sempre no prazo estipulado, numa base mensal, por norma, até ao dia 8 do mês seguinte:

Quadro 8 – Reporte de Atividade ANSR

ATIVIDADE DA ANSR	
MAPA DE FUNDOS DISPONÍVEIS;	REPORTE DAS DESPESAS;
MAPA DE PAGAMENTOS EM ATRASO;	REPORTE DE CONTRATAÇÃO EXTERNA;
LISTAGEM DOS PAGAMENTOS EM ATRASO;	REPORTE DE CONTRATOS;
UNIDADE DE TESOURARIA;	REPORTES SETORIAIS (FORMAÇÃO, CALL CENTER, EXPEDIENTE,...);
MAPAS DE CONTROLO ORÇAMENTAL;	REPORTE DOS TERMINAIS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO (TPA);
REPORTE BANCÁRIO;	REPORTE DA FROTA AUTOMÓVEL.
REPORTE DAS RECEITAS	

5.11. UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO

IMPLEMENTAÇÃO DO DUC

No âmbito das atribuições descritas no Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, e na Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, compete à ANSR *“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”*, onde se inclui a cobrança de coimas, taxas, custas judiciais e decisões administrativas associadas.

Por força do Decreto-Lei n.º 191/99, de 5 de junho, na sua redação atual, que estabelece o Regime de Tesouraria do Estado (RTE), todos os movimentos de fundos públicos deverão ser efetuados através de contas bancárias da tesouraria do Estado, disponibilizadas, para o efeito, pela Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública - IGCP, E.P.E., a partir das quais as entidades detentoras desses fundos promovem as respetivas operações de cobrança e pagamento, e onde mantêm depositadas as suas disponibilidades de tesouraria.

A ANSR possuía, desde a sua constituição, uma conta bancária na Caixa Geral de Depósitos (CGD) com vista à captação dos montantes cobrados por força do estatuído no artigo 173.º do Código da Estrada, referentes a coimas rodoviárias recebidas através de numerário, cheque ou vale postal.

Em 2018 a ANSR diligenciou no sentido do encerramento da mencionada conta da CGD e da migração dos serviços bancários associados para a IGCP, E.P.E., tendo ainda em curso a implementação da emissão prévia de Documento Único de Cobrança (DUC) no sistema de contraordenações *front-office* (SCOT) para as situações em que o pagamento é efetuado em numerário ou cheque no momento de levantamento presencial do auto de contraordenação, prevendo-se que no final do primeiro semestre de 2019 seja possível dar cumprimento integral ao princípio de Unidade de Tesouraria do Estado (UTE).

Contudo, apesar das diligências efetuadas, por só ser possível a entrega dos referidos montantes nas contas da IGCP, E.P.E. através de DUC e da ANSR ainda carecer de desenvolvimentos informáticos que lhe permitam efetuar a emissão desse Documento Único no momento da arrecadação da receita, não se poderá deixar de referir que esta Autoridade não conseguiu cumprir em pleno o mencionado princípio da UTE em 2018.

6. INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO

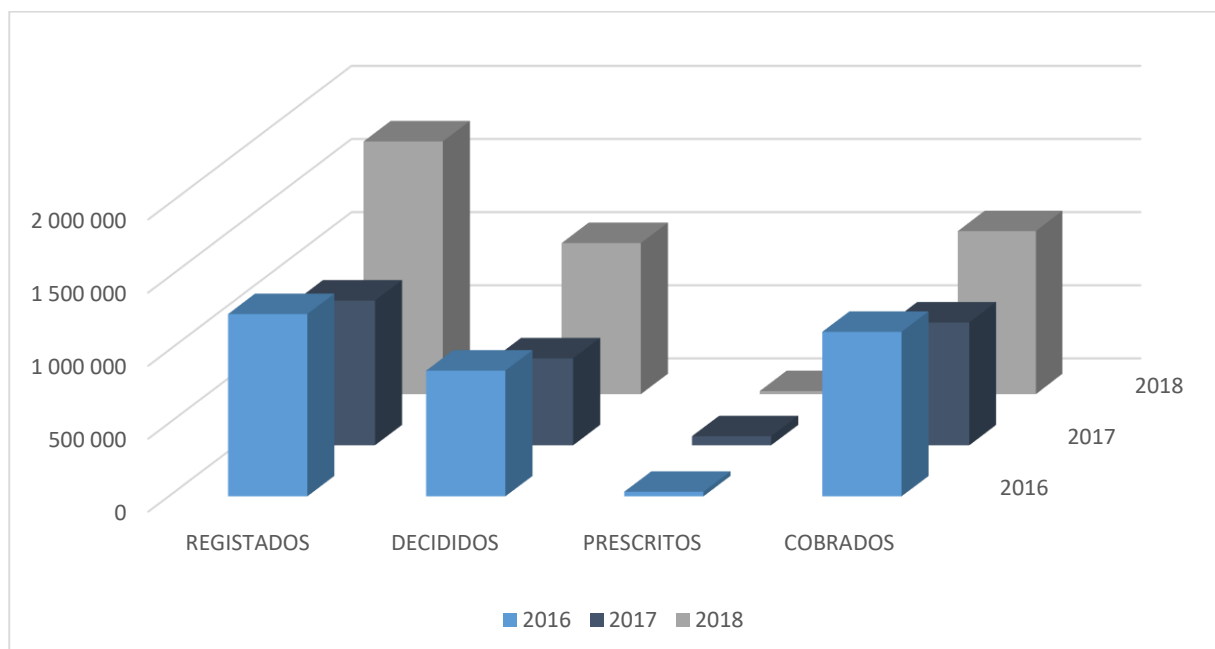
6.1 AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO

Nos parágrafos seguintes procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR estabelecidos numa relação temporal 2016-2018.

Quadro 9 – Autos Registados, Decididos, Cobrados e Prescritos – 2016-2018

	DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS 2016-2018				
	2016	2017	2018	DIF. 2018-2017	% DIF. 2018-2017
REGISTADOS	1.248.089	990.364	1.727.946	737.582	74 %
DECIDIDOS	861.402	594.903	1.033.185	438.282	74 %
PRESCRITOS	31.485	61.776	21.197	-40.579	-66 %
COBRADOS	1.126.313	840.063	1.115.006	274.943	33 %

Gráfico 1 – Autos Registados, Decididos, Cobrados e Prescritos – 2017/2016

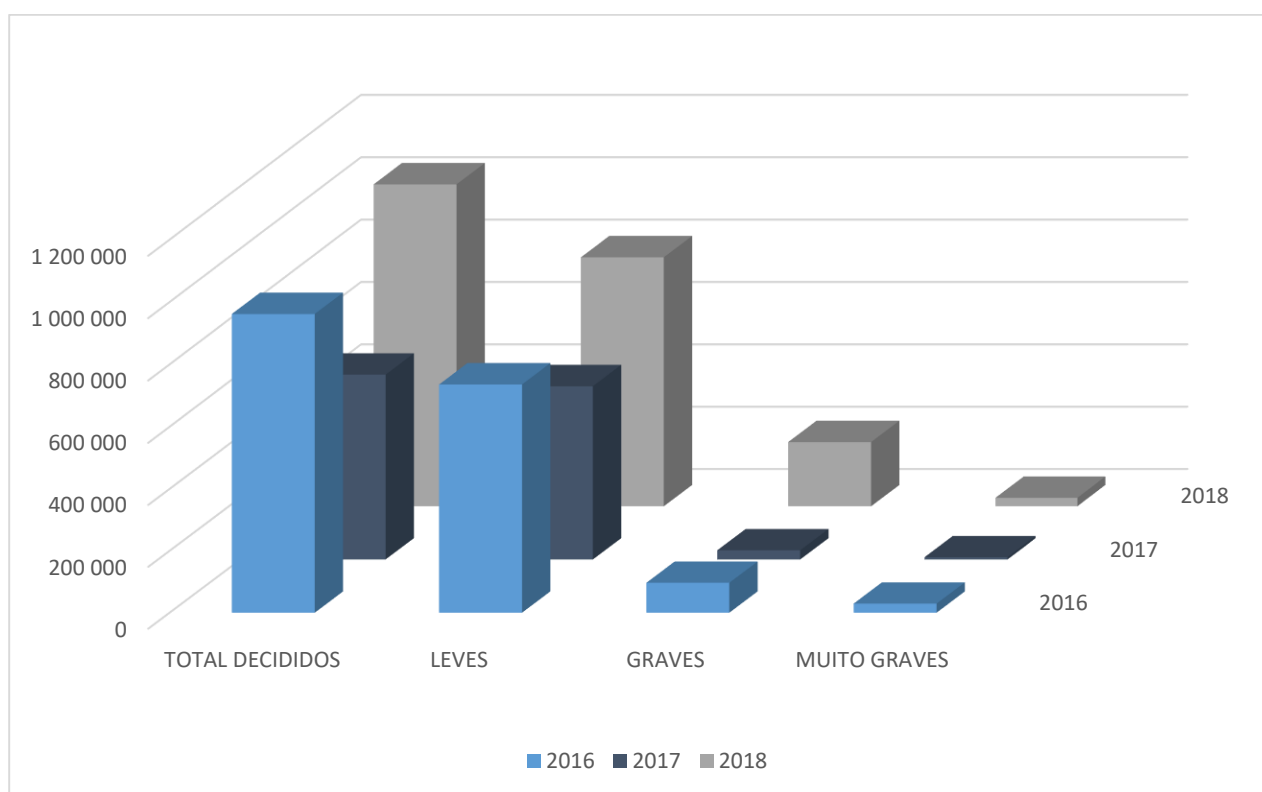


No que respeita aos autos decididos verificou-se também um aumento de 438.282 unidades comparativamente ao ano de 2017.

Quadro 10 – Distribuição de Autos Decididos por Nível de Gravidade – 2016-2018

	DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS POR NÍVEL DE GRAVIDADE 2016-2018				
	2016	2017	2018	DIF. 2018-2017	% DIF. 2018-2017
TOTAL DECIDIDO	961.402	594.903	1.033.185	438.282	74 %
LEVES	735.428	557.907	799.227	241.320	43 %
GRAVES	96.654	29.703	206.759	177.056	596 %
MUITO GRAVES	29.320	7.293	27.199	19.906	273 %

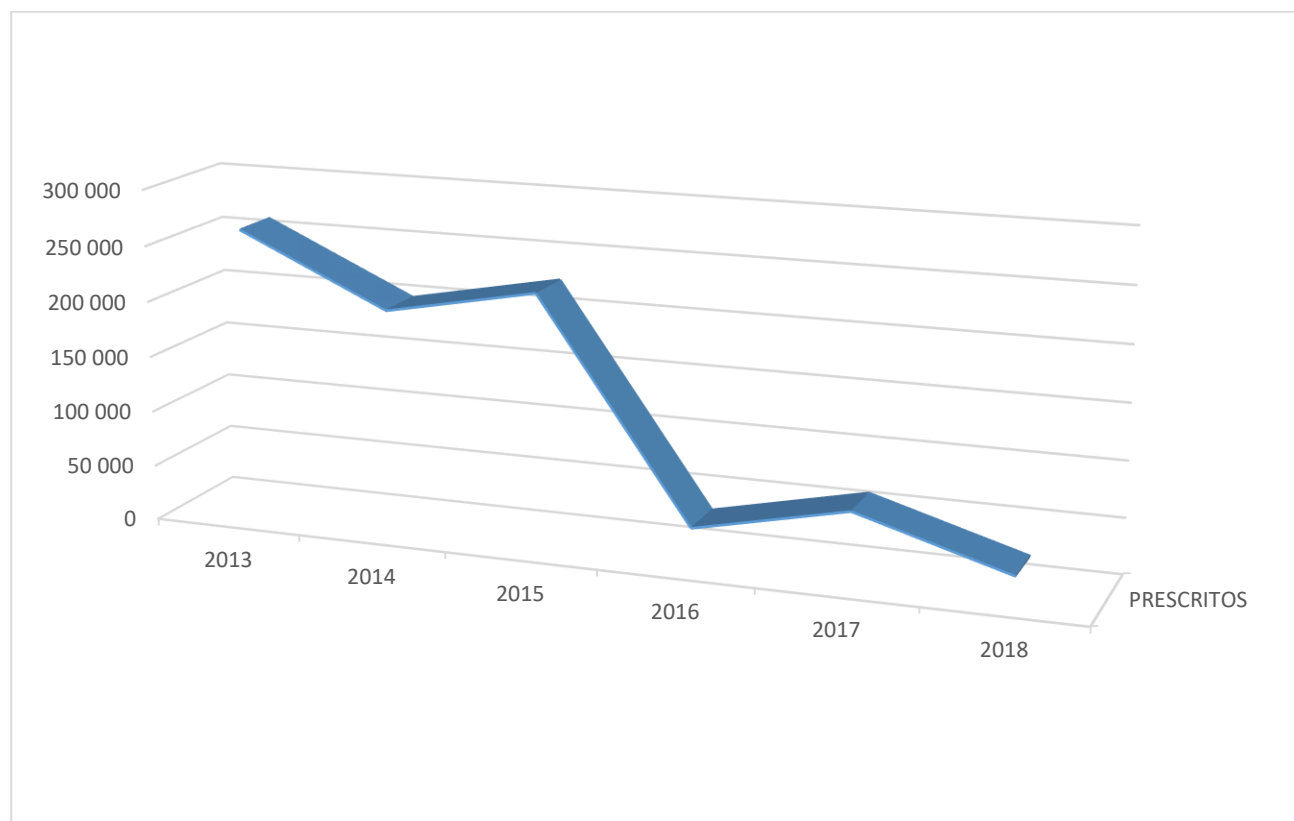
Gráfico 2 – Distribuição de Autos Decididos por Nível de Gravidade – 2016-2018



Em 2018 o número de autos cobrados também aumentou. Verificou-se um acréscimo de 274.943 unidades comparativamente ao ano de 2017 (32,7%).

Não obstante o valor de autos prescritos em 2017 ter aumentado em virtude da instabilidade do SIGA II no ano da sua entrada em produção, em 2018 a ANSR conseguiu um resultado que segue a tendência de redução de autos prescritos, conseguindo até diminuir o número registado em 2016 (31.845), com 21.197 autos prescritos em 2018. A perspetiva será continuar esta tendência nos próximos anos suportada na otimização dos recursos humanos e nas ferramentas informáticas de apoio disponíveis.

Gráfico 3 – Evolução do Nº de Autos Prescritos 2013-2018



6.2 DADOS DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A contabilização de vítimas mortais de acidentes de viação, de acordo com a definição internacional, inclui as pessoas que faleceram nos 30 dias após o sinistro. Em Portugal, o apuramento do número de vítimas mortais é efetuado através da metodologia fixada no 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, assim, nos dados que a seguir se apresentam apenas são contabilizados os óbitos ocorridos no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

No quadro seguinte apresenta-se o número total de acidentes de viação com e sem vítimas registado durante os anos de 2016, 2017 e 2018 no Continente e Regiões Autónomas:

Quadro 11 – Acidentes e Vítimas

	CONTINENTE ⁽²⁾			REGIÕES AUTÓNOMAS ⁽³⁾			TOTAL				
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	DIF. 18-17	VAR%
TOTAL DE ACIDENTES ⁽¹⁾	127.210	130.208	132.399	5.947	6.029	6.428	133.157	136.237	138.827	2.590	1,9%
VÍTIMAS MORTAIS	445	510	508	10	10	10	455	520	518	-2	-0,4%
FERIDOS GRAVES	2.102	2.198	2.141	257	208	214	2.359	2.406	2.355	-51	-2,1%
FERIDOS LEVES	39.121	41.787	41.356	2.159	1.637	1.792	41.280	43.424	43.148	-276	-0,6%

⁽¹⁾ Fonte: ANTENAS (Acidentes com e sem vítimas)

⁽²⁾ Fonte: BEAV (2016, 2017 e 2018)

⁽³⁾ Fonte: BEAV (2017 e 2018) e ANTENAS (2016)

Ao longo dos últimos 3 anos o número de acidentes tem aumentado tanto no Continente quanto nas Regiões Autónomas. O número de vítimas mortais tem-se mantido estável nas Regiões Autónomas, já no Continente, após uma subida em 2017, registou-se um ligeiro abrandamento no ano de 2018.

Quanto aos feridos, tanto no que concerne aos leves quanto aos graves, se no Continente se verificou um acréscimo em 2017, seguido de uma diminuição em 2018, nas Regiões Autónomas

a tendência foi a contrária, verificou-se uma diminuição em 2017, seguida de um aumento em 2018.

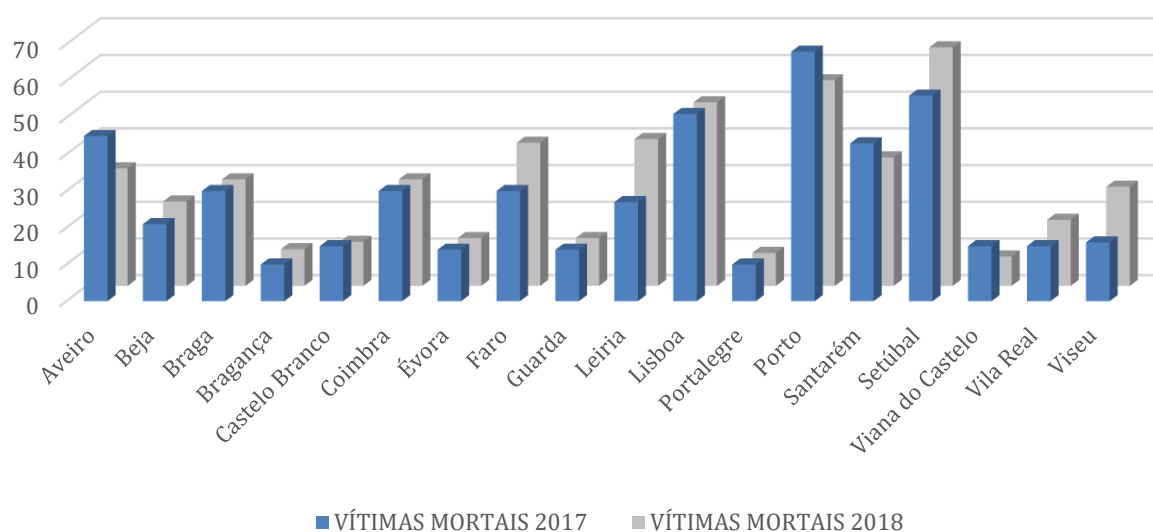
Levando em conta os valores globais, o número de acidentes aumentou no último ano (2018), correspondendo a uma variação de 1,9%, contudo as consequências desses acidentes foram menos preocupantes. Observou-se uma diminuição no número de vítimas mortais (-2) correspondendo a -0,4% face a 2017, uma diminuição no número de feridos graves (-51) correspondendo a -2,1% e também uma diminuição no número de feridos leves (-276) correspondendo a -0,6% face ao ano anterior.

Setúbal foi o distrito que apresentou o maior número de vítimas mortais registadas no local (65), seguido do Porto (56) e de Lisboa (50).

Quadro 12 – Vítimas Mortais por Distritos

	VÍTIMAS MORTAIS	
	2017	2018
Aveiro	45	32
Beja	21	23
Braga	30	29
Bragança	10	10
Castelo Branco	15	12
Coimbra	30	29
Évora	14	13
Faro	30	39
Guarda	14	13
Leiria	27	40
Lisboa	51	50
Portalegre	10	9
Porto	68	56
Santarém	43	35
Setúbal	56	65
Viana do Castelo	15	8
Vila Real	15	18
Viseu	16	27

Gráfico 4 – Vítimas Mortais por Distrito



6.3 INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS

Foram realizadas 16 observações de vias para verificação da conformidade da sinalização rodoviária instalada com a legislação aplicável e das condições de circulação rodoviária, procedendo-se ao envio das correspondentes recomendações para correção das não conformidades na sinalização com o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) às entidades gestoras das vias.

6.3.1. INSPEÇÕES A PONTOS NEGROS

A inspeção a pontos negros enquadra-se na atividade de inspeção à sinalização do trânsito, desenvolvida pelo Núcleo de Fiscalização do Trânsito da Unidade de Prevenção Rodoviária da ANSR, nos termos conjugados da alínea a) do ponto 1.2. do Despacho 10101/2007, de 16 de maio, com a alínea n) do artigo 2.º da Portaria 340/2007, de 30 de março, na redação dada pelo Decreto-lei nº 138/2010, de 28 de dezembro, 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 2018 realizaram-se 40 inspeções neste âmbito. Foram inspecionados todos os pontos negros identificados no ano de 2017, mais 10 inspeções (33,3%) do que as efetuadas no ano transato. De salientar que as inspeções aos locais realizam-se 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 (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.

Quadro 13 – Pontos Negros inspecionados em 2018

VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO
IC2	Lisboa	38,100	38,300	
IC19	Lisboa	0,300	0,500	Crescente
IC19	Lisboa	2,300	2,500	Crescente
IC19	Lisboa	3,750	3,900	Decrescente
EN10	Lisboa	128,800	128,900	
EN10	Lisboa	130,100	130,300	
EN10	Lisboa	133,900	134,100	
EN8	Leiria	88,000	88,200	
IP7	Lisboa	0,800	1,000	Decrescente
IP7	Lisboa	5,900	6,100	Decrescente
A2	Lisboa	3,900	4,050	Decrescente
A2	Setúbal	5,250	5,450	Decrescente
IC20	Setúbal	1,500	1,700	Decrescente
A5	Lisboa	4,200	4,400	Crescente
A5	Lisboa	0,500	0,700	Decrescente
EN109	Aveiro	58,000	58,200	
EN203	Viana do Castelo	22,470	22,550	
EN12	Porto	3,000	3,200	
EN12	Porto	4,300	4,300	
EN12	Porto	8,000	8,200	
A3	Porto	1,315	1,450	Decrescente
A3	Porto	16,300	16,475	Decrescente
A4	Porto	0,700	0,900	Decrescente
A43	Porto	1,920	2,100	Crescente
IC2	Coimbra	191,300	191,400	Crescente
A1	Lisboa	7,400	7,600	Decrescente
IC17	Lisboa	4,900	5,100	Crescente
IC17	Lisboa	5,100	5,300	Crescente
EN101	Braga	94,827	95,000	
EN103	Braga	28,450	28,600	
EN103	Braga	35,900	36,100	
A20	Porto	15,600	15,800	Crescente
A20	Porto	12,400	12,500	Decrescente
EN125	Faro	51,200	51,400	
EN125	Faro	52,100	52,300	
EN125	Faro	54,100	54,200	
EN378	Setúbal	8,700	8,900	
EN6	Lisboa	2,300	2,500	
A2	Faro	235,200	235,300	Crescente
EN125	Faro	98,800	99,000	

6.4 VISTORIAS

Em 2018 a ANSR participou na realização de uma vistoria para abertura ao trânsito de novas vias ou novos troços de via integrando a equipa do IMT, designadamente, a vistoria do acesso direto a partir do IC1/A28 ao Hospital Pedro Hispano.

6.5 PARECERES/INSTRUÇÕES TÉCNICAS

Foram emitidos 10 pareceres no âmbito da sinalização e segurança rodoviária, assim como 244 esclarecimentos que se materializaram em respostas a *e-mails* dentro do mesmo âmbito.

Foram emitidas 22 credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais e renovadas outras 174.

6.6 AUTORIZAÇÕES PARA MINISTRAÇÃO DAS AÇÕES DE FORMAÇÃO

Foram emitidas 54 autorizações para ministração das ações de formação previstas no artigo 148º do Código da Estrada e Decreto Regulamentar nº 1-A/2015, de 30 de maio, no âmbito do regime da carta por pontos.

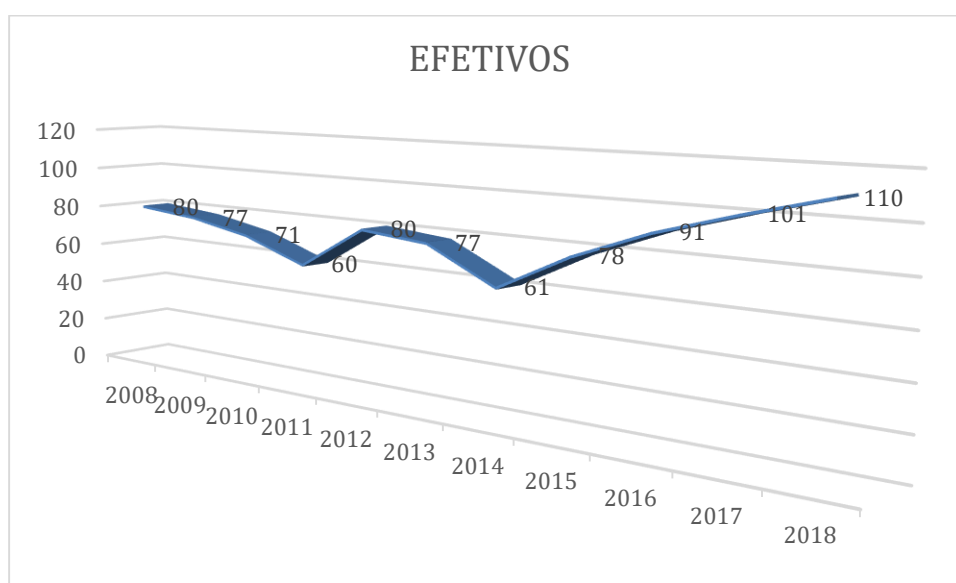
7. ANÁLISE DA AFETAÇÃO PREVISTA VERSUS REAL DOS RECURSOS

7.1 RECURSOS HUMANOS

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu tendo em consideração não só o correto planeamento das atividades que lhe estão atribuídas, mas também a necessidade de assegurar e garantir o cumprimento eficaz da sua nobre missão, visão e valores. De realçar que, atualmente, fruto das várias condicionantes legais, não é fácil efetuar recrutamento nos organismos do Estado, mais ainda quando a relação jurídica de emprego público predominante é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado (CTFPTI). Neste sentido, e tendo em vista o aumento do desempenho operacional da ANSR e para que esta possa prosseguir mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão, tornou-se imperativo o recrutamento de mais trabalhadores provendo-se os lugares vagos existentes no mapa de pessoal.

No decorrer do ano de 2018 foi possível recrutar 7 trabalhadores através de procedimentos de mobilidade em qualquer das suas modalidades e 18 por procedimentos concursais, 11 trabalhadores foram em mobilidade para outros organismos e um saiu por aposentação, totalizam-se 110 trabalhadores em funções na ANSR, ultrapassando o valor de 101 trabalhadores registado no ano anterior.

Gráfico 5 – Evolução do N.º Número de Trabalhadores Efetivos da ANSR 2008-2018



Fonte: Mapa interno de controlo

Importa referir que a escassez de recursos humanos existente na ANSR tem tido de forma inegável uma implicação direta no desempenho dos serviços, que de resto poderia ser ainda de um melhor nível caso o seu mapa de pessoal comportasse o efetivo para o qual está desenhado e, principalmente, alocasse mais técnicos com especialização no domínio de atividade deste organismo público.

Ainda assim, e pese embora todas as muitas dificuldades e sucessivos constrangimentos quotidianamente surgidos, a ANSR e os seus efetivos têm-se caracterizado pelo seu inabalável espírito de missão pública que só por uma enorme dedicação, esforço e empenho, têm conseguido levar avante a missão deste organismo.

De mencionar que no âmbito da prestação de serviços comuns (PSC) 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 2018, com a inclusão do número de trabalhadores existentes no mapa de pessoal da ANSR – Artigo 29.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, e daqueles que se encontram em mobilidade:

Quadro 14 - Mapa de Pessoal da ANSR 2018

CARREIRA (CARGO)	CATEGORIA	POSTOS PREVISTOS	POSTOS OCUPADOS	EM MOBILIDADE	EFETIVOS	DESVIO (PTP-PTO)	DESVIO (PTP-EFETIVOS)
DIRIGENTE SUPERIOR	PRESIDENTE	1	1	0	1	0	0
	VICE-PRESIDENTE	1	1	0	1	0	0
DIRIGENTE INTERMÉDIO	DIRETOR DE UNIDADE	2	2	0	2	0	0
	CHEFE DE DIVISÃO	6	6	0	6	0	0
TÉCNICO SUPERIOR	TÉCNICO SUPERIOR	86	49	2	51	37	35
INFORMÁTICA	ESPECIALISTA DE INFORMÁTICA	2	1	0	1	1	1
	TÉCNICO DE INFORMÁTICA	2	2	0	2	0	0
ASSISTENTE TÉCNICO	COORDENADOR TÉCNICO	1	0	0	0	1	1
	ASSISTENTE TÉCNICO	40	41	1	42	-1	-2
ASSISTENTE OPERACIONAL	ASSISTENTE OPERACIONAL	5	4	0	4	1	1
TOTAL		146	107	3	110	39	36

Fonte: Mapa interno de controlo

À data de 31 de dezembro de 2018 encontravam-se a exercer funções 110 trabalhadores, 107 ocupavam um posto de trabalho no mapa de pessoal e 3 encontravam-se em mobilidade noutros serviços.

Com base nos resultados do QUAR 2018, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

Quadro 15 – Recursos Humanos – Desvios do QUAR

DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	RECURSOS HUMANOS		PONTUAÇÃO		DESVIO
		PLANEAMENTO	EXECUÇÃO	PLANEAMENTO	EXECUÇÃO	
DIRIGENTES - DIREÇÃO SUPERIOR	20	2	2	40	40	0
DIRIGENTES - DIREÇÃO INTERMÉDIA	16	8	8	128	128	0
TÉCNICOS SUPERIORES (INCLUI ESPECIALISTAS DE INFORMÁTICA)	12	88	52	1 056	624	-432
COORDENADORES TÉCNICOS	9	1	0	9	0	-9
ASSISTENTES TÉCNICOS (INCLUI TÉCNICOS DE INFORMÁTICA)	8	42	44	336	352	16
ASSISTENTES OPERACIONAIS	5	5	4	25	20	-5
TOTAL		146	110	1 594	1 164	-430

Conforme quadro supra verifica-se que o desvio mais assinalável corresponde ao da categoria de Técnico Superior, que inclui também Especialistas de Informática, com -432 pontos do que os previstos em mapa de pessoal da ANSR. A esta categoria segue-se a de Coordenador Técnico e de Assistente Operacional em que o desvio não é tão significativo, correspondendo a -9 e -5 pontos dos inicialmente planeados respetivamente, em suma referem-se a apenas um trabalhador em cada uma destas duas categorias.

No que se refere à categoria de Assistente Técnico o desvio é positivo, correspondendo a +16 pontos do que os previstos no início de 2018.

Quando analisada a taxa de concretização de ambas as carreiras pluricategoriais, designadamente Técnica superior e Assistente Técnica, verifica-se que no que concerne à de técnicos superiores a taxa de concretização foi de 59%, enquanto que quanto à de assistentes técnicos foi de 104,7%.

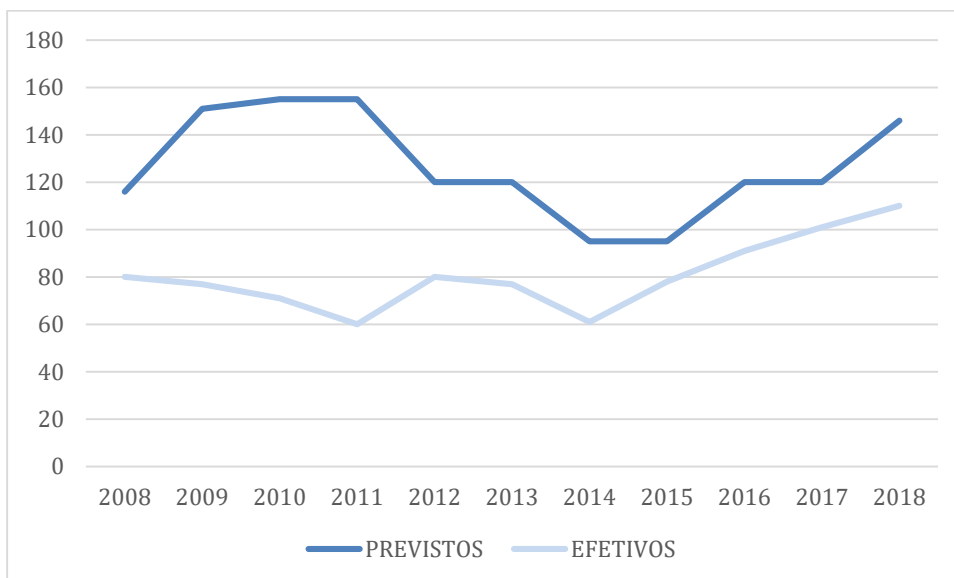
A ANSR fechou o ano de 2018 com um efetivo humano ainda abaixo das necessidades o que, como já retratado no presente relatório, não deixou de constituir algum constrangimento para o regular desempenho da sua atividade operacional. Em termos gerais, e atendendo ao desvio total verificável

entre os recursos humanos planeados e os realizados, constatámos um desvio total de 430 pontos negativos, ou seja, a uma taxa de concretização correspondente a 73% dos efetivos planeados em mapa de pessoal.

Quadro 16 – Postos de Trabalho por Ano

	POSTOS DE TRABALHO	
	PREVISTOS	EFETIVOS
2008	116	80
2009	151	77
2010	155	71
2011	155	60
2012	120	80
2013	120	77
2014	95	61
2015	95	78
2016	120	91
2017	120	101
2018	146	110

Gráfico 6 – Evolução dos Postos de Trabalho Previstos e Efetivos



7.1.1 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.

A concretização das ambiciosas metas previstas naquele documento estratégico pressupõe, para além do reforço de competências nas áreas de negócio da ANSR, segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário, a adoção de uma nova cultura de gestão facilitadora da mudança e da inovação organizacional, ancorada numa lógica de melhoria contínua do serviço.

A ANSR entende que a área da formação é um fator crítico de sucesso para a implementação da estratégia definida tendo-se, nesta medida, procurado harmonizar todas as ações formativas com os objetivos organizacionais e individuais de cada trabalhador conforme inscrito no âmbito do SIADAP 2 e 3. Neste seguimento, no início de 2018 procedeu-se à elaboração do plano anual de formação, destacando-se a realização das ações de formação que constam do quadro seguinte:

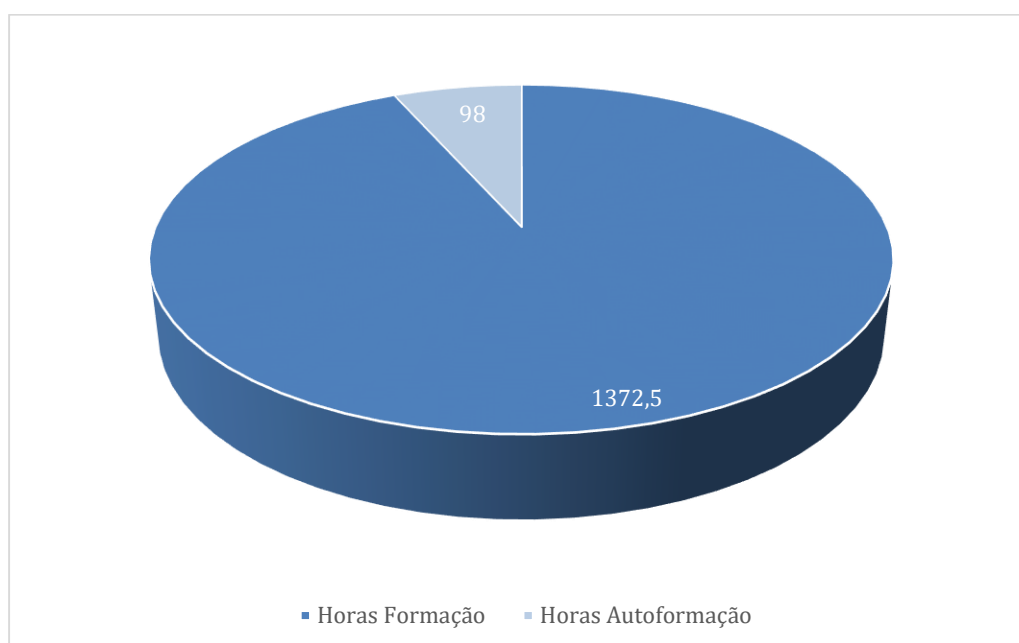
Quadro 17 – Ações de Formação Realizadas em 2018

AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS EM 2018	RH	N.º HORAS	TOTAL HORAS
CÓDIGO DOS CONTRATOS PÚBLICOS REVISTO - APROFUNDAMENTO	1	21	21
CONTABILIDADE PÚBLICA PARA NÃO FINANCEIROS	1	28	28
CONTROLO E INSPEÇÃO DE SINALIZAÇÃO	2	7	14
DESENVOLVER RESILIÊNCIA EM CONTEXTOS DESAFIANTES	1	21	21
O IMPACTO DO RGPD NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	30	21	630
OTIMIZAÇÃO E GESTÃO DE DADOS EM EXCEL	4	28	112
PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO E PRÁTICA DA CONTRATAÇÃO PÚBLICA	1	78	78
QUAR - QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO (SIADAP 1) E CONTROLO INTERNO	1	21	21
REGIME GERAL DAS CONTRAORDENAÇÕES	1	28	28
SABER COMUNICAR COM PESSOAS DIFÍCEIS	1	14	14
SINALIZAÇÃO TEMPORÁRIA NA VIA PÚBLICA	4	7	28
SISTEMA INTEGRADO DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO NA AP	1	28	28
SISTEMA DE NORMALIZAÇÃO CONTÁBILÍSTICA PARA AS ADMINISTRAÇÕES PÚBLICAS - SNC-AP	1	28	28

Durante o ano de 2018, e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da ANSR, foi proporcionado um conjunto alargado de ações de formação, algumas não previstas no plano de formação inicialmente elaborado, contudo a sua frequência considerou-se de sobremaneira pertinente para o capacitar os recursos humanos dos conhecimentos e competências necessárias para fazer face aos novos desafios que a todo o momento, e cada vez mais, são apresentados e põem à prova os trabalhadores da AP.

Ao longo do ano diversos trabalhadores frequentaram ações de formação ministradas por entidades como o INA (Direção-geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas), a APCER (Associação Portuguesa de Certificação), a AFESP (Associação Portuguesa de Sinalização e Segurança Rodoviária), a ESPAP (Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P.), Faculdade de Direito da Universidade Católica, entre outras, com especial incidência nas áreas das competências comportamentais e organizacionais, da contratação pública e financeira, do regulamento geral de proteção de dados, do SIADAP e regime contraordenacional e TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação), que resultaram na frequência de um total de 1.372,5 horas de formação. A par desta atividade formativa proporcionada ao nível institucional, verificou-se a frequência de ações de formação na modalidade de autoformação num total de 98 horas, o que representou cerca de 7,1% do total das horas de formação anuais.

Gráfico 7 – Distribuição das horas por tipo de formação frequentados pelos trabalhadores



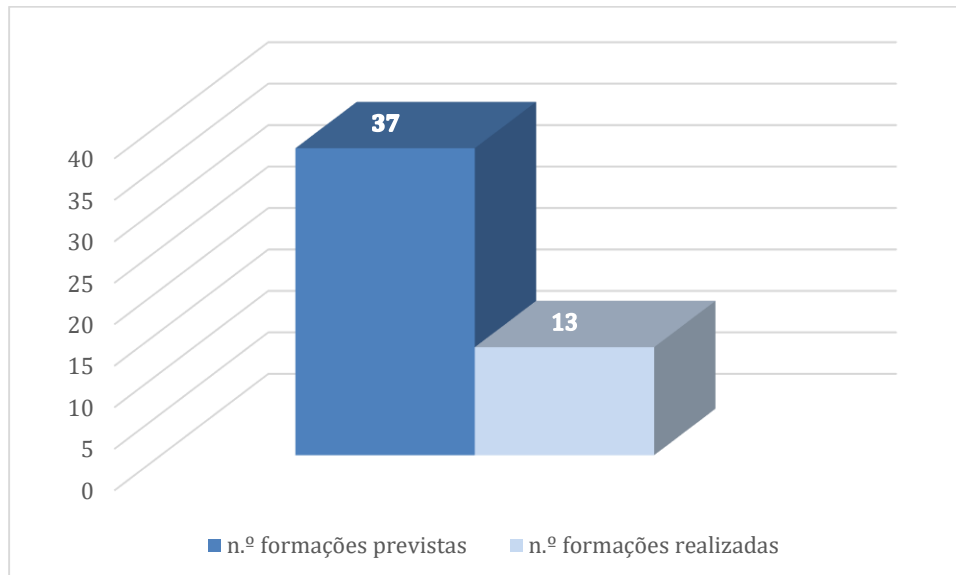
Quadro 18 – Despesas com Formação em 2018

TIPO DE AÇÃO	VALOR
Despesas com ações internas	48,53 €
Despesas com ações externas	10.672,20 €
TOTAL	10.720,73 €

(Unidade: Euros)

Em 2018 o orçamento líquido de cativos foi de 17.416 €, tendo o nível de execução orçamental das ações de formação ficado nos 61,6%. Foi possível realizar 13 das 37 ações previstas no plano de formação aprovado, embora ainda outras (que não constam do referido plano) tenham sido realizadas, tal como referenciado anteriormente.

Gráfico 8 – Número de Formações Realizadas constantes do Plano de Formação



7.2 RECURSOS FINANCEIROS

7.2.1 DESPESAS ANSR

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 (PSC).

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 corrigido² de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2018 foi na ordem dos 34 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 26 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 84,1%, 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).

Quadro 19 – Execução Orçamental 2018 (Despesa)

RUPAMENTO DA DESPESA	ORÇAMENTO CORRIGIDO	CATIVOS	ORÇAMENTO LÍQUIDO DE CATIVOS	ORÇAMENTO EXECUTADO	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
DESPESAS COM PESSOAL	3 330 167	637 525	2 692 642	2 595 363	-3,6%	96,4%
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10 863 690	1 562 449	9 301 241	7 985 921	-14,1%	85,9%
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES E OUTROS ENCARGOS	14 924 139	0	14 924 139	13 214 618	-11,5%	88,5%
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	1 644 872	686 717	958 155	804 353	-16,1%	83,9%
AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	3 148 553	0	3 148 553	1 493 605	-52,6%	47,4%
TOTAL	33 911 421	2 886 691	31 024 730	26 093 860	-15,9%	84,1%

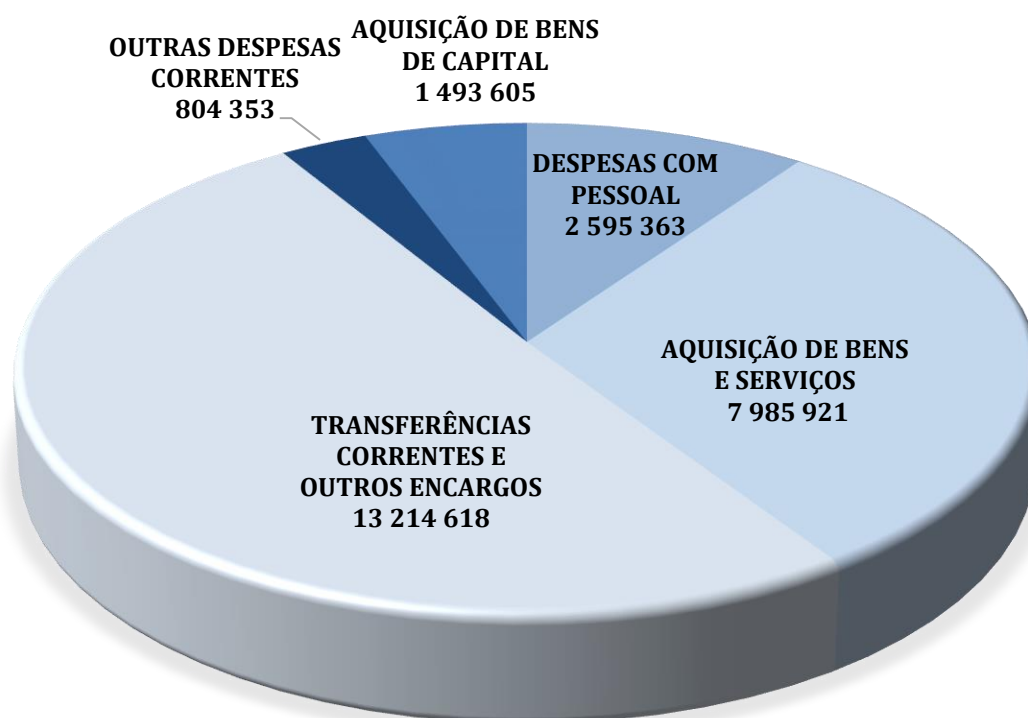
(Unidade: Euros)

Fonte: Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira (GeRFiP)

² Orçamento corrigido = Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

Neste contexto, as despesas efetivas a 31 de dezembro de 2018 repartiram-se do seguinte modo:

Gráfico 9 – Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2018



7.2.2 RECEITAS ANSR

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 2018 totalizou 44,8 milhões de euros, o qual foi executado em 77,2%. Para tal, contribuiu o bom nível de execução de Fundo de Garantia Automóvel (superior ao previsto), contudo não permitiu compensar a fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA) e arrecadação de custas judiciais e taxas ANSR.

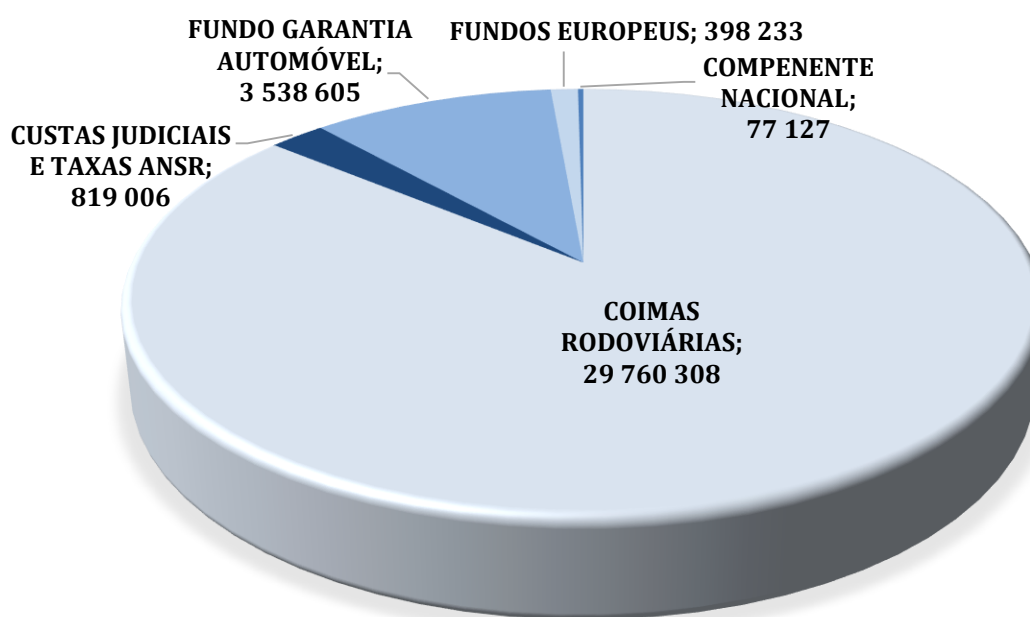
Quadro 20 – Execução Orçamental 2018 (Receita)

COMPONENTE DA RECEITA	PREVISÕES CORRIGIDAS	RECEITA COBRADA	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)	37 227 342	29 760 308	-7 467 034	79,9%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	2 519 000	819 006	-1 699 994	32,5%
FUNDO GARANTIA AUTOMÓVEL (FGA)	3 100 000	3 538 605	438 605	114,1%
FUNDOS EUROPEUS (FE)	1 588 108	398 233	-1 189 875	25,1%
COMPONENTE NACIONAL (FE)	388 311	77 127	-311 184	19,9%
TOTAL	44 822 761	34 593 279	-10 229 482	77,2%

(Unidade: Euros)

Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2018 repartiram-se do seguinte modo:

Gráfico 10 – Repartição das Receitas Efetivas da ANSR 2018



7.2.3 DISTRIBUIÇÃO DE RECEITAS PROVENIENTES DE COIMAS RODOVIÁRIAS

Em 2018, 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 82,9 milhões de euros (incluindo o valor de custas judiciais associadas).

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 3.º da Lei n.º 10/2017, de 3 de março, o resultado anual da distribuição de receitas provenientes de coimas rodoviárias foi o seguinte:

Quadro 21 – Distribuição dos Valores de Coimas Rodoviárias - 2018

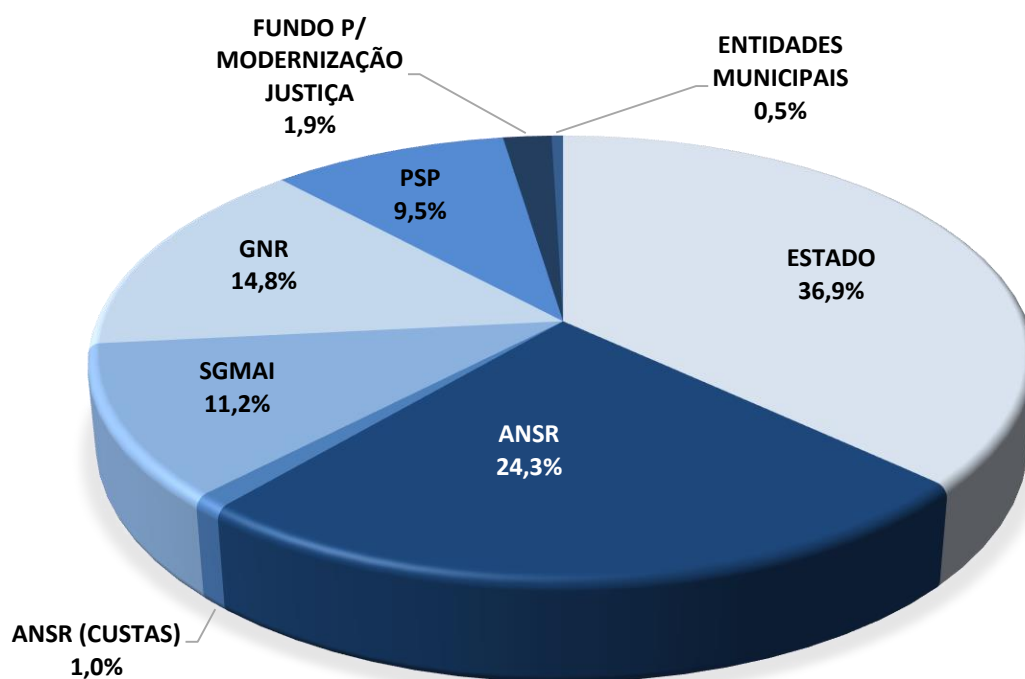
DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA - COIMAS RODOVIÁRIAS	RECEITAS GERAIS 2017	RECEITAS GERAIS 2018	Δ (%) 2018/2017	DISTRIBUIÇÃO EFETIVA 2018 (%)
ESTADO	25 226 130	30 603 034	21,3%	36,9%
ANSR	14 332 810	20 158 212	40,6%	24,3%
ANSR (CUSTAS)	925 834	800 006	-13,6%	1,0%
SGMAI	6 712 356	9 276 464	38,2%	11,2%
GNR	11 546 931	12 233 396	5,9%	14,8%
PSP	7 708 707	7 844 712	1,8%	9,5%
FUNDO P/ MODERNIZAÇÃO JUSTIÇA	1 327 691	1 610 686	21,3%	1,9%
ENTIDADES MUNICIPAIS	400 286	381 323	-4,7%	0,5%
TOTAL	68 180 745	82 907 833	21,6%	100,0%

(Unidade: Euros)

Fonte: Sistema de Informação de Gestão de Autos (SIGA) e Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT)

O Produto das coimas arrecadadas por infrações ao Código da Estrada, a 31 de dezembro de 2018, repartiu-se do seguinte modo:

Gráfico 11 – Distribuição dos Valores de Coimas Rodoviárias - 2018



Em 2018, o valor total líquido³ de coimas rodoviárias sofreu uma subida (21,6%) face ao ano anterior, para tal contribuiu de forma destacada o aumento da receita arrecada através do SINCRO.

³ Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos.

7.2.4 ENCARGOS COM PESSOAL

No ano de 2018 registou-se uma despesa global de 2,6 milhões de euros que contempla 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.

Quadro 22 – Encargos com Pessoal – 2017 e 2018

RÚBRICA DE DESPESA	EXECUÇÃO 2017	EXECUÇÃO 2018
PESSOAL DOS QUADROS DA FUNÇÃO PÚBLICA	1 214 215	1 467 811
PESSOAL AGUARDANDO A APOSENTAÇÃO	3 439	831
PESSOAL EM QUALQUER OUTRA SITUAÇÃO	428 736	162 408
GRATIFICAÇÕES	1 396	1 400
REPRESENTAÇÃO	36 624	38 076
SUBSÍDIO DE REFEIÇÃO	98 002	105 138
SUBSÍDIO DE FÉRIAS	141 416	133 995
SUBSÍDIO DE NATAL	140 228	136 143
HORAS EXTRAORDINÁRIAS	7 134	10 841
AJUDAS DE CUSTO	4 640	5 335
INDEMNIZAÇÕES POR CESSAÇÃO DE FUNÇÕES	4 334	4 394
OUTROS ABONOS EM NUMERÁRIO OU ESPÉCIE	16 146	28 610
ENCARGOS COM A SAÚDE	0	180
SUBSIDIO FAMILIAR A CRIANÇAS E JOVENS	7 175	9 697
CAIXA GERAL DE APOSENTAÇÕES	396 445	344 631
SEGURANÇA SOCIAL	99 857	129 074
OUTRAS PENSÕES	584	753
ACIDENTES DE TRABALHO	9 207	9 373
OUTRAS DESPESAS	5 032	4 709
REMUNERAÇÕES POR DOENÇA / MATERNIDADE	1 684	1 965
TOTAL	2 616 294	2 595 364

(Unidade: Euros)

7.3. 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 SIGA, SCoT, SIGET e 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 implementou um novo modelo de tratamento dos autos de contraordenação, dos requerimentos, defesas e recursos apresentados, recorrendo à desmaterialização dos processos físicos através da captura e digitalização destes documentos e da sua integração com os sistemas de informação da ANSR (SmartDOCS e SIGA) permitindo desta forma:

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

Nível de abrangência e integração aplicacional

O nível de abrangência das aplicações 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.

SIGA

O Sistema de Gestão de Contraordenações (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).

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, 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.

Site da ANSR

Em 2018 a ANSR deu continuidade a algumas pequenas melhorias no sítio eletrónico 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. Também neste *site* 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 implementou o sistema de videoconferência em todos os distritos. O sistema implementado 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 diminuição entre a data da prática da infração e a decisão.

Até à implementação do sistema de videoconferência, as testemunhas, peritos e consultores técnicos arrolados em sede de defesa no âmbito do processo contraordenacional rodoviário eram inquiridos com a colaboração da GNR nos respetivos Destacamentos/Postos Territoriais. Este processo de inquirição implicava uma elevada carga burocrática e custos financeiros, na medida em que se tornava imprescindível proceder à elaboração dos quesitos a que a testemunha, consultor ou perito teria de responder, implicando ainda que fossem fotocopiadas as peças processuais (defesa, quesitos) necessárias à inquirição e que fossem enviadas, ao Destacamento/Posto da GNR que iria proceder a esta diligência de prova.

Portal das Contraordenações Rodoviárias

No âmbito da sua política de qualidade (norma NP EN ISO 9001:2008) e de um conjunto de medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos a ANSR disponibiliza o “[Portal das](#)

Contraordenações”, o qual se encontra devidamente integrado no Portal da ANSR (site), disponibilizando assim um canal privilegiado no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitindo aos cidadãos acederem *online* a informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação e consultarem o registo de infrações de condutor (RIC).

O Portal permite ao utilizador a consulta de toda a informação relativa aos seus processos de contraordenação, disponibilizando um sistema de alertas que lhe permite ter conhecimento das ações necessárias desencadear no âmbito dos seus processos de contraordenação.

No portal, o utilizador 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 seu mandatário.

O Portal fornece toda a informação relativa a documentação apreendida e a sanções acessórias cumpridas pelo utilizador/infrator, permite-lhe ainda consultar o seu histórico de infrações e efetuar o pedido de Certidão RIC, da qual constam as infrações graves e muito graves cometidas e registadas nos últimos 5 anos.

Figura 10 - Portal das Contraordenações

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Portal de Contraordenações
Rodoviárias

BIF/Cédula Profissional

Senha

Registrar
Recuperar Senha

Entrar

MORADA
Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras
Avenida de Casal de Cabanas
Urbanização de Cabanas Golf, nº1
Taguspark
2734-507 Barcelos

LINHA GERAL
214 236 800 (das 09:00 às 18:00)
Copyright © 2015 ANSR
Todos os direitos reservados.

COMPACT ST

Sito conforme nível AAA do W3C

SIGET

O sistema de gestão de eventos de trânsito (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 Sistema de Contraordenações de Trânsito (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

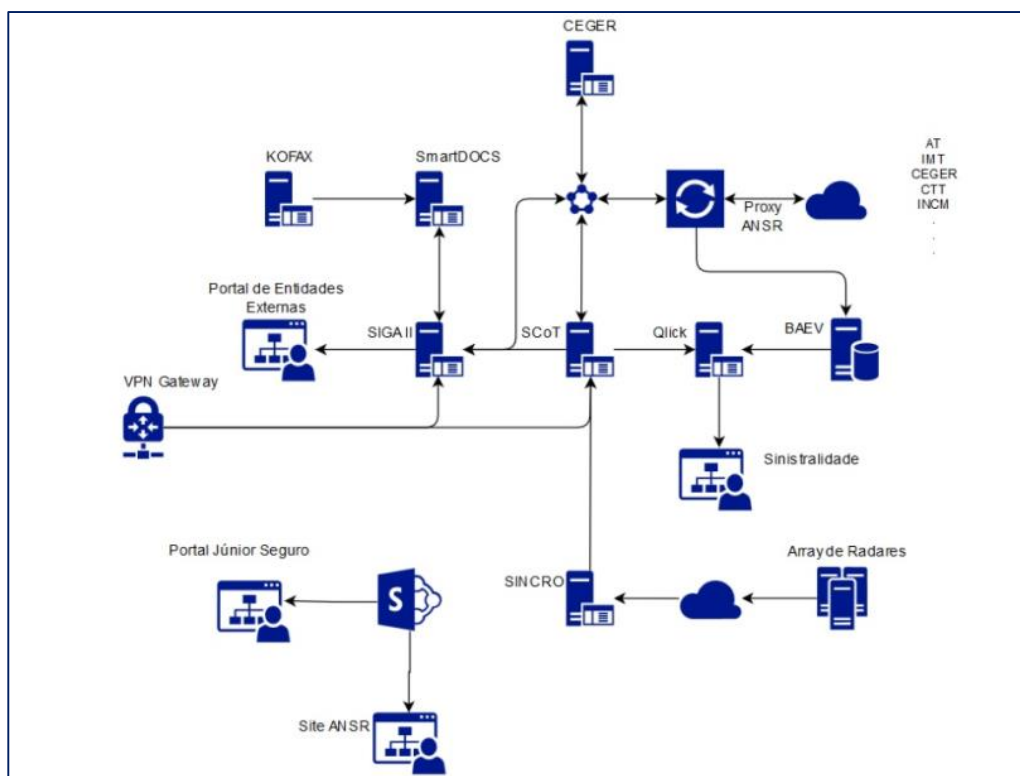
O Smartdocs é uma solução de gestão documental com interface *web*, dotada de ferramentas de aumento de produtividade, de otimização do fluxo de informação e do controlo de manuseamento dos documentos que circulam no interior da ANSR. Trata-se de uma aplicação transversal a todas as áreas funcionais 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, e ainda a integração automática de emails, permitindo o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por email, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão, obtendo métricas referentes aos registos integrados no

SmartDOCS V4. Todos os documentos são caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa. Esta será mais uma medida tendente à modernização administrativa, com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos na relação estabelecida com o cidadão.

Na figura infra apresenta-se, de forma sintetizada, um esboço macro dos sistemas da ANSR.

Figura 91 - Esboço Macro dos Sistemas da ANSR



8. PROGRAMA DE GESTÃO DE PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO ESTADO

A ANSR ocupa um edifício sito na Avenida Casal de Cabanas no Taguspark, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, mas, para tal, assinou um contrato de arrendamento, pelo que não se encontra vinculada com a obrigação de apresentação do Programa de Gestão de Património Imobiliário do Estado.

9. PLANO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

De acordo com a publicação da Recomendação 1/2009 de 1 de julho, do Conselho de Prevenção da Corrupção sobre Planos de Prevenção de Riscos de Corrupção, *“Os órgãos dirigentes máximos das entidades detentoras de dinheiros, valores ou património públicos, seja qual for a sua natureza, devem (...) elaborar planos de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas (...) e um relatório sobre a execução do plano”*.

No sentido de dar cumprimento ao teor da referida recomendação, a ANSR tem publicado sempre, na sua página eletrónica, os seus Planos de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PRCIC 2009, PRCIC 2012, PRCIC 2015 e PRCIC 2018).

A monitorização do Plano de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas 2015-2017 permitiu identificar alguns riscos que se classificaram apenas nas categorias de “fraco” e “moderado”. Partindo-se dessa identificação definiram-se outras medidas de prevenção para fazer constar do novo Plano, realizado em 2018, e que irá procurar balizar a atividade durante triénio 2018-2020. Para cada área de risco assinalada foi designado um responsável para proceder à monitorização da respetiva medida de controlo até ao final de cada ano, já que o plano, apesar de ser trienal conta com monitorizações anuais.

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

A 15 de novembro de 2018 foi realizada uma ação de apresentação e sensibilização para Plano de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas 2018-2020 nas instalações da ANSR, destinada a todos os colaboradores da ANSR.

10. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A temática da modernização administrativa tem vindo a merecer, de forma consistente ao longo dos últimos anos, um enorme empenhamento e compromisso organizacionais e tem sido interpretada e potenciada como uma ferramenta impulsionadora da conceção e implementação de medidas assentes nos princípios da desburocratização, qualidade e inovação do serviço público. Os principais destinatários destas medidas são os vários *stakeholders* da ANSR, em particular, os cidadãos e as empresas, que beneficiam de um serviço de maior proximidade, mais moderno e eficaz, mais apoiado nas TIC, simultaneamente menos consumidor de tempo e, por conseguinte, mais ajustado ao atual padrão de vida da nossa sociedade.

Conforme havia sido previsto no Plano de Atividades para o ano 2018, a ANSR apostou durante este ciclo económico na continuidade da execução de três medidas que integraram Programas SIMPLEX+ de anos anteriores, o Projeto ANSR/ARAC, a disponibilização do “Registo Individual do Condutor” atualizado nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (RAMA) e a implementação de um Assistente Virtual Inteligente (AVI).

Apesar de todos esforços organizacionais e do enfoque dedicado à concretização destas medidas, por motivos vários, e alguns alheios da responsabilidade e controlo da ANSR, apenas foi possível dar por concluída a última medida referida no parágrafo anterior, o AVI. Não obstante, após a sua entrada em produção suscitaram alguns problemas técnicos que impossibilitaram a sua permanência *online*, uma vez estar não estar plenamente garantida a capacidade tecnológica e fiabilidade necessárias à sua correta e eficaz utilização pelo cidadão, nesse sentido, assumimos a existência de deficiências detetadas ao nível no mecanismo de “inteligência artificial” que a solução deveria garantir, perspectivando-se retornar a sua disponibilização após a completa resolução destes constrangimentos.

Naturalmente, o balanço realizado aos desenvolvimentos registados em 2018 ficou aquém das nossas expetativas, no entanto, não podemos deixar de referir que tudo foi feito para que o resultado fosse mais satisfatório. Ainda assim, renovamos para 2019 as nossas maiores atenções e energia para a conclusão destes projetos estratégicos iniciados em anos anteriores.

O ano 2018 trouxe mais uma edição do Programa SIMPLEX+ ao qual a ANSR voltou a responder positivamente, candidatando a medida “RIC no Portal das Contraordenações”. Apesar de não dispormos de atendimento presencial direto ao público, garantimos a manutenção de um serviço especializado e profissional através de *Call Center*, *email* e do Portal das Contraordenações, nesse

sentido esta medida espelha a aposta na disponibilização do serviço adicional de emissão da certidão de registo individual do condutor em formato desmaterializado, nova funcionalidade que se encontrará acessível a partir deste Portal, iniciativa que vem consolidar a política seguida na melhoria contínua dos portais eletrónicos e que concorre diretamente para a prossecução dos objetivos estratégicos plasmados no Plano Estratégico da ANSR para o período 2017-2019, de otimizar o equilíbrio orçamental (OE5), uma vez que a medida potenciará a obtenção de poupanças nos custos de expedição destas certidões, que, por defeito, tem vindo a ser assegurada exclusivamente por via postal (CTT), e de aumentar a qualidade do serviço público prestado e a satisfação do cidadão (OE7), promovendo uma maior comodidade e celeridade na sua interação com o Estado, que decorre do reforço da prestação de serviços *online*.

A implementação deste Projeto tem associada a interoperabilidade e integração de informação residente em diversas aplicações TIC da ANSR, às quais se juntará uma plataforma de pagamentos *online* inovadora assegurada pelo parceiro tecnológico por nós elegido, que além de representar uma mais valia para o cidadão pela sua praticidade, garantirá o acesso a um serviço de *back-office* que aumentará os níveis de eficiência e automatização administrativa dos procedimentos internos conexos ao controlo e arrecadação da receita proveniente da emissão das certidões RIC.

Foram concluídas com sucesso assinalável todas as fases destes Projeto que se encontravam programadas para o ano 2018, o que nos deixa com boas perspetivas e pronúncio de sucesso para a concretização deste objetivo.

11. AUTOAVALIAÇÃO

11.1 NOTA INTRODUTÓRIA

No âmbito das disposições legais vertidas no Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (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 e valiosidade 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 de 2018, entendemos dar nota de que a versão por nós considerada como final, da qual nunca obtivemos conhecimento da sua aprovação pela Tutela, foi substancialmente diferente da versão inicialmente proposta: dos quatro objetivos operacionais propostos apenas um deles figurou na versão final do documento, que contou com um total de dez objetivos operacionais em contraposição com os quatro inicialmente planeados. A 18 de fevereiro de 2018 foram-nos superiormente comunicados os objetivos operacionais definidos para a área governativa da segurança rodoviária do MAI, orientações que motivaram a reformulação do planeamento inicial, submetendo-se à apreciação da Tutela uma nova versão deste instrumento de gestão acompanhado de um memorando explicativo, do qual constaram os fundamentos para algumas adaptações que se julgaram pertinentes realizar face a essas orientações.

Foi priorizada no ano 2018 a prossecução dos objetivos estratégicos seguintes, fortemente direcionados para o combate ao fenómeno da sinistralidade rodoviária:

- OE1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária;
- OE2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes;
- OE3: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária;
- OE4: Modernizar a fiscalização rodoviária;
- OE5: Otimizar o equilíbrio orçamental.

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

Quadro 23 – Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS OPERACIONAIS	INDICADORES	METAS
OE1: TERRITORIALIZAR OS INSTRUMENTOS DE COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	OO1: IMPLEMENTAR PLANOS INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM ARTICULAÇÃO COM AS COMUNIDADES INTERMUNICIPAIS (CIM)	NÚMERO DE PROTOCOLOS ASSINADOS	4
	OO2: DESENVOLVER AVALIAÇÕES TÉCNICAS NOS LANÇOS DE ESTRADAS COM MAIOR CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES EM ARTICULAÇÃO COM AS COMUNIDADES INTERMUNICIPAIS (CIM)	NÚMERO DE RELATÓRIOS COM PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	4
	OO6: CUMPRIMENTO DO PLANO DE AÇÕES DO PENSE 2020 DA EXCLUSIVA RESPONSABILIDADE DA ANSR	NÚMERO DE MEDIDAS CONCLUÍDAS	12
OE2: DESENVOLVER ESTRATÉGIAS DE EDUCAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO EFICAZES	OO3: DINAMIZAR A TEMÁTICA DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA JUNTO DA COMUNIDADE ESCOLAR, PROMOVENDO O PROGRAMA JÚNIOR SEGURO	NÚMERO DE AÇÕES REALIZADAS	23
	OO4: REALIZAR CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA EM PERÍODOS DE ESPECIAL AUMENTO DE TRÁFEGO E, OUTRAS, ORIENTADAS PARA GRUPOS PRIORITÁRIOS (DUAS RODAS A MOTOR, PEÕES E CICLISTAS)	NÚMERO DE CAMPANHAS REALIZADAS	3
OE3: PROMOVER O ACESSO E A GESTÃO PARTILHADA DA INFORMAÇÃO RODOVIÁRIA	OO5: GEOLOCALIZAR AS INFRAÇÕES RODOVIÁRIAS NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCOT) – 1ª FASE	DATA DE CONCLUSÃO DA ANÁLISE FUNCIONAL E CONCEÇÃO DO DESENHO TÉCNICO DO PROJETO	31/12
	OO10: SIMPLIFICAR O REGISTO DE ACESSO AO PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS	AUMENTAR EM 35% O NÚMERO DE UTILIZADORES VALIDADOS NO PORTAL	197.586
OE4: MODERNIZAR A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	OO7: IMPLEMENTAR O PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – OBJETIVO CONJUNTO ANSR/GNR/PSP	DATA DE IMPLEMENTAÇÃO	30/06
OE5: OTIMIZAR O EQUILÍBRIO ORÇAMENTAL	OO8: IMPLEMENTAR AS MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL INCLUÍDAS NA PROPOSTA DE OE 2018	PERCENTAGEM DE EXECUÇÃO DO CONJUNTO DAS MEDIDAS	60%
	OO9: REALIZAR CANDIDATURA NO ÂMBITO DO SISTEMA DE INCENTIVOS À EFICIÊNCIA DA DESPESA PÚBLICA (SIEF)	NÚMERO DE CANDIDATURAS SUBMETIDAS	1

11.2 RESULTADOS ALCANÇADOS

Com o término do ciclo de gestão sucedem-se naturalmente as fases de aferição dos resultados alcançados e de prestação de contas, tornando-se necessário evidenciar a performance atingida, assim como identificar e fundamentar os desvios registados.

A síntese dos resultados obtidos nos objetivos constantes no QUAR de 2018 apresenta-se no quadro infra, onde é possível verificar a superação de mais de metade dos objetivos fixados, correspondendo um deles, o OO4, a um dos objetivos considerados relevantes. Os restantes três objetivos foram atingidos, traduzindo-se a performance da ANSR numa taxa de realização global de 133,7%, pontuação significativamente superior à registada no ciclo económico anterior, que se havia ficado pelos 100%.

Quadro 24 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR

OE1: TERRITORIALIZAR OS INSTRUMENTOS DE COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA								
PARÂMETRO	INDICADOR	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	PESO INDICADOR	
EFICÁCIA PESO 35%	OO1: IMPLEMENTAR PLANOS INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM ARTICULAÇÃO COM AS COMUNIDADES INTERMUNICIPAIS (CIM)	NÚMERO DE PROTOCOLOS ASSINADOS	4	4	100,0%	ATINGIU	0,0%	15%
EFICÁCIA PESO 35%	OO2: DESENVOLVER AVALIAÇÕES TÉCNICAS NOS LANÇOS DE ESTRADAS COM MAIOR CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES EM ARTICULAÇÃO COM AS COMUNIDADES INTERMUNICIPAIS (CIM)	NÚMERO DE RELATÓRIOS COM PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	4	4	100,0%	ATINGIU	0,0%	15%
EFICÁCIA PESO 35%	OO6: CUMPRIMENTO DO PLANO DE AÇÕES DO PENSE 2020 DA EXCLUSIVA RESPONSABILIDADE DA ANSR	NÚMERO DE MEDIDAS CONCLUÍDAS	12	14	116,7%	SUPEROU	16,7%	15%
OE2: DESENVOLVER ESTRATÉGIAS DE EDUCAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO EFICAZES								
PARÂMETRO	INDICADOR	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	PESO INDICADOR	
EFICÁCIA PESO 35%	OO3: DINAMIZAR A TEMÁTICA DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA JUNTO DA COMUNIDADE ESCOLAR, PROMOVEDO O PROGRAMA JÚNIOR SEGURO	NÚMERO DE AÇÕES REALIZADAS	23	30	130,4%	SUPEROU	30,4%	15%
EFICÁCIA PESO 35%	OO4: REALIZAR CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA EM PERÍODOS DE ESPECIAL AUMENTO DE TRÁFEGO E, OUTRAS, ORIENTADAS PARA GRUPOS PRIORITÁRIOS (DUAS RODAS A MOTOR, PEÕES E CICLISTAS)	NÚMERO DE CAMPANHAS REALIZADAS	3	10	333,3%	SUPEROU	233,3%	15%

OE3: PROMOVER O ACESSO E A GESTÃO PARTILHADA DA INFORMAÇÃO RODOVIÁRIA								
PARÂMETRO		INDICADOR	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	PESO INDICADOR
EFICÁCIA Peso 35%	005: GEOLOCALIZAR AS INFRAÇÕES RODOVIÁRIAS NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCOT) – 1ª FASE	DATA DE CONCLUSÃO DA ANÁLISE FUNCIONAL E CONCEÇÃO DO DESENHO TÉCNICO DO PROJETO	31/DEZ	15/NOV	104,4%	SUPEROU	4,4%	10%
	0010: SIMPLIFICAR O REGISTO DE ACESSO AO PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS	AUMENTAR EM 35% O NÚMERO DE UTILIZADORES VALIDADOS NO PORTAL	197586	202853	102,7%	SUPEROU	2,7%	100%

OE4: MODERNIZAR A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA								
PARÂMETRO		INDICADOR	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	PESO INDICADOR
EFICÁCIA Peso 35%	007: IMPLEMENTAR O PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – OBJETIVO CONJUNTO ANSR/GNR/PSP	DATA DE IMPLEMENTAÇÃO	30/JUN	05/JUN	113,8%	SUPEROU	13,8%	15%

OE5: OTIMIZAR O EQUILÍBRIO ORÇAMENTAL								
PARÂMETRO		INDICADOR	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	DESVIO	PESO INDICADOR
EFICIÊNCIA Peso 35%	008: IMPLEMENTAR AS MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL INCLUÍDAS NA PROPOSTA DE OE 2018	PERCENTAGEM DE EXECUÇÃO DO CONJUNTO DAS MEDIDAS	60%	119,4%	199,0%	SUPEROU	99,0%	50%
	009: REALIZAR CANDIDATURA NO ÂMBITO DO SISTEMA DE INCENTIVOS À EFICIÊNCIA DA DESPESA PÚBLICA (SIEF)	NÚMERO DE CANDIDATURAS SUBMETIDAS	1	1	100,0%	ATINGIU	0,0%	50%

Considerando a análise dos resultados por parâmetro de avaliação, a performance registada pela ANSR foi a demonstrada no quadro abaixo, verificando-se uma superação global dos parâmetros de avaliação.

Quadro 25 – Avaliação de Resultados

PEFORMANCE REGISTADA			
Parâmetro	Peso	Taxa de realização	Resultado ponderado
EFICÁCIA	35%	144,6%	50,6%
EFICIÊNCIA	35%	149,5%	52,3%
QUALIDADE	30%	102,7%	30,8%
TAXA DE REALIZAÇÃO GLOBAL DO QUAR			133,7%

11.3 ANÁLISE DE DESVIOS

Em consonância com o já referido anteriormente, a execução do QUAR de 2018 levou à superação de 70% dos objetivos anuais, atendendo à existência de desvios positivos, que em alguns casos se traduzem em taxas de superação particularmente elevadas, afigura-se necessário proceder à apresentação de informação que possibilite aclarar a leitura desses dados e contextualizar a sua ocorrência.

Deste modo apresentamos as seguintes notas informativas:

- *Objetivo operacional 3: “Dinamizar a temática da segurança rodoviária junto da comunidade escolar, promovendo o Programa Júnior Seguro” – **objetivo superado em 30,4%***

O balanço realizado à execução do projeto de âmbito nacional concebido pela ANSR para dar resposta à prioridade política vertida nas Grandes Opções do Plano para 2018 no âmbito da segurança rodoviária de assegurar a formação cívica nas escolas, através de novos recursos educativos sobre prevenção rodoviária, e ao objetivo operacional fixado pela Tutela de desenvolvimento de ações estratégicas de educação e sensibilização junto da comunidade escolar, Projeto Júnior Seguro *On the Road*, revela-se bastante satisfatório, verificando-se que foi ultrapassado o número de ações que inicialmente haviam sido planeadas, resultado do forte empenhamento que foi dirigido a esta iniciativa. Este projeto abrangeu 21 Comunidades Intermunicipais e 2 Áreas Metropolitanas, verificando-se a execução de 27 ações no local, que se traduziram numa assinalável e orgulhosa abrangência de 27 Escolas e 3984 crianças.

Adicionalmente, e ainda que não diretamente relacionado com este projeto mas igualmente relacionado com a prioridade governativa acima referida e inteiramente alinhado com o Objetivo Estratégico “Utilizadores mais seguros” do PENSE 2020, e associado à atribuição legal da ANSR plasmada na alínea c) do n.º 2 do Decreto Regulamentar n.º 28/2012 de 12 de março – que aprovara a estrutura orgânica da ANSR, registou-se a participação e colaboração da ANSR em mais 3 iniciativas de assinalar: i) Participação na tertúlia «A Segurança Rodoviária como um desafio Social e Municipal» organizada pela Câmara Municipal de Braga e pela Escola de Educação Rodoviária de Braga, no âmbito do Dia Mundial do Trânsito e da Cortesia ao Volante, ii) Apresentação da comunicação «Educação para a Segurança Rodoviária em Portugal» no encontro de abertura e atividade formativa – módulo I do Plano Regional de Educação Rodoviária 2018/2019 da Direção Regional de Educação da Madeira, iii)

Participação na iniciativa promovida pela Junta de Freguesia de São Vicente – Lisboa, «Dia da Mobilidade SÃO VICENTE MOVE-SE» com a apresentação do portal Júnior Seguro e sua exploração com crianças do 2º ciclo.

Atenta a natureza, o público-alvo e a relevância destas iniciativas, assim como a intervenção direta e fundamental da ANSR no sucesso das mesmas, todas elas foram contabilizadas no resultado obtido no indicador deste objetivo, o que no nosso atender acaba por fundamentar a superação meritória do objetivo.

- *Objetivo operacional 4: “Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e, outras, orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas)” – **objetivo superado em 233,3%***

A execução de iniciativas desta natureza constitui um eficaz instrumento de combate à sinistralidade rodoviária, por esse motivo a ANSR imprime um foco e uma dedicação extrema na realização de campanhas de sensibilização rodoviária. Esta aposta estratégica resultou em 2018 na promoção de 10 campanhas de sensibilização rodoviária: i) Campanha de Natal, ii) Campanha de Ano Novo, iii) Campanha de Peregrinação a Fátima - mês de Maio, iv) Campanha de Peregrinação a Fátima - mês de Outubro, v) Campanha “Regresso às Aulas 2018”, vi) Campanha “Estacionamento Indevido” – parceria com a PSP, vii) Campanha “100% Cool Algarve” – parceria com a Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas (ANEBE), viii) Campanha “Pneu? Muito mais que um acessório a sua segurança” – parceria com a Associação Automóvel de Portugal (ACAP), iv) Campanha “Offline na condução, Online na vida” – com o apoio institucional da ANSR à BRISA, x) Campanha “EDWARD (*European Day Without A Road Death*)”.

Paralelamente a todas estas iniciativas, a ANSR intensificou a aposta no recurso ao seu website e às redes sociais para dirigir ao cidadão, de forma regular, um número significativo de mensagens de sensibilização e alerta para a prática de hábitos e condutas seguras na utilização das infraestruturas rodoviárias, iniciativas reforçadas em algumas datas específicas, designadamente, Carnaval, Dia dos namorados, Dia da mulher, Dia do pai, Dia do sono, Páscoa, Dia mundial do trânsito e da cortesia ao volante, Dia da mãe, Dia da criança, Semana Europeia da Mobilidade, Dia Europeu sem Carros e 50 anos das convenções de Viena.

Conforme anteriormente explanado, a par das iniciativas de exclusiva responsabilidade e execução por parte da ANSR, privilegiámos a participação conjunta e partilhada na promoção de iniciativas com outras entidades parceiras com responsabilidades na área da segurança rodoviária, públicas e

privadas, considerando portanto, que a ocorrência deste desvio positivo é totalmente meritório e digno de reconhecimento, sendo resultado da adoção de uma atitude proactiva, nobre, e defensora dos interesses dos cidadãos nacionais.

- *Objetivo operacional 5: “Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCoT) – 1ª fase” – **objetivo superado em 4,4%***

O forte empenho desenvolvido pela ANSR no domínio das soluções tecnológicas, automatização de processos e otimização na partilha de informação para registo e gestão dos locais de infração, em função da sua geolocalização, e a consequente integração com o sistema GeoMAI no processo de registo de contraordenações no SCoT, resultaram numa mais célere análise funcional e conceção do desenho técnico.

- *Objetivo operacional 6: “Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020 da exclusiva responsabilidade da ANSR” – **objetivo superado em 16,7%***

Em 2108 a ANSR manteve o seu forte compromisso na implementação das várias medidas da sua responsabilidade que se encontram consagradas no plano de ações do PENSE 2020. As medidas concluídas foram as seguintes: i) A3.14. Estudar a possibilidade de regulamentar a deteção do uso de telemóvel por condutores envolvidos em acidentes (denominada nos EUA como “*Evan’s Law*”), ii) A4.15. Criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais, iii) A5.17. Avaliar anualmente o sistema da “Carta por pontos”, iv) A8.29. Promover a elaboração de Programas Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação, v) A9.33. Traduzir a Norma ISO/DIS 39001 — Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (para organizações públicas e privadas) e promover a sua aplicação, vi) A12.50. Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anti capotamento, vii) 14.62. Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade, viii) A16.69. Estabelecer condições para discriminação positiva na aquisição de veículos de duas rodas a motor mais seguros, nomeadamente em termos de segurança ativa, iv) A16.70. Estudar o alargamento dos equipamentos de segurança obrigatórios, x) A16.72. Promoção de campanhas de sensibilização, xi) A19.78. Desenvolver e avaliar um projeto-piloto de classificação de uma Estrada Nacional, xii) A26.94. Estabelecer condições para a discriminação positiva na aquisição de veículos novos mais seguros, xiii) A29.98. Criar condições que fomentem a instalação de dispositivos *E-call* no parque de veículos existente.

Somando a todas estas 13 ações que foram concluídas pela ANSR em 2018, considerou-se ainda para efeitos do resultado verificado no indicador deste objetivo, a execução do Programa de proteção pedonal e de combate a atropelamentos, integrado no Objetivo Estratégico 2 e Objetivo Operacional 6 do PENSE 2020, conforme despacho de aprovação, e indicação para a sua promoção e divulgação, de S. Exa. o Secretário de Estado da Proteção Civil, datado de 29 de junho de 2018.

- *Objetivo operacional 7: “Implementar o Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária – Objetivo conjunto ANSR/GNR/PSP” – **objetivo superado em 13,8%***

O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 20 abril, em que se prevê que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o envolvimento da GNR e a PSP crie, implemente e monitorize o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais no âmbito da medida A4.15, da Ação 4. Otimizar a fiscalização, Objetivo Operacional n.º 2 – Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento. O forte compromisso da ANSR na prossecução das políticas do Governo em matéria de segurança rodoviária permitiu que a implementação do Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária ocorresse antes da data prevista.

- *Objetivo operacional 8: “Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2018” – **objetivo superado em 99%***

A proposta do Orçamento do estado da ANSR para o ano 2018 contemplou um conjunto de iniciativas que visavam atingir um incremento da eficiência organizacional no montante total de € 12 702 330 (Anexo X). Atendendo ao total alinhamento e harmonia com as orientações políticas que apontam para a necessidade de zelar por uma execução orçamental racional, criteriosa e económica, este objetivo já havia sido incluído no QUAR de 2017, vislumbrando-se de total relevância a sua permanência no ciclo de gestão de 2018. O indicador definido foi a percentagem de execução do conjunto destas medidas de eficiência orçamental, a meta definida foi de 60%, faszua ligeiramente superior à performance obtida neste objetivo em 2017. Após o encerramento do ano económico e a consolidação dos dados relativos à execução orçamental, verificou-se que o conjunto destas medidas atingiu um nível de performance global de € 15 166 993, para este resultado contribui de forma destacada o aumento muito expressivo da receita arrecada através do SINCRO, facto que revela o excelente nível de eficácia e operacionalidade que foram assegurados na atividade de fiscalização rodoviária.

- *Objetivo operacional 10: “Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias” – **objetivo superado em 2,7%***

A fixação deste objetivo encontra-se alinhada com a aposta da ANSR em melhorar a comunicação e imagem institucionais juntos dos seus *stakeholders*, 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 202 853 utilizadores validados no Portal das Contraordenações Rodoviárias, conseguindo superar a meta estimada, mesmo que em valores menos expressivos que os anteriormente referidos.

12. AVALIAÇÃO FINAL

12.1 APRECIÇÃO DOS RESULTADOS ALCANÇADOS

Procurou-se ao longo deste relatório dar ênfase à descrição e análise quantificada das atividades desenvolvidas em 2018 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.

Consideramos de total justiça e pertinência mencionar publicamente que apenas foi possível honrar os inúmeros compromissos organizacionais, superar os vários constrangimentos sentidos, e alcançar resultados assinaláveis e impactantes no QUAR de 2018, graças ao esforço contínuo e manifesto empenhamento de todos os colaboradores, e ao seu elevado comprometimento com a Missão pública deste organismo

12.2 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.

Constatando-se que a ANSR cumpriu todos os objetivos presentes no QUAR 2018, superando 70% desses objetivos, sendo um deles um objetivo considerado relevante, e considerando o resultado da autoavaliação a que procedemos, dando nota da taxa de realização global do QUAR de 133,7%, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo acima citado, proponho a atribuição da menção qualitativa de Desempenho Bom.

12.3 CONCLUSÕES PROSPETIVAS

Uma das mais relevantes conclusões que é possível retirar do processo de autoavaliação relativo ao ano de 2018, é de que a assinalável performance organizacional registada a muito se deveu ao elevado profissionalismo e entrega de todos os colaboradores, note-se que ao nível dos recursos financeiros, o ano ficou marcado pela existência de severos constrangimentos orçamentais, ainda assim, com o

esforço de todos nós, com um forte sentido do dever, dinamismo, proatividade e voluntarismo, foi de facto possível fazer “muito com pouco”.

Cientes da valiosidade dos nossos recursos humanos e da sua preponderância para o alcance e constante prossecução da superação dos objetivos organizacionais, assim como do reconhecimento que lhes é devido pelos motivos já abordados, assumimos como estratégico a aposta enérgica na sua justa e adequada gestão, afigurando-se para tal ser necessário a dinamização de medidas que sejam 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 inovação e de estímulo à produtividade. Neste sentido, consideramos de total importância desencadear no decorrer do ano 2019 um processo de auscultação da satisfação dos colaboradores com o contexto organizacional, incentivando a identificação de medidas de melhoria.

Ainda em matéria de recursos humanos, será reforçado o rigor do planeamento, a abrangência do número de trabalhadores, assim como o investimento financeiro na área da formação, prioridade estratégica que a par do reforço das competências pessoais e profissionais, constitui também um elemento impulsionador de sentimentos positivos de motivação e valorização pessoais, que acreditamos ser indispensáveis à melhoria constante do desempenho organizacional.

No que respeita aos procedimentos internos, permanecerá o forte empenhamento que se tem vindo a registar no sentido da sua simplificação, agilização e desmaterialização, que nos permitirá otimizar as atividades na área administrativa assim como circuito informacional interno, tornando a nossa estrutura mais eficiente, capaz de alcançar mais facilmente resultados e aumentar a qualidade do serviço que é prestado ao cidadão. Para tal consideramos determinante a implementação de melhorias das funcionalidades do sistema de gestão documental, assim como continuar a apostar na conceção e desenvolvimento de medidas de modernização no âmbito do Programa SIMPLEX+.

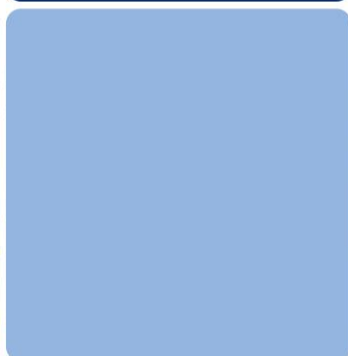
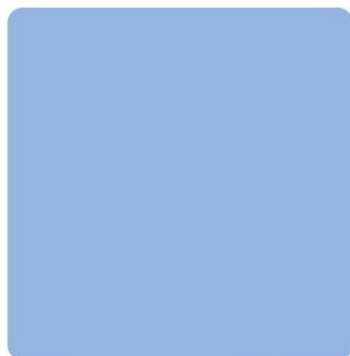
Relativamente à atividade de aprovisionamento, apresenta-se como desejável desenvolver esforços contínuos no sentido de melhorar a capacidade de planeamento, promovendo desta forma um contexto de maior certeza e previsibilidade na correspondente gestão das dotações orçamentais, cenário que simultaneamente 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 imperioso assegurar a otimização e a criteriosa aplicação dos recursos financeiros disponíveis, zelando pela observância de elevados padrões de eficiência, economicidade, racionalidade e controlo orçamentais.

ANEXO



AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

BALANÇO SOCIAL
2018

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Índice

Introdução

1. Caracterização dos Recursos Humanos da ANSR a 31, dezembro de 2018.....	7
1.1. Relação Jurídica de Emprego por Tipo de Vínculo.....	8
1.2. Modalidade de Vinculação.....	10
1.3. Mobilidade de Trabalhadores Admitidos e Regressados	10
1.4. Mudanças de Situação dos Trabalhadores	13
1.5. Género.....	14
1.6. Efetivos por Escalão Etário e Género	15
1.7. Estrutura de Antiguidades segundo o Género	18
1.8. Trabalhadores segundo o Nível de Escolaridade.....	20
1.9. Trabalhadores portadores de Deficiência segundo o Escalão Etário e Género	22
1.10. Modalidades de Horário	22

1.11. Trabalho Suplementar	25
1.12. Assiduidade	27
1.13. Ausência dos Trabalhadores por Atividade Sindical ou Greve	29
1.14. Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais.....	29

2. Encargos com o Pessoal durante o Ano de 2018.....	30
3. Formação Profissional.....	33
4. Relações Profissionais.....	36
Indicadores de Gestão relativos ao Ano de 2018.....	37
Índice de Quadros.....	38
Índice de Gráficos.....	40

FICHA TÉCNICA

Título

Balanço Social da ANSR 2018

Autoria/Edição

Autoridade Nacional de Segurança
Rodoviária

Subunidade de Recursos Humanos

Urbanização de Casal de Cabanas, n.º 1

Cabanas Golf

2734-507 Barcarena

Correio Eletrónico: rh@ansr.pt

Conceção Técnica

Subunidade de Recursos Humanos

Data de Edição

outubro de 2019

INTRODUÇÃO

O *Balanço Social* foi institucionalizado para os serviços e organismos da Administração Pública e tornado obrigatório, como medida de modernização, para todos os serviços e organismos com 50 ou mais trabalhadores, constituindo-se, pela informação que comporta, como um instrumento privilegiado de planeamento e de gestão dos recursos humanos, bem como de suporte à tomada de decisão, sendo elaborado anualmente, no primeiro trimestre, com referência a 31 de dezembro do ano anterior, de acordo com a organização e estrutura previstas no aludido *Decreto-Lei n.º 190/96, de 9 de outubro*, e com as instruções disponibilizadas na página eletrónica da *Direção-Geral da Administração e do Emprego Público (DGAEP)*.

Pela sua natureza, o Balanço Social vem sendo considerado um importante instrumento de informação, de Planeamento e de Gestão de Recursos Humanos. Neste sentido, o presente documento pretende afirmar-se como uma ferramenta útil e de fácil leitura que demonstre a realidade social da *Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)*, enquanto organização com *um efetivo de 110 trabalhadores/as*.

Assim, o conteúdo deste Balanço Social compreende um conjunto de quadros e gráficos com informação estatística e indicadores de gestão relativos aos recursos humanos da ANSR no ano de 2018, acompanhados pela respetiva análise descritiva e comparativa, que visam oferecer um instrumento de apoio à decisão, que dê a conhecer, evidencie e esclareça a informação relevante no âmbito da gestão de Recursos Humanos desta Autoridade.

Na divulgação dos dados, aquando da elaboração do presente documento, foi também considerada a informação prestada no âmbito da Lei n.º 57/2011⁴, de 28 de novembro, na sua redação atual, que institui e regula o funcionamento do *Sistema de Informação da Organização do Estado (SIOE)*.

⁴ Este diploma foi revogado pela Lei n.º 104/2019, de 06 de Setembro.

NATUREZA, MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA ANSR

A *Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária*, abreviadamente designada por ANSR, é um serviço central da Administração Direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, com a missão do planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário⁵.

O atual relatório de Balanço Social tem como referencial de análise o universo de trabalhadores/as da ANSR em exercício de funções a 31 de dezembro de 2018, e tem como objetivos⁶: dar cumprimento ao estipulado no *Decreto- Lei n.º 190/96, de 9 de outubro*, permitir e incentivar a partilha de informação na organização e sistematizar indicadores sociais e de gestão, caracterizar socialmente o serviço, avaliar o seu capital humano, procedendo à análise dos dados do passado recente, no sentido de criticamente se avaliar o presente, tendo em vista as opções para o futuro. Com efeito, este instrumento apresenta um conjunto de dados que permitem alcançar as pretensões organizacionais.

É nesta aceção, e orientado pelos objetivos subjacentes ao *Decreto-Lei nº 190/96*⁷, de 9 de outubro, que a ANSR apresenta o seu Balanço Social reportado a 31 de dezembro de 2018, materializado no presente documento.

⁵ Artigo 1.º e 2.º do Decreto-Regulamentar n.º 28/2012, de 12/03

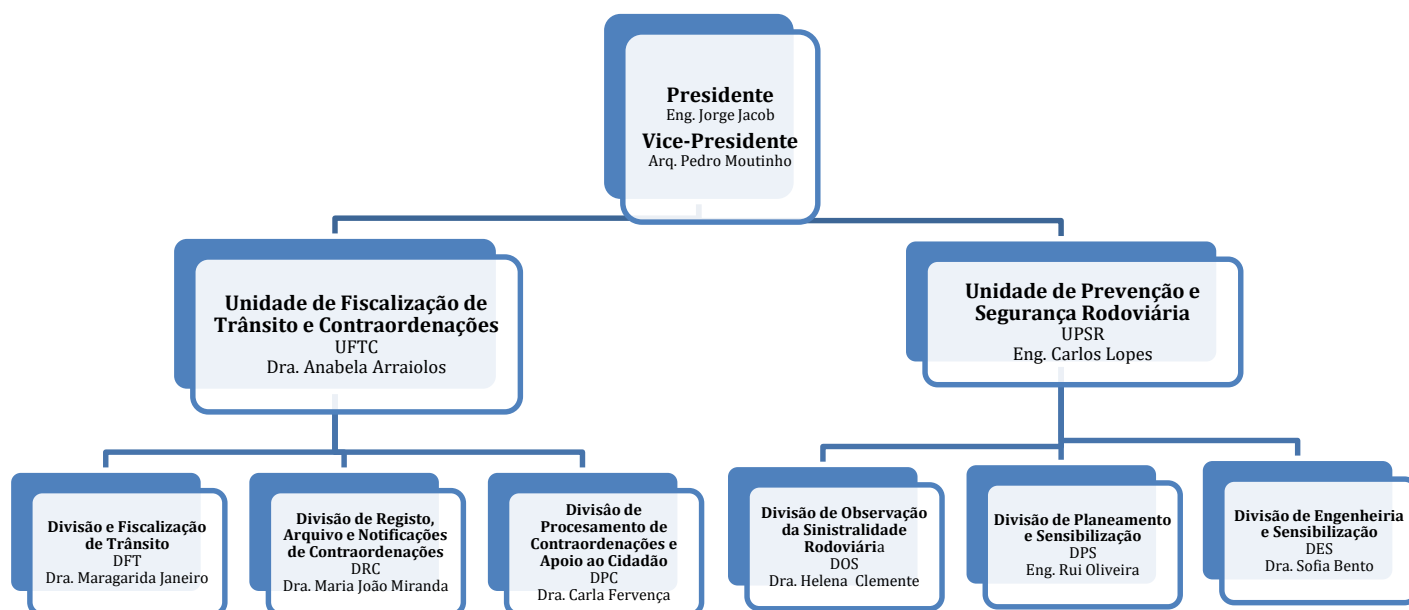
⁶ Os quadros do Balanço Social

⁷ Regulamenta a elaboração do Balanço Social na Administração Pública

1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS DA ANSR A 31 DE DEZEMBRO DE 2018

A estrutura orgânica da ANSR encontra-se refletida na Fig. seguinte⁸:

ORGANOGRAMA



⁸ Portaria nº 163/2017, de 16 de maio.

Caracterização dos Recursos Humanos

Sem prejuízo de uma observação e análise mais completas dos mapas do Balanço Social da ANSR relativo ao ano de 2018, apresenta-se, em seguida, uma síntese dos dados mais relevantes.

1.1. RELAÇÃO JURÍDICA DE EMPREGO POR TIPO DE VÍNCULO E GÉNERO.

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

Grupo/cargo/carreira/ Modalidades de vinculação	CT em Funções Públicas por tempo indeterminado		Comissão de Serviço no âmbito da LTFP		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	
Dirigente superior de 1º grau	0	0	1	0	1	0	1
Dirigente superior de 2º grau	0	0	1	0	1	0	1
Dirigente intermédio de 1º grau	0	0	1	1	1	1	2
Dirigente intermédio de 2º grau	0	1	1	4	1	5	6
Técnico Superior	22	29	0	0	22	29	51
Assistente técnico	12	30	0	0	12	30	42
Assistente operacional	2	2	0	0	2	2	4
Informático	2	1	0	0	2	1	3
TOTAL	38	63	4	5	42	68	110

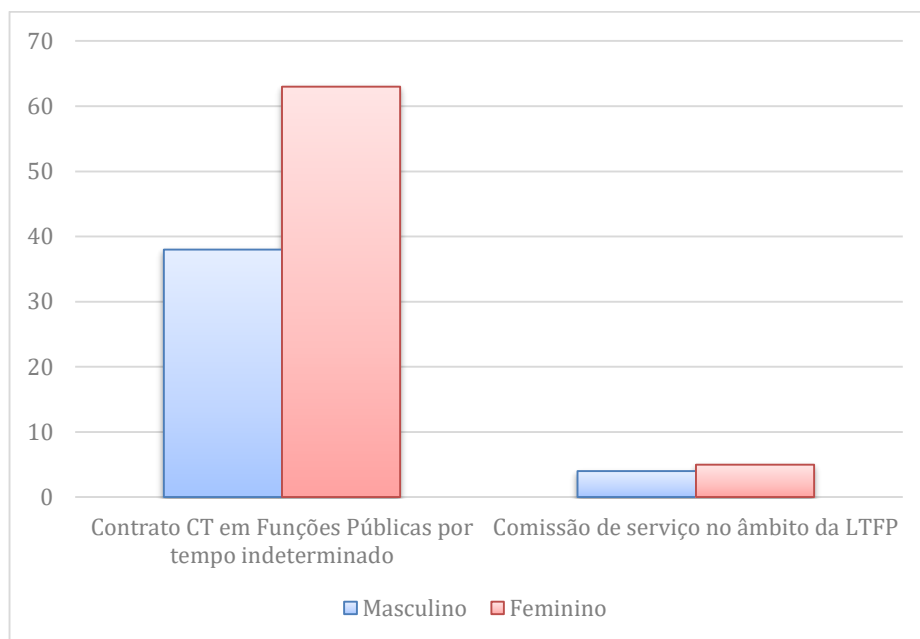
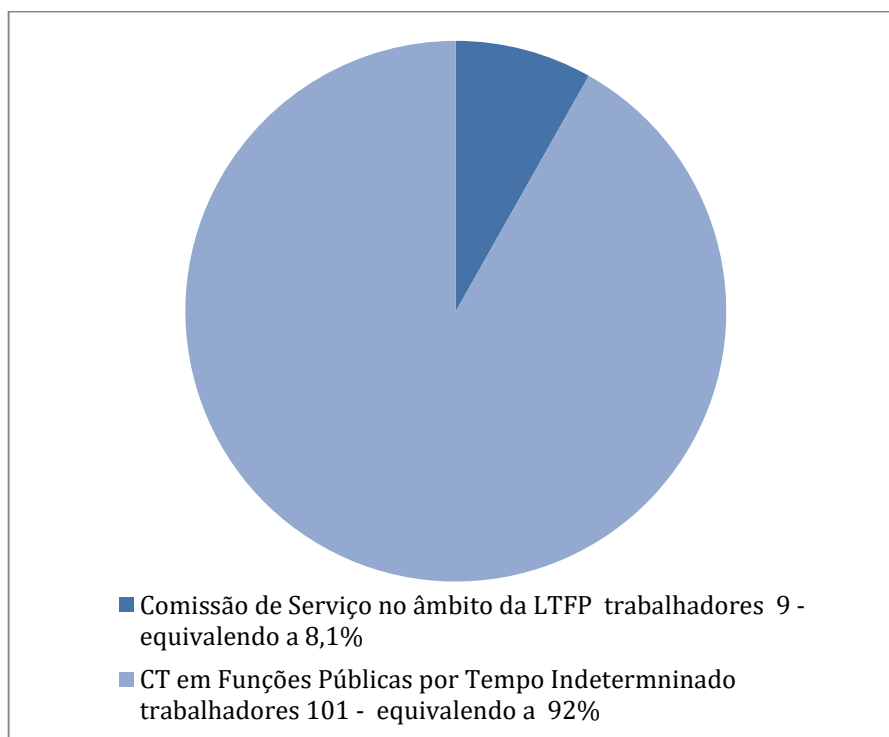


Gráfico 1 e 2 – Vínculo Jurídico



1.2. Modalidade de Vinculação.

A ANSR contava em 31 de dezembro de 2018 com 110 trabalhadores/as, sendo a modalidade predominante no organismo a de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, com a representação de 92% 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 (LTFP), aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual.

No ano em referência, desempenhavam funções na ANSR *110 trabalhadores/as*, comparativamente com o ano anterior (*101*), este valor representa um aumento de 8 trabalhadores/as (8%).

1.3. Mobilidade dos Trabalhadores/as Admitidos e Regressados.

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

Grupo/cargo/carreira/ Modos de ocupação do posto de trabalho	Procedimento concursal		Mobilidade		Regresso de licença sem vencimento ou de período experimental		Comissão de serviço		Outras situações		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Intermédio de 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1

Técnico Superior	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	4	4	8
Assistente Técnico	2	12	1	1	0	1	0	0	0	1	3	15	18
Informático	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
TOTAL	4	14	4	3	0	1	0	1	0	1	8	20	28

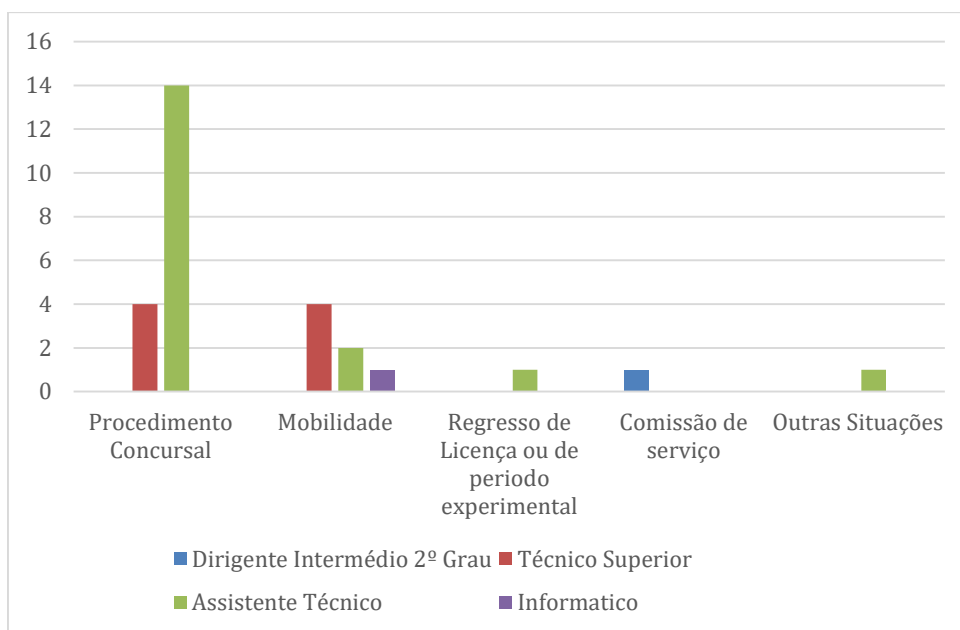


Gráfico 3 – Admissões e Regressos à ANSR

Da análise global do movimento de entradas e saídas⁹ de trabalhadores/as da ANSR, verificou-se um saldo positivo no número de entradas nesta entidade, o que resulta de um aumento significativo de ingressos relativamente às saídas, sendo de referir que existiram 28 admissões no Organismo.

O índice de entradas¹⁰ em 2018 foi de 25,45%.

No que diz respeito ao índice de saídas, cumpre registar que em 2018 foi de 17,30% (Quadro 3).

Indicador			2017	2018
Taxa de saída =	Total de Saídas	X 100	25 %	17.30 %
	Total de Efetivos			

No ano em curso, o índice de saídas dos trabalhadores/as da ANSR, situou-se nos 17,30%, valor inferior ao registado em 2017 de 25%.

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 da saída e género.

⁹ Índice de saídas: nº de saídas/nº total de efetivos x 100

¹⁰ Índice de entradas: nº total de entradas/nº total e efetivos x 100

Grupo/cargo/carreira/Motivos de saída	Reforma /Aposentação		Conclusão sem sucesso do período experimental		Mobilidade		Cedência		Outras situações		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Técnico Superior			1		1	6		2	1	2	3	10	13
Assistente Técnico					2	2				1	2	3	5
Assistente Operacional		1									0	1	1
TOTAL	0	1	1	0	3	8	0	2	1	3	5	14	19

Em dezembro 2018, o número de saídas foi inferior ao das entradas, registrando-se apenas 19 saídas contra 28 entradas o que, conforme referido anteriormente, fez aumentar o número de efetivos no final de 2018.

Entre os motivos de saída dos trabalhadores, destacam-se os seguintes:

- O motivo de saída mais significativo foi relativo a “Mobilidade” com 11 saídas,
- O segundo motivo de saída com maior representatividade foi “Outras Situações” com 4 ocorrências com maior representatividade no género feminino.

Neste âmbito, refere-se ainda que a carreira com mais saídas foi a de Técnico Superior com 13 trabalhadores/as.

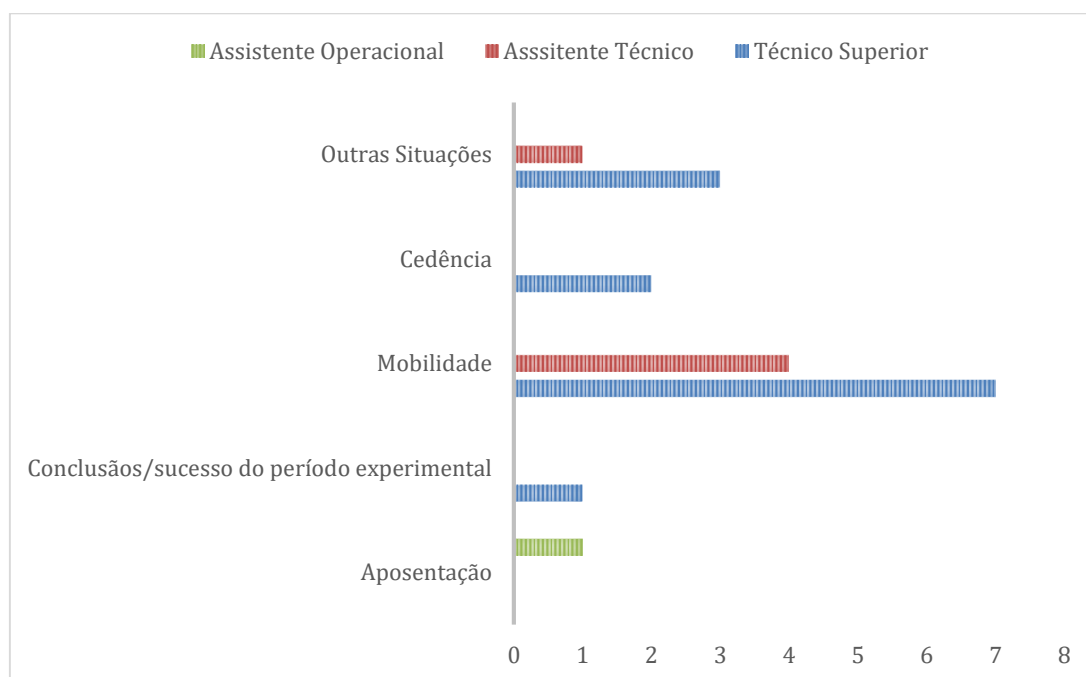


Gráfico 4 – Saídas do Organismo referente ao ano de 2018

1.4. MUDANÇAS DE SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES.

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

Grupo/cargo/carreira/ Tipo de mudança	Alteração obrigatória do posicionamento remuneratório		Consolidação da mobilidade na categoria		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	
Técnico Superior	6	9		2	6	11	17
Assistente técnico	7	14		3	7	17	24
Assistente operacional		1	1		1	1	2
TOTAL	13	24	1	5	14	29	43

No decurso de 2018, e de acordo com o quadro acima exposto, verificaram-se 43 mudanças de situação dos trabalhadores/as, 37 por alteração obrigatória do posicionamento remuneratório, e 6 por consolidação da mobilidade na categoria.

As carreiras Técnico Superior e Assistente Técnico, foram as que sofreram o maior número de alterações de posicionamento remuneratório.

1.5. GÉNERO.

Através da análise dos indicadores apurados (Quadro 5) constatou-se que a distribuição dos trabalhadores/as por género do efetivo da ANSR, em dezembro de 2018, apresentava um desequilíbrio, dado que a proporcionalidade registada era de 68 efetivos femininos para 42 efetivos masculinos.

Com efeito, é nas carreiras de Técnico Superior e Assistente Técnico que o género feminino supera o masculino, verificando-se que o maior desnível a favor do género feminino se encontra entre os Assistentes Técnico.

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

A taxa de feminização situou-se nos 62%, valor superior ao registado em 2017, verificando-se um acréscimo de 1%.

No Gráfico 5, em termos percentuais, o género feminino representa 62% do universo total de trabalhadores da ANSR, e o masculino os restantes 38%.

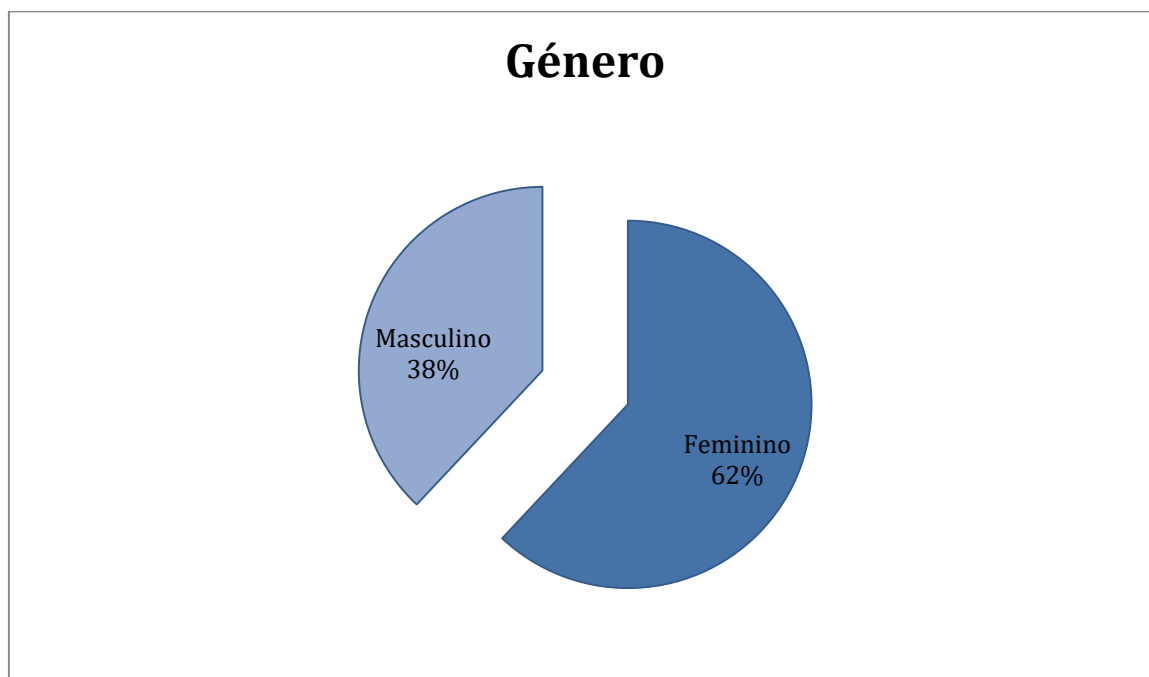


Gráfico 5 – Género referente ao ano 2018.

No que concerne à estrutura “Dirigente da ANSR”, segundo o género, verificou-se a seguinte distribuição:

- ✓ 5 Dirigentes de Intermédio de 2º Grau do género feminino e 1 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 masculino;
- ✓ 1 Dirigente Superior de 1º Grau do Género masculino.

Neste âmbito, podemos concluir que, ainda assim, o género feminino dominava a estrutura dirigente da ANSR.

1.6. EFETIVOS POR ESCALÃO ETÁRIO E GÉNERO.

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

Dirigente superior de 1º grau	M 0	F 0	M 0	F 0	M 0	F 0	M 0	F 0	M 0	F 0	M 0	F 0	M 0	F 0	M 1	F 0	M 1	F 0	1
gênero	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	TOTAL										
Dirigente superior de 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Dirigente intermédio de 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	2
Dirigente intermédio de 2º grau	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	1	1	0	0	1	5	6
Técnico Superior	2	0	5	1	8	12	2	4	4	0	1	7	0	5	0	0	22	29	51
Assistente Técnico	0	4	2	2	3	2	2	7	2	7	0	6	2	1	1	1	12	30	42
Assistente Operacional	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2	2	4
Informático	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	3
TOTAL	2	4	8	3	11	15	5	12	7	9	3	15	4	8	2	2	42	68	110

Em 31 de dezembro de 2018, constata-se que a idade média dos efetivos era de 49 anos. O escalão etário com maior destaque foi o escalão etário dos 40 aos 44 anos de idade, concentrando 24% do efetivo, seguido do escalão etário dos 55 aos 59 anos de idade, abrangendo 16% dos trabalhadores/as. Em sentido oposto, os escalões dos 30 aos 34 com 6 trabalhadores/as, apresentam uma representatividade de 5%.

A diferença de idades no universo de trabalhadores/as da ANSR varia entre os 30 e os 64 anos, sendo que a média estimada de idades é de 49 anos.

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

Analisando o quadro - Indicador da Idade Média - verificou-se que a idade média dos efetivos da ANSR, em dezembro de 2018, situou-se nos 49 anos de idade, valor superior ao registado em 2017, verificando-se um acréscimo de um ano de idade.

Em termos percentuais, o índice de envelhecimento¹¹ dos Recursos Humanos da ANSR, medido pela percentagem de trabalhadores com mais de 55 anos no total dos trabalhadores/as desta entidade foi de 31%.

Conclui-se, portanto, que o maior número dos trabalhadores/as da ANSR, situou-se no escalão etário dos 40 e 44 anos (24%) e dos 40 e os 45 a 49 anos (15%) – Gráfico 6.

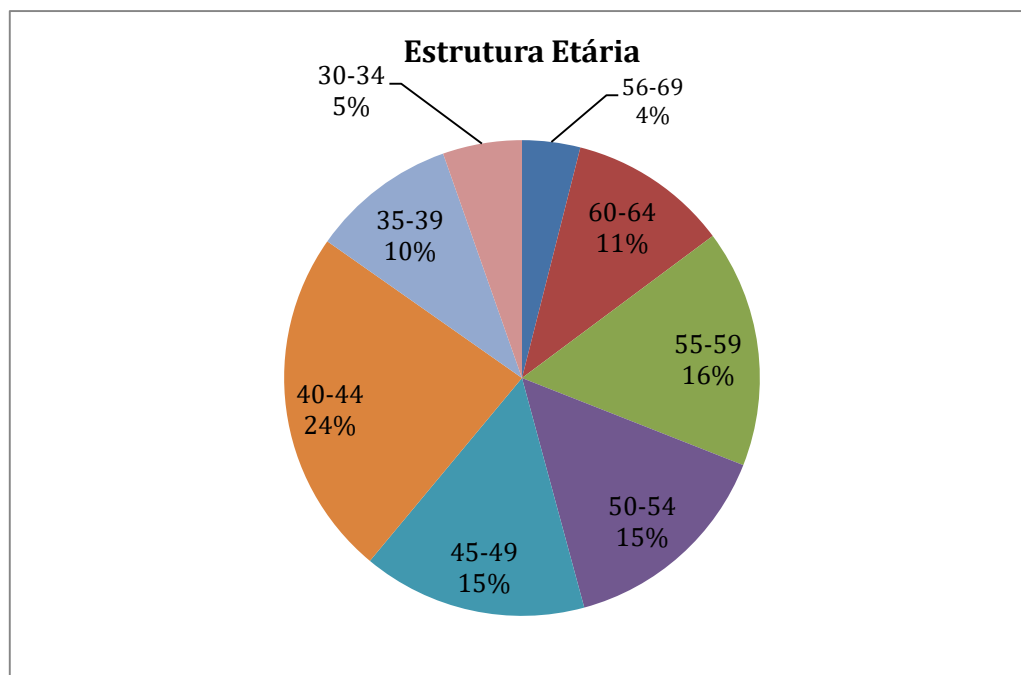


Gráfico 6 - Estrutura Etária referente ao ano de 2018.

¹¹ Índice de envelhecimento: efetivo com idade > 55 anos/ efetivo global x100

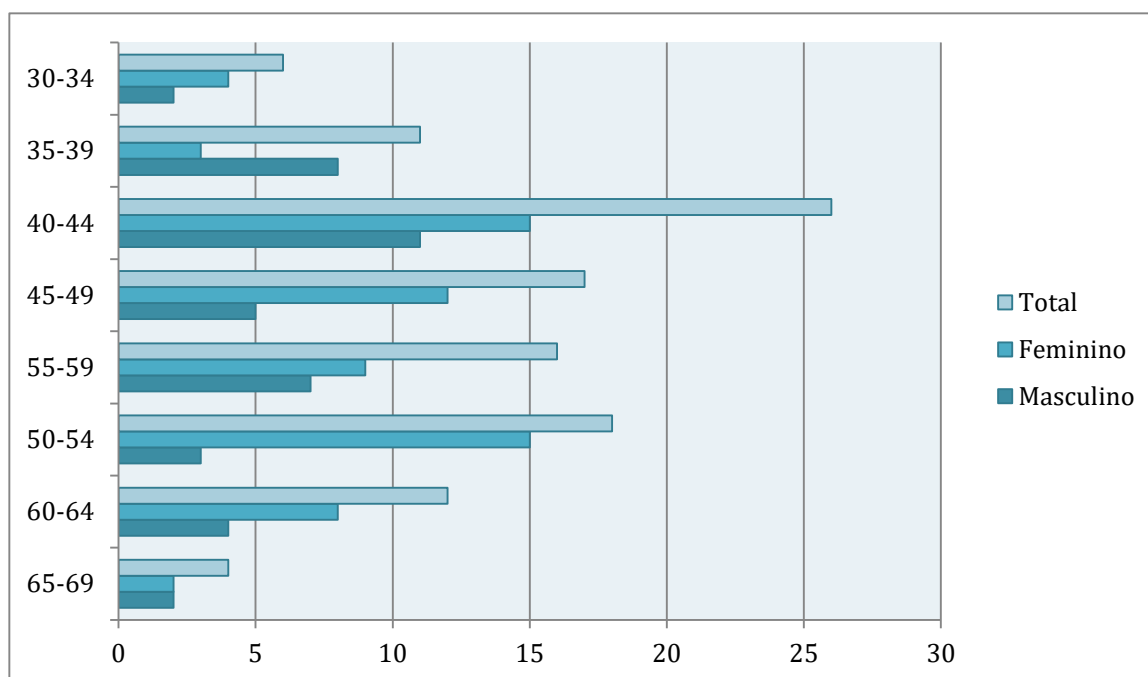


Gráfico 7 - Escalão etário segundo o género.

Quanto à análise dos indicadores no escalão etário, segundo o género (Gráfico 7), importa aprofundar os elementos disponíveis, sendo o escalão mais representativo dos 40 e 44 anos, no género feminino, englobando 15 trabalhadoras, seguido pelo escalão etário dos 50 e 54 anos com 9 trabalhadoras.

Tendo em conta o exposto, concluímos que maioritariamente os trabalhadores/as da ANSR eram do género feminino, com exceção do escalão etário dos 35 e 39 anos, com 8 trabalhadores do género masculino e 3 trabalhadoras do género feminino.

1.7. ESTRUTURA DE ANTIGUIDADES SEGUNDO O GÉNERO.

Quadro 6: Efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de antiguidade e género.

	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente superior de 1º tempo de serviço grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Dirigente superior de 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Dirigente intermédio de 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 de 2º grau	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	5	6
Técnico Superior	5	3	3	0	3	4	5	8	2	6	3	1	0	3	1	2	0	2	22	29	51
Assistente técnico	2	9	0	0	0	2	4	2	2	8	1	5	0	3	2	1	1	0	12	30	42
Assistente operacional	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	2	4
Informático	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	3
TOTAL	7	12	3	1	3	6	10	13	6	14	5	8	1	7	3	5	4	2	42	68	110

A estratificação dos efetivos, segundo a antiguidade, revela que os intervalos entre os 15 e 19 anos de serviço e entre os 20 e 24 anos de serviço são aqueles que apresentam maior peso, representando 21% e 18% respetivamente. Peso significativo apresentava,

igualmente, a idade de antiguidade com menos de 5 anos, com 19 trabalhadores/as registando 17%.

Com menor incidência, em termos de estrutura de antiguidades na ANSR, destaca-se o intervalo temporal com 40 e mais anos, permaneciam apenas 6 trabalhadores/as, o que representava 6% dos efetivos da ANSR.

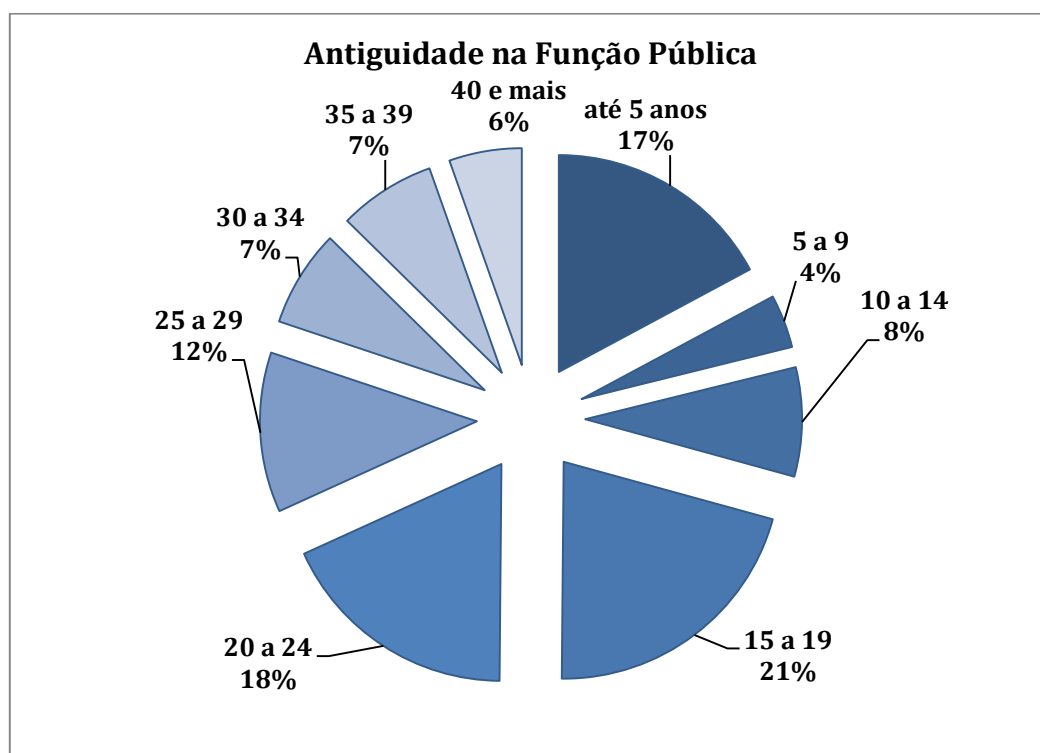


Gráfico 8 - Antiguidade na Função Pública.

Como se observa dos dados disponíveis (Quadro 6 e Gráfico 8), constata-se que a variável do género feminino/masculino dispõe de uma maior representatividade no escalão de antiguidade, situados nos escalões etários de 15 e 19 anos de antiguidade (21%).

1.8. Trabalhadores segundo o Nível de Escolaridade.

Quadro 7: Efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de escolaridade.

	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente superior de 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Dirigente superior de 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Dirigente intermédio de 1º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	2
Dirigente intermédio de 2º grau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	1	5	6
Técnico Superior	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	17	26	4	2	22	29	51
Assistente técnico	0	0	0	0	1	4	2	0	7	21	1	0	1	5	0	0	12	30	42
Assistente operacional	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4
Informático	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	3
TOTAL	1	0	0	1	3	5	2	1	8	22	1	0	22	37	5	2	42	68	110

No que concerne à estrutura habilitacional global (Quadro 7 e Gráfico 9), verifica-se que os níveis de escolaridade dos/as trabalhadores/as da Autoridade Administrativa da ANSR, com maior representatividade, em dezembro de 2018, foi o da licenciatura, seguido do 12º ano de escolaridade ou equivalente, e mestrado correspondendo a,

respetivamente, 59%, 30%, e 9%, a qual se encontra em consonância com a elevada taxa de habilitação superior¹² do efetivo desta entidade (61%).

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

Total de Efetivos

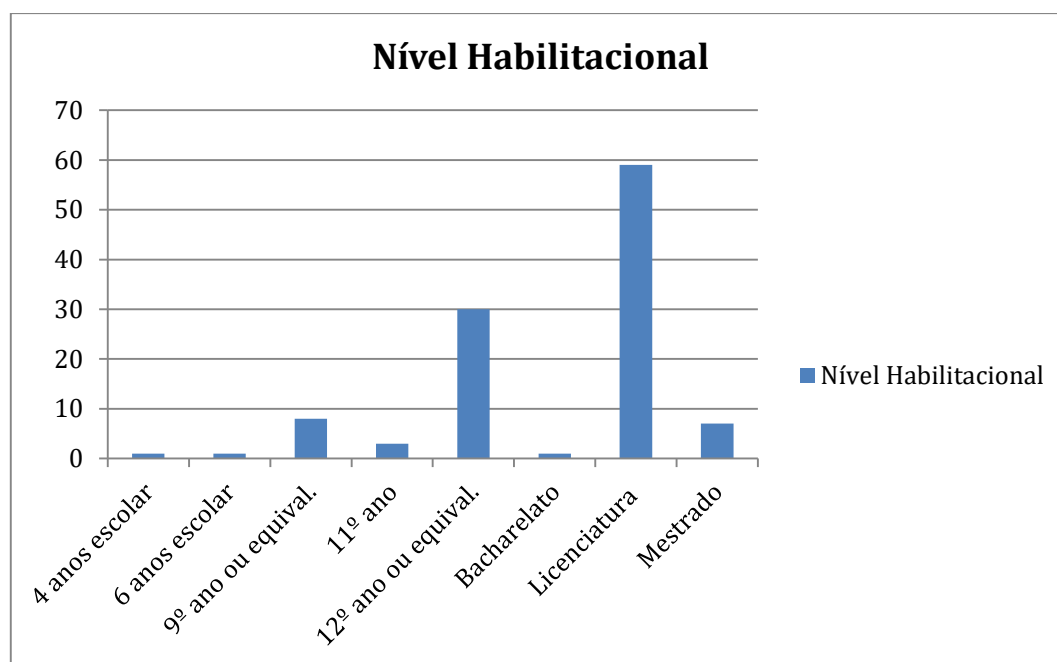


Gráfico 9 - Nível Habilitacional referente ao ano de 2018.

Da distribuição de efetivos por habilitações, verifica-se o seguinte:

- ✓ 7 dos efetivos eram detentores de um mestrado;
- ✓ 59 dos efetivos detinham licenciatura;
- ✓ 1 dos efetivos possuía bacharelato;

¹² Taxa de habilitação superior: efetivo com Bach/Lic/Mest/ efetivo global x100

- ✓ 30 dos efetivos possuíam 12º ano ou equivalente;
- ✓ 3 dos efetivos possuíam 11º ano;
- ✓ 8 dos efetivos possuíam 9º ano ou equivalente;
- ✓ 2 dos efetivos detinham habilitação inferior ao 9º ano ou equivalente.

1.9. Trabalhadores Portadores de Deficiência segundo o Escalão Etário e Género.

Quadro 8: Efetivo da ANSR portadores de deficiência por grupo/cargo/carreira, segundo o escalão etário e género.

Grupo/cargo/ carreira	35 - 39		40 - 44		45 - 49		50 - 54		55 - 59		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Informático									1		1	0	1
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1

Atenta a informação expressa do quadro 8, verifica-se que em 31 dezembro de 2018, o efetivo da ANSR apenas detinha 1 trabalhador que apresentava um grau de incapacidade superior a 60%, o que representou uma taxa de emprego de 1% de trabalhadores deficientes.

1.10. MODALIDADE DE HORÁRIO.

De acordo com os gráficos/quadros que se seguem, o quadro 9, apresenta o efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de horário de trabalho e género.

Quadro 9: Efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de horário de trabalho e género.

Grupo/cargo/carreira	Rígido		Flexível		Jornada contínua		Isenção de horário		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente superior de 1º grau							1		1	0	1
Dirigente superior de 2º grau							1		1	0	1
Dirigente intermédio de 1º grau							1	1	1	1	2
Dirigente intermédio de 2º grau							1	5	1	5	6
Técnico Superior			19	19	3	10			22	29	51
Assistente técnico			11	25	1	5			12	30	42
Assistente operacional	2			2					2	2	4
Informático			2	1					2	1	3
TOTAL	2	0	32	47	4	15	4	6	42	68	110

Assim, de acordo com os indicadores recolhidos, constata-se que no universo de 110 trabalhadores/as em exercício de funções na ANSR, 79 % têm horário flexível, seguido de jornada contínua (19%) e, bem assim, 10% de isenção de horário respeitando genericamente a dirigentes.

O regime da jornada contínua (Gráfico 10), está normalmente associado a uma diminuição de horário para trabalhadores/as com descendentes com idade inferior a 12 anos, que na ANSR representa 79% do total do efetivo, sendo que são as mulheres, Técnicas Superiores, logo seguidas das Assistentes Técnicas que mais recorrem a esta modalidade de horário.

Verifica-se, ainda, que os trabalhadores/as da ANSR têm como referência o horário de 35 horas semanais¹³.

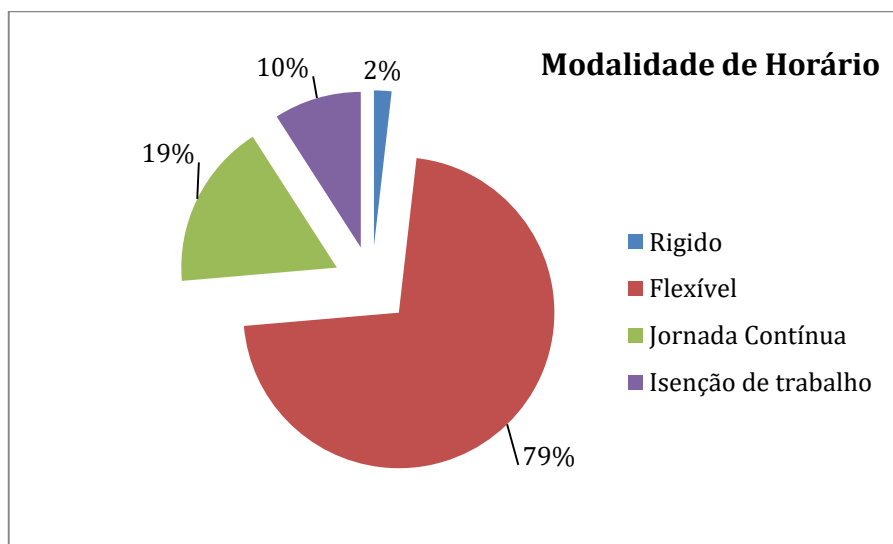


Gráfico 10 - Modalidades de Horário referente ao ano de 2018.

Considerando as modalidades de horário de trabalho praticadas na ANSR, verifica-se que mais de metade dos trabalhadores (79%) desempenhou funções em regime de horário flexível.

¹³ Lei nº 18/2016, de 20 de junho

Quadro 10: Efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo o período normal de trabalho (PNT) e género, em 31 de dezembro de 2018.

Grupo/cargo/carreira	Tempo Completo		TOTAL		TOTAL
	35 Horas		M	F	
	M	F			
Dirigente superior de 1º grau	1		1	0	1
Dirigente superior de 2º grau	1		1	0	1
Dirigente intermédio de 1º grau	1	1	1	1	2
Dirigente intermédio de 2º grau	1	5	1	5	6
Técnico Superior	22	29	22	29	51
Assistente técnico	12	30	12	30	42
Assistente operacional	2	2	2	2	4
Informático	2	1	2	1	3
TOTAL	42	68	42	68	110

Em suma, em 31 de dezembro de 2018, 79% dos trabalhadores/as da ANSR exerciam funções na modalidade de trabalho flexível¹⁴. A jornada contínua foi concedida a 19 trabalhadores/as (19%), 10 trabalhadores/as dispunham de isenção de horário de trabalho (pessoal dirigente e/ou equiparado) (10%), 2 trabalhadores (2%) tinham horário rígido.

1.11. TRABALHO SUPLEMENTAR.

Quadro 11: Efetivo da ANSR, por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de prestação do trabalho e género.

Grupo/cargo/carreira/ Modalidade de prestação do trabalho suplementar	Trabalho suplementar diurno		Trabalho em dias de descanso semanal obrigatório		Trabalho em dias de descanso semanal complementar		Trabalho em dias feriados		TOTAL		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente intermédio de 2º grau	0:00	0:00	0:00	7:30	0:00	208:00	0:00	0:00	0:00	215:30	215:30
Técnico Superior	108:00	65:30	25:30	14:30	406:00	517:00	7:00	14:00	546:30	611:00	1157:30
Assistente técnico	0:00	0:00	0:00	0:00	380:00	406:00	0:00	0:00	380:00	406:00	786:00
Assistente operacional	2002:00	0:00	7:00	0:00	14:00	0:00	0:00	0:00	2023:00	0:00	2023:00
Informático	0:00	0:00	7:00	0:00	22:00	0:00	0:00	0:00	29:00	0:00	29:00
TOTAL	2110:00	65:30	116:30	22:00	1064:00	1131:00	7:00	14:00	3297:30	1232:30	4530:00

¹⁴Art.º 110 da Lei nº 35/2014, de 20/06/2014 (alterado pelo art.º nº 2.º da Lei n.º 84/2015 7, em vigor a partir de 2015-09-07)

O quadro 11 permite verificar que, em 31 de dezembro de 2018, o trabalho suplementar foi realizado por trabalhadores/as do seguinte grupo/cargo/carreira:

- ✓ Dirigente Intermédio de 2º Grau;
- ✓ Técnico Superior;
- ✓ Assistente Técnico;
- ✓ Assistente Operacional;
- ✓ Informático.

No ano em referência, foram prestadas 4.530 horas de trabalho suplementar. Quando comparado o nº de horas de trabalho suplementar prestado em 2018 com o prestado no ano de 2017 (3088:03 horas), verifica-se, ainda assim, um acréscimo de horas de trabalho suplementar, sendo as mesmas realizadas em dias de descanso semanal e complementar.

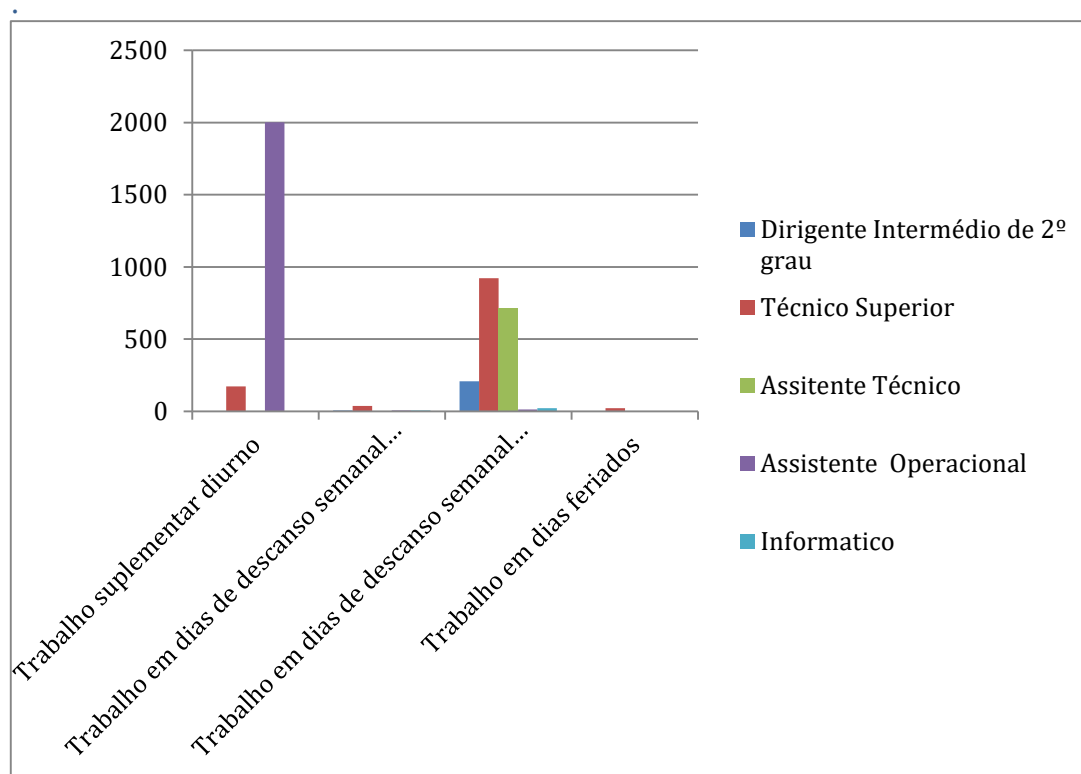


Gráfico 11 - Trabalho Suplementar referente ao ano 2018.

Analisando por grupo profissional, cerca de 2023:00 horas de trabalho suplementar foram realizadas por trabalhadores do género masculino, da carreira de Assistente Operacional, maioritariamente no exercício das funções de apoio à Direção, seguido do grupo de Técnico Superior, com 1157:30 horas. O grupo menos representado é o da informática, contando com 29:00 horas.

1.12. Assiduidade

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/Motivos de ausência	Casamento		Proteção na parentalidade		Falecimento de familiar		Doença		Assistências familiares		Trabalhador -estudante		Por conta do período de 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	
Dirigente superior de 1º grau	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Dirigente superior de 2º grau	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,0	0,0	11,0
Dirigente intermédio de 1º grau	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	13,0	0,0	0,0	2,0	0,0	3,0	13,0	16,0
Dirigente intermédio de 2º grau	0,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	38,0	0,0	0,0	0,0	5,0	9,5	60,0	69,5
Técnico Superior	15,0	0,0	3,0	33,0	5,0	9,0	315,0	304,0	10,0	3,0	0,0	0,0	90,0	165,5	0,0	1,0	13,0	133,0	451,0	648,5	1.099,5
Assistente técnico	0,0	0,0	15,0	0,0	0,0	14,0	96,0	144,0	6,0	14,0	0,0	9,0	21,0	78,0	1,0	0,0	8,0	33,0	147,0	292,0	439,0
Assistente operacional	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	49,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	20,0	0,0	0,0	0,0	4,0	13,0	73,0	86,0
Informático	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,0	0,0	9,0	0,0	0,0	1,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	85,0	86,0
TOTAL	15,0	15,0	18,0	33,0	5,0	23,0	411,5	572,0	16,0	26,0	0,0	9,0	155,0	317,5	1,0	1,0	23,0	175,0	644,5	1.171,5	1.816,0

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

Durante o ano de 2018, registou-se um total de 1.816 dias de ausência ao trabalho correspondente a uma taxa de absentismo de cerca de 6,55 %, tendo como principal justificação por motivo de “doença”.

A justificação para a ausência dos trabalhadores/as da ANSR com maior expressividade por “doença”, representou 54% do total de ausências, seguidas das dadas por conta do “período de férias” (26%), bem como das ausências dadas por “outros motivos” (17,57%).

Indicador			2017	2018
Índice de Absentismo =	Total Dias de Ausência	x 100	7%	6,55 %
	Total de Dias Potenciais de trabalho (dias úteis ano (252) x Total de efetivos			

Analisando o quadro - Indicador do Índice de Absentismo - verificou-se que o índice de absentismo dos efetivos da ANSR, em dezembro de 2018, situou-se nos 6,55 %, valor, ainda assim, inferior ao registado em 2017, verificando-se um decréscimo de cerca de 0,45%.

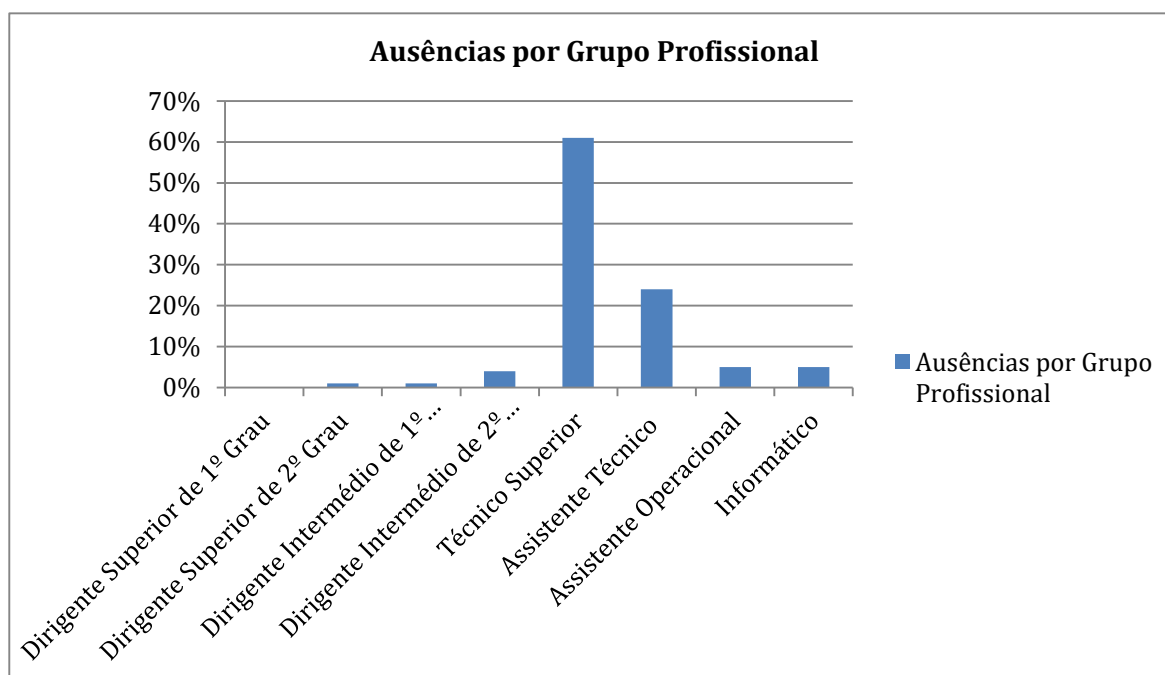


Gráfico 12 - Ausências por Grupo Profissional.

No decurso do ano em referência, e analisando o gráfico 12 verificou-se que o grupo profissional com maior número de ausências ao trabalho é o correspondente à categoria de Técnico Superior por motivo de “doença”.

De salientar que, durante o ano de 2018, registou-se um total de 1.816 dias de ausências ao trabalho, dos quais, 1.171,5 dias dizem respeito às ausências dadas pelo género feminino, e os restantes 644,5 a ausências dos efetivos do género masculino.

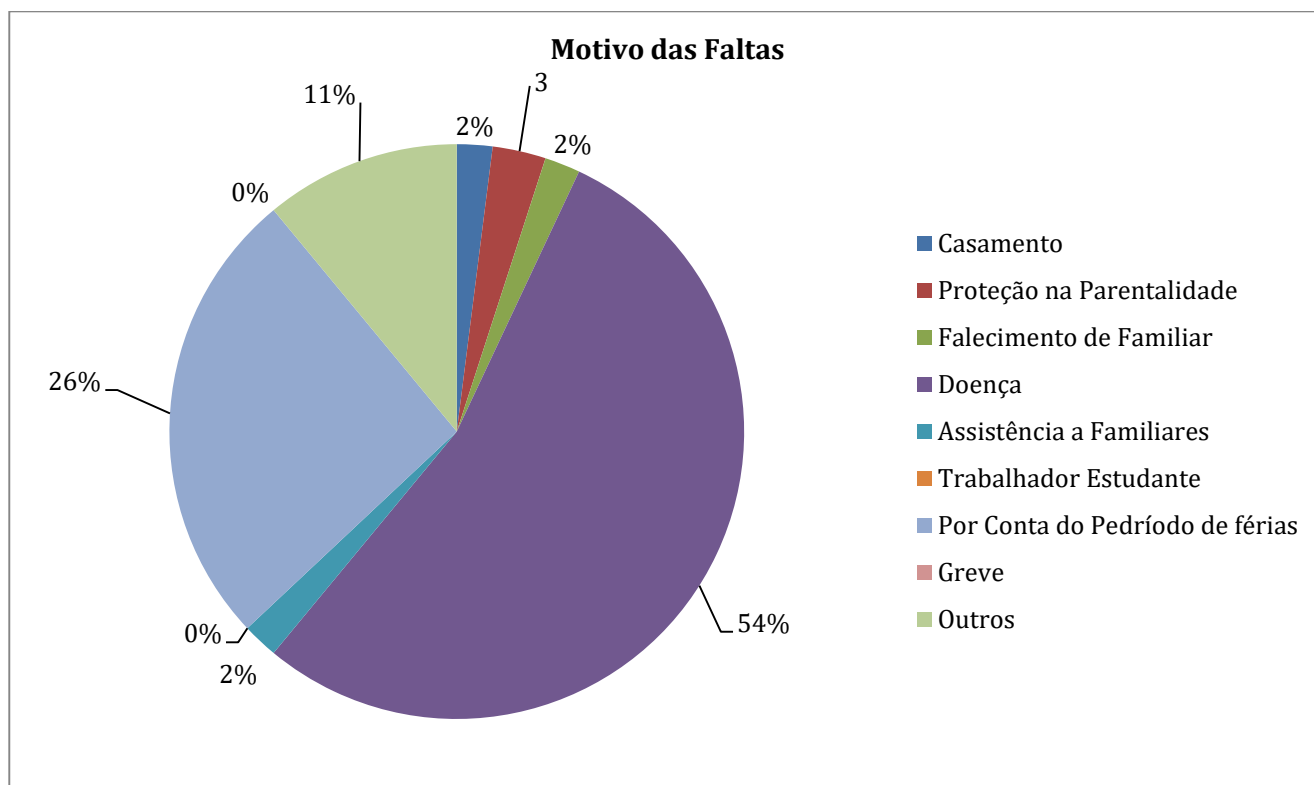


Gráfico 13 – Motivo das Faltas.

1.13. AUSÊNCIA DOS TRABALHADORES POR ATIVIDADE SINDICAL OU GREVE.

No universo de ausência dos trabalhadores por atividade sindical ou greve *apenas uma* Técnica Superior e um Assistente Técnico se ausentaram por motivo de greve.

1.14. ACIDENTES DE TRABALHO E DOENÇAS PROFISSIONAIS.

Em 2018 não existiram ausências motivadas por acidente de trabalho.

2. ENCARGOS COM PESSOAL DURANTE O ANO DE 2018

Quadro 13: Efetivo da ANSR, segundo a estrutura remuneratória por género.

Género / Escala de remunerações	Masculino	Feminino	Total
501-1000 €	11	30	41
1001-1250 €	19	13	32
1251-1500 €	3	8	11
1501-1750 €	2	4	6
1751-2000€	2	4	6
2001-2250 €	1	1	2
2501-2750 €	0	2	2
2751-3000 €	1	5	6
3251-3500 €	1	1	2
3751-4000 €	1	0	1
Remuneração (€)	Masculino	Feminino	
4501-4750 €	1	0	1
Mínima (€)		683,19 €	635,07 €
Máxima (€)	42	68	110
TOTAL		4.512,09 €	5.298,46 €

De referir que os valores considerados para a elaboração dos quadros expostos foram os níveis remuneratórios reportados a dezembro de 2018, correspondentes aos trabalhadores/as e aos respetivos suplementos remuneratórios.

No ano em referência, o escalão remuneratório com maior representatividade foi o que se situou entre os 501,00 € e 1000,00 € (41 trabalhadores/as), onde se concentrou a

maior parte do pessoal pertencente às carreiras de Assistente Técnico e Assistente Operacional., incluindo Técnicos Superiores de 2ª posição remuneratória, sendo que a remuneração máxima foi de 4.512,09 €.

Quadro 13.1: Total dos encargos com pessoal durante o ano.

<i>Encargos com pessoal</i>	Valor (Euros)
Remuneração base	1.908.925,03 €
Suplementos remuneratórios	84.631,26 €
Prestações sociais	116.995,45 €
Outros encargos com pessoal	477.433,03 €
TOTAL	2.587.984,77 €

O total dos “Encargos com o Pessoal” apresentou um montante de € 2.587.984,77, sendo que a indicação “Remuneração Base” representou € 1.908.925,03 desse valor.

O PARÂMETRO SEGUINTE COM MAIOR REPRESENTAÇÃO DIZ RESPEITO A “REPRESENTAÇÃO” COM A PROPORÇÃO DE € 38.076,24.

QUADRO 13.2: SUPLEMENTOS REMUNERATÓRIOS.

<i>Suplementos remuneratórios</i>	Valor (Euros)
<i>Trabalho suplementar (diurno e noturno)</i>	10.148,66 €
<i>Trabalho em dias de descanso semanal, complementar e feriados</i>	28.452,28 €
<i>Ajudas de custo</i>	5.616,87 €
<i>Representação</i>	38.076,24 €
<i>Secretariado</i>	1.399,56 €
<i>Outros suplementos remuneratórios</i>	937,65 €
Total	84.631,26 €

QUADRO 13.3: ENCARGOS COM PRESTAÇÕES SOCIAIS.

<i>Prestações sociais</i>	Valor (Euros)
<i>Subsídios no âmbito da proteção da parentalidade (maternidade, paternidade e adoção)</i>	1.002,74 €
<i>Abono de família</i>	9.138,29 €
<i>Subsídio de refeição</i>	105.333,94 €
<i>Outras prestações sociais</i>	1.520,48 €
TOTAL	116.995,45 €

No ano de 2018, os “encargos com o pessoal” contabilizaram 74% (Gráfico 14), correspondentes à remuneração base (que inclui os Subsídios de Natal e Férias).

Os encargos com o pessoal totalizaram € 2.587.984,77.

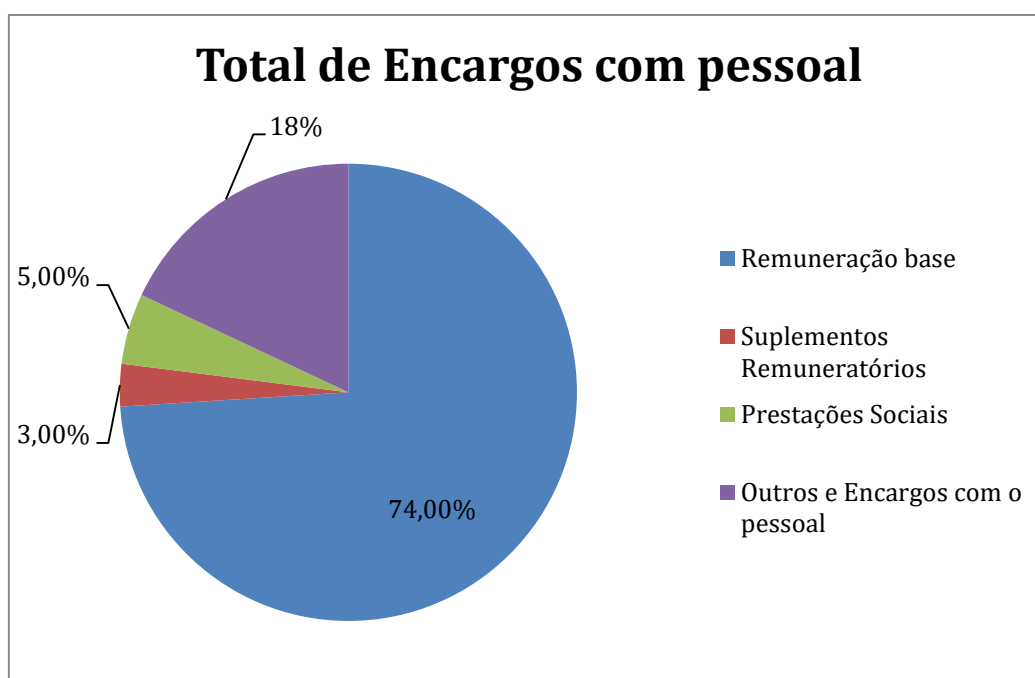


Gráfico 14: Total de Encargos com o Pessoal.

No que concerne aos suplementos remuneratórios, as despesas de representação detinham maior impacto, com 45% do total dos suplementos remuneratórios (Gráfico 15).

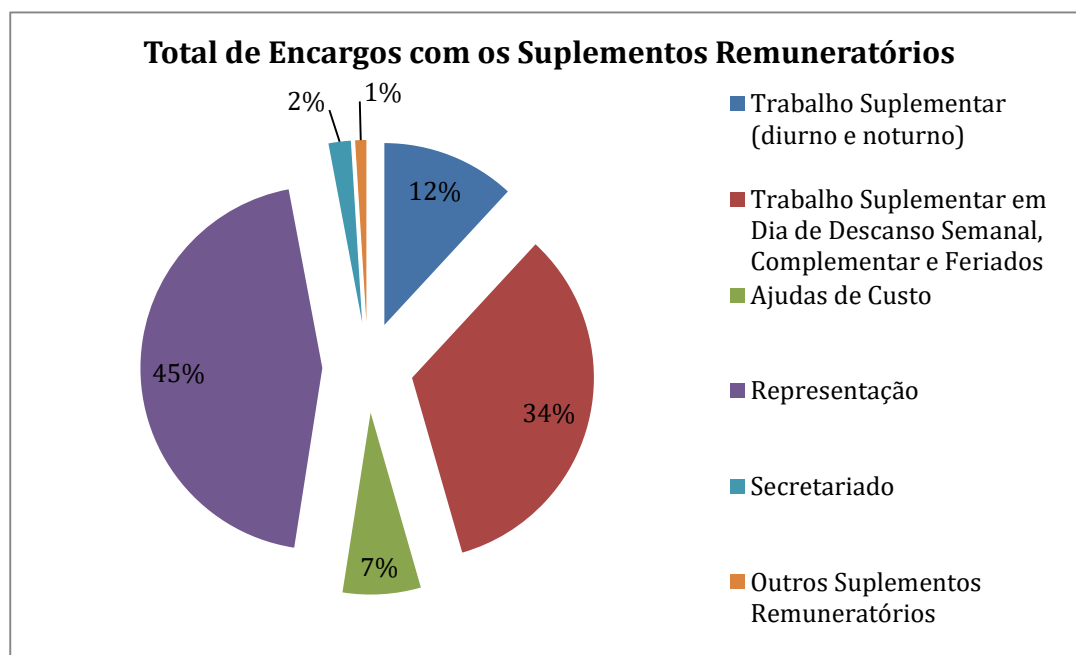


Gráfico 15 - Total de encargos com os suplementos Remuneratórios.

3. FORMAÇÃO PROFISSIONAL.

A FORMAÇÃO MINISTRADA AO LONGO DO ANO DE 2018 IMPORTOU 68 PARTICIPAÇÕES EM AÇÕES DE FORMAÇÃO, COM UM TOTAL DE 1.372.50 HORAS DE FORMAÇÃO E CUSTOS DE € 10.720,73.

QUADRO 14: CONTAGEM DAS AÇÕES DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL REALIZADAS DURANTE O ANO, POR TIPO DE AÇÃO, SEGUNDO A DURAÇÃO.

<i>Tipo de ação/duração</i>	<i>Menos de 30 horas</i>	<i>De 30 a 59 horas</i>	<i>de 60 a 119 horas</i>	<i>120 horas ou mais</i>	<i>TOTAL</i>
Internas	2	0	0	0	2
Externas	65	0	1	0	66
TOTAL	67	0	1	0	68

QUADRO 14.1: CONTAGEM RELATIVA A PARTICIPAÇÕES EM AÇÕES DE FORMAÇÃO DURANTE O ANO, POR CARREIRA, POR GRUPO/CARGO/CARREIRA, SEGUNDO O TIPO DE AÇÃO.

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 de 2º grau	0	1	1	1
Dirigente intermédio de 1º grau	0	1	1	1
Dirigente intermédio de 2º grau	0	2	2	2
Técnico Superior	2	53	55	31
Assistente técnico	0	7	7	6
Aprendizes e praticantes	0	2	2	2
TOTAL	2	66	68	43

NO QUE CONCERNE ÀS AÇÕES DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL, NO DECORRER DO ANO DE 2018, REALIZARAM-SE 68 AÇÕES, SENDO 2 INTERNAS E 66 EXTERNAS.

AS AÇÕES DE FORMAÇÃO PROPORCIONADAS AOS TRABALHADORES/AS DA ANSR FORAM DE CARÁTER EXTERNO E INTERNO O GRUPO ONDE SE REGISTOU MAIOR NÚMERO DE HORAS EM AÇÕES DE FORMAÇÃO FOI O DE TÉCNICO SUPERIOR, COM UM TOTAL DE 1082,50 HORAS, DISTRIBUÍDAS POR 68 FORMAÇÕES, COM UM TOTAL DE 46 PARTICIPAÇÕES E 43 PARTICIPANTES, NA SUA MAIORIA TÉCNICOS SUPERIORES.

QUADRO 14.2: CONTAGEM DAS HORAS DESPENDIDAS EM FORMAÇÃO DURANTE O ANO, POR CARREIRA, SEGUNDO O TIPO DE AÇÃO.

<i>Grupo/cargo/carreira Horas despendidas</i>	<i>Horas despendidas em ações internas</i>	<i>Horas despendidas em ações externas</i>	<i>Total de horas em ações de formação</i>
Dirigente superior de 2º grau		7:00	7:00
Dirigente intermédio de 1º grau		21:00	21:00
Dirigente intermédio de 2º grau		42:00	42:00
Técnico Superior	48:00	1034:50	1082:50
Assistente técnico		178:00	178:00
Aprendizes e praticantes		42:00	42:00

O QUADRO 14.2, ACIMA EXPOSTO, APRESENTA A DISTRIBUIÇÃO DAS HORAS DESPENDIDAS EM FORMAÇÃO, SEGUNDO O TIPO DE ACÇÃO, SENDO DE REFERIR QUE, NO ANO EM APREÇO, A MAIORIA DOS EFETIVOS PARTICIPOU EM AÇÕES EXTERNAS.

QUADRO 14.3: DESPESAS ANUAIS COM FORMAÇÃO.

<i>Tipo de ação/valor</i>	<i>Valor (Euros)</i>
Despesa com ações internas	48,53 €
Despesa com ações externas	10.672,20 €
TOTAL	10.720,73 €

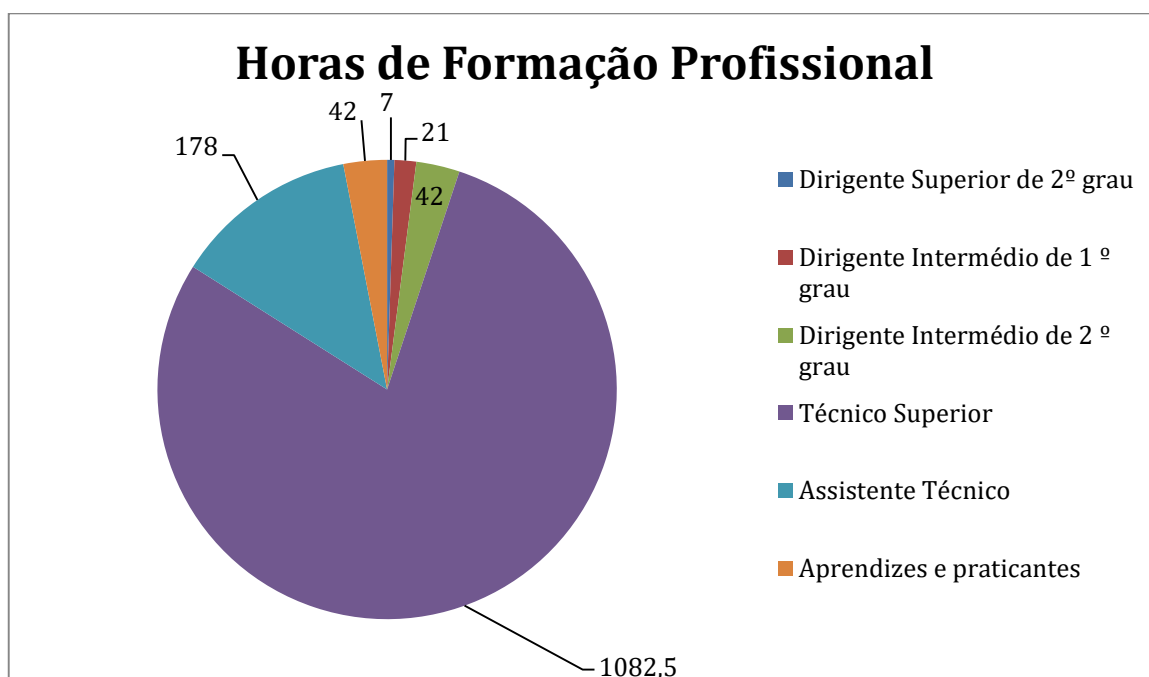


GRÁFICO 16 - HORAS DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL

EM RELAÇÃO À DURAÇÃO DAS AÇÕES DE FORMAÇÃO (QUADRO 14), IMPORTA DESTACAR AS AÇÕES DE FORMAÇÃO COM DURAÇÃO INFERIOR A 30 HORAS QUE, DURANTE O ANO DE 2018, CHEGARAM ÀS 67 HORAS NO GRUPO DAS AÇÕES INTERNAS (2) E EXTERNAS (65).

Com menor representatividade, destacam-se as acções de formação com duração compreendida entre as 60 e as 119 horas, num total de 1 hora.

4. RELAÇÕES PROFISSIONAIS.

QUADRO 15: RELAÇÕES PROFISSIONAIS.

Relações profissionais	Número
Trabalhadores sindicalizados	15

NO UNIVERSO DE TRABALHADORES DA ANSR, 15 SÃO SINDICALIZADOS.

INDICADORES DE GESTÃO RELATIVOS AO ANO DE 2018

Recursos Humanos			
Idade Média	Somatório das Idades		
	Total dos Efetivos		49 Anos
Nível Médio de Antiguidade	Somatório das Antiguidades		
	Total dos Efetivos		20 Anos
Taxa de Tecnicidade	Total Pessoal Técnico Superior	X 100	
	Total de Efetivos		46%
Taxa de Feminização	Total de Efetivos Femininos	X 100	
	Total de Efetivos		62%
Taxa de Envelhecimento	Somatório dos Efetivos Idade= > 55 anos	X 100	
	Total de Efetivos		31%
Taxa de Habilitação Superior	Total Bach+Lic+Mest+Dout.	X 100	
	Total de Efetivos		61%
Taxa de Habilitação Secundária	Total de Habilitação do 11º ao 12º	X 100	
	Total de Efetivos		30%
Taxa de Habilitação Básica	Taxa de Habilitação Básica= < 9º ano	X 100	
	Total de Efetivos		9 %
Taxa de admissão	Total de Admissões	X 100	
	Total de Efetivos		25,45%
Taxa de Saídas	Total de Saídas	X 100	
	Total de Efetivos		17,30%
Índice de Absentismo	Total de Dias de Ausência	X 100	
	Total de Dias Potenciais de Trabalho (dias úteis ano (252) x total efetivos)		6,55%

Índice de Quadros

Quadro 1:	Contagem dos Trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de vinculação e género	8
Quadro 2:	Contagem dos Trabalhadores admitidos e regressados durante o ano, por grupo/cargo/carreira e género, segundo o modo de ocupação do posto de trabalho ou modalidade de vinculação.....	10
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	12
Quadro 4:	Contagem das mudanças de situação dos trabalhadores, por grupo/cargo/carreira, segundo o motivo e género	13
Quadro 5:	Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o escalão etário e género	15
Quadro 6:	Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de antiguidades e género.....	18
Quadro 7:	Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o nível de escolaridade e género	20
Quadro 8:	Contagem dos trabalhadores portadores de deficiência por grupo/cargo/carreira, segundo o escalão etário e género	22
Quadro 9:	Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de horário de trabalho e género	22

Quadro 10:	Contagem dos trabalhadores por grupo/cargo/carreira, segundo o período normal de trabalho (PNT) e género, em 31 de dezembro	24
Quadro 11:	Contagem das horas de trabalho suplementar, por grupo/cargo/carreira, segundo a modalidade de prestação de trabalho e género	25
Quadro 12:	Contagem dos dias de ausência ao trabalho durante o ano, por grupo/cargo/carreira, segundo o motivo de ausência e género	27
Quadro 13:	Estrutura remuneratória, por género	30
Quadro 13.1:	Total dos encargos com pessoal durante o ano	31
Quadro 13.2:	Suplementos remuneratórios	31
Quadro 13.3:	Encargos com prestações sociais	32
Quadro 14:	Contagem das ações de formação profissional realizadas durante o ano, por tipo de ação, segundo a duração	33
Quadro 14.1:	Contagem relativa a participações em ações de formação durante o ano, por grupo/cargo/carreira, segundo o tipo de ação	34
Quadro 14.2:	Contagem das horas despendidas em formação durante o ano, por grupo/cargo/carreira, segundo o tipo de ação	35
Quadro 14.3:	Despesas anuais com formação	35
Quadro 15:	Relações profissionais	36

Índice de Gráficos

Gráfico 1 e 2 :	Vinculação Jurídico	9
Gráfico 3 :	Admissão e Regressos.....	11
Gráfico 4 :	Saídas Organismo.....	13
Gráfico 5 :	Género referente ao Ano de 2018.....	14
Gráfico 6 :	Estrutura Etária	16
Gráfico 7 :	Escalão Etário segundo o género.....	17
Gráfico 8 :	Antiguidade na Função Pública	19
Gráfico 9 :	Nível Habitacional	21
Gráfico 10 :	Modalidades de Horário.....	23
Gráfico 11 :	Trabalho Suplementar.....	26
Gráfico 12 :	Ausências por Grupo Profissional.....	28
Gráfico 13 :	Motivo de Faltas	29
Gráfico 14 :	Total dos Encargos com Pessoal.....	32
Gráfico 15 :	Total de Encargos com os Suplementos Remuneratórios.....	33
Gráfico 16 :	Horas de Formação Profissional.....	36



MORADA

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

CONTACTOS

LINHA GERAL

214 236 800 (das 09:00 às
18:00)

EMAIL GERAL

mail@ansr.pt