



2021

RELATÓRIO DE ATIVIDADES E AUTOAVALIAÇÃO

VISÃO ZERO.
ZERO, É O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL
DE VÍTIMAS NA ESTRADA.





FICHA TÉCNICA

Relatório de Atividades e Autoavaliação 2021

AUTORIA

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



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



mail@ansr.pt

www.ansr.pt

CONCEÇÃO TÉCNICA

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional

Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

DATA DE EDIÇÃO

19 de setembro 2022

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	11
ANSR EM NÚMEROS	14
AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	15
MISSÃO, VISÃO, VALORES E ATRIBUIÇÕES	16
ESTRUTURA ORGÂNICA	18
O VALOR HUMANO DA ANSR	19
BREVE SÍNTESE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	21
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM NÚMEROS	22
AValiação DE DESEMPENHO - QUAR	25
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS	26
APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS QUAR 2021	30
EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS DE INDICADORES QUAR	43
EXECUÇÃO DO PLANEAMENTO DE RECURSOS HUMANOS	43
EXECUÇÃO DO PLANEAMENTO ORÇAMENTAL	45
ATIVIDADES E PROJETOS DESENVOLVIDOS, PREVISTOS E NÃO PREVISTOS	47
ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 VISÃO ZERO	48
PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2021	49
APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	50
INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS	51
EXPANSÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)	53
SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO (SIUAV)	54
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE (SIVIG)	55
SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)	55
PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CaViar)	56
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ONLINE	57
OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	57
ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO SOBRE O CUSTO ECONÓMICO E SOCIAL DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	58
PROJETO AUTO-ELETRÓNICO	59
SCoT+	60
BUSINESS INTELLIGENCE DAS CONTRAORDENAÇÕES	60
FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO (FRAE)	61
CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	61
PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	68
MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	67
MEDIDAS TOMADAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DE DESEMPENHO	69

INDICADORES DE DESEMPENHO	71
FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	72
CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS	74
CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	78
REGIME DA CARTA POR PONTOS	78
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	81
PEDIDOS DE PARECER/INSTRUÇÕES TÉCNICAS	82
EXECUÇÃO ORÇAMENTAL	84
FORMAÇÃO PROFISSIONAL	90
AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO INTERNA E EXTERNA	93
AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES	94
AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS	96
FERRAMENTAS DE CONTROLO INTERNO	100
AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO	101
SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE – CERTIFICAÇÃO NORMA ISO 9001	104
PLANO DE GESTÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS	105
PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS	106
ANÁLISE DO BALANÇO SOCIAL	110
DADOS GERAIS	111
AVALIAÇÃO FINAL	116
AVALIAÇÃO FINAL - PROPOSTA DE MENÇÃO QUALITATIVA	117
CONCLUSÕES PROSPETIVAS	117
ANEXOS	120

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 01. MATRIZ DE RELACIONAMENTO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS	27
QUADRO 02. SÍNTESE DE PROPOSTA 1ª REVISÃO QUAR 2021	28
QUADRO 03. SÍNTESE DE PROPOSTA 2ª REVISÃO QUAR 2021	29
QUADRO 04. SÍNTESE DE RESULTADOS QUAR 2021	30
QUADRO 05. CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DA PNF	49
QUADRO 06. 2021: PONTOS NEGROS INSPECIONADOS	52
QUADRO 07. 2021: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO REALIZADAS	61
QUADRO 08. 2021: PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA	63
QUADRO 09. QUADRO SÍNTESE DE EXECUÇÃO DAS MEDIDAS SIMPLEX	69
QUADRO 10. 2021: DESCRITIVO DE EQUIPAMENTOS APROVADOS	78
QUADRO 11. 2021: PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO	83
QUADRO 12. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO	102
QUADRO 13. AUDITORIAS REALIZADAS EM 2021	105
QUADRO 14. INICIATIVAS DE SENSIBILIZAÇÃO NO ÂMBITO DA PROTEÇÃO DE DADOS REALIZADAS	108
QUADRO 15. SÍNTESE DE INDICADORES REFERENTES AO BALANÇO SOCIAL	114

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 01. QUAR 2021. SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETRO	33
TABELA 02. COMPARATIVO 2021/2020 – OBJETIVO: PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	43
TABELA 03. COMPARATIVO 2021/2020 – OBJETIVO: CONTRIBUIR PARA A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA AP	43
TABELA 04. 2021. QUAR – RECURSOS HUMANOS – PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO	44
TABELA 05. 2021 - ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO	45
TABELA 06. RESULTADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF 2021 – PORTUGAL Continental	50
TABELA 07. QUADRO SÍNTESE – RESULTADO DAS INSPEÇÕES AOS PONTOS NEGROS	53
TABELA 08. TOTAL DE CONDUTORES/VEÍCULOS FISCALIZADOS 2019/2021	72
TABELA 09. TOTAL DE INFRAÇÕES 2019/2021	72
TABELA 10. 2017 a 2021. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS	74
TABELA 11. 2017 a 2021: DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	75
TABELA 12. 2017 a 2021: DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE	77
TABELA 13. 2016 a 2021. EVOLUÇÃO DO N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO	79
TABELA 14. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO, 2016 A 2021	79



TABELA 15. 2017 a 2021. REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO	80
TABELA 16. EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS (24H) NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS	81
TABELA 17. EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS GRAVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017/2021	81
TABELA 18. EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS LEVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017/2021	82
TABELA 19. 2021. RECEITAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL	84
TABELA 20. 2021. DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA	85
TABELA 21. 2021. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS	87
TABELA 22. 2021. DESPESAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL	88
TABELA 23. 2021. ENCARGOS COM O PESSOAL	89
TABELA 24. 2021. FORMAÇÃO – SÍNTESE DE ORÇAMENTO	90
TABELA 25. 2021. SÍNTESE DE EXECUÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO	91
TABELA 26. 2021. Nº DE AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS 2021	91
TABELA 27. QUADRO SÍNTESE DE FORMAÇÕES REALIZADAS	91

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01. 2021. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS POR CARGO/CARREIRA	20
GRÁFICO 02. DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR UNIDADE ORGÂNICA FLEXÍVEL	21
GRÁFICO 03. 2010-2021 – VÍTIMAS MORTAIS POR MILHÃO DE HABITANTES	23
GRÁFICO 04. TOTAL DE VEÍCULOS FISCALIZADOS 2020-2021	73
GRÁFICO 05. TOTAL DE INFRAÇÕES, 2020-2021	73
GRÁFICO 06. VOLUME DE AUTOS REGISTRADOS 2017-2021	74
GRÁFICO 07. VOLUME DE AUTOS DECIDIDOS 2017-2021	74
GRÁFICO 08. VOLUME DE AUTOS COBRADOS 2017-2021	75
GRÁFICO 09. VOLUME DE AUTOS PRESCRITOS 2017-2021	75
GRÁFICO 10. AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2019-2021	76
GRÁFICO 11. AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2019-2021	74
GRÁFICO 12. EVOLUÇÃO DO Nº DE VÍTIMAS MORTAIS (24H)	80

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 01. ORGANOGRAMA ANSR	18
FIGURA 02. 2021 - DISTRIBUIÇÃO DE RECURSOS HUMANOS POR CARREIRAS	19
FIGURA 03. EVOLUÇÃO DO MAPA DE PESSOALDA ANSR, 2017-2021	20
FIGURA 04. 2011-2020 – COMPARATIVO ENTRE MÉDIA EUROPEIA – EU27, PORTUGAL, ESPANHA E SUÉCIA	24
FIGURA 05. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ANSR	25
FIGURA 06. QUAR 2021 – TAXA DE REALIZAÇÃO POR OBJETIVO OPERACIONAL	31
FIGURA 07. QUAR 2021 – TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA POR INDICADOR	32
FIGURA 08. QUAR 2021 – RESULTADO GLOBAL E PONDERADO DOS PARÂMETROS	33
FIGURA 09. 2021 – APRESENTAÇÃO DE 3 CAMPANHAS REALIZADAS	63
FIGURA 10. CAMPANHA “O MELHOR PRESENTE É ESTAR PRESENTE” FRAMES DO SPOT TELEVISIVO	68
FIGURA 11. RESULTADO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: ASPETOS ORGANIZACIONAIS	95
FIGURA 12. RESULTADO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: CONDIÇÕES DE TRABALHO	96
FIGURA 13. RESULTADO DA SATISFAÇÃO CIDADÃOS: SATISFAÇÃO GLOBAL	97
FIGURA 14. RESULTADO DA SATISFAÇÃO CIDADÃOS: SITE ANSR.PT	98
FIGURA 15. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES	99
FIGURA 16. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: ATENDIMENTO TELEFÓNICO	99
FIGURA 17. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: ATENDIMENTO VIA CORREIO ELETRÓNICO	100
FIGURA 18: MARCA DE CERTIFICAÇÃO APCER	105
FIGURA 19. PROTEÇÃO DE DADOS - PEDIDOS DE PARECER POR UNIDADE ORGÂNICA	107
FIGURA 20. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO POR PARTE DOS TITULARES DE DADOS	107
FIGURA 21. EVOLUÇÃO DO Nº DE TRABALHADORES POR GÉNERO	111
FIGURA 22. N.º DE TRABALHADORES POR ANTIGUIDADE DE SERVIÇO	111
FIGURA 23. N.º DE TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÉNERO	112
FIGURA 24. N.º DE TRABALHADORES POR HABILITAÇÕES LITERÁRIAS	113

LISTAGEM DE SIGLAS

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

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

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Relatório de Atividades e Autoavaliação da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada ANSR, referente ao ano 2021, foi elaborado em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 - SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública), nos termos estabelecidos. Este documento tem como propósito apresentar a atividade desenvolvida no âmbito da sua missão e atribuições e em sequência das orientações que lhe foram estabelecidas. Trata-se, como é evidente, de um instrumento de retrospectiva, onde se efetua a descrição e avaliação do desenvolvimento das atividades/projetos, a utilização dos recursos e os fatores que contribuíram para os resultados apurados em função dos objetivos definidos. Contribui, também, para a reflexão da organização sobre os seus pontos fortes e os seus principais desafios e fragilidades, permitindo o autoconhecimento necessário ao processo interno de melhoria contínua.

Nesta linha de orientação, o presente Relatório de Atividades tem como principal objetivo apresentar a atividade desenvolvida pela ANSR e respetivos resultados alcançados no decorrer do ciclo de gestão do ano 2021. Os resultados aqui apresentados encontram-se no âmbito do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) que foi aprovado pela S. Exa. a Secretária de Estado da Administração Interna (SEAI) por despacho a 4 de março de 2021, e, posteriormente, revisto em dois momentos de monitorização, nomeadamente em junho e setembro de 2021, tendo a revisão sido colocada à apreciação da entidade coordenadora (Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna - SGMAI) e, em sequência, sido aprovada pela SEAI a 6 de agosto e 5 de novembro de 2021, respetivamente.

Tendo como referência os objetivos estratégicos definidos em 2021, a ANSR procurou dar continuidade às linhas estratégicas delineadas para cumprir a sua visão: **Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada**, através de medidas que potenciem a Redução da Sinistralidade Rodoviária (OE1), nomeadamente por meio da melhoria contínua e eficiência dos processos (OE2), promovendo o reconhecimento das políticas públicas definidas no âmbito da segurança rodoviária (OE3).

Sendo uma organização comprometida com a qualidade do serviço público, a ANSR renovou, em 2021, a sua certificação de qualidade, tendo sido renovado o selo de qualidade no âmbito da Norma ISO 9001 referente aos sistemas de gestão da qualidade, que, assim, reconhece o empenho e compromisso da ANSR em assegurar a conformidade e qualidade dos seus serviços, a satisfação dos seus públicos e/ou entidades parceiras, e, não menos importante, a melhoria contínua e sustentabilidade organizacional.

Nesta sequência, a ANSR realizou com sucesso todos os objetivos de Eficácia, Eficiência e Qualidade aprovados no âmbito do QUAR, com uma taxa de realização de 25%, 40,88% e 50% respetivamente, e apurou uma realização global do QUAR de 115,88%, que lhe permite propor uma **avaliação do desempenho final de 'Bom'**, conforme previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro.

Com os resultados recolhidos após o final do ciclo de gestão, foi possível apurar que no decorrer de 2021 foram alcançadas dez (10) metas dos onze (11) indicadores de monitorização de atividade da ANSR, sendo que três (3) correspondem ao parâmetro de eficácia, dois (2) ao parâmetro eficiência e cinco (5) ao parâmetro qualidade. E superada uma (1) meta de um (1) indicador correspondente ao parâmetro de eficiência.

O desempenho positivo da ANSR só foi possível de alcançar pelo contributo e empenho das respetivas unidades orgânicas, pela articulação e colaboração entre as mesmas, e, nomeadamente, pela atuação dos seus trabalhadores e respetivos dirigentes. Devemos ainda salientar os resultados positivos ao inquérito de satisfação dos trabalhadores (72,68%) e o resultado do inquérito de satisfação do atendimento telefónico/e-mail ao cidadão (71,32%).

Relativamente às medidas previstas no Plano Estratégico 2021-2023, durante o ano de 2021, foi dado prosseguimento de vários projetos, quer no âmbito da promoção do conhecimento sobre sinistralidade rodoviária, quer no âmbito da modernização e simplificação administrativa, tais como: Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação (SIUAV); Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária (SIVIG); Sistema de informação Geográfica de Acidentes Viários (SIGAV); Projeto Sinistralidade Rodoviária Online; Projeto Cadastro Rodoviário (CaViar). Estes cinco projetos - SIUAV, SIVIG, SIGAV, Sinistralidade Rodoviária Online e CaViar - são complementares, constituindo, de forma integrada, o cerne do Observatório de Segurança Rodoviária, uma plataforma cooperativa e partilhada que será o repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, do ponto de vista histórico e do ponto de vista preditivo.

Outros projetos, de igual relevância para a ANSR, foram iniciados em 2021, tais como: Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseada na Visão Zero; Expansão do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO); Auto Eletrónico.

De igual forma, deve ser ainda referido o empenho na divulgação de mensagens de sensibilização para o cuidado na condução e de outras formas de utilização da via rodoviária, de forma a alertar os vários utilizadores das vias e promover a sua responsabilidade em tornar as vias mais seguras para todos. No total, foram divulgadas 26 campanhas de sensibilização (difundidas, essencialmente, através das redes sociais), tendo a ANSR participado e realizado em 51 eventos/ações de sensibilização (quer de responsabilidade exclusiva, quer partilhada).

As atividades concluídas e projetos em curso foram/estão a ser realizados com a utilização de recursos aquém do planeado, levando a um esforço acrescido das equipas de trabalho e, inevitavelmente, ao recurso a serviços externos para apoio às necessidades correntes e crescentes da ANSR. Neste sentido, é importante referir a necessidade de se efetuar uma alteração à estrutura orgânica da ANSR, designadamente ao nível dos recursos humanos, do modelo de gestão e da autonomia financeira, de modo a criar as condições necessárias para que esta Autoridade possa cumprir de forma eficaz com as suas atribuições e missão. A ANSR é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, que gera receitas muito superior aos seus custos, sendo responsável por arrecadar e distribuir receitas por várias entidades do Estado, pelo que a sua eficiência ou ineficiência reflete-se essencialmente na sua capacidade de arrecadar receita e obviamente na capacidade de executar a sua missão de combater a sinistralidade rodoviária. É neste contexto, que a inexistência de autonomia financeira e as fortes limitações à eficiência decorrentes do seu modelo de criação constituem constrangimentos à sua gestão e impossibilita a obtenção de melhores resultados operacionais, económicos e financeiros - que contribuem, na nossa avaliação, para que a ANSR não atinja os patamares de eficiência que desejamos, e que são possíveis e para os quais toda a organização trabalha diariamente.

Por fim, para a elaboração do presente relatório, foi efetuado o levantamento das informações junto das unidades orgânicas com responsabilidade exclusiva ou partilhada nos objetivos e projetos planeados.

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

69,05%

TAXA DE EXECUÇÃO
RECEITAS PRÓPRIAS

75,00%

TAXA DE EXECUÇÃO
DO QUADRO DE PESSOAL

89,92%

TAXA DE EXECUÇÃO
ORÇAMENTAL

19

RELATÓRIOS ELABORADOS
NO ÂMBITO DE INSPEÇÕES
A VIAS (PONTOS NEGROS)

13

PARECERES EMITIDOS
NO ÂMBITO DE INFRAESTRUTURAS/
/SINALIZAÇÃO

110

ESCLARECIMENTOS
NO ÂMBITO DE INFRAESTRUTURAS/
/SINALIZAÇÃO

1

VISTORIA PRÉVIA
A ABERTURA DE TROÇO DE ESTRADA

26

CAMPANHAS
DE SENSIBILIZAÇÃO
REALIZADAS

51

EVENTOS/INICIATIVAS
DE SENSIBILIZAÇÃO
COM A PARTICIPAÇÃO DA ANSR

919 623

AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO
DECIDIDOS

2 167

PROCESSOS DE CASSAÇÃO
INSTRUÍDOS

4

EQUIPAMENTOS PARA
FISCALIZAÇÃO
APROVADOS

434

ESCLARECIMENTOS EMITIDOS
NO ÂMBITO
CONTRAORDENACIONAL

57

CREDENCIAIS EMITIDAS
(AGENTES DE ENTIDADES
MUNICIPAIS)

239

CREDENCIAIS RENOVADAS
(AGENTES DE ENTIDADES
MUNICIPAIS)

161,80%

EXECUÇÃO DO PLANO
DE FORMAÇÃO

71,32%

ÍNDICE DE SATISFAÇÃO
DOS CIDADÃOS
ATENDIMENTO TELEFÓNICO/EMAIL

72,68%

ÍNDICE DE SATISFAÇÃO
DOS TRABALHADORES

01

AUTORIDADE NACIONAL
DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA





AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

01 ANSR

A ANSR tem por missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário¹. Foi criada, após o estabelecimento da nova orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI), com o desígnio maior de coordenação estratégica no combate à sinistralidade rodoviária e com o foco exclusivo na conceção e supervisão da implementação das medidas de prevenção, fiscalização, sensibilização e dissuasão dos comportamentos que motivam os acidentes rodoviários.

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

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

MISSÃO

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

VISÃO

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

¹ No âmbito do Programa de Restruturação da Administração Central do Estado (PRACE), foi criada a ANSR, através do Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, com a missão de planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

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



VALORES

Competência

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

Credibilidade

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

Cooperação

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

Cidadania

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

ATRIBUIÇÕES

Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;

Elaborar e monitorizar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;

Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;

Contribuir financeiramente para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior;

Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;

Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;

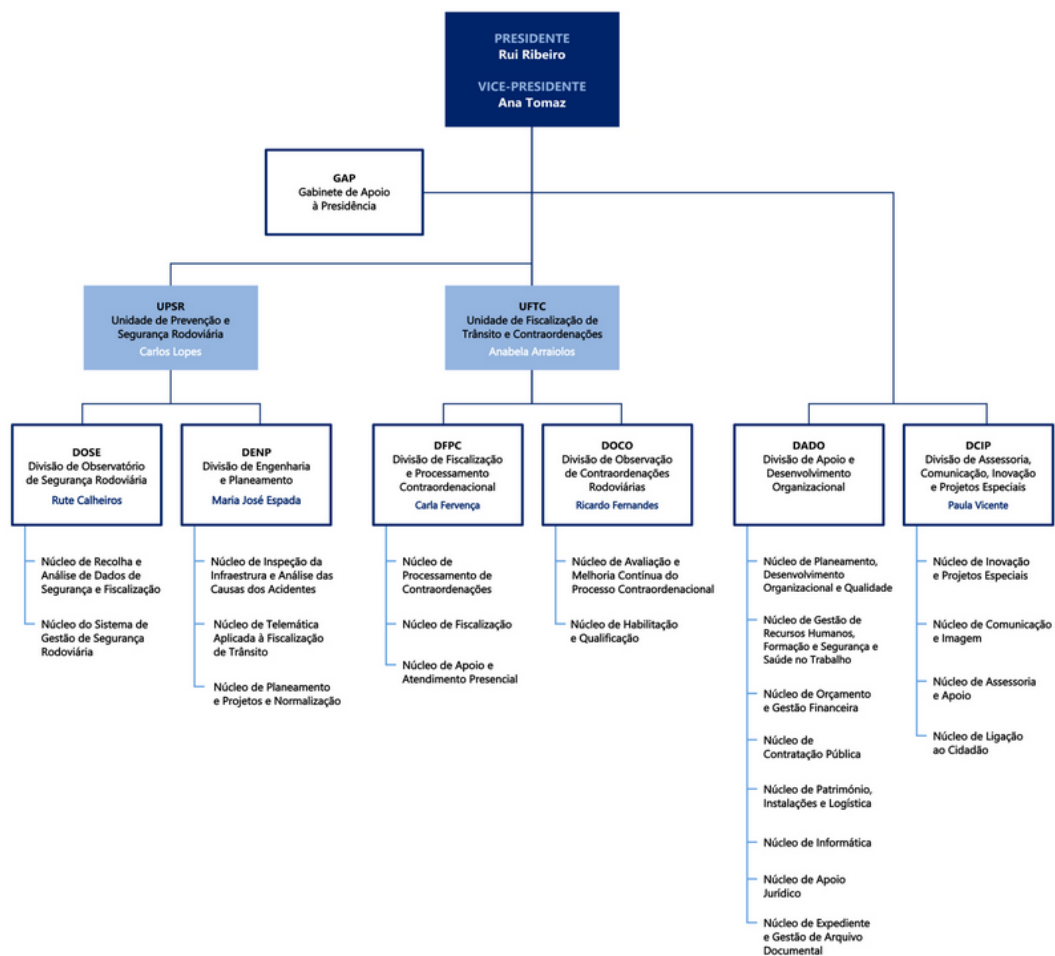
Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;

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

ESTRUTURA ORGÂNICA

A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), tendo o Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou a Lei Orgânica do MAI, definido a sua missão, as suas atribuições e direção. É um organismo da administração direta do Estado e é dotado de autonomia administrativa. Contudo, todo o apoio administrativo e logístico necessário ao seu funcionamento é prestado pela SGMAI em articulação com a Divisão de Apoio e Desenvolvimento Organizacional (DADO) desta Autoridade. A atual estrutura organizacional foi aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, ficando definida da seguinte forma:

FIGURA 01. ORGANOGRAMA ANSR



VALOR HUMANO DA ANSR

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu, perspetivando as necessidades para o desenvolvimento das atividades que lhe estão atribuídas, e para dar cumprimento à sua missão e visão para o futuro. Contudo, é reconhecido que o número de trabalhadores se mantém inferior às necessidades estratégicas e operacionais da ANSR, apesar das iniciativas realizadas durante o ano de 2021, nomeadamente, em matéria de recrutamentos.

A 31 de dezembro de 2021, o número de efetivos era de 159 trabalhadores, representando apenas 75,00% do quadro de pessoal aprovado, embora tenham sido abertos vários procedimentos de recrutamento por mobilidade e encontrando-se pendente, desde 2020, a aprovação para a abertura de procedimentos concursais para recrutamento de 41 técnicos superiores, nomeadamente, nas áreas da engenharia, informática e direito.

O mapa de pessoal da ANSR, no final de 2021, apresenta a seguinte configuração:

FIGURA 02. 2021 - DISTRIBUIÇÃO DE RECURSOS HUMANOS POR CARREIRAS



1) Inclui 1 (um) especialista de informática.

2) Inclui 2 (dois) técnicos de informática.

[EVOLUÇÃO DO MAPA DE PESSOAL DA ANSR]

-53

EFETIVOS, COMPARATIVAMENTE
AOS POSTOS DE TRABALHO APROVADOS

O efetivo de trabalhadores da ANSR mantém-se inferior às necessidades estratégicas e operacionais da ANSR, representando apenas 75% do quadro de pessoal aprovado em 2021.

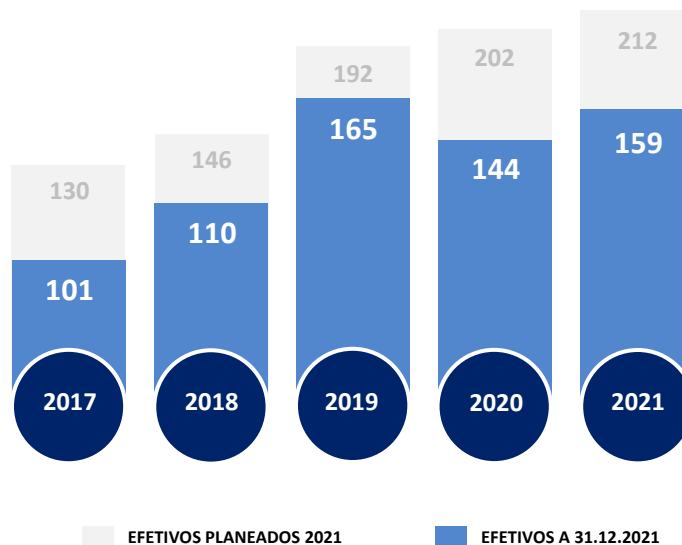
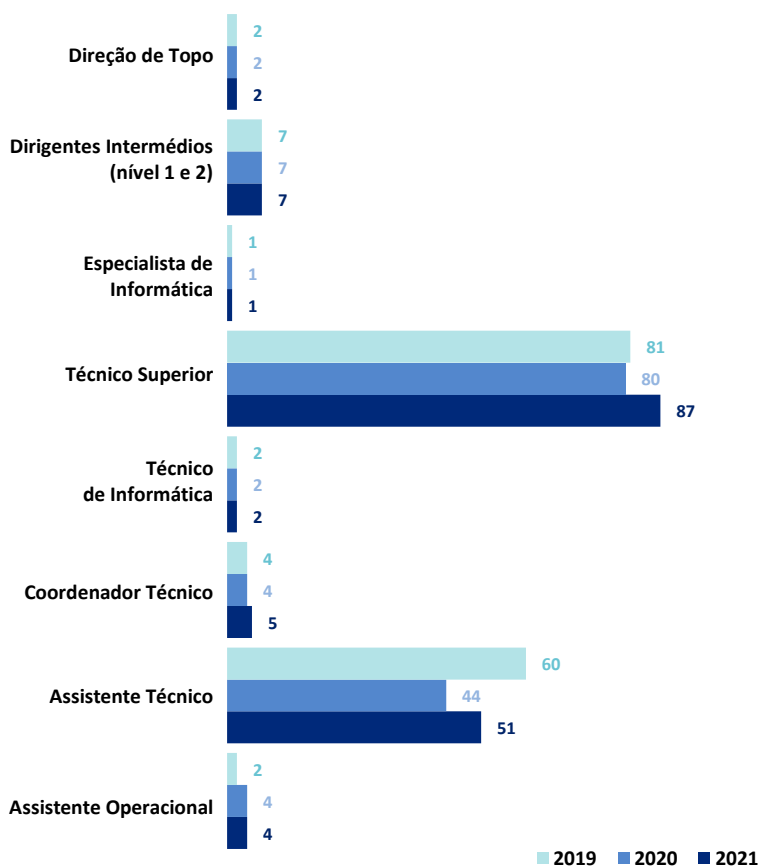


FIGURA 03. EVOLUÇÃO DO MAPA DE PESSOAL DA ANSR, 2017-2021

[EVOLUÇÃO DO MAPA DE PESSOAL DA ANSR POR CARGO/CARREIRA]



+7

TÉCNICOS SUPERIORES

+7

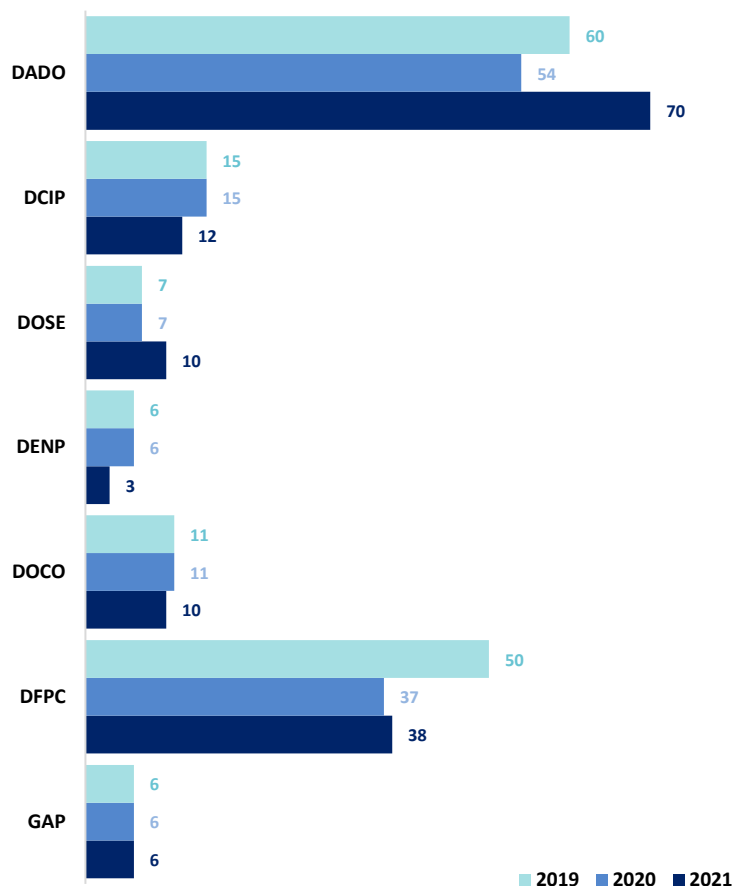
ASSISTENTES TÉCNICOS

Verifica-se que, em 2021, existiu um aumento similar de efetivos nas carreiras de técnico superior (TS) e assistente técnico (AT) (+7 efetivos), correspondendo a um aumento de 8,75% na carreira de TS e 15,90% na carreira de AT, face a 2020).

De referir ainda que os assistentes técnicos têm uma representatividade de 32,08% e os técnicos superiores de 54,71% do total de trabalhadores em exercício de funções na ANSR.

GRÁFICO 01. 2021. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS POR CARGO/CARREIRA

[DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR UNIDADE ORGÂNICA FLEXÍVEL]



+16

TÉCNICOS SUPERIORES
E ASSISTENTES TÉCNICOS
INICIARAM FUNÇÕES NA DADO

Verifica-se que a Divisão que conta com mais trabalhadores é a DADO, representando cerca de 44,02% do total de efetivos, sendo estruturada por 8 (oito) núcleos que prestam apoio a todas as unidades orgânicas e à Presidência da ANSR. Seguida da DFPC (integrada na UFTC), com uma representatividade de 23,89%.

A salientar, ainda, o decréscimo de efetivos na DENP (50%) entre 2020 e 2021, Divisão que contabiliza atualmente apenas 3 trabalhadores, representando 1,9% do total de trabalhadores.

GRÁFICO 02. DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHADORES POR UNIDADE ORGÂNICA FLEXÍVEL

Revisitando o planeamento de recursos humanos para 2021, num total de 212 trabalhadores, a ANSR continua a registar dificuldades no recrutamento de novos trabalhadores e na sua retenção, tendo sido apurada uma taxa de execução de 75,00% relativamente às necessidades de recrutamento planeadas para 2021, sendo a taxa de saída de 15,72% e a de admissões de 22,01%. A ANSR apresenta uma taxa de retenção de trabalhadores que se situa nos 81,14%.

BREVE SÍNTESE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

Para contextualizar, as políticas públicas de segurança rodoviária, nomeadamente o Programa do XXII Governo Constitucional estabeleceu novas prioridades a adotar, em convergência com a agenda mundial e com a política

européia, definindo como prioridades para o setor, conforme Grandes Opções do Plano 2020-2030 (Agenda Estratégica 1 - alterações climáticas e valorização dos recursos, nomeadamente, na temática da mobilidade sustentável):

- Aprovar o Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030, atribuindo prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas, estabelecendo objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária;
- Estabelecer programas de segurança e de redução da sinistralidade rodoviária ao nível das entidades intermunicipais, sujeitos a avaliação regular por entidades independentes;
- Lançar um programa de intervenção rápida nas vias e no espaço rodoviário em áreas de concentração de acidentes e de coexistência de peões e veículos;
- Antecipar a vigência de regras europeias sobre segurança rodoviária e critérios ambientais aplicáveis à circulação rodoviária.²

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

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

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM NÚMEROS

A dimensão da sinistralidade rodoviária (que é um problema à escala mundial) é considerada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um problema de saúde pública. É a primeira causa de morte nos mais jovens, a 3.^a até aos 40 anos e a 8.^a para todas as idades. Atualmente, a sinistralidade rodoviária mata mais que o HIV, tuberculose, e várias outras doenças. Todos os anos morrem 1,35 milhões³ de pessoas em acidentes de viação, cerca de 3.700 pessoas por dia, 1 pessoa a cada 24 segundos, para além de 50 milhões que ficam feridas e permanentemente incapacitadas.

² Fonte: Programa do XXII Governo Constitucional

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

A sinistralidade rodoviária (SR) é a maior causa de incapacidade, mas, mesmo assim, continua a ser uma epidemia quase invisível, e, apesar dos governos demonstrarem preocupação, muito falta para que estes e a sociedade em geral deem a importância necessária ou assumam a SR como uma prioridade.

Na Europa, 18.844 pessoas perderam a vida em 2020 (menos 36,66% que em 2010, correspondendo a 10.847 vidas), muito longe da meta definida para a década 2010-2020, que fixou como objetivo e meta: redução da sinistralidade em 50%, até 2020. Contudo, apesar do objetivo não ter sido alcançado, os Estados-Membro da UE e outros países europeus efetuaram melhorias significativas e progrediram na redução das vítimas na estrada em 2021.

[2011-2020. VÍTIMAS MORTAIS POR MILHÃO DE HABITANTES⁴]

34

VÍTIMAS MORTAIS
POR MILHÃO DE HABITANTES/
[META 2020 UE]

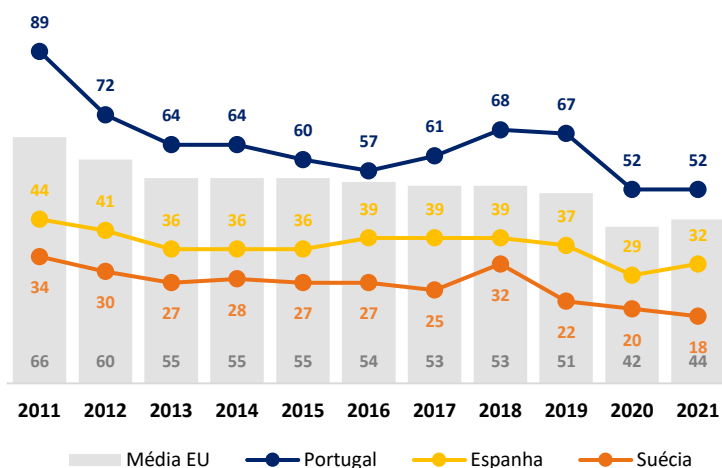


GRÁFICO 3. 2011-2021 – VÍTIMAS MORTAIS POR MILHÃO DE HABITANTES

(...) Considerando que, todos os anos, cerca de 22.700 pessoas continuam a morrer nas estradas da UE e cerca de 120.000 ficam gravemente feridas; que, ao longo dos últimos dez anos, morreram na UE, em resultado de colisões rodoviárias, mais de 11.800 crianças e jovens com idades compreendidas entre os 0 e os 17 anos; que, nos últimos anos, não se têm registado progressos na redução das taxas de mortalidade na UE e que, em resultado disso, o objetivo de reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020 não foi cumprido; (...) ⁵

Apesar dos bons resultados obtidos nas últimas duas décadas em Portugal, em 2021 verificou-se que 404 pessoas (dados referentes a sinistralidade em 24h, incluindo as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores) perderam a vida nas nossas estradas, ao que acresce 2,3 mil feridos graves, uma realidade dramática que não nos pode deixar indiferentes.

A este facto, acresce um custo económico e social para a sociedade estimado num valor de 5,4 milhões de euros (2,5% PIB) ⁶. Este é um preço inaceitável e desnecessário para pagar pela mobilidade.

⁴ Fonte: Data table: number of road deaths and rate per million population, EU and EFTA countries, 2010-2020; disponível em: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en; acesso a: 01.04.2022

⁵ 'Relatório sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero»; Disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_PT.html; acesso a: 01.04.2022

⁶ Fonte: Estudo sobre o impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal, outubro 2021

[COMPARATIVO ENTRE MÉDIA EUROPEIA – UE27, PORTUGAL, ESPANHA E SUÉCIA⁷, 2011-2020]



FIGURA 04. 2011-2021 – COMPARATIVO ENTRE MÉDIA EUROPEIA – UE27, PORTUGAL, ESPANHA E SUÉCIA

1) Dados de sinistralidade 30 dias: Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.

⁷ Mobility Transport: Road Safety – Data and Analysis; disponível em: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en; acesso a: 01.04.2022

02

**AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO
QUAR**





AValiação DE DESEMPENHO - QUAR

01 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS

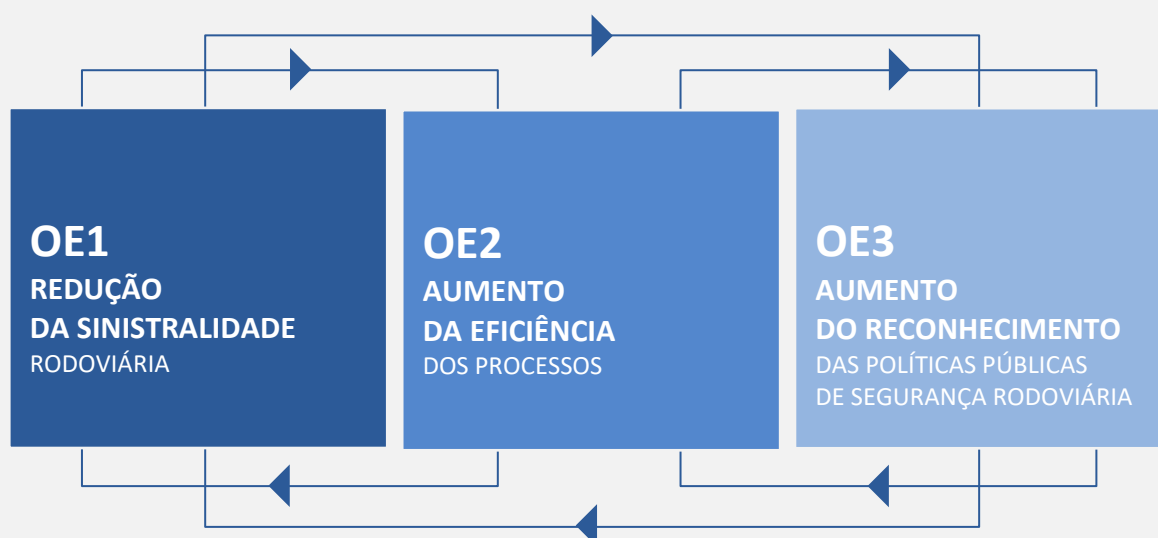
No âmbito das disposições legais vertidas no SIADAP, aprovado pela Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação do desempenho anual dos serviços é realizada obrigatoriamente através do procedimento de autoavaliação, do qual resultará a elaboração e consequente reporte superior.

Esta informação para além de se afigurar imprescindível para o processo de avaliação do desempenho anual, apresenta-se de enorme utilidade interna. A ANSR, sendo uma entidade certificada pela ISO 9001, adotou uma política interna de melhoria contínua e, para a crescente satisfação de todas as partes interessadas, efetua um esforço persistente em estimular e sustentar a existência de uma cultura organizacional orientada para padrões de elevado desempenho e, 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.

Por conseguinte, o exercício de autoavaliação é encarado como uma ação chave para a identificação de oportunidades de melhoria e para a adoção de medidas corretivas que nos permitam prosseguir o caminho da otimização da performance institucional.

No que respeita ao QUAR, foram delineados e priorizados neste instrumento de gestão, em respeito pela missão e atribuições legais da ANSR, bem como pelos objetivos estratégicos plurianuais superiormente aprovados, os seguintes objetivos estratégicos para 2021:

FIGURA 05. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ANSR



Em alinhamento com os objetivos estratégicos definidos, foram inscritos no QUAR 2021 nove (9) objetivos operacionais e onze (11) indicadores, que são representados pela seguinte matriz:

[MATRIZ DE RELACIONAMENTO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS]

	001	002	003	004	004	006	007	008	009
OE1	X		X	X	X	X	X	X	
OE2		X		X	X	X	X	X	X
OE3	X		X		X	X		X	

QUADRO 01. MATRIZ DE RELACIONAMENTO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS

MONITORIZAÇÃO DO QUAR

Em conformidade com a alínea d) do artigo 8.º da Lei n.º66-B/2007, de 28 de dezembro, na sua redação atual, a ANSR efetuou a monitorização com uma periodicidade mensal, através da partilha de documento em formato Microsoft Excel® entre todas as unidades orgânicas (com responsabilidade direta nos objetivos operacionais e respetivos indicadores). Através da metodologia adotada, foram elaboradas duas propostas de revisão, ambas aprovadas pela Senhora Secretária de Estado da Administração Interna, em 06.08.2021 e 05.11.2021, respetivamente.

PRIMEIRA REVISÃO QUAR 2021

Em resultado do processo de monitorização efetuado no 2.º trimestre, foi submetida a seguinte proposta de revisão:

- **OBJETIVO OPERACIONAL 1 – Proposta de alteração da meta**
- **OBJETIVO OPERACIONAL 4 – Proposta de alteração da meta e tolerância**
- **OBJETIVO OPERACIONAL 5 – Proposta de alteração do objetivo, indicador e fórmula de cálculo**
- **OBJETIVO OPERACIONAL 9 – Proposta de alteração da meta e tolerância**

SÍNTESE JUSTIFICATIVA

- Os motivos de alteração ao 001 são referentes à escassez de recursos humanos especializados (a Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária responsável, entre várias outras atribuições, pela elaboração da Estratégia, apenas tem 13 trabalhadores, que representam 8% do efetivo da ANSR, sendo que somente 2 são engenheiros civis) e envolvidos na elaboração da proposta da nova estratégia nacional de segurança rodoviária, face aos trabalhos ainda planeados que envolvem a negociação com os vários *stakeholders*;
- No que diz respeito aos restantes objetivos operacionais, deveu-se sobretudo ao impacto da pandemia provocada pelo vírus SARS-COV-2 e respetivas medidas de controlo, que envolveram/implicaram alterações à mobilidade e circulação dos cidadãos.

[SÍNTESE DE PROPOSTA 1ª REVISÃO QUAR 2021]

OBJETIVOS OPERACIONAIS E INDICADORES		META	TOLERÂNCIA	PESO	
001	APROVADO	OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Data de execução	30.06.2021	1 mês	100%
	PROPOSTO	OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Data de execução	31.10.2021	1 mês	100%
004	APROVADO	OO4. Incrementar a fiscalização automática da velocidade i4. Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020	15%	5 p.p.	100%
	PROPOSTO	OO4. Incrementar a fiscalização automática da velocidade i4. Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020	5%	2 p.p.	100%
005	APROVADO	OO5. Aumentar a taxa dos autos decididos i5. Taxa de crescimento de autos decididos Formula de cálculo: [(autos decididos 2021 - autos decididos 2020) / autos decididos 2020)] / meta	15%	5 p.p.	100%
	PROPOSTO	OO5. Aumentar a taxa de envio de processos a Tribunal i5. Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula de cálculo: [(n.º de processos enviados a tribunal em 2021 – n.º de processos enviados a tribunal em 2020) / n.º de processos enviados a tribunal em 2020)] / meta	15%	5 p.p.	100%
009	APROVADO	OO9. Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos i9.1 - Taxa de trabalhadores em teletrabalho Fórmula de Cálculo: (n.º de trabalhadores em teletrabalho / n.º total de trabalhadores) x 100; Métrica: percentagem;	25%	5 p.p.	25%
	PROPOSTO	OO9. Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos i9.1 - Taxa de trabalhadores em teletrabalho Fórmula de Cálculo: (n.º de trabalhadores em teletrabalho / n.º total de trabalhadores) x 100; Métrica: percentagem;	50%	15 p.p.	25%

QUADRO 02. SÍNTESE DE PROPOSTA 1ª REVISÃO QUAR 2021

SEGUNDA REVISÃO QUAR 2021

Em resultado do processo de monitorização efetuado no 3º trimestre, foi submetida a seguinte proposta de revisão:

- **OBJETIVO OPERACIONAL 1** – Proposta de alteração de indicador, meta, tolerância e fórmula de cálculo
- **OBJETIVO OPERACIONAL 5** – Proposta de alteração meta, tolerância e fórmula de cálculo
- **OBJETIVO OPERACIONAL 6** – Proposta de alteração da fórmula de cálculo

SÍNTESE JUSTIFICATIVA

- Os motivos de alteração ao OO1 são referentes à escassez de recursos humanos especializados e envolvidos na elaboração da proposta da nova estratégia nacional de segurança rodoviária, face aos trabalhos ainda planeados que envolvem a negociação com os vários *stakeholders*;
- Verificação de lapso na definição das fórmulas de cálculo dos OO5 e OO6.

[SÍNTESE DE PROPOSTA 2ª REVISÃO QUAR 2021]

OBJETIVOS OPERACIONAIS E INDICADORES		META	TOLERÂNCIA	PESO
OO1	APROVADO	OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Data de execução 30.06.2021 1 mês 100%		
	PROPOSTO	OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Grau de execução da elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030 Fórmula de cálculo: (somatório das taxas de execução de cada fase / n.º de fases) x 100 66% 10% 100%		
OO5	APROVADO	OO5. Aumentar a taxa de envio de processos a Tribunal i5. Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula de cálculo: [(n.º de processos enviados a tribunal em 2021 – n.º de processos enviados a tribunal em 2020) / n.º de processos enviados a tribunal em 2020] / meta 15% 5 p.p. 100%		
	PROPOSTO	OO5. Aumentar a taxa de envio de processos a Tribunal i5. Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula de cálculo: (n.º de processos enviados a Tribunal em 2021 X 100 / n.º de processos em condições de envio a Tribunal em 2021 – n.º de processos enviados a Tribunal em 2020 X 100 / n.º de processos em condições de envio a Tribunal em 2020) X 100 55% 10 p.p. 100%		
OO6	APROVADO	OO6. Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO i6. Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO Fórmula de Cálculo: [(prazo médio 2021- prazo médio 2020)/ prazo médio 2020] / meta 10% 5 p.p. 100%		
	PROPOSTO	OO6. Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO i6. Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO Fórmula de Cálculo: [(prazo médio 2020 - prazo médio 2021) / prazo médio 2020] x 100 10% 5 p.p. 100%		

QUADRO 03. SÍNTESE DE PROPOSTA 2ª REVISÃO QUAR 2021

02 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS - QUAR 2021

No âmbito do n.º 1 do artigo 15.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, na sua redação atual, durante o ciclo de gestão de 2021 foi efetuada a monitorização do desempenho da ANSR e o acompanhamento dos projetos/atividades planeadas, tendo a sua medição sido calculada em função da medição quantitativa do grau de concretização pelos diferentes objetivos e respetivos indicadores.

Em 2021, a ANSR apresenta um o resultado global do QUAR de 115,88%, tendo atingido 10 (dez) indicadores e superado 1 (um). No quadro infra encontram-se refletidos os objetivos operacionais e respetivos indicadores de desempenho, as correspondentes metas, tolerâncias e, por fim, os resultados alcançados.

[SÍNTESE DE RESULTADOS QUAR 2021]

OBJETIVOS OPERACIONAIS E INDICADORES	META	TOLERÂNCIA	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Grau de execução	66%	10%	60,00%	100,00%	0,00%	atingiu
OO2. Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços i2. Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços	100%	15 p.p.	87,32%	100,00%	0,00%	atingiu
OO3. Promover a Sensibilização para a Segurança Rodoviária i3. Número de campanhas divulgadas	25	2	26	100,00%	0,00%	atingiu
OO4. Incrementar a fiscalização automática da velocidade i4. Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020	5%	2 p.p.	5,96%	100,00%	0,00%	atingiu
OO5. Aumentar a Taxa de envio de processos a tribunal i5. Taxa de crescimento dos processos enviados a tribunal	55%	10 p.p.	142,34%	258,79%	158,79%	superou
OO6. Diminuir o prazo entre data de infração e a notificação da infração de processos SINCRO i6. Taxa de redução do prazo médio entre registo da infração e notificação de infração de processos SINCRO	10%	5 p.p.	10,53%	100,00%	0,00%	atingiu
OO7. Contribuir para a informação e conhecimento sobre Segurança Rodoviária i7. Taxa de execução de projetos afetos à UPSR	100%	10 p.p.	90,76%	100,00%	0,00%	atingiu
OO8. Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional i8. Número de medidas implementadas até 31 de dezembro de 2021	6	1	6	100,00%	0,00%	atingiu

009. Contribuir para a gestão dos serviços públicos						
i9. Taxa de trabalhadores em teletrabalho	50%	15 p.p.	54,63%	100,00%	0,00%	atingiu
i10. Taxa de execução das medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR	85%	15 p.p.	83,33%	100,00%	0,00%	atingiu
i11. Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos, no âmbito SGQ	31.12.2021	1 mês	19.01.2022	100,00%	0,00%	atingiu

QUADRO 04. SÍNTESE DE RESULTADOS QUAR 2021

No que diz respeito à realização operacional, a ANSR atingiu os 10 (dez) indicadores operacionais que se propôs concretizar, tendo superado 1 (um). No que se refere aos objetivos considerados mais relevantes, para efeitos do n.º 1 do artigo 18.º da Lei 66-B/2007, de 28 de dezembro, na sua redação atual, devemos referir que o 005, superou a meta planeada, conforme taxa de realização apurada.

[QUAR 2021 - TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA POR OBJETIVO]



FIGURA 06. QUAR 2021 – TAXA DE REALIZAÇÃO POR OBJETIVO OPERACIONAL

[QUAR 2021 - RESULTADO DOS INDICADORES: TAXA DE REALIZAÇÃO]

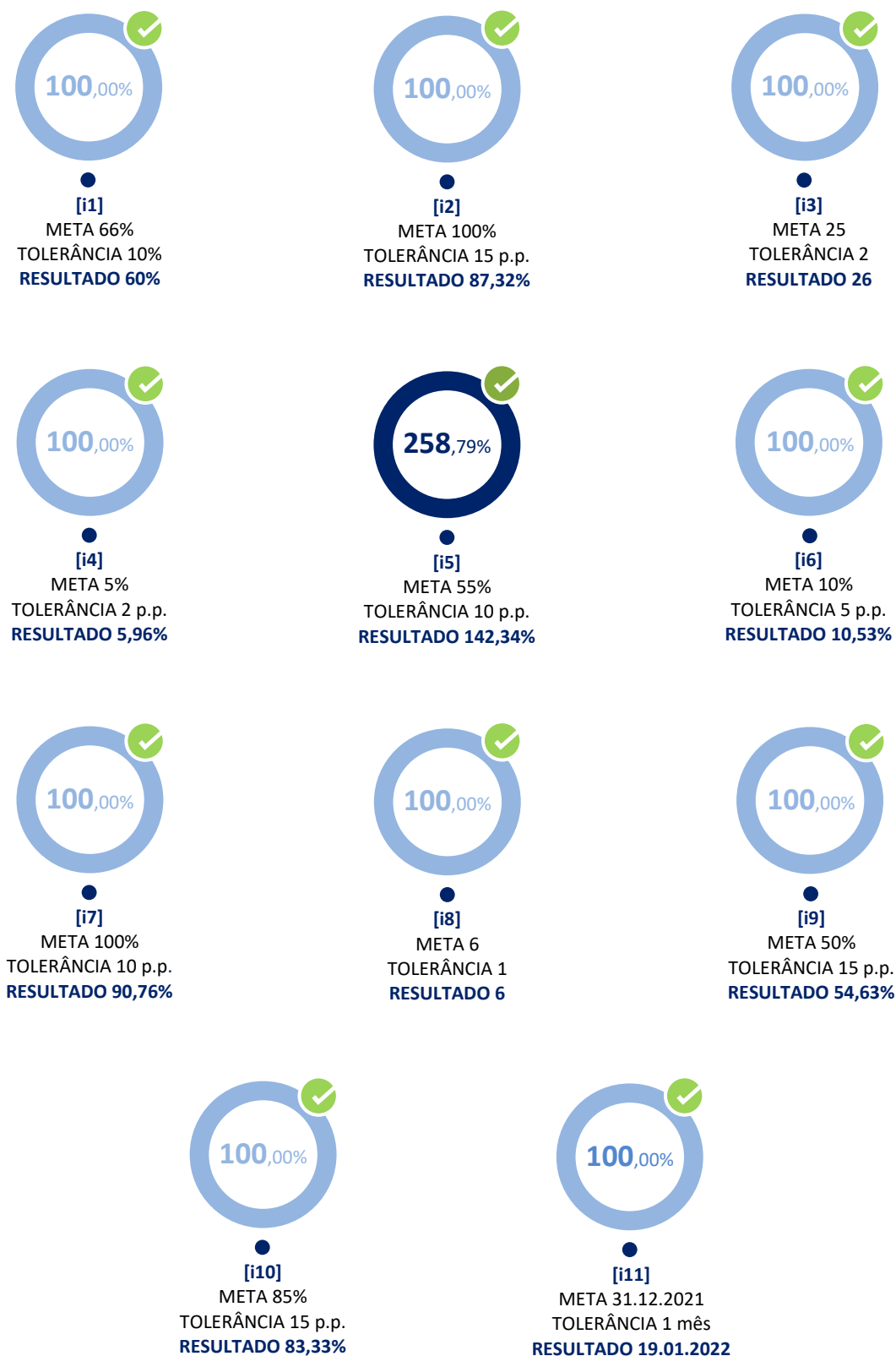


FIGURA 07. QUAR 2021 – TAXA DE REALIZAÇÃO APURADA POR INDICADOR

[SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETRO]

RESULTADO DO INDICADOR						RESULTADO DO PARÂMETRO		
OO/INDICADOR		PESO INDICADOR	TX. REALIZAÇÃO	PESO OBJETIVO	TX. REALIZAÇÃO PONDERADA	PONDERAÇÃO	RESULTADO GLOBAL	RESULTADO PONDERADO
EFICÁCIA	001/i1	100%	100,00%	40%	40,00%	25%	100,00%	25,00%
	002/i2	100%	100,00%	25%	25,00%			
	003/i3	100%	100,00%	35%	35,00%			
EFICIÊNCIA	004/i4	100%	100,00%	30%	30,00%	25%	163,52%	40,88%
	005/i5	100%	258,79%	40%	103,52%			
	006/i6	100%	100,00%	30%	30,00%			
QUALIDADE	007/i7	100%	100,00%	25%	25,00%	50%	100,00%	50,00%
	008/i8	100%	100,00%	25%	25,00%			
	009/i9	25%	100,00%		12,50%			
	009/i10	25%	100,00%	50%	12,50%			
	009/i11	50%	100,00%		25,00%			
TAXA DE REALIZAÇÃO GLOBAL: 115,88%								

TABELA 01. QUAR 2021. SÍNTESE DE RESULTADOS POR PARÂMETRO

[QUAR 2021 - RESULTADO DOS PARÂMETROS: RESULTADO GLOBAL]



FIGURA 08. QUAR 2021 – RESULTADO GLOBAL E PONDERADO DOS PARÂMETROS

Relativamente ao resultado dos parâmetros:

- **EFICÁCIA:** 3 (três) objetivos/indicadores planeados no parâmetro Eficácia foram alcançados.
O resultado global do parâmetro é de 100% e o resultado ponderado é de 25%;
- **EFICIÊNCIA:** dos 3 (três) objetivos/indicadores planeados, 2 (dois) foram alcançados, e 1 (um) foi superado.
O resultado global do parâmetro é de 163,52% e o resultado ponderado é de 40,88%;
- **QUALIDADE:** dos 3 (três) objetivos planeados e 5 (cinco) indicadores foram alcançados.
O resultado global do parâmetro é de 100,00% e o resultado ponderado é de 50,00%.

ANÁLISE QUALITATIVA DOS RESULTADOS E DESVIOS POR OBJETIVO E INDICADOR

OO1	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 i1. Grau de execução	60,00%	100,00%	0,00%	atingiu
A ANSR no cumprimento das suas atribuições nomeadamente na coordenação das políticas públicas de segurança rodoviária encontra-se a desenvolver a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - VISÃO ZERO 2030, em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos anteriores e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área. Sendo um projeto de elevada complexidade, que exige o alinhamento e a colaboração dos parceiros estratégicos e sociedade civil, houve necessidade de se proceder a uma revisão do indicador e respetiva meta durante 2021, que resultou na apresentação de proposta de alteração, conforme documento: 2ª Revisão de Objetivos Operacionais QUAR 2021, enviado a 30 de setembro para SGMAI. O despacho de homologação pela S. Exa. SEAI, foi recebido na ANSR, a 5 de novembro de 2021. De referir que a futura Estratégia Nacional VISÃO ZERO 2030 compreende 3 fases, tendo sido executados trabalhos ao longo da 1ª fase sobre os Princípios Balizadores (relatório final em https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1-Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf). Bem como da 2ª fase, sobre os relatórios "técnico-científicos" estando disponíveis os relatórios finais das etapas 2.1- Diagnóstico e avaliação da situação atual e, ainda, 2.2 - Bases para a Visão Zero 2030 (https://visaozero2030.pt/metodologia/). A metodologia para a implementação dos planos de ação bienais que constitui o terceiro e último relatório "técnico-científico" está a ser elaborado e será oportunamente apresentado ao público, sendo expectável a sua conclusão em 2022.				

002	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços i2. Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços	87,32%	100,00%	0,00%	atingiu

O Planeamento do fornecimento de bens e serviços é uma atividade essencial para o regular funcionamento de qualquer organismo, revestindo-se de particular acuidade na Administração Pública, na medida em que impacta de forma direta nas opções políticas dos organismos públicos e nos dispêndios destes, sendo que qualquer instituição tem de saber ter resposta adequada para prover as necessidades do organismo, tendo em vista a prossecução do interesse público. A ANSR percebe a importância do planeamento para a otimização dos seus projetos e aquisições, nas suas opções estratégicas para o desenvolvimento da prevenção e segurança rodoviárias, bem como o seu contributo para uma contratação mais eficiente, racional e dotada de maior qualidade face aos resultados pretendidos.

Com o objetivo de melhorar a contratação pública, foram implementadas várias medidas na ANSR, entre as quais se destacam:

- Mapa de Planeamento quinquenal, com previsão dos projetos e aquisições a desenvolver na ANSR, durante esse período, valor estimado e respetiva duração;
- Monitorização mensal dos procedimentos de contratação pública, quer planeados quer não planeados, através de um ficheiro em formato Microsoft Excel® onde se regista a informação referente às aquisições;
- Relatórios mensais de atividade, baseados na monitorização dos procedimentos aquisitivos que possibilitou acompanhar a evolução da execução dos procedimentos planeados e não planeados, com a inclusão de indicadores que permitem informação útil para a compreensão do planeamento corrente e futuro da ANSR;
- Formação em contratação pública para o universo da ANSR, por entidade reconhecidamente qualificada, para dar a conhecer as regras legais que pautam a contratação pública.

O planeamento 2021 incluía 142 projetos/aquisições de bens e serviços, foram apurados os seguintes resultados:

- foram iniciados 135 procedimentos de contratação pública, dos quais 124 foram concluídos;
- foram iniciados 38 procedimentos não planeados, dos quais 32 foram concluídos;
- Apurou-se um total de 162 procedimentos (planeados e não planeados) concluídos.

O número total de processos planeados iniciados ou concluídos em 2021, revela que o objetivo de garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços foi cumprido. Aliás, a identificação de apenas 7 (sete) aquisições planeadas e não concretizadas, num universo de 135 procedimentos iniciados e maioritariamente concluídos, a que se juntam os procedimentos não planeados num total de 173 procedimentos iniciados, prefigura uma avaliação positiva dos serviços da ANSR.

As razões que fundamentam a não concretização dos projetos planeados, prendem-se com opções estratégicas da ANSR ou mesmo do MAI, tendo existido projetos que não foram concretizados, como sucedeu na área das tecnologias de informação e outros que transitaram para o ano seguinte, por motivos alheios à ANSR (devido à insuficiência das dotações orçamentais inscritas no orçamento do organismo, decorrentes de cativações na

ordem dos 23%, face ao proposto pela ANSR), o que colocou em risco projetos necessários ao cumprimento das atribuições da ANSR.

Por último, é de sublinhar que a ANSR tem 6 recursos afetos à área da contratação pública, número que se revelou insuficiente para fazer face às necessidades da organização, embora seja de valorizar o resultado apurado e o empenho da equipa NCP na sua concretização.

OO3	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
-----	-------------------	--------------------	--------	---------------

Promover a Sensibilização para a Segurança Rodoviária
i3. Número de campanhas divulgadas

26

100,00%

0,00%

atingiu

A realização de campanhas de comunicação continua a ser um meio privilegiado de sensibilização e de promoção de comportamentos adequados enquanto utilizadores das infraestruturas rodoviárias, visando o objetivo último a tomada de consciência e a partilha de responsabilidade pela segurança rodoviária. Neste sentido, esta atividade é uma prioridade da ANSR, o que se refletiu na realização de 26 campanhas (mais uma, do que inicialmente planeado).

Para além das campanhas previstas no Plano Nacional de Fiscalização, e das habituais campanhas em épocas festivas, deu-se ainda enfoque a temas como as alterações ao Código da Estrada, a fadiga e as zonas de velocidade 30 km/h. Alargou-se também as parcerias com entidades públicas e privadas que se associaram a várias destas campanhas.

Como meios de divulgação, a ANSR manteve a aposta no recurso à sua página na internet e às redes sociais, de forma a criar uma relação de proximidade com o cidadão, partilhando de forma regular um conjunto de mensagens de sensibilização e alerta para a prática de hábitos e condutas seguras nas infraestruturas rodoviárias (iniciativas reforçadas nas datas mais significativas para a nossa sociedade).

Evidências à concretização do objetivo podem ser consultadas em www.ansr.pt.

OO4	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
-----	-------------------	--------------------	--------	---------------

Incrementar a fiscalização automática da velocidade

i4. Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020

5,96%

100,00%

0,00%

atingiu

No âmbito da fiscalização automática de velocidade, a ANSR procede regularmente à monitorização mensal do número de veículos controlados, através do Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET). Neste sentido,

em junho de 2021, face aos resultados apurados nos primeiros meses do ano, aquém da expectativa face ao agravamento da pandemia Covid-19 e consequente redução significativa de tráfego, foi necessário proceder à revisão da meta e respetiva tolerância. Tal exercício, resultou na apresentação de proposta de alteração, conforme documento: 1ª Revisão de Objetivos Operacionais QUAR 2021, enviado a 30 de junho para SGMAI. O despacho de homologação pela S. Exa. SEAI, foi recebido na ANSR, a 11 de agosto de 2021.

Para o cálculo do resultado final foi considerado o período acumulado de janeiro a dezembro 2021, apresentando-se a variação face ao período homólogo do ano anterior utilizando aos valores registados no SIGET. No ano de 2021, verificou-se um aumento do número de veículos controlados de +5,96% em relação ao ano de 2020, tendo sido adequada a decisão de alteração da meta e tolerância.

005	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Aumentar a taxa de envio de processos a tribunal i5. Taxa de crescimento dos processos enviados a tribunal	142,34%	258,79%	158,79%	superou

No decorrer de 2021 houve a necessidade de se proceder à revisão do objetivo 005 que até então respeitava a: “Aumentar a taxa dos autos decididos” devido a algumas condicionantes não previstas aquando da definição dos objetivos para 2021.

Como eventos que tiveram impacto na concretização do objetivo, podemos indicar:

- Ausência de contrato de serviços postais por um período de cerca de 6 meses, devido à demora da aprovação das verbas para a sua contratação;
- Redução na fiscalização rodoviária em virtude das restrições à circulação que geraram uma diminuição do tráfego e parte do efetivo ter ficado afeto a outras funções, o que gerou uma diminuição expressiva nos autos registados;
- Suspensão dos prazos em processo contraordenacional, nos termos do artigo 6º-C da Lei n.º1-A/2020, de 19 de março, na redação dada pela Lei n.º4-B/2021, de 1 de fevereiro, foi determinada nova suspensão dos prazos em processo contraordenacional, a produzir efeitos desde 22 de janeiro de 2021. O artigo 4º da Lei n.º13-B/2021, de 5 de abril, veio, depois, estabelecer as regras relativas ao fim dos mencionados prazos administrativos, entretanto suspensos, tendo a contagem sido retomada a 6 de abril de 2021;

Neste contexto, foi pertinente transferir o foco para o envio de processos a Tribunal, uma vez que os casos de desobediência constituem uma das premências identificadas, mesmo para afastar a ideia de impunidade na mente dos infratores. Com efeito, os incumprimentos das sanções aplicadas em sede de decisão administrativa condenatória devem ser enviados ao Ministério Público para execução, mormente para a execução coerciva da coima aplicada e participação de crime de desobediência por não cumprimento da sanção acessória. Também os processos de contraordenação em que o infrator apresentou impugnação judicial, por não se conformar com a decisão administrativa condenatória, devem ser enviados a tribunal.

Tendo em conta o aumento na mobilização de recursos para a prossecução deste objetivo (que em 2020 sofreu grandes constrangimentos, fruto da necessária redução no número de documentos físicos tratados tendo em conta a prevenção da contaminação por Covid-19), os resultados superaram as expectativas previstas, resultando num desvio positivo bem considerável.

De 97 processos enviados a Tribunal em 2020, apurou-se o envio de 1.806 em 2021, um número bastante superior ao esperado, mas que reflete bem o esforço coletivo direcionado para a concretização do objetivo. Os recursos canalizados para esta função corresponderam às necessidades tendo sido possível colmatar alguma da parte não concretizada em 2020, decorrente das circunstâncias atípicas vivenciadas em 2020.

006	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Diminuir o prazo entre data de infração e a notificação da infração de processos SINCRO				
i6. Taxa de redução do prazo médio entre registo da infração e notificação de infração de processos SINCRO	10,53%	100,00%	0,00%	atingiu

O SINCRO consiste no Sistema Nacional de Controlo de Velocidade e tem como objetivo a promoção do cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade de cada veículo em cada local de controlo.

Os radares SINCRO funcionam de forma automatizada, de forma a aumentar a confidencialidade dos dados, mas sobretudo tornar a tramitação de certas fases do processo contraordenacional mais céleres e simplificadas, permitindo o encurtamento dos prazos no tratamento global das infrações registadas por excesso de velocidade. Quanto mais curtos forem os tempos decorridos em cada fase do processo, maior efetividade tem o efeito sancionatório na mente do infrator e menores são as hipóteses de o processo poder vir a prescrever no futuro. Assim, umas das grandes metas para a eficácia deste sistema prende-se com a diminuição dos tempos despendidos nas fases iniciais.

No ano de 2021, apesar da ausência de serviços postais por um período de cerca de 6 meses, devido à demora da aprovação das verbas para a sua contratação, e levando esse facto em consideração, foi possível reduzir o prazo entre a prática da infração e a sua notificação ao infrator. Com esta redução conseguiu-se tornar os processos com origem no SINCRO mais céleres nas suas fases iniciais, o que pode contribuir para o reforço do efeito disciplinador da fiscalização e alteração de comportamento por parte dos condutores, bem como o aumento do sucesso de cobrança na fase inicial.

007	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Contribuir para a informação e conhecimento sobre Segurança Rodoviária i7. Taxa de execução de projetos afetos à UPSR	90,76%	100,00%	0,00%	atingiu

A informação e o conhecimento sobre segurança rodoviária contribuem de forma significativa para definição das políticas públicas e das estratégias nacionais e institucionais. A ANSR, em alinhamento com as melhores práticas internacionais, encontra-se a investir em variados projetos tendo como objetivo a recolha dessa informação e a criação dos respetivos meios de análise. Com o reforço do conhecimento sobre segurança rodoviária é exetável uma intervenção mais ativa na prevenção e assim, reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários.

Com este propósito, a UPSR, unidade orgânica dedicada ao conhecimento sobre segurança rodoviária, selecionou os 11 principais projetos em curso, distribuídos pela DENP e DOSE, procedendo à monitorização mensal detalhada atendendo às várias fases de cada projeto. Alguns constrangimentos, principalmente externos (como uma ação de contencioso pré-contratual) tiveram impacto pontual em alguns projetos, o que não impediu que a execução global ultrapassasse 90%, tendo por base a execução prevista.

008	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional i8. Número de medidas implementadas até 31 de dezembro de 2021	6	100,00%	0,00%	atingiu

A ANSR tem por missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário, sem prejuízo da competência para o processamento e aplicação de coimas nas contraordenações rodoviárias por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, nas vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, ser da respetiva câmara municipal. Nessa senda, é atribuição da ANSR fiscalizar o cumprimento das disposições do legais sobre o trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar, bem como a aplicação das coimas e sanções acessórias nos processos da sua competência.

Desde a tramitação do auto e sua notificação ao infrator até à apreciação jurídica e prolação da decisão administrativa, torna-se essencial, nesta componente administrativa, desenvolver medidas de melhoria contínua global do processo, designadamente que permitam o acesso/consulta digital aos milhares de documentos que constituem os processos e, simultaneamente, permitam diminuir a necessidade de contacto e circulação de documentos físicos. Neste contexto, a ANSR tem procurado, constantemente, aumentar a

desmaterialização nas diversas fases do processo contraordenacional de forma a otimizar os procedimentos administrativos e, consequentemente, aumentar os níveis de eficiência e eficácia dos serviços.

Em 2021, tal como planeado, foram implementadas seis medidas:

- Notificação de Pedidos de Identificação de Condutor com provas fotográficas;
- Certificados de controlo metrológico on-line;
- OCR nos pedidos de infrator digitalizados para permitir aos juristas a recolha de segmentos do texto;
- Tratamento diferenciado de defesas com Resposta a Identificação do Autor da prática da infração em sede de defesa;
- Automatização da assinatura eletrónica de notificações das infrações de velocidade no âmbito do SINCRO;
- Acesso aos operadores judiciais à informação do Registo de Infrações do Condutor. A ANSR desenvolveu com o Ministério da Justiça um canal de comunicação eletrónica entre o sistema de informação de suporte à atividade dos tribunais e os sistemas de informação das entidades públicas e os sistemas da ANSR, por forma a auxiliar os tribunais no âmbito dos processos judiciais, com vista a agilizar o andamento destes processos.

009	RESULTADO APURADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	CLASSIFICAÇÃO
Contribuir para a gestão dos serviços públicos				
i9. Taxa de trabalhadores em teletrabalho	54,63%	100,00%	0,00%	atingiu
i10. Taxa de execução das medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR	83,33%	100,00%	0,00%	atingiu
i11. Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos, no âmbito SGQ	19.01.2022	100,00%	0,00%	atingiu

[i9]

Nos termos do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º54-A/2021, de 25 de junho, dos artigos 12.º e 13.º do Decreto-Lei n.º10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, por força do disposto no artigo 2.º da Lei n.º1-A/2020, de 19 de março, em conjunto com as Resoluções da Assembleia da República n.º 14-A/2021, n.º 63-A/2021, n.º 69-A/2021, n.º 77-B/2021 e n.º 90-A/2021, atendendo à emergência de saúde pública de âmbito internacional e à situação excecional que se viveu em 2021, com a proliferação de casos registados de contágio de COVID-19, que exigiu a aplicação de medidas extraordinárias e de caráter urgente, entre as quais se conta a obrigatoriedade do teletrabalho em vários períodos de 2021, a ANSR, em cumprimento da legislação em vigor, determinou o teletrabalho obrigatório sempre que as funções o permitiam.

Pelas razões explanadas, em 2021 verificou-se uma variação entre os 20 e os 75% de trabalhadores que realizaram a sua atividade em teletrabalho, tendo havido necessidade de propor a alteração da meta e tolerância a 30 de junho de 2021, aquando da 1ª proposta de revisão do QUAR. Neste contexto, a ANSR efetuou

proposta de alteração da meta deste indicador de 25% para 50%, com a tolerância de 15%, que se verificou ter sido uma decisão acertada.

Apesar da situação pandémica ter sido agravada no final de novembro de 2021, com o surgimento da variante OMICRON em Portugal, e a taxa de trabalhadores em teletrabalho ter subido em dezembro, manteve-se um resultado que se enquadrou dentro do planeado, tendo o objetivo sido cumprido.

[i10]

A ANSR tem participado ativamente no Programa Simplex+, desde o seu início em 2016, tendo proposto diversas medidas que visam simplificar as atividades/processos e dinamizar os serviços, tornando o processo contraordenacional mais eficaz e eficiente, desde a fiscalização pelas entidades autuantes até ao processamento da decisão administrativa. É significativo o trabalho realizado na simplificação e modernização administrativa, de onde destacamos:

- Registo individual do condutor atualizado nas Regiões Autónomas;
- Automatização do pedido de identificação dos veículos (infrações indiretas);
- Comunicação automática de pontos na condução.

No início de 2021, a ANSR tinha a decorrer 4 medidas incluídas no programa Simplex+, #61 Auto Eletrónico, #91 IA Inteligência Artificial, do programa *Simplex* 2019/2021 e #48 - Sinistralidade Rodoviária Online e #50 Fiscalização Automática com Auto Eletrónico programa *Simplex* 2020/2021. De referir que todas as medidas apresentadas, pelo elevado nível de complexidade, têm um horizonte temporal de execução superior a um ano, tendo sido necessário assinalar para a meta do indicador, as fases que tinham como prazo de conclusão o ano civil de 2021.

Também de assinalar que durante 2021, foram observados alguns constrangimentos, nomeadamente, no processo de consolidação da arquitetura do sistema, e de participação de entidades externas, sem as quais os projetos não são passíveis de avançar. Em sequência foram formalizados dois pedidos de prorrogação de prazo ao Gabinete da Secretária de Estado da Inovação e Modernização Administrativa (GSEIMA), referentes às medidas #48 (pedido efetuado em abril 2021) e #50 (pedido efetuado em julho 2021, devido ao facto desta medida ter como precedente a medida #61 Auto Eletrónico e que ainda não foi concluída, por ainda não ter sido possível efetuar o projeto piloto com as Forças de Segurança. Ambos os pedidos/propostas apresentadas pela ANSR foram aprovadas pelo GSEIMA:

- A medida #48: desenvolvimento em duas fases, sendo a correspondente a 2021 referente a Projeto Piloto, e;
- A medida #50: revisão e planeamento efetuados em função da conclusão da medida #61.

Assim, face às fases planeadas para 2021, indica-se:

- #48 Sinistralidade Rodoviária Projeto Piloto: medida concluída (10 fases planeadas);
- #91 IA Inteligência Artificial: 2 fases concluídas (2 fases planeadas);
- #61 Auto Eletrónico: 1 fase concluída; 1 em curso (3 fases planeadas).

Como referido anteriormente, todas as medidas possuem uma elevada complexidade operacional, quer em termos de coordenação dos vários *stakeholders*, quer em termos de recursos especializados internos e externos

e, por fim, em termos de desenvolvimento dos sistemas aplicacionais e respetiva integração com a infraestrutura tecnológica do MAI, gerida pela RNSI. Sendo de salientar, o contínuo empenho da ANSR em ultrapassar todos os constrangimentos, tendo sempre como horizonte a concretização dos seus projetos mais relevantes para a materialização da estratégia VISÃO ZERO (Observatório de Segurança rodoviária, evolução do SCoT+, Fiscalização Rodoviária com Auto Eletrónico, etc.).

[i11]

A atividade da ANSR é suportada pelo seu sistema de gestão que está estruturado de acordo com as diretrizes das normas ISO 9001 - Sistemas de Gestão da Qualidade (Requisitos) e ISO 14001 - Sistemas de Gestão ambiental (requisitos e linhas de orientação para a sua utilização). No âmbito da sua política de qualidade, assume-se como objetivos: 1) Aumento da satisfação dos clientes (internos/ externos e diretos/ indiretos); 2) Cumprimento orçamental e controlo de custos; 3) Melhoria contínua da sua atividade e promoção de sugestões de melhoria do serviço da ANSR; 4) Fomento da aprendizagem e satisfação dos seus colaboradores; e 5) Promoção da melhoria do desempenho de fornecedores e prestadores de bens e/ou serviços. Neste sentido, sendo a ANSR uma entidade certificada pela NM ISO 9001, compete-lhe desenvolver um conjunto de iniciativas de dinamização do sistema, promover oportunidades de melhorias nos processos e atividades e auscultar a satisfação dos seus parceiros (clientes) externos e internos.

Neste sentido, foram desenvolvidas várias iniciativas, entre as quais se destacam:

- Revisão do questionário de Avaliação da Satisfação do cidadão;
- Relocalização do *link* de acesso ao Questionário (disponível em ansr.pt);
- Promoção do *link* nas redes sociais Facebook, Instagram e LinkedIn (em 13.07.2021 e 18.10.2021);
- Projeto de reestruturação gráfica do Relatório de Avaliação da Satisfação do Cidadão.

É de salientar que a ANSR tem 5 trabalhadores afetos à equipa NPQ (responsável pela dinamização dos instrumentos de gestão e pelo sistema da qualidade), considerando-se uma equipa reduzida face às necessidades estratégicas e operacionais. Neste contexto, face à exigência do relatório (integração de todos os conteúdos e, garantia de um equilíbrio entre a qualidade da informação e a formatação gráfica) e necessidade de dar continuidade às restantes atividades do núcleo, tornou-se inevitável a prorrogação do prazo de apresentação do documento final.

A apresentação do Relatório concretizou-se a 19.01.2022 (envio para aprovação aos dirigentes superiores), tendo sido divulgado aos trabalhadores a 07.02.2022, estando atualmente disponível na intranet, para consulta interna.

Dados relativos à Satisfação do Cidadão apresentados no Capítulo de Avaliação dos Públicos Externo e Interno.

03 EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS DE INDICADORES QUAR

Em análise aos objetivos operacionais do QUAR 2020 cumpre referir a existência de 2 (dois) objetivos que se considerou pertinente manter e acompanhar a evolução por anos consecutivos, respetivamente o OO3. Promover a Sensibilização para a segurança Rodoviária (indicador: Número de campanhas divulgadas) e o OO9. Contribuir para a gestão dos serviços públicos (indicador: Taxa de execução das medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR). Apresentamos na tabela seguinte, uma breve evolução dos resultados obtidos.

Promover a Sensibilização para a Segurança Rodoviária Número de campanhas divulgadas					VARIAÇÃO 2021/2020	
ANO	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	META DEFINIDA	TAXA DE REALIZAÇÃO DO INDICADOR
2020	18	25	138,89%	38,89%	+ 7	- 38,89%
2021	25	26	100,00%	0%		

TABELA 02. COMPARATIVO 2021/2020 – OBJETIVO: PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública Taxa de execução das medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR					VARIAÇÃO 2021/2020	
ANO	META	RESULTADO	TAXA DE REALIZAÇÃO	DESVIO	META DEFINIDA	TAXA DE REALIZAÇÃO DO INDICADOR
2020	70%	86,11%	123,01%	23,01%	+ 15%	- 23,01%
2021	85%	83,33%	100%	0%		

TABELA 03. COMPARATIVO 2021/2020 – OBJETIVO: CONTRIBUIR PARA A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Os resultados dos indicadores em 2021, que apresentam histórico, foram alcançados, apresentando uma taxa de realização mais baixa que em 2020, contudo, de referir que a meta definida em 2021 era mais elevada, nos dois indicadores.

04 EXECUÇÃO DO PLANEAMENTO DE RECURSOS HUMANOS

O diploma legal de criação da ANSR preconizava a adoção de uma estrutura orgânica leve e ágil, o que na prática se traduziu ao longo destes anos na existência de mapas de pessoal com quantitativos limitados, que se revelam não só insuficientes, mas também desadequados, tanto ao nível das competências como em termos do subdimensionamento da estrutura dirigente, face às necessidades desta Autoridade para o cumprimento da sua missão.

Em 2021, o mapa de pessoal aprovado contemplava 212 postos de trabalho representando um reforço de 10 novos postos face ao ano anterior. À data de 31 de dezembro, foram registadas:

33 ADMISSÕES

- 31 trabalhadores iniciaram funções através de procedimentos de mobilidade; 2 por comissão de serviço e, 2 através do Programa de Estágios EstagiAPXXI.

25 SAÍDAS

- 10 trabalhadores cessaram atividade por regime de mobilidade; 1 por procedimento concursal; 2 por comissão de serviço, 2 por regresso ao serviço de origem e 3 por aposentação.

[QUAR 2021. RECURSOS HUMANOS: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO⁸]

CARREIRA	PONTUAÇÃO (CCAS) a)	Nº DE EFETIVOS PLANEADOS	UERHP	PONTUAÇÃO/ PLANEADA	Nº EFETIVOS EM 2021	UERHE	PONTUAÇÃO EXECUTADA	DESVIO (Nº EFETIVOS)
DIRIGENTES DE TOPO	20	2	454	40	2	454	40	0
DIRIGENTES INTERMÉDIOS (1 e 2)	16	8	1 816	128	7	1 583	112	-1
TÉCNICOS SUPERIORES (inclui Especialistas de Informática)	12	118	26 786	1 416	87	18 395	1 044	-31
COORDENADORES TÉCNICOS	9	4	908	36	5	1 135	45	1
ASSISTENTES TÉCNICOS (inclui Técnicos de Informática)	8	75	17 025	600	54	11 687,5	432	-21
ASSISTENTES OPERACIONAIS	5	5	1 135	25	4	849	20	-1
TOTAL		212	48 124	2 245	159	34 104	1 548	-53

TABELA 04. 2021. QUAR – RECURSOS HUMANOS – PLANEAMENTO VS EXECUÇÃO; a) CCAS – Conselho Coordenador de Avaliação de Serviços.

Totalizam-se em 2021, 159 trabalhadores¹ em funções na ANSR, apurando-se uma taxa de aumento efetiva de 11,80%, face a 2020, e correspondendo a 75,00% do quadro de pessoal aprovado.

Relativamente à execução, conforme orientação do CCAS (Conselho Coordenador de Avaliação de Serviços), a pontuação é aferida para um referencial de Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados, o qual resulta da subtração aos 365 ou 366 dias de calendário de todos os dias a que correspondam sábados, domingos, feriados oficiais, feriado municipal (1), tolerâncias de ponto (2) e 23 dias úteis de férias (média), correspondendo a 227 dias úteis.

⁸ Análise efetuada de acordo com a pág. 1 do anexo 3 das orientações do DT N.º 1/2010 do CCAS, a pontuação é aferida para um determinado referencial de Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados (UERHP), o qual resulta da extração aos 365 ou 366 dias de calendário, de todos os dias a que correspondam sábados, domingos, feriados oficiais, feriado municipal, tolerâncias de ponto e 23 dias úteis de férias (média). No caso concreto, a UERHP de 2021 assume o valor global de 227 dias úteis; b) Para o cálculo da Unidade Equivalente de Recursos Humanos Executados (UERHE) é necessário apurar os dias de absentismo por carreira disponível no Balanço Social.

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

05 EXECUÇÃO DO PLANEAMENTO ORÇAMENTAL

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

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

Por uma questão de transparência, passamos de seguida a analisar o orçamento da ANSR, sem, contudo, incluir o agrupamento 04, que analisaremos no final.

Assim, e sem considerar o agrupamento 04, a ANSR propôs um orçamento de 34,93 milhões de euros, tendo o orçamento aprovado tido uma redução de 12,08 milhões de euros, ou seja, menos 23%. Para além desta redução, foram cativados mais 5,26 milhões de euros do orçamento da ANSR. Neste contexto, o orçamento corrigido⁹ para o exercício de 2021 foi na ordem dos 22,8 milhões de euros, tendo sido executados cerca de 14,9 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 66,89%, conforme pode ser observado no quadro infra. A fraca execução do orçamento da ANSR deveu-se à necessidade da obtenção das autorizações financeiras para a execução de alguns serviços/projetos estruturantes, como, entre outros, dos serviços postais e da ampliação do SINCRO, bem como dos trâmites legais necessários em matéria de contratação pública.

Relativamente ao agrupamento 04, e para além de 9,02 milhões de euros que a ANSR transferiu ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março, foram, ainda, transferidas as seguintes verbas:

- Transferência dos saldos de gerência da ANSR para a SGMAI para financiar as eleições por determinação do Despacho n.º 1534/2021/SEO, de 15 de novembro, no montante de 6,2 milhões de euros;

⁹ Orçamento Corrigido = Orçamento Inicial + Alterações Orçamentais – Cativações + Transferências Extraordinárias em cumprimento dos despachos da Senhora Secretária de Estado do Orçamento (SEO).

- Transferência dos saldos de gerência da ANSR para a PSP, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1794/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1810/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 14 milhões de euros;
- Transferência dos saldos de gerência da ANSR para a GNR, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1795/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1811/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 16,4 milhões de euros.

Este total de 36,64 milhões de euros que a ANSR transferiu das suas receitas para outras entidades, foram registadas no orçamento da ANSR no agrupamento 04 - Transferências correntes, fazendo este aumentar em 92% face ao ano anterior, atingindo 51 Milhões de euros, 89,92% do orçamento executado da ANSR.

[ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO]

AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO INICIAL PROPOSTO PELA ANSR (M€)	ORÇAMENTO APROVADO (M€)	ORÇAMENTO APROVADO CORRIGIDO ¹⁰ (M€)	EXECUTADO (M€)	DESVIO (M€)	EXECUÇÃO (%)
PESSOAL	5 227 819	5 227 819	4 970 479	3 844 154	1 126 325	77,34
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	13 002 842	10 302 842	11 378 022	8 602 072	2 775 950	75,60
JUROS E OUTROS ENCARGOS	10 000	10 000	10 000	0	10 000	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	2 100 779	2 100 779	958 758	892 198	66 560	93,06
INVESTIMENTOS	14 586 657	5 206 657	4 994 244	1 585 855	3 408 389	31,75
SUBTOTAL	34 928 097	22 848 097	22 311 503	14 924 279	7 387 224	66,89
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	16 870 000	16 870 000	51 001 455	51 001 319	136	100
TOTAL	51 798 097	39 718 097	73 312 958	65 925 598	7 387 360	89,92

TABELA 05. 2021 - ORÇAMENTO ANSR: PLANEAMENTO vs EXECUÇÃO

¹⁰ Orçamento corrigido = Orçamento inicial + alterações orçamentais – cativações + transferências extraordinárias em cumprimento dos despachos da SEO

03

**ATIVIDADES E PROJETOS DESENVOLVIDOS,
PREVISTOS E NÃO PREVISTOS**



01 ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ANSR no cumprimento das suas atribuições de planeamento e coordenação de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, está a desenvolver a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 - **Visão Zero 2030**, alinhada com o Sistema Seguro, com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, a Segunda Década de Ação da ONU para a Segurança Rodoviária 2021-2030, a Declaração de Estocolmo (Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030) e objetivos da UE.

Devido ao facto da UPSR, responsável, entre várias outras atribuições, pela elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária ter apenas 13 trabalhadores, incluindo 3 dirigentes, que representam 8% do efetivo da ANSR, sendo que apenas 2 são Engenheiros Cívicos, não foi possível concluir a Estratégia durante 2021.

Importa referir que, apesar das iniciativas realizadas desde 2019 em matéria de recrutamentos por mobilidade interna, não foi possível reforçar esta Unidade, pelo que em 13 julho de 2021 solicitou-se à tutela a abertura de procedimento concursal comum, com vista ao recrutamento de 18 técnicos superiores na área da Engenharia (UPSR), do qual se aguarda aprovação.

[ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL VISÃO ZERO 2030 - EXECUÇÃO]

1ª FASE: CONCLUÍDA

- ✓ Lançamento do site visaozero2030.pt, a 26.02.2021.
- ✓ Apresentação do Relatório – Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030, a 26.02.2021. (Documento 1)

PÁGINA WEB VISÃO ZERO 2030



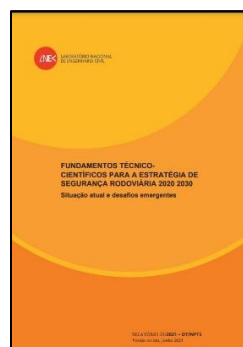
2ª FASE: MAIORITARIAMENTE EXECUTADA

- ✓ Apresentação do documento – Fundamentos Técnico-científicos para a Estratégia de Segurança Rodoviária 2020-2030: Situação atual e desafios emergentes, a 28.06.2021. (Documento 2)
- ✓ Apresentação do documento – Bases para a Nova Estratégia VISÃO ZERO 2030 - Estrutura e potenciais intervenções, a 06.08.2021. (Documento 3)

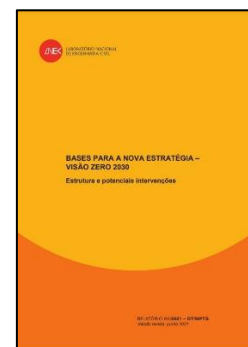
[Documento 1]



[Documento 2]



[Documento 3]



02 PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA 2021

O Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária era uma medida do PENSE 2020, estando enquadrada no objetivo operacional 2: Melhorar a Legislação, a Fiscalização e o Sancionamento' que se pretende manter em vigor. Encontrando-se sob responsabilidade da ANSR, este projeto é desenvolvido com a colaboração da GNR e PSP, tem uma periodicidade anual e é elaborado em conformidade com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE.

Assim, de acordo com o PNF 2021 aprovado e com a citada Recomendação, foram realizadas várias ações de fiscalização pelas Entidades Fiscalizadoras (em datas específicas) em simultâneo com campanhas de sensibilização rodoviária levadas a cabo pela ANSR.

Relativamente às ações de sensibilização no âmbito do PNF, foram redesenhadas no segundo semestre de 2021. Passaram a contar com a elaboração de um guião de orientação para a intervenção no terreno, com o apoio de *tablets* para a visualização de conteúdos de sensibilização e com *flyers* alusivos às temáticas de cada ação (velocidade, álcool, telemóvel e dispositivos de segurança).

Apresentam-se, de seguida, alguns dados referentes às ações de fiscalização no âmbito do PNF em 2021:

[CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF]

DATA	TEMÁTICA	CAMPANHA
23/02 a 01/03	TELEMÓVEL	Campanha " <i>Phone OFF – A conduzir, não uses o telemóvel</i> "
20 a 26/04	VELOCIDADE	Campanha " <i>Viajar sem Pressa</i> "
25 a 31/05	TELEMÓVEL	Campanha " <i>Ao volante, o telemóvel pode esperar</i> "
23 a 29/06	SEGURANÇA	Campanha " <i>Cinto-me Vivo</i> "
06 a 12/07	ÁLCOOL	Campanha " <i>Taxa Zero ao Volante</i> "
10 a 16/08	VELOCIDADE	Campanha " <i>Viajar sem Pressa</i> "
09 a 15/09	SEGURANÇA	Campanha " <i>Cinto-me Vivo</i> "
01 a 05/10	ÁLCOOL	Campanha " <i>Taxa Zero ao Volante</i> "
19 a 22/11	VELOCIDADE	Campanha " <i>Viajar sem Pressa</i> "
07 a 13/12	ÁLCOOL	Campanha " <i>Taxa Zero ao Volante</i> "

QUADRO 05. CAMPANHAS REALIZADAS NO ÂMBITO DO PNF

[RESULTADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF 2021 – Portugal Continental]

#	VEÍCULOS FISCALIZADOS	INFRAÇÕES	AUTUAÇÕES				CRIMES		
			Dispositivos de segurança	Excesso de Velocidade	Excesso de Álcool	Telemóvel	Excesso de Velocidade	Excesso de Álcool	Telemóvel
DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA	94 894	21 020	2 009	5 715	897	1 071	451	356	112
VELOCIDADE	84 815	30 653	584	18 283	864	637	514	330	112
ÁLCOOL	118 945	28 299	865	6 482	1 430	800	776	383	104
TELEMÓVEL	125 230	30 852	1 250	7 560	734	2 353	421	443	89
TOTAL	423 884	110 824	4 708	38 040	3 925	4 861	2162	1 512	417

TABELA 06. RESULTADOS DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO NO ÂMBITO DO PNF 2021 – PORTUGAL Continental

Embora o balanço da execução do PNF tenha sido positivo, nomeadamente ao nível do impacto nos cidadãos das ações conjuntas de sensibilização e fiscalização, contribuindo, decisivamente, para uma consciencialização relativamente aos riscos de adotarem comportamentos menos corretos e, conseqüentemente, da importância de cumprir as regras, há alguns aspetos que ainda têm de ser melhorados:

- Participação mais ativa das Forças de Segurança na elaboração do PNF;
- Ações de Fiscalização nos locais onde existe efetivamente um risco acrescido, para que fique claro que o objetivo das ações de fiscalização não constitui “uma caça à multa”, mas sim uma ação para proteger e salvar vidas;
- Partilha de informação pelas Forças de Segurança para que seja possível elaborar um relatório de monitorização do PNF.

03 APOIO AOS PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Os planos municipais de segurança rodoviária são instrumentos fundamentais no combate à sinistralidade rodoviária e têm como objetivo abordar, de forma sistemática, as questões de segurança rodoviária a nível local.

O Guia para Elaboração dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR) da ANSR constitui um suporte à definição, desenvolvimento e implementação dos Planos Municipais que as Autarquias venham a desenvolver.

A revisão do atual guia constitui-se como uma oportunidade para criar um documento de fácil consulta, interpretação e aplicação prática, através de uma linguagem escorreita e com a definição de peças escritas e desenhadas mínimas a produzir, facilitando a interpretação.

Neste sentido, durante o ano de 2021, a ANSR promoveu o “Desenvolvimento do novo Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária”, mediante contrato de prestação de serviços, tendo sido elaborada uma versão *draft* do novo Guia.

04 INSPEÇÕES A VIAS PÚBLICAS

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

INSPEÇÕES A PONTOS NEGROS

No âmbito do artigo 6º do Decreto de Lei n.º44/2005, alterado pelo Decreto-Lei n.º102/2020, de 9 de dezembro, no domínio das inspeções a troços de vias, têm especial relevância as inspeções aos designados pontos negros, executadas pela DENP. As inspeções comportam, particularmente, a identificação de problemas de segurança rodoviária, *in situ*, a elaboração dos inerentes relatórios com a enumeração dos problemas detetados e das correspondentes medidas corretivas e a emissão das recomendações às respetivas EGV para que, no âmbito das suas competências, procedam à implementação daquelas medidas, no sentido de reduzir a sinistralidade e a gravidade das suas consequências.

Em 2021, foram elaborados 19 relatórios relativos aos *pontos negros* identificados em 2019 e emitidas as respetivas recomendações às EGV, em resultado das inspeções (visitas técnicas) realizadas no ano 2020 (das 43 inspeções planeadas).

Devido à falta de recursos humanos, no presente caso da área de engenharia não foi possível efetuar as Inspeções de Segurança Rodoviária propostas, embora se reconheça a importância fundamental destas para o combate à sinistralidade rodoviária, nomeadamente através da identificação das medidas corretivas ou mitigadoras a ser implementadas pelos Gestores de Via, com o objetivo de eliminar ou reduzir os riscos para a segurança rodoviária.

Refira-se que a Divisão de Engenharia e Planeamento (DENP), divisão responsável por estas inspeções, entre vários outras atribuições, apenas tem 3 trabalhadores (1,9% do efetivo dos trabalhadores) - a Chefe da Divisão e mais dois trabalhadores, sendo que nenhum é engenheiro Civil - pelo que facilmente se compreende a impossibilidade de desenvolver estas inspeções.

Apesar das iniciativas realizadas desde 2019 em matéria de recrutamentos por mobilidade interna, não foi possível reforçar esta divisão, pelo que em 13 julho de 2021 solicitou-se à tutela a abertura de procedimento concursal comum, com vista ao recrutamento de 18 técnicos superiores na área da Engenharia (UPSR), do qual se aguarda aprovação.

[PONTOS NEGROS - IDENTIFICADOS EM 2020 - INSPECIONADOS¹¹]

VIA	DISTRITO	KM INICIAL	KM FINAL	SENTIDO	Nº DE ACIDENTES	RECOMENDAÇÕES
EN14	Porto	4,500	4,600	-	6	4
EN14	Porto	5,400	5,600	-	6	8
EN6	Lisboa	6,100	6,200	-	7	5
EN13	Braga	37,850	38,000	-	5	11
EN206	Braga	26,200	26,300	-	7	4
EN105	Braga	41,200	41,400	-	6	9
EN10	Lisboa	124,100	124,300	-	5	12
EN10	Lisboa	131,000	131,200	-	5	6
EN10	Lisboa	129,200	129,400	-	6	8
EN10	Lisboa	141,100	141,300	-	6	16
IC17	Lisboa	5,100	5,300	Crescente	8	6
EN125	Faro	98,700	98,900	-	11	11
EN222	Porto	5,300	5,500	-	7	10
EN15	Porto	19,660	19,800	-	5	11
EN1	Aveiro	288,650	288,850	-	6	12
EN101	Braga	105,900	106,100	-	5	10
EN12	Porto	12,600	12,800	-	8	13
EN12	Porto	4,300	4,500	-	6	8
EN12	Porto	8,100	8,300	-	7	8

QUADRO 06. PONTOS NEGROS INSPECIONADOS

No cumprimento do n.º 7 do Artigo 6º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, em novembro a ANSR iniciou a publicação no seu site as recomendações efetuadas às entidades gestoras das vias para efetuarem as correções na infraestrutura sob a sua responsabilidade consideradas necessárias, incluindo a alteração da sinalização existente.

¹¹ As recomendações apresentadas foram emitidas em 2021. As recomendações emitidas em 2020 são referentes a 24 relatórios das 43 inspeções, *in situ*, realizadas.

Das 278 recomendações efetuadas pela ANSR, 112 foram implementadas até ao final do ano, ficando 166 por executar, com a seguinte distribuição por gestor de via:

[QUADRO SÍNTESE – RESULTADO DAS INSPEÇÕES AOS PONTOS NEGROS]

	INSPEÇÕES	RECOMENDAÇÕES	MEDIDAS IMPLEMENTADAS	MEDIDAS A IMPLEMENTAR
BRISA	7	22	11	11
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.	35	250	101	149
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA	1	6	0	6
TOTAL	43	278	112	166

TABELA 07. QUADRO SÍNTESE – RESULTADO DAS INSPEÇÕES AOS PONTOS NEGROS

VISTORIAS

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

Neste sentido, em 2021, integrando a equipa do IMT, a ANSR, através da DENP, participou na seguinte vistoria prévia à abertura de trecho da via ao trânsito: IP5 (A25) Vilar Formoso/Fronteira.

05 EXPANSÃO DO SINCRO

[REDE NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO AUTOMÁTICA DE VELOCIDADE]

Em 2021 a ANSR focou os seus esforços no sentido de dar continuidade a um projeto nacional que transitou da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR) para o PENSE 2020, no âmbito da melhoria da gestão da segurança rodoviária, operacionalizada pelo objetivo de melhoria da legislação, da fiscalização e do sancionamento sendo, para tanto, relevante a ação de otimização da fiscalização concretizada na medida (A.4.16.) de colocação em funcionamento do SINCRO e proceder à sua ampliação.

Compreende a instalação e manutenção de 50 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV): 30 locais de controlo de velocidade instantânea (LCVI) e 20 cinemómetros e 20 locais de controlo de velocidade média (LCVM) incluindo os respetivos cinemómetros-vídeo fixos e 10 LCVM *dummies*.

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2018

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 1T2023

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Lançamento do concurso, análise das propostas, adjudicação e celebração dos contratos para a expansão do SINCRO.

06 SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO [SIUAV]

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

DESCRIÇÃO

O SIUAV constitui uma plataforma transversal a todo o processo de recolha, transmissão, armazenamento e disponibilização de dados de sinistralidade rodoviária. Possui uma componente interna, o Portal dos Acidentes com áreas de acesso distintas (Uso interno e uso pelas entidades envolvidas: Forças de Segurança, Gestores de Via, etc) uma componente externa, o Portal Público (Observatório de Segurança Rodoviária) onde, entre outras funcionalidades, será possível consultar informação estatística, de forma dinâmica, sobre os acidentes rodoviários. A Intranet e a Extranet correspondem às áreas reservadas à ANSR, à PSP e GNR que se integram na rede interna do MAI, bem como a outros *stakeholders* institucionais como a IP, o IMT, as Câmaras Municipais, etc., sendo os acessos ao repositório de dados limitados em função dos perfis dos utilizadores internos à ANSR e externos.

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2017

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 4T2023, dependente da realização do teste final da transmissão de dados sobre a plataforma de interoperabilidade de dados por parte da GNR e PSP.

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Projeto integralmente concluído. Aguarda-se os desenvolvimentos e testes de finais de transmissão de dados reais por parte da GNR e PSP.

07 SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE [SIVIG]

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

DESCRIÇÃO

O SIVIG é um projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade que possibilitem a ativação de medidas preventivas.

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

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2019

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 4T2023

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Tendo em vista alinhar as metodologias a adotar futuramente com as melhores práticas e experiência detida em outros países, foi desenvolvido um estudo de *benchmarking* muito abrangente, com o apoio de um consultor externo, abarcando diversos temas entre os quais: i) fontes de dados; ii) fatores de risco na sinistralidade rodoviária; iii) análises e métodos estatísticos e preditivos aplicados à sinistralidade rodoviária; iv) medidas preventivas.

08 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS [SIGAV]

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

DESCRIÇÃO

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

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2019

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 4T2023

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Tendo decorrido o procedimento de contratação pública com adjudicação dos trabalhos, foram organizadas reuniões de lançamento e de planeamento dos trabalhos de acordo com o caderno de encargos e especificações técnicas definidas.
- Em sequência de processo de impugnação do concurso público, o projeto foi suspenso em outubro de 2021 e retomado em maio 2022.

09 PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO [CaViar]

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

DESCRIÇÃO

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

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2020

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 2024

- Devido a sobreposição de calendários com outros projetos inovadores, num contexto de exiguidade de recursos humanos especializados na área, os trabalhos foram adiados para 2022.

10 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ONLINE

Este projeto é uma medida do programa *Simplex 2020/2021* que visa desenvolver, testar no terreno e identificar os requisitos fundamentais para a futura construção, por parte da ANSR, de uma camada de software que facilite as forças de segurança (PSP e GNR) no processo de recolha no terreno da informação dos acidentes rodoviários.

DESCRIÇÃO

O projeto Sinistralidade Rodoviária Online está estruturado em dois módulos: 1) consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Observatório de Sinistralidade Rodoviária). E, 2) módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2019

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 4T2023

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- A apresentação de prorrogação do prazo da medida *Simplex 2020-2021* ao GSEIMA e proposta de realização do projeto piloto Sinistralidade Rodoviária Online. Aprovado pelo GSEIMA.
- Em 2021 foi desenvolvida uma prova de conceito, em parceria com a concessionária rodoviária Ascendi e testada no terreno com uma equipa da ANSR e PSP.
- O desenvolvimento final do projeto, depende do envolvimento na participação no projeto, pela GNR e PSP.

11 OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Estes cinco projetos - SIUAV, SIVIG, SIGAV, Sinistralidade Online e CaViar - são complementares, constituindo, de forma integrada, o cerne do Observatório de Segurança Rodoviária, uma plataforma cooperativa e partilhada que será o repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, do ponto de vista histórico e do ponto de vista preditivo.

Entre outras vantagens, o observatório apresenta o nível de segurança de toda a rede rodoviária, evidência os pontos mais críticos do ponto de vista da sinistralidade e emite alertas (recorrendo a IA e a modelos preditivos) quer para os cidadãos, quer às entidades interessadas, relativamente às alterações dos padrões de segurança rodoviária, garantindo que toda a informação relativa à segurança rodoviária chega a toda a sociedade em tempo real e com qualidade, assegurando a transparência e responsabilização.

Os principais objetivos do Observatório de Segurança Rodoviária são:

- Gerir a segurança rodoviária e tomar decisões orientadas por dados (com qualidade, atualizados e disponibilizados de forma imediata) e baseadas em evidências. Só assim é possível reduzir a sinistralidade rodoviária. Estes dados alimentam uma Base de Dados analítica e geográfica onde as permissões CRUD (Criar, Ler, Atualizar e Excluir) são geridas pela ANSR, formando uma plataforma, cooperativa e partilhada, que será o um repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, em que todas as entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária irão não só disponibilizar informação, mas também consultar informação necessária para a sua missão, no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária;
- Dar informação permanentemente atualizada a toda a sociedade, e a todas as entidades com responsabilidade na segurança rodoviária, informando da classificação do nível de segurança da estrada, dos percursos mais seguros, e gerando alertas quando se espera que se verifiquem alterações nos padrões de segurança, quer para os cidadãos (para adequarem o seu comportamento ou alterarem o percurso, para um percurso mais seguro), quer para as forças de segurança e emergência para estarem de prevenção nos locais adequado, e ainda quer para as entidades gestora de via para adotarem medidas para voltarem a repor os níveis de segurança.

Esta ferramenta é fundamental para o nosso país combater a sinistralidade rodoviária, assegurando toda a transparência. Para ser concretizado é condição necessária a cooperação e o alinhamento dos vários *stakeholders* tais como forças de segurança, entidades gestoras de via, serviços de saúde e de emergência, seguradoras, entre outras

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

O conhecimento dos impactos da sinistralidade na sociedade afigura-se um imperativo porquanto se encontra envolvida uma problemática de escala global como é a perda de vida humana nas infraestruturas rodoviárias, ademais, a aferição desta informação assume-se como uma ferramenta essencial à implementação de políticas de segurança rodoviária válidas e orientadas para resultados.

O Estudo foi desenvolvido considerando o ano de 2019, uma vez que é o ano de referência quer para a União Europeia, quer para Estratégia Visão Zero 2030, por ser o último ano antes da pandemia.

Em 2019, o custo económico e social dos acidentes com vítimas atingiu 5,4 mil milhões de euros, a que acresce a componente do custo económico e social dos acidentes sem vítimas no montante de 1,1 mil milhões de euros, perfazendo 6,4 mil milhões de euros, correspondente a 3,03% do PIB daquele ano.

Atualizando os valores dos custos em análise com os resultados de sinistralidade em 2020, verifica-se que, por comparação com 1995 o custo económico e social da sinistralidade em Portugal Continental diminuiu 78% em 2020 face àquele ano. Entre 1995 e 2020, como consequência dos investimentos efetuados na segurança rodoviária, estima-se que foram salvas 27,3 mil vidas¹² e evitados 929,3 mil feridos¹³, evitando-se 231,5 mil milhões de euros¹⁴ em custos económicos e sociais.

¹² Vítimas mortais a 24h, uma vez que a contabilização das vítimas mortais a 30 dias apenas foi iniciada em 2010.

¹³ Feridos a 24h, uma vez que a contabilização dos feridos a 30 dias apenas foi iniciada em 2010.

¹⁴ Preços de 2022.

A estimativa do custo económico e social dos acidentes rodoviários assume-se como um instrumento de valor estratégico e de apoio à proteção e promoção do interesse nacional, pois tem como objetivo avaliar os resultados das políticas implementadas e proceder aos ajustamentos indispensáveis à minimização dos custos sociais e financeiros impostos à sociedade e, simultaneamente, atingir níveis superiores de eficiência legislativa e fiscalizadora.

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2019

DATA DE CONCLUSÃO: 2021

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Com o apoio do Centro de Estudos de Gestão do ISEG, procedeu-se à atualização do estudo sobre o impacto da sinistralidade para o ano de 2019. No estudo foram quantificados os custos de acordo com as diversas vertentes inerentes à sinistralidade, como os danos de natureza patrimonial e os danos morais/imateriais, considerando os custos tanto diretamente relacionados com os acidentes propriamente ditos como com as vítimas dos mesmos.

13 PROJETO AUTO-ELETRÓNICO

O Projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso e corresponde à medida #61 do Programa iSimplex 2019/2020. Tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, com recurso à solução da integração de Fornecedores de Atributos com o Sistema de Certificação de Atributos Profissionais (SCAP) com o cartão de cidadão e chave móvel digital e por parte do infrator. Possibilidade de notificação eletrónica (morada única digital). Prevê-se ainda a concretização de um projeto piloto numa região do país, que foi definida com as Forças de Segurança ser em Lisboa e Setúbal.

O auto digital contribuirá para diminuição dos custos operacionais: com a desmaterialização dos processos e a simplificação do procedimento de registo e reporte da informação, o tempo dedicado a estas atividades, por parte dos vários intervenientes, passa a ser menor, diminuindo o custo associado a cada processo.

Este projeto global, tem várias componentes que envolvem a realização de outros projetos: o desenvolvimento da aplicação SCoT+ e desenvolvimento *Business Intelligence* das Contraordenações.

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

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

14 SCOT+

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

O SCOT+ irá permitir simplificar e automatizar atividades do processo contraordenacional, contribuindo para a melhoria da qualidade e atualidade da informação disponível, melhorar o relacionamento entre entidade fiscalizadora e o infrator, quer ele seja pessoa singular ou coletiva. Com a evolução deste sistema, pretende-se privilegiar a adoção de tecnologias inovadoras, destacando-se a utilização de computadores portáteis, tablets e smartphones, a integração da aplicação com diversas bases de dados externas e com terminais e plataformas de pagamento automático, a utilização múltiplos serviços de assinatura digital qualificada (CEGER, Autenticação.Gov.: cartão de cidadão, chave móvel digital e sistema de certificação de atributos profissionais - Sistema de Certificação de Atributos Profissionais - SCAP, e outros) e o processo eletrónico para impressão e expedição de notificações ou envio de notificações por via eletrónica.

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Após levantamento do efeito suspensivo relativo ao procedimento CPi2/ANSR/2020 - Aquisição de serviços para o desenvolvimento de aplicação evolutiva do Sistema das Contraordenações Rodoviárias a 14/04, procedeu-se ao desenvolvimento da aplicação com a aprovação dos requisitos funcionais e respetiva implementação.

15 BUSINESS INTELLIGENCE DAS CONTRAORDENAÇÕES (BIC)

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

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

No âmbito das ações desenvolvidas durante 2021, destaca-se:

- Após dois processos aquisitivos 'vazios', procedeu-se à realização de novo procedimento aquisitivo relativo ao *Business Intelligence*.

16 FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO [FRAE]

Alargamento a todo o território nacional das novas funcionalidades previstas no SCOT+, nomeadamente da fiscalização rodoviária com Auto-Eletrónico, com a assinatura digital, para além da desmaterialização e digitalização do processo contraordenacional, designadamente a notificação do infrator, o pedido de identificação do condutor e os pedidos de infrator, com apoio da morada única digital. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento. Este projeto corresponde à medida Medida#50 do Programa Simplex 2020/2021 com a designação “FRAE - Fiscalização Rodoviária com Auto Eletrónico”, tendo sido efetuado um pedido de reprogramação em 30.07.2022. Este pedido fundamenta-se no facto desta medida ter como precedente a medida #61 Auto Eletrónico e que ainda não foi concluído, por ainda não ter sido possível fazer o projeto piloto com as Forças de Segurança.

A medida #61 do Simplex 2019, com o nome “Auto Eletrónico”, envolve a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação rodoviária, permitindo, designadamente, a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica da notificação do infrator.

DATA DE INÍCIO DO PROJETO: 2020

DATA DE CONCLUSÃO PREVISTA: 4T2023, dependente da conclusão da medida #50 Auto Eletrónico.

17 CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

Em 2021, a ANSR redesenhou a sua estratégia de comunicação, procurando posicionar-se como uma marca amiga, que está próxima das pessoas, que se coloca numa atitude de parceria e não de conselho, tentando mobilizar todos para a causa da redução da sinistralidade rodoviária em Portugal, com o objetivo de chegar às zero mortes na estrada.

Os conteúdos de comunicação e as intervenções nos media privilegiaram a linguagem simples, entendível por todos e com capacidade mobilizadora, em detrimento de expressões mais técnicas e a dimensão emocional nas principais campanhas que desenvolveu foi reforçada. A aposta no digital, quer no número, quer na qualidade dos conteúdos publicados, trouxe resultados na melhoria do alcance das campanhas.

No ano de 2021, foram realizadas 26 campanhas de segurança rodoviária, como apresentadas no quadro seguinte:

DATAS	DESIGNAÇÃO	TEMÁTICA	PARCEIROS ESTRATÉGICOS
07 a 15/01	"Alterações ao código da estrada."	informativa	GNR, PSP, IMT, AMA
15 a 17/02	"Neste Carnaval, ninguém dispensa a máscara"	Limitação de deslocações (recomendação Covid-19)	n.a.
23/02 a 01/03	"Phone OFF – A conduzir não uses o telemóvel"	telemóvel	GNR e PSP
31/03 a 05/04	"Nesta Páscoa, deixe a estrada vazia"	segurança rodoviária	
20 a 26/04	"Viajar sem pressa"	velocidade	GNR e PSP
07 a 13/05	"Fátima segura, depende de todos"	segurança rodoviária	
17 a 23/05	"Compromisso 30 – Ruas com vida"	segurança rodoviária	CML, Carris, PML
25 a 31/05	"Ao volante, o telemóvel pode esperar"	telemóvel	GNR e PSP
29/05 a 01/06	"Aprende a circular em segurança"	segurança rodoviária	
23/06 a 29/06	"Cinto-me vivo"	dispositivos de segurança	GNR e PSP
06 a 12/07	"Taxa Zero ao volante"	álcool	GNR e PSP
31/07 a 01/08	Sécur'Été – Verão em Portugal"	segurança rodoviária	Cap Magellan
03 a 31/08	"Não se deixe embalar. Pare para descansar."	segurança rodoviária	
10 a 16/08	"Viajar sem pressa"	velocidade	GNR e PSP
09 a 15/09	"Cinto-me vivo"	dispositivos de segurança	GNR e PSP
14 a 17/09	"Aprende a circular em segurança"	segurança rodoviária	
16 a 22/09	"ROADPOL - Dias Seguros"	segurança rodoviária	ROADPOL Safety Days
16 a 22/09	"Semana Europeia da Mobilidade"	segurança rodoviária	
01 a 05/10	"Taxa Zero ao volante"	álcool	GNR e PSP
08 a 13/10	"Fátima segura, depende de todos"	segurança rodoviária	
15/11 a 2022	"Patrulha Júnior"	telemóvel	
21/11	"Dia em memória das vítimas na estrada"	segurança rodoviária	
19 a 22/11	"Viajar sem pressa"	velocidade	GNR e PSP
07 a 13/12	"Taxa Zero ao volante"	álcool	GNR e PSP
22 a 27/12	"O melhor presente é estar presente"	segurança rodoviária	
28/12 a 2022	"O melhor presente é estar presente"	segurança rodoviária	

QUADRO 07. 2021: CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO REALIZADAS



FIGURA 09. 2021 – APRESENTAÇÃO DE 3 CAMPANHAS REALIZADAS

EVENTOS E INICIATIVAS NO ÂMBITO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária a ANSR, em 2021, promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades, contabilizando-se um total de 51 eventos e iniciativas, como as que se indicam no seguinte quadro:

DATAS	EVENTOS	LOCAL
8.JAN	Workshop – Alterações ao Código da Estrada Organização: Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM) Tema: Alterações ao Código da Estrada (Decreto-Lei n.º102-B/2020, de 9 de dezembro) Representação ANSR: Diretora da UFC, Anabela Arraiolos, e Coordenador do NAI, Ricardo Fonseca	Online
12.FEV	Webinar “Conversas de Baco” Organização: Associação de Municípios Portugueses do Vinho (AMPV) Tema: “Beber com Moderação” Representação ANSR: Presidente, Rui Ribeiro	Online
18. FEV	Programa “Sociedade Civil” da RTP2 Tema: “Segurança Rodoviária” Representação ANSR: Vice-Presidente da ANSR, Ana Tomaz	RTP 2
23 a 26.FEV	PNF de 2021: Campanha “Phone off – A conduzir não uses o telemóvel”, quatro ações de sensibilização da ANSR , em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 248 condutores	Lisboa, Vendas Novas, Setúbal e Óbidos
11.MAR	Webinar - Alterações ao Código da Estrada Organização: Associação Nacional do Ramo Automóvel (ARAN) Tema: Alterações ao Código da Estrada Representação ANSR: Diretora da UFC, Anabela Arraiolos, e Coordenador do NAI, Ricardo Fonseca.	Online
11.MAR	Webinar “Novas Regras do Código da Estrada” Organização: Ascendi Tema: alterações ao Código da Estrada. Representação ANSR: Coordenador do NAI, Ricardo Fonseca.	Online

29.MAR	Conferência de Imprensa – Apresentação do relatório de sinistralidade a 24 horas e fiscalização rodoviária 2020 Apresentação pelo Presidente da ANSR, Rui Ribeiro e, participação da SEAI, Patrícia Gaspar.	ANSR
31.MAR	Webinar - As entidades reguladoras na área dos transportes e vias de comunicação Organização: Comissão de Especialização em Transportes e Vias de Comunicação (CETVC) da Ordem dos Engenheiros Representação da ANSR: Presidente, Rui Ribeiro	Online
19.ABR	Sessão de preview da 4ª edição do MobLab Congress – Congresso Anual da Mobilidade Inteligente Tema: o futuro da mobilidade e a importância que da segurança Representação ANSR: Vice-Presidente, Ana Tomaz	Online
20 e 26.ABR	PNF de 2021: Campanha “Viajar sem pressa”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 544 condutores e passageiros.	Alverca, Ovar, Tortosendo, Elvas e Porto Alto
22 e 23.ABR	Evento: 37ª edição da Ovibeja Organização: ACOS – Associação de Agricultores do Sul Tema “Agricultura Consciência” Participação ANSR: stand virtual com disponibilização de vídeo com conselhos de segurança para os condutores de tratores.	Online
1 e 2 MAI	Campeonato Nacional de Velocidade Moto - Troféus de Motociclismo Tuono Cup e Zcup Tema: “Acelera nas pistas e não nas estradas” Apoio: Federação de Motociclismo de Portugal (Campeonato Nacional de Velocidade) Participação ANSR: sensibilização aos motociclistas sobre o comportamento seguro na estrada	Estoril
13. MAI	Projeto “Noite Saudável das Cidades do Centro de Portugal” Organização: Instituto Europeu para o Estudo dos Fatores de Risco (IREFREA) e Centro de Prevenção e Tratamento do Trauma Psicológico Tema: Prevenir a Sinistralidade Rodoviária – Que Papel para os Vários Setores? Representação ANSR: Assessor da Presidência, Pedro Silva	Online
14.MAI	Sessão de Preview do MOB LAB Congress (Congresso Anual da Mobilidade Inteligente) Organização: Abilways Portugal Tema: Mobilidade urbana Participação: entrevista à Vice-Presidente da ANSR, Ana Tomaz	Online
18.MAI	Webinar “A Gestão da Rede Rodoviária Nacional – transferência de competências para os municípios: riscos e oportunidades” Organização: Ordem dos Engenheiros Tema: aplicação do D.L. n.º 100/2018 – transferência de competência para os municípios Representação ANSR: Vice-Presidente, Ana Tomaz	Sintra
20.MAI	Conferência “Antecipando-se a 2030: Uma nova década global de medidas de segurança rodoviária em Portugal, na UE e em África” Organização: Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia Tema: Segurança Rodoviária na União Europeia Segurança Rodoviária em África Representação ANSR: Vice-Presidente, Ana Tomaz	Online
17 a 23.MAI	Campanha “Compromisso 30 – Ruas com vida” Parceria: ANSR, Câmara Municipal de Lisboa, Companhia Carris de Ferro de Lisboa e Polícia Municipal de Lisboa 14 Ações de sensibilização presencial/online: 2 234 pessoas	Lisboa

25 a 31.MAI	PNF de 2021: Campanha “Ao volante, o telemóvel pode esperar”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP Sensibilização Presencial a: 414 condutores e passageiros.	Lisboa, Porto, Viana do Castelo, Braga e Setúbal
26.MAI	Workshop “Segurança Rodoviária em meio urbano” Organização: projeto <i>EU Road Safety Exchange Programme</i> Moderação: Presidente ANSR, Rui Ribeiro Representação ANSR: Vice-Presidente Ana Tomaz	Online
27 a 30.MAI	Festival Lisbon Motorcycle Film Fest Participação ANSR: divulgação de mensagens de segurança rodoviária, dirigidas particularmente aos motociclistas	Cinema São Jorge, Lisboa
2 a 5.JUN	23ª Edição do Portugal de Lés-a-Lés Organização: Federação Motociclismo Portugal Tema: resistência física à vertente turística com o objetivo de cruzar Portugal de extremo a extremo, sendo considerada a maior caravana moto turística do mundo Representação ANSR: Presidente da ANSR, Rui Ribeiro	Chaves, São Pedro do Sul, Abrantes e Faro
9.JUN	Visita de representantes da Direção de Trânsito e Segurança Rodoviária (DTSER) de Angola na ANSR	Oeiras - ANSR
14.JUN	Encontro ANSR e a Dirección General de Tráfico (DGT) de Espanha Tema: partilha de experiências sobre segurança rodoviária Representação ANSR: Presidente da ANSR, Rui Ribeiro	Mértola
23 a 29.JUN	PNF de 2021: Campanha “Cinto-me Vivo”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 776 condutores e passageiros.	Alenquer, Faro, Beja, Caldas da Rainha, Santarém
23.JUN	Encontro do Conselho Estratégico do Projeto Portugal AutoCluster for the Future (PAC) Organização: PAC - Portugal Tema: desafios tecnológicos identificados no sector automóvel nacional Representação ANSR: Vice-Presidente Ana Tomaz	Online
2 a 4.JUL	Evento “Essência do Vinho - Edição de Verão Organização: Associação de Vinhos e Espirituosas de Portugal (ACIBEV) Participação ANSR: Assinatura de Protocolo de Colaboração com ACIBEV	Porto
6 a 12.JUL	PNF de 2021: Campanha “Taxa Zero ao Volante”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 365 condutores e passageiros.	Lisboa, Bragança, Vila Real, Gouveia, Setúbal
6.JUL	4ª Edição do Mob Lab – Congresso Anual da Mobilidade Inteligente - Mesa Redonda “Fragilidades na rede de transportes num mundo pós-Covid”. Tema: mobilidade, tecnologia, transportes e cidades inteligentes Representação ANSR: Vice-Presidente Ana Tomaz	Porto
24 e 25.JUL	Campeonato Nacional de Velocidade Moto - Ronda 4: Troféus de Velocidade “Tuono Cup” e “Zcup” Tema: “Acelera nas pistas e não nas estradas” Apoio: Federação de Motociclismo de Portugal Representação ANSR: Presidente, Rui Ribeiro	Portimão

31.JUL A 1.AGO	Campanha “Sécur’été 2021 –Verão em Portugal Tema: apelar aos emigrantes para darem prioridade à vida, através de uma condução segura, tendo em atenção: respeitar os limites de velocidade, descansar de 2 em 2 horas, não utilizar equipamentos digitais que provoquem distrações e não consumir álcool nem drogas. Participação: Presidente da ANSR, Rui Ribeiro	Vilar Formoso
2.AGO	Reuniões Comando Distrital da PSP de Bragança e ANSR Câmara Municipal de Mirandela e ANSR Tema: prevenção e segurança rodoviária Representação ANSR: Presidente Rui Ribeiro	Bragança e Mirandela
10 a 16.AGO	PNF de 2021: Campanha “Viajar sem pressa” cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 520 condutores e passageiros.	Lisboa, Viseu, Coimbra, Castelo Branco e Santarém
14.AGO	Campanha “Não se deixe embalar. Pare para descansar” Organização: Brisa Participação ANSR: uma ação de sensibilização na área de serviço de Grândola na A2 Sensibilização Presencial a: 663 pessoas	Grândola
3.SET	Jornal das 13h00 da TVI Tema: divulgação de um vídeo da GNR com manobras perigosas efetuadas nas estradas portuguesas Representação ANSR: Diretor da UPSR, Carlos Lopes	TVI
7 a 8.SET	Evento “Road User Charging Conference” Organização: CITTI – City Transport & Traffic Innovation Tema: “Road safety strategy: ensuring cities are safe as well as sustainable” Representação ANSR: Vice-Presidente, Ana Tomaz	Bruxelas
9 a 15.SET	PNF de 2021: Campanha “Cinto-me Vivo”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 375 condutores e passageiros	Lisboa, Leiria, Tomar, Vendas Novas e Montijo
14.SET	Programa “Sociedade Civil” Tema: “Sinistralidade Zero” Participação: Vice-Presidente ANSR, Ana Tomaz	RTP2
20.SET	16ª Edição do Prémio Nacional “Mobilidade em Bicicleta” Organização: FPCUB – Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta Tema: reconhecer publicamente o contributo de determinadas entidades ou pessoas individuais que tenham promovido a utilização da bicicleta Representação: Vice-Presidente ANSR, Ana Tomaz	Lisboa
SET	Encontro do Grupo de Peritos para elaboração de um novo instrumento jurídico sobre o uso de veículos automatizados no trânsito, da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, o qual a ANSR integra. Tema: preparação de Resolução relativa às considerações de segurança para o exercício, pelo condutor, de outras atividades além da condução, quando o sistema de condução automático exerce o controlo dinâmico do veículo.	Online
1 a 5.OUT	PNF de 2021: Campanha “Taxa Zero ao Volante”, cinco ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 400 condutores e passageiros.	Alverca, Maia, Porto e Arrifana

1.OUT	Encontro ANSR e a Dirección General de Tráfico (DGT) de Espanha Tema: partilha de experiências sobre segurança rodoviária Representação ANSR: Presidente da ANSR, Rui Ribeiro; Responsável pela Área da Comunicação, Paula Vicente	Madrid
14.OUT	Portugal Fashion 2021 - coleção de T-shirts “Desfilar em Segurança”, by Katty Xiomara A campanha, criada num registo urbano, moderno e irreverente, apresentou uma coleção de dez t-shirts, inspiradas na segurança rodoviária e pretendeu impactar pela surpresa e pela novidade da causa em ambiente de moda.	Porto
16 a 17.OUT	Evento "Grandes Escolhas – Vinhos & Sabores 2021" Organização: Vinhos & Sabores Participação ANSR: sensibilização para os perigos da condução sob a influência do álcool	Lisboa – Parque das Nações
18.OUT	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030: Assinatura de protocolo de cooperação entre a ANSR e o Governo Regional dos Açores , que prevê a utilização de uma plataforma informática única para troca de dados, que agiliza os processos de infrações.	Açores
6 e 7.NOV	22ª Edição do evento "Encontro com vinhos by TAP Air Portugal" Organização: TAP Air Portugal Participação ANSR: sensibilização para os perigos da condução sob a influência do álcool	Centro de Congressos de Lisboa
9 e 10.NOV	Conferência “Tomorrow`21” Organização: BI4ALL Tema: refletir e dar a conhecer casos de sucesso de inovação, inteligência e disrupção nas empresas e nas organizações. Representação ANSR: Presidente, Rui Ribeiro	Online
16 a 18.NOV	SEGUREX 21 – Salão Internacional de Proteção, Segurança e Defesa Organização: Fundação AIP Tema: segurança e proteção Participação ANSR: espaço de experimentação e utilizar uns óculos que simulam a condução sob o efeito do álcool, substâncias psicotrópicas ou fadiga e espaço de apoio ao cidadão	FIL – Feira Internacional de Lisboa
19 a 22.NOV	PNF de 2021: Campanha “Viajar sem pressa” quatro ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 243 condutores e passageiros.	Lisboa, Vila do Conde, Braga e Leiria
7 a 13.DEZ	PNF de 2021: Campanha “Taxa Zero ao Volante”, quatro ações de sensibilização da ANSR, em simultâneo com as operações de fiscalização realizadas pela GNR pela PSP. Sensibilização Presencial a: 203 condutores e passageiros.	Alenquer, Porto, Albergaria-a-Velha e Leiria
10.DEZ	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030: Assinatura de protocolo de cooperação entre a ANSR e o Governo Regional da Madeira , que prevê a utilização de uma plataforma informática única para troca de dados, que agiliza os processos de infrações.	Madeira
14.DEZ	Visita da Senhora Ministra da Administração Interna, Francisca Van Dunen e da SEAI, Patrícia Gaspar Durante a visita foram apresentados os principais desafios, oportunidades e necessidades da ANSR	ANSR, Oeiras

QUADRO 08. 2021: PARTICIPAÇÃO/PROMOÇÃO DE EVENTOS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

18 PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Como previsto na Lei n.º95/2015, de 17 de agosto, entende-se por «Publicidade Institucional do Estado» as campanhas, ações informativas e publicitárias e quaisquer outras formas de comunicação realizadas pelas entidades, divulgadas a uma pluralidade de destinatários indeterminados, com o objetivo, direto ou indireto, de promover iniciativas ou de difundir uma mensagem relacionada com os seus fins, atribuições ou missões de serviço público, mediante a aquisição onerosa de espaços publicitários.

Em 2021, a ANSR realizou 26 campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária, tendo 2 sido divulgadas através de investimento em publicidade institucional, nomeadamente:

CAMPANHA DE NATAL 2021 “O melhor presente é estar presente”

- Campanha de sensibilização rodoviária com o objetivo de sensibilizar os condutores para os perigos associados a comportamentos de risco ao volante, tais como o excesso de velocidade, o efeito do álcool ou o uso do telemóvel nas viagens para os locais de encontro familiares e no regresso a casa - 22 a 27 de dezembro de 2021, divulgada através de televisão, rádio e imprensa, meios digitais, bem como através dos meios de 75 entidades públicas e privadas que se associaram à campanha.

CAMPANHA DE ANO NOVO 2022 “O melhor presente é estar presente”

- Campanha de sensibilização rodoviária com o objetivo de os condutores para os perigos associados a comportamentos de risco ao volante, tais como o excesso de velocidade, o efeito do álcool ou o uso do telemóvel nas viagens para os locais de diversão e no regresso a casa - 28 de dezembro de 2021 a 2 de janeiro de 2022, divulgada através de televisão, rádio e imprensa, meios digitais, bem como através dos meios de 75 entidades públicas e privadas que se associaram à campanha.

[CAMPANHA: “O MELHOR PRESENTE É ESTAR PRESENTE” – spot TV]



Disponível em: www.ansr.pt

FIGURA 10. CAMPANHA “O MELHOR PRESENTE É ESTAR PRESENTE” FRAMES DO SPOT TELEVISIVO

As restantes campanhas foram divulgadas através dos canais digitais e redes sociais da ANSR ou em parceria com outras entidades. No âmbito da publicidade institucional, foi ainda patrocinado o programa da TSF “Minuto ANSR” e o programa “Motorcycle Sports” na Sport Tv.

19 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Quanto às medidas de Modernização Administrativas inscritas no QUAR 2021, destaca-se o indicador 10 - Taxa de execução das medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR. Para respetivo cálculo, foram incluídas as fases com execução planeada para 2021, conforme tabela que se apresenta:

[SÍNTESE DE EXECUÇÃO DAS MEDIDAS SIMPLEX]

#MEDIDAS	Nº DE FASES PLANEADAS	Nº DE FASES CONCLUÍDAS	TAXA DE REALIZAÇÃO
#61 Auto Eletrónico	3	1,5*	50%
#91 IA Inteligência Artificial	2	2	100%
#48 Sinistralidade Rodoviária Online – Projeto Piloto	10	10	100%
#50 FRAE – Fiscalização rodoviária com Auto Eletrónico	Efetuado e aprovado o pedido de reprogramação ao GSEIMA.		
TAXA DE REALIZAÇÃO			83,33%

QUADRO 09. SÍNTESE DE EXECUÇÃO DAS MEDIDAS SIMPLEX

* Considera-se no cálculo: 1 = fase concluída; 0,5 = corresponde a fase em curso;

No que concerne à medida #61 Auto eletrónico e à medida #50 FRAE, já foi concluído o levantamento das especificações do equipamento e a ANSR adquiriu 80 portáteis para serem distribuídos pela GNR e PSP para a realização do projeto piloto, mas a medida está dependente da conclusão do desenvolvimento do SCOT+, e da participação das Forças de Segurança.

A ANSR mantém um ativo empenho na concretização das medidas de modernização e possui uma elevada expectativa quanto ao seu contributo para: um maior conhecimento e compreensão do fenómeno de sinistralidade rodoviária, para a simplificação dos processos administrativos e, por fim, para o aumento da qualidade dos serviços e satisfação do cidadão.

20 MEDIDAS TOMADAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DE DESEMPENHO

No decorrer do ciclo de gestão 2021, ainda são sentidos os efeitos da pandemia provocada pelo SARS-COV-2, nomeadamente, na (re)organização e adaptação de metodologias de trabalho, o que levou ao um esforço contínuo de alinhamento e ajuste das equipas. Contudo, salienta-se o desenvolvimento das seguintes iniciativas que contribuíram para o reforço positivo de desempenho da ANSR:

- Criação de grupo de trabalho (GT) para elaboração de planeamento de aquisições/orçamental no horizonte temporal de 2022-2026, que incluiu as temáticas relacionadas com os projetos/investimentos, orçamento

previsto, diagnóstico de necessidades de recursos humanos, diagnóstico de necessidades de formação. O trabalho desenvolvido pelo GT (NCP, NGF, NPQ e NRH/DADO) permitiu alinhar os serviços e elaborar documento integrado com identificação dos principais desafios para a ANSR a médio prazo;

- Promoção e realização de formação interna aos trabalhadores e dirigentes no âmbito de temáticas transversais, tais como: gestão documental (nova versão SmartDocs V.4) e contratação pública;
- Criação de Gabinete Médico para assistência e acompanhamento dos trabalhadores, no âmbito da temática de saúde e bem-estar no local de trabalho, e prevenção de riscos profissionais. O gabinete foi instalado no piso 0 do edifício da ANSR, tendo como principal função vigiar de forma continuada e permanente a saúde dos trabalhadores, devendo ser identificados riscos previsíveis nas suas atividades, bem como avaliar o seu estado de saúde, face aos resultados da avaliação de exames e consultas médicas. Também são disponibilizadas mensalmente, consultas de Medicina Curativa e de Psicologia, com apoio a entidade externa especializada em saúde ocupacional.

05

INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO



01 FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

Nos quadros seguintes apresentam-se as operações de fiscalização efetuadas em 2021, disponibilizadas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP) e Polícia Municipal de Lisboa (PML), bem como os dados referentes à fiscalização realizada através do sistema de radares fixos de âmbito nacional (SINCRO) da ANSR.

[TOTAL DE CONDUTORES/VEÍCULOS FISCALIZADOS, 2019 A 2021]

#	2019	2020	2021	(UNI) VARIAÇÃO 2021/2020	(%) VARIAÇÃO 2021/2020
ANSR	82 169 076	104 240 622	110 449 014	6 208 392	5,96%
GNR	11 722 638	6 817 089	6 723 203	-93 886	-1,38%
PSP		3 669 213	3 831 788	162 575	4,43%
PML	606 278	1 177 011	1 406 565	229 554	19,50%
TOTAL	94 497 992	115 903 935	122 410 570	6 506 635	5,61%

TABELA 08. TOTAL DE CONDUTORES/VEÍCULOS FISCALIZADOS 2019/2021

[TOTAL DE INFRAÇÕES, 2019 A 2021]

#	TOTAL DE INFRAÇÕES				TAXA DE INFRAÇÃO		
	2019	2020	2021	(%) VARIAÇÃO 2021/2020	2020	2021	(%) VARIAÇÃO 2021/2020
ANSR	352 222	487 918	357 225	-26,79%	0,47%	0,32%	-30,9%
GNR	784 531	416 454	411 866	-1,10%	6,11%	6,13%	0,3%
PSP		210 924	237 619	12,66%	5,75%	6,20%	7,9%
PML*	169 718	125 926	115 767	-8,07%	10,70%	8,23%	-23,1%
TOTAL	1 306 471	1 241 222	1 122 477	-9,57%	1,07%	0,92%	-14,4%

TABELA 09. TOTAL DE INFRAÇÕES 2019/2021

Analisando a taxa de infração (n.º total de infrações/n.º total de veículos fiscalizados), verifica-se que 0,92% dos condutores fiscalizados cometeram infração em 2021, o que representa uma redução de 14,4% comparativamente a 1,07% apurado em 2020.

GRÁFICO 04. TOTAL DE VEÍCULOS FISCALIZADOS 2020-2021

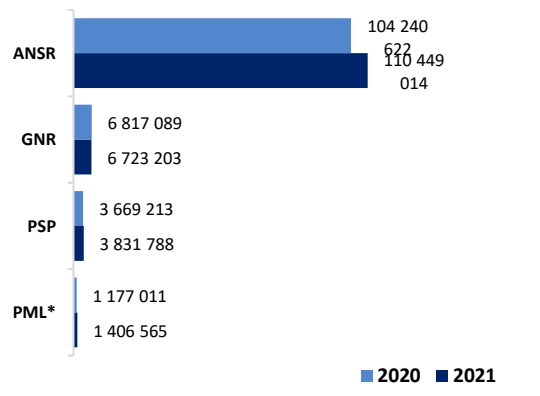
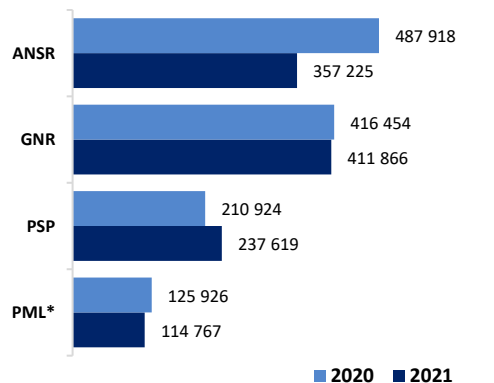


GRÁFICO 05. TOTAL DE INFRAÇÕES, 2020-2021



[FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - (%) VARIAÇÃO 2021/2020]

+5,61%
CONDUTORES/VEÍCULOS
FISCALIZADOS

-9,57%
INFRAÇÕES

+5,96%
SINCRO - VEÍCULOS
CONTROLADOS

-26,79%
SINCRO - INFRAÇÕES

Em 2021 foram fiscalizados 122,4 milhões de veículos presencialmente e através de meios de fiscalização automática, tendo-se verificado um aumento de 5,6% em relação a 2020. A GNR fiscalizou 6,7 milhões de veículos, o que representa uma diminuição de 1,38% em relação a 2020. A PSP fiscalizou 3,8 milhões de veículos, o que representa um aumento de 4,4%.

Por sua vez, o sistema de radares SINCRO, gerido pela ANSR, registou também um aumento de 6,0% em relação a 2020, tendo fiscalizado 110,5 milhões de veículos em 2021, assegurando 90,2% da fiscalização total no período em análise (89,9% no ano anterior).

Relativamente às infrações, entre os 122,4 milhões de veículos fiscalizados em 2021, foi detetado 1,1 milhão de infrações, o que representa uma diminuição de 9,6% face ao ano anterior. Esta redução assume relevância na medida que se registou um aumento de 5,6% no número de veículos fiscalizados, como já referido.

A taxa de infração (n.º total de infrações/ n.º total de veículos fiscalizados) situou-se em 0,92%, 14,4% abaixo da taxa de 1,07% registada no ano anterior.

02 CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

À ANSR compete o processamento de contraordenações rodoviárias, sem prejuízo da competência para o processamento e aplicação de coimas nas contraordenações rodoviárias por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, nas vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso, desde que estejam sob jurisdição municipal, que é da respectiva câmara municipal.¹⁵ No âmbito da instrução e decisão administrativa, é uma preocupação essencial na atividade corrente da ANSR, a devida aplicação das coimas e sanções acessórias no processo contraordenacional. O elevado volume de autos exige uma constante atenção e a implementação de medidas de melhoria contínua, tendo em vista atingir níveis mais elevados de eficiência e eficácia, a diminuição dos custos de processamento e o aumento do sucesso da cobrança. O reforço do efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas, traduz-se pelo aumento da garantia da sua aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção.

No quadro seguinte, procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR na área das contraordenações rodoviárias.

[DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS, 2017 A 2021]

#	2017	2018	2019	2020	2021	(UNI) VARIAÇÃO 2021/2020	(%) VARIAÇÃO 2021/2020
REGISTADOS	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	887 398	-49 897	-5,32%
DECIDIDOS	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	919 623	-674 743	-42,32%
PRESCRITOS	61 776	21 197	9 855	3 677	716	-2 961	-80,53%
COBRADOS	840 147	1 115 006	1 392 386	743 292	904 635	161 343	21,70%

TABELA 10. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS, 2017 A 2021

GRÁFICO 06. VOLUME DE AUTOS REGISTRADOS 2017-2021

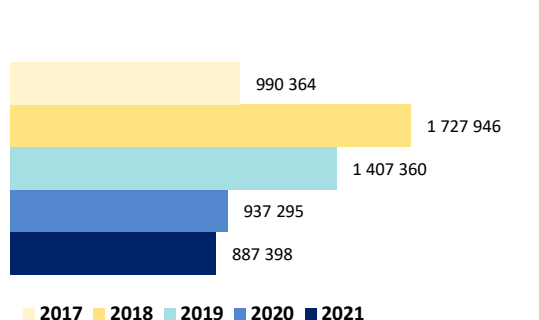
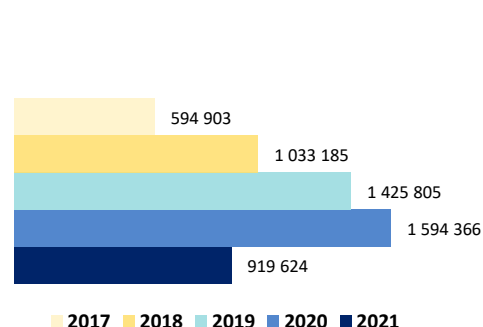


GRÁFICO 07. VOLUME DE AUTOS DECIDIDOS 2017-2021



¹⁵ A Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, que estabelece o quadro da transferência de competências para as autarquias locais, vem atribuir aos órgãos municipais a competência para regular, fiscalizar, instruir e decidir os procedimentos contraordenacionais rodoviários em matéria de estacionamento nas vias e espaços públicos sob jurisdição municipal, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento. O Decreto-Lei n.º 107/2018 de 29 de novembro, concretiza, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º da referida lei, a transferência dessa competência. Os órgãos municipais passam a ter a competência, sem necessidade de prévia autorização da administração central do Estado, para a fiscalização do estacionamento nas vias e espaços públicos dentro das localidades e fora das localidades sob jurisdição municipal, bem como a competência para a instrução e decisão de procedimentos contraordenacionais rodoviários, incluindo a aplicação de coimas e custas, por infrações leves relativas ao estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, vias e nos demais espaços públicos, dentro das localidades e fora das localidades sob jurisdição municipal.

GRÁFICO 08. VOLUME DE AUTOS COBRADOS 2017-2021

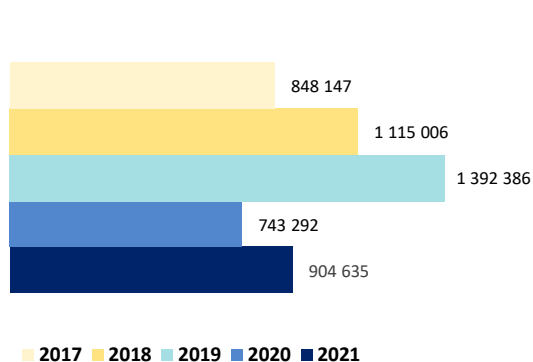
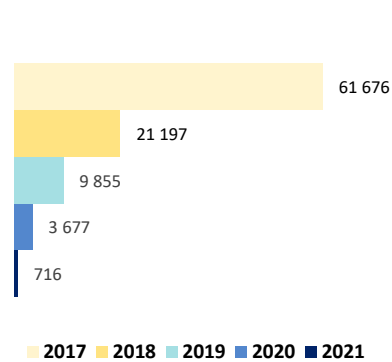


GRÁFICO 09. VOLUME DE AUTOS PRESCRITOS 2017-2021



[CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS - (%) VARIAÇÃO 2021/2020]

-5,32% AUTOS REGISTRADOS	-42,32% AUTOS DECIDIDOS	-80,53% AUTOS PRESCRITOS	+20,50% AUTOS COBRADOS
------------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	----------------------------------

O ano de 2021 ficou marcado por uma diminuição de autos decididos (42,32%), uma diminuição de autos prescritos (80,53%) e um aumento de autos cobrados (20,50%). Ficou ainda marcado por perturbações contratuais nos serviços postais, devido à demora da aprovação das verbas para a contratação desses serviços, tendo sido apenas possível enviar decisões, praticamente, em 6 dos 12 meses.

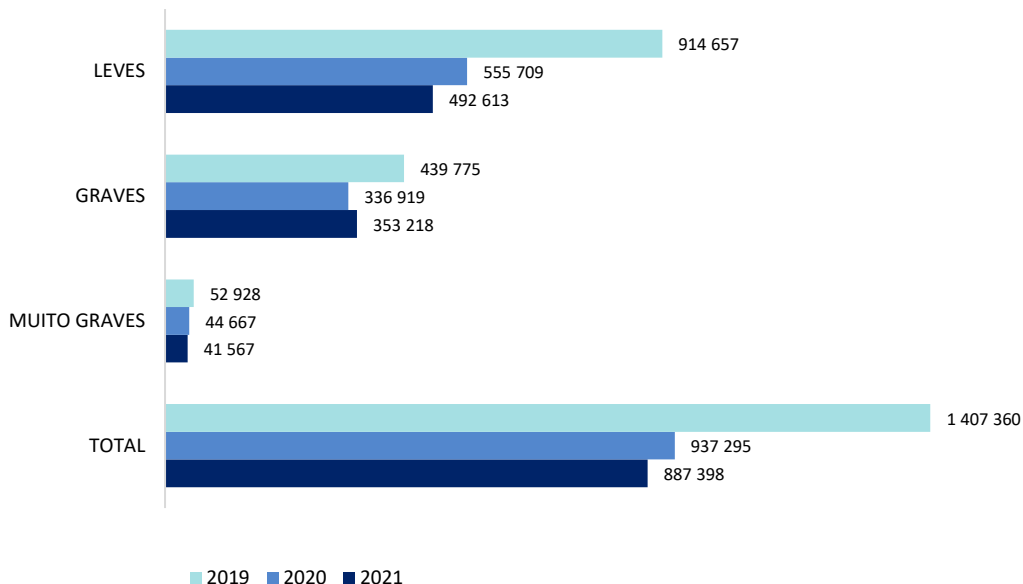
O processo contraordenacional continuou a ser marcado pela pandemia e pela transferência de competência de decisão dos autos leves de estacionamento para as Câmaras Municipais.

[AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2017 A 2021]

NÍVEL DE GRAVIDADE	2017	2018	2019	2020	2021	(UNI) VARIAÇÃO 2021/2020	(%) VARIAÇÃO 2021/2020
LEVES	691 049	1 119 204	914 657	555 709	492 613	-63 096	-11,35%
GRAVES	243 387	547 311	439 775	336 919	353 218	16 299	4,84%
MUITO GRAVES	55 928	61 431	52 928	44 667	41 567	-3 100	-6,94%
TOTAL	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	887 398	-49 897	-5,32%

TABELA 11. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS REGISTRADOS, DECIDIDOS, PRESCRITOS E COBRADOS, 2017 A 2021

GRÁFICO 10. AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2019-2021



[AUTOS REGISTRADOS NO SIGA, POR NÍVEL DE GRAVIDADE - (%) VARIAÇÃO 2021/2020]



Relativamente à diminuição dos autos registrados, contribuíram para essa redução a menor capacidade de empenhamento por parte das Forças de Segurança à realização de ações de fiscalização rodoviária no período do estado de emergência, decorrente do contexto da pandemia Covid-19, em 2020 e em 2021, bem como a transferência de competência para os órgãos municipais das infrações leves relativas ao estacionamento nas vias e espaços públicos sob jurisdição municipal, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento.

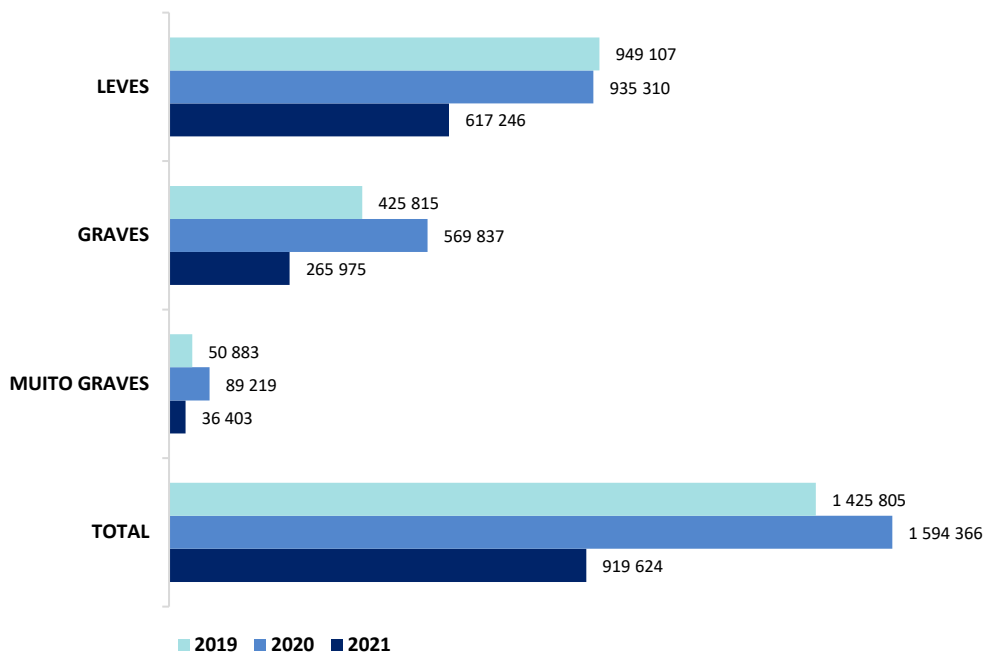
Relativamente aos autos registrados no SIGA, verificou-se uma diminuição nos níveis de gravidade leve e muito grave, -11,35% e -6,94% respetivamente, sendo que nos autos graves verifica-se um aumento de 4,84%.

[NÚMERO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2017 A 2021]

NÍVEL DE GRAVIDADE	2017	2018	2019	2020	2021	(UNI) VARIAÇÃO 2021/2020	(%) VARIAÇÃO 2021/2020
LEVES	557 907	799 227	949 107	935 310	617 245	-318 065	-34,01%
GRAVES	29 703	206 759	425 815	569 837	265 975	-303 862	-53,32%
MUITO GRAVES	7 293	27 199	50 883	89 219	36 403	-52 816	-59,20%
TOTAL	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	919 623	-674 743	-42,32%

TABELA 12. DISTRIBUIÇÃO DE AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2017 A 2021

GRÁFICO 11. AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE, 2019-2021



[AUTOS DECIDIDOS, POR NÍVEL DE GRAVIDADE - (%) VARIAÇÃO 2021/2020]

-42,32% AUTOS DECIDIDOS	-34,02% AUTOS LEVES	-53,32% AUTOS GRAVES	-59,20% AUTOS MUITOS GRAVES
-----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

03 CERTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO¹⁶

Em 2021, no âmbito da certificação necessária à atividade de fiscalização de trânsito, salienta-se:

- Renovadas 239 credenciais de agentes de empresas municipais;
- Emissão de 57 novas credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais;
- Emissão de 7 pareceres;
- 434 esclarecimentos no âmbito da transferência de competência de estacionamento para as Câmaras Municipais e 2 instruções técnicas.
- Na área das entidades autorizadas para ministrar formação na área da carta por pontos foram renovadas 6 autorizações e emitida uma nova autorização.

APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA USO NA FISCALIZAÇÃO

No que concerne a aprovação de equipamentos para uso na fiscalização foram aprovados quatro equipamentos:

[APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS]

REQUERENTE	TIPO	MARCA - MODELO
MICOTEC	CINEMÓMETRO	Jenoptik - MultaRadar C
MICOTEC	CINEMÓMETRO	Jenoptik – TraffiStar S350
EXTINCÊNDIOS	CINEMÓMETRO – EQ. VÍDEO	Petards – Provida 2000 DVR
ACIN	PARQUÍMETRO	iParque Street - i1T/K

QUADRO 10. 2021. DESCRITIVO DE EQUIPAMENTOS APROVADOS

04 REGIME DA CARTA POR PONTOS

A Lei n.º116/2015, de 28 de agosto, constituindo a 18.ª alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º114/94, de 3 de maio, introduziu em Portugal o sistema “Carta por Pontos”, que entrou em vigor em 1 de junho de 2016, previu na redação que deu ao artigo 148.º do Código da Estrada, a fixação, em regulamento, das regras para a frequência de ação de formação de segurança rodoviária e para a realização de prova teórica do exame de condução, no âmbito do sistema de pontos e cassação do título de condução.

Tais regras foram estabelecidas pelo Decreto Regulamentar n.º 1-A/2016, de 30 de maio, nomeadamente as regras de candidatura, renovação, ministração de conteúdos programáticos e carga horária das ações de formação de segurança rodoviária, cuja frequência é obrigatória quando os condutores atinjam cinco ou menos pontos no título de condução (alínea a., do n.º 4, do art.º 148 da Lei n.º116/2015), definindo igualmente os direitos e deveres dos condutores

¹⁶ Dados: ANSR.

enquanto formandos, as regras das ações de formação para atribuição de um ponto aquando da revalidação da carta de condução (n.º 7, do art.º 148 Lei n.º116/2015) e as regras relativas à realização de prova teórica do exame de condução, quando os condutores atinjam três ou menos pontos (alínea b., do n.º 4, do art.º 148 Lei n.º116/2015).

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

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

[EVOLUÇÃO DO N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO, 2016 A 2021, dados acumulados]

N.º DE PONTOS DISPONÍVEIS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
2016	18	0	6	0	9	0	2 467	0	2 297	0	4 916	9 713
2017	107	0	11	0	26	0	5 454	8	3 405	4	8 910	17 925
2018	1 151	23	46	17	112	14	17 801	733	4 577	671	23 216	48 361
2019	2 387	73	252	55	881	68	25 693	1 919	19 609	1 435	105 124	157 496
2020	3 052	160	459	131	1 571	213	32 841	3 715	35 043	2 097	164 976	244 258
2021	4 111	292	863	1 441	2 637	570	49 934	9 800	58 089	60 938	250 063	438 739

TABELA 13. N.º DE CONDUTORES COM PERDA DE PONTOS NO TÍTULO DE CONDUÇÃO, 2016 A 2021

Desde a entrada em vigor do Sistema Carta por Pontos, em 1 de junho de 2016, mais de 400 mil condutores perderam pontos, dos quais cerca de 190 mil em 2021, representando um aumento de 80% face ao ano anterior. O número de condutores com 0 pontos cresceu 34,69%, um total de 1 059 condutores.

[PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO, 2016 A 2021]

	N.º DE TÍTULOS DE CONDUÇÃO CASSADOS	N.º DE PROCESSOS DE CASSAÇÃO INSTRUIDOS	N.º DE NOTIFICAÇÕES FINAIS DE PROCESSOS DE CASSAÇÃO	N.º DE IMPUGNAÇÕES JUDICIAIS DA DECISÃO DE CASSAÇÃO
2016	16	0	0	0
2017	64	64	3	7
2018	359	546	122	69
2019	491	287	563	81
2020	443	600	350	51
2021	439	670	246	22
TOTAL	1 812	*	*	*

TABELA 14. PROCESSO DE CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO, 2016 A 2021

* Não se aplica somatório total a estes indicadores

Entre 2016 até dezembro de 2021, 4 111 condutores ficaram com 0 pontos no título de condução e, desses, 1.812 condutores já viram o seu título de condução cassado. Dos restantes 2 299 condutores que têm zero pontos no título de condução, 2 167 já têm o processo instruído encontrando-se o processo na fase de audição da intenção de cassação do título de condução ou na fase de notificação da decisão final de cassação do título de condução. Encontrando-se por instruir 132 processos.

O Sistema Carta por Pontos estabelece, também, que os condutores que disponham de três ou menos pontos têm de realizar uma prova teórica do exame de condução (alínea b) do n.º 4 do artigo 148.º do CE), no prazo máximo de 90 dias a contar da data da receção da notificação, bem como prevê que os condutores que tenham cinco ou quatro pontos têm obrigatoriamente de frequentar ação de formação de segurança rodoviária (alínea a) do n.º 4 do referido artigo 148.º), no prazo máximo de 180 dias contados da data da notificação dessa obrigação.

Assim, desde a entrada do regime, neste universo temos 5 803 condutores, em que destes, 282 condutores realizaram a prova teórica do exame de condução e 558 condutores frequentaram a ação de formação de segurança rodoviária. Dos 4 963 condutores na situação de obrigatoriedade de realizar a prova teórica do exame de condução (2 314 condutores) ou da obrigatoriedade de frequentar ação de formação de segurança rodoviária (2 649 condutores) encontram-se em fase de notificação ou a aguardar a realização da prova teórica ou a frequência da ação de formação.

[REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO, 2017 A 2021]

#	PROVA TEÓRICA		AÇÃO DE FORMAÇÃO		
	CONDUTORES NOTIFICADOS	PROVA REALIZADA	CONDUTORES NOTIFICADOS	AÇÃO FREQUENTADA	AÇÃO NÃO FREQUENTADA
2016	6	6	9	4	5
2017	12	6	24	11	13
2018	19	8	34	22	12
2019	151	54	560	273	32
2020	236	79	307	103	5
2021	81	129	173	145	1
TOTAIS	505	282	1 107	558	56

TABELA 15. REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA E DE AÇÃO DE FORMAÇÃO

[SÍNTESE - CARTA POR PONTOS - (%) VARIAÇÃO 2021/2020]

+34,69% CONDUTORES COM ZERO PONTOS	+44,76% PROCESSOS DE CASSAÇÃO INSTRUÍDOS	-0,90% TÍTULOS DE CONDUÇÃO CASSADOS	+40,78% AÇÕES DE FORMAÇÃO FREQUENTADAS
---	---	--	---

No período 2021/2020 verifica-se um aumento de 34,5% de condutores que já perderam a totalidade dos pontos, bem como um aumento de 44,8% de processos de cassação instruídos e uma diminuição de 0,90% no n.º de títulos de condução cassados. Verifica-se ainda um aumento de 40% de condutores que frequentaram a ação de formação de segurança rodoviária.

05 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

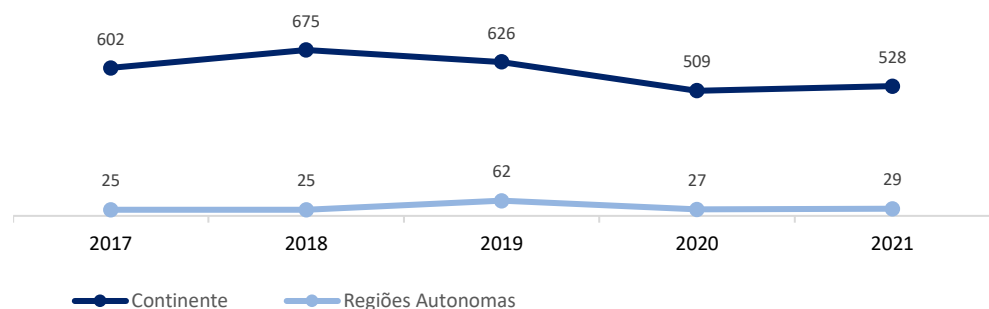
A sinistralidade rodoviária é um fenómeno complexo para o qual concorrem diversos indicadores e variáveis. Atendendo à relevância da análise a médio prazo, importa referir que, entre 2010 e 2021, estima-se que Portugal tenha registado uma redução de 44,08% no número de mortos por milhão de habitantes em Portugal, refletindo uma progressão superior à média da UE (-35%¹⁷).

[EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS (30 DIAS) NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017-2021]

#	2017	2018	2019	2020	2021
CONTINENTE	602	675	626	509	528
REGIÕES AUTÓNOMAS	25	25	62	27	29
TOTAL	627	700	688	536	557

TABELA 16. EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS (30 DIAS) NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017/2021

GRÁFICO 12. EVOLUÇÃO DO N.º DE VÍTIMAS MORTAIS (30 DIAS)



[EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS GRAVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS]

#	2017	2018	2019	2020	2021
CONTINENTE	2 117	1 995	2 168	1 723	1 991
REGIÕES AUTÓNOMAS	193	200	215	154	174
TOTAL	2 310	2 195	2 383	1 877	2 165

TABELA 17. EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS GRAVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017/2021, 2021: resultados a 30 dias provisórios.

¹⁷ Mobility and transport: Road Safety; Disponível em: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en; Acesso a: 21.04.2022

[EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS LEVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS]

#	2017	2018	2019	2020	2021
CONTINENTE	41 776	41 335	43 183	30 693	34 194
REGIÕES AUTÓNOMAS	1 637	1 791	1 751	1 365	1 659
TOTAL	43 413	43 126	44 934	32 058	35 853

TABELA 18. EVOLUÇÃO DO N.º DE FERIDOS LEVES NO CONTINENTE E REGIÕES AUTÓNOMAS, 2017/2021, 2021: resultados a 30 dias provisórios

A contabilização de vítimas de acidentes de viação que morrem até 30 dias após terem sofrido o acidente, resulta de metodologia adotada internacionalmente e está conforme o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, em que o número de "mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente, pelo que os dados de sinistralidade apresentados se referem apenas às vítimas no local do acidente. Em 2021, o valor total de vítimas mortais quer no Continente quer nas Regiões Autónomas registou um aumento de 3,7% e 7,4%, respetivamente Relativamente à totalidade do território português o aumento foi de 3,9%.

No ano de 2021, a sinistralidade rodoviária evidenciou uma evolução resultante do progressivo levantamento de medidas de confinamento e de restrições aplicadas a algumas atividades económicas, resultando, como consequência, em níveis de mobilidade superiores de peões e veículos e aumento de exposição ao risco de acidente.

O aumento da circulação rodoviária está patente na subida de 5,3% nas vendas de combustível rodoviário em 2021 (de acordo com informação da Direção Geral de Geologia e Energia), bem como no crescimento de 13,4% no tráfego registado na rede nacional de autoestradas (segundo dados facultados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes). É de registar contudo que a evolução em 2021 relativamente ao ano de 2019 é de uma diminuição de -19,1% para Portugal, e que aquele ano, constitui a base quer para a Visão Zero 2030, quer para avaliação da meta estabelecido pela Comissão Europeia.

06 PEDIDOS DE PARECER/INSTRUÇÕES TÉCNICAS

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

- 13 pareceres formalizados (quadro seguinte);
- 110 esclarecimentos através de mensagens de correio eletrónico.

[PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO]

DATA	ENTIDADE	DESCRIÇÃO/TEMA
15.JAN	Entidade Pública	Pedido de Parecer - Artigo 77.º do Código da Estrada Circulação de veículos de duas rodas nos corredores "BUS" – Lisboa
19.JAN	Entidade Pública	Pedido de alteração do limite máximo de velocidade de 50 km/h para 70 km/h, na Avenida 10 de Junho, concelho do Seixal
02.FEV	Entidade Privada	Instalação de pilaretes EN118 (Alvega, Abrantes)
02.MAR	Entidade Pública	Regulamento de sinalização do trânsito; Projeto de sinalização da rota da EN 2
05.MAR	Entidade Pública	Circulação de veículos de duas rodas nos corredores de BUS em Vila Nova de Gaia
17.MAR	Entidade Privada	Exposição Infração ao Código da Estrada
07.ABR	Entidade Pública	Pedido de Parecer - Mobilidade
07.ABR	Entidade Pública	Pedido de Parecer - Artigo 77.º do Código da Estrada Circulação de veículos de duas rodas nos corredores "BUS" - Lisboa
08.ABR	Entidade Privada	Segurança rodoviária - Escola Profissional de Fermil, Molares Celorico da Beira - EN210
05.MAI	Entidade Privada	Sinais instalados em Almada
31.MAI	Entidade Privada	Acidente ocorrido em passadeira/colocação de lombas Avenida das Acácias, Arroja
08.JUN	Entidade Pública	Barreiras de proteção sonora em Almancil na EN125 E IC4
11.JUN	Entidade Pública	Instalação de painel publicitário

QUADRO 11. 2021: PEDIDOS DE PARECER/INFORMAÇÃO

Quanto à emissão de instruções técnicas, foi efetuada a Revisão da Instrução Técnica sobre a utilização da Sinalização de Mensagem Variável.

07 EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

Nos termos da legislação em vigor¹⁸ a ANSR é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa.

A ANSR é responsável:

- por arrecadar para o Estado, direta e indiretamente, uma receita, em média nos últimos 5 anos, de 78M€;
- por gerar receitas próprias anuais, de 33M€ (média 2017-2021);

¹⁸ Decreto-Lei n.º 126-B/2011, de 29 de dezembro, na sua redação em vigor que aprova lei orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI), Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que aprova a orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), e Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março, na sua redação em vigor, que aprova a orgânica da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI).

- pelas despesas com o seu funcionamento de cerca de 12M€ (média 2017-2021). Os restantes custos imputados à ANSR, não são custos, mas sim contribuições para a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) no âmbito da LPIEFSS¹⁹ (13M€ em média nos últimos 5 anos).

Em consequência os seus saldos de gerência foram, neste período, sempre positivos e crescentes. A ANSR é essencialmente uma entidade que gera receitas (repete-se que os seus custos de funcionamento, em média, são inferiores a 15% da receita arrecadada por si e a 37% das receitas próprias por si geradas).

RECEITAS PRÓPRIAS

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

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

A proposta de orçamento de receitas inscritas no OE para 2021 enviada para a DGO totalizou 51,8 milhões de euros, tendo-se verificado uma diminuição de 26% no Agrupamento de Receita - Coimas Rodoviárias, embora esta componente represente 80% do total de receitas próprias da ANSR. O orçamento foi executado em 69%, sobretudo, devido aos efeitos da pandemia do SAR-COV-2, e à ausência de serviços postais durante um período de cerca de 6 meses.

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

[RECEITAS PRÓPRIAS]

#	PROPOSTA ORÇAMENTAL (€)	RECEITA (€)	DESVIO ORÇAMENTAL (€)	EXECUÇÃO (%)
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)	41 575 153	30 829 028	10 746 125	74,15
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	3 500 000	434 161	3 065 839	12,40
FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL (FGA)	4 000 000	3 953 890	46 110	98,85
FUNDOS EUROPEUS (FE)	1 766 948	296 004	1 470 944	16,75
COMPONENTE NACIONAL (FE)	955 996	251 233	704 763	26,28
TOTAL	51 798 097	35 764 316	16 033 781	69,05

TABELA 19. 2021. RECEITAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL; FONTE: PLATAFORMA ELETRÓNICA PARTILHADA DE GESTÃO FINANCEIRA (GERFIP)

¹⁹ Lei de Programação das Infraestruturas e Equipamentos para as Forças e Serviço de Segurança do MAI, Lei n.º 10/2017 de 3 de março.

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA

Em 2021, a ANSR, na qualidade de entidade com competência para a cobrança e distribuição dos valores de coimas arrecadadas de acordo com o estipulado pelo Código da Estrada, registou um valor global de receitas cobradas²⁰ de 88,07 milhões de euros, um aumento de 16% face a 2021, mas uma redução de 26% face ao valor total orçamentado. Para tal contribuiu de forma positivamente a arrecadação de receita proveniente do SINCRO, que ficou 24 % acima do previsto, e negativamente o facto da ANSR ter estado sem serviços postais quase durante 6 meses, devido à demora da aprovação das verbas para a sua contratação.

Nos termos do Decreto-Lei n.º369/99, de 18 de setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º114/2011, de 30 de novembro, em conjugação com o disposto no artigo n.º 7 do Decreto-Lei n.º197/2008, de 7 de outubro, o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º14/2011, de 25 de janeiro, e nas alíneas b) e c) do artigo 3.º da Lei n.º10/2017, de 3 de março, o resultado anual da distribuição de receitas provenientes de coimas rodoviárias foi o seguinte:

[DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA]

DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA	2020 (€)	2020 (%)	2021 (€)	2021 (%)
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	75 388 810		88 079 985	
Total de Receitas Cobradas Transferidas	42 444 247	56	52 315 669	59
Receitas Transferidas para o Estado ²¹	25 332 508	34	31 881 493	36
Receitas Transferidas para a GNR ¹²	10 397 481	14	12 470 677	14
Receitas Transferidas para a PSP ¹²	5 381 956	7	6 285 525	7
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ²²	1 332 303	2	1 677 973	2
Total de Receitas da ANSR	32 944 563	44	35 764 316	41
Total de Custos de funcionamento da ANSR	10 259 942	14	14 475 452	16
Total de Receitas da ANSR	32 944 563		35 764 316	
Total de Receitas da ANSR Transferidas	22 684 621	69	21 288 865	60
Transferências para MAI ²³	11 555 755	35	12 973 159	36
Transferências para o Estado ¹⁶	6 603 035	20	7 866 878	22
Transferências para Entidades Municipais ²⁴	788 976	2	448 827	1
Transferências para a ANEPC ²⁵	3 736 856		0	0
Total de Custos de funcionamento da ANSR	10 259 942	31	14 475 452	40

TABELA 20. 2021. DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA; Fonte: SIGA e SCoT

²⁰ Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos.

²¹ Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

²² Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14/2011, artigo 5.º, n.º 1 b, de 25 de janeiro. Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²³ Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²⁴ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro (aplicação a todos os municípios) e Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (aplicação aos municípios aderentes).

²⁵ Despacho da Senhora SEO n.º 1698/2020/SEO de 29 de dezembro

A ANSR, em 2021, distribuiu cerca de 59% das suas receitas cobradas (52,31 milhões de euros) pelo Estado, GNR, PSP e Fundo de Modernização da Justiça (FMJ). Os restantes 41% (35,76 milhões de euros) são receitas próprias, das quais a ANSR apenas consumiu para seus gastos de funcionamento 14,47 milhões de euros (40% das suas receitas próprias e 16 % das receitas totais), tendo ainda distribuído mais 21,28 milhões de euros para as entidades municipais (EM) e para o MAI ao abrigo da Lei de Programação das Infraestruturas e Equipamentos para as Forças e Serviço de Segurança do MAI. No total, a ANSR entregou no período de 2021, 84% das receitas cobradas (73,60 milhões de euros) ao Estado, Forças de Segurança, MAI, FMJ, EM. Para além dessa distribuição de receita ainda contribuiu em 36,64 milhões de euros para a SGMAI, GNR e PSP com recurso de receitas de anos anteriores.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

Em 2021, o resultado líquido do exercício da ANSR foi de -29,9 milhões euros tendo diminuído face ao ano anterior em 544%. Para tal, contribuiu, essencialmente, as transferências de 51 milhões euros relativos a:

- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a SGMAI para financiar as eleições por determinação do Despacho n.º 1534/2021/SEO, de 15 de novembro, no montante de 6,2 milhões de euros;
- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a PSP, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1794/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1810/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 14 milhões de euros;
- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a GNR, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1795/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1811/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 16,4 milhões de euros.

Este total de 36,64 milhões de euros que a ANSR transferiu das suas receitas para outras entidades, foram registadas no orçamento da ANSR, no agrupamento 04 - Transferências Correntes, fazendo este aumentar em 92% face ao ano anterior, atingindo 51 milhões de euros. Em 2020 e em 2021, a ANSR transferiu para outras entidades, para além do que está previsto na Lei n.º 10/2017 de 3 de março²⁶, 51 milhões de euros, o equivalente a 4 orçamentos de despesa da ANSR. O resultado operacional, sem ter em conta as transferências correntes, cifrou-se nos 21,53 milhões de euros, tendo diminuído, face ao ano, anterior em 3%, em consonância com o aumento dos fornecimentos e serviços externos em 62%.

²⁶ Para além das transferências ao abrigo da Lei n.º 10/2017 de 3 de março a ANSR transferiu de 3,7 milhões de euros para ANEPC (Despacho n.º 1698/2020/SEO) e 10,5 milhões de euros para o Fundo de Asilo, a Integração e a Migração (FAMI) (Despacho n.º 1675/2020/SEO).

[2021. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS]

	2020 (€)	2021 (€)	Δ (%) 21/20
72. RECEITA DE CONTRAORDENAÇÕES, TAXAS E OUTROS	32 792 484,76	35 468 312,34	8
62. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	-5 489 136,38	-8 884 791,88	62
64. CUSTOS COM O PESSOAL	-3 805 600,69	-3 668 996,11	-4
65. OUTROS CUSTOS E PERDAS OPERACIONAIS	-1 055,05	-151 722,16	14 281
RESULTADOS ANTES DE JUROS, IMPOSTOS, DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO S/TRANSFERENCIA CORRENTES	23 496 692,64	22 762 802,19	-3
74. TRANSFERÊNCIAS E SUBSÍDIOS CORRENTES OBTIDOS	7 021,38	169 566,32	2 315
63. TRANSFERÊNCIAS CORRENTES CONCEDIDAS E PRESTAÇÕES SOCIAIS	-26 621 473,94	-51 001 319,32	92
RESULTADOS ANTES DE JUROS, IMPOSTOS, DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO C/TRANSFERENCIA CORRENTES	-3 117 759,92	-28 068 950,81	800
66. AMORTIZAÇÕES DO EXERCÍCIO	-1 224 495,47	-1 224 031,40	0
RESULTADO OPERACIONAL S/TRANSFERENCIAS CORRENTES	22 272 197,17	21 538 770,79	-3
RESULTADO OPERACIONAL C/TRANSFERENCIAS CORRENTES	-4 342 255,39	-29 292 982,21	575
68. CUSTOS E PERDAS FINANCEIRAS	-68 476,42	-25 851,34	-62
79. PROVEITOS E GANHOS EXTRAORDINÁRIOS	226 581,20	78 509,87	-65
69. CUSTOS E PERDAS EXTRAORDINÁRIOS	-461 023,62	-669 229,19	45
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO S/TRANSFERENCIAS CORRENTES	21 969 278,33	21 708 337,11	-1
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	-4 645 174,23	-29 909 552,87	-544

TABELA 21. 2021. QUADRO GERAL: RENDIMENTOS E GASTOS

DESPESAS

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

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

[EXECUÇÃO ORÇAMENTAL 2021]

AGRUPAMENTO DE DESPESA	ORÇAMENTO APROVADO (M€)	ORÇAMENTO APROVADO CORRIGIDO (M€)	EXECUTADO (M€)	DESVIO (M€)	EXECUÇÃO (%)
PESSOAL	5 227 819	4 970 479	3 844 154	1 126 325	77,34
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10 302 842	11 378 022	8 602 072	2 775 950	75,60
JUROS E OUTROS ENCARGOS	10 000	10 000	0	10 000	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	2 100 779	958 758	892 198	66 560	93,06
INVESTIMENTOS	5 206 657	4 994 244	1 585 855	3 408 389	31,75
SUBTOTAL	22 848 097	22 311 503	14 924 279	7 387 224	66,89
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	16 870 000	51 001 455	51 001 319	136	100
TOTAL	39 718 097	73 312 958	65 925 598	7 387 360	89,92

TABELA 22. 2021. DESPESAS - EXECUÇÃO ORÇAMENTAL; Fonte: Plataforma Eletrónica Partilhada de Gestão Financeira (GeRFiP). Valores em euros.

Em 2021, sem considerar o agrupamento 04, o orçamento corrigido²⁷ foi na ordem dos 22,3 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 14,925 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 67%, conforme pode ser observado no quadro infra. A fraca execução do orçamento da ANSR deveu-se à necessidade de obtenção da autorização financeira para a execução de alguns projetos estruturantes, como, entre outros, dos serviços postais e da ampliação do SINCRO, bem como dos trâmites necessários relativos à contratação pública. De referir uma execução de apenas 77% nos encargos com pessoal devido ao facto do quadro de pessoal da ANSR apenas estar preenchido em 75%, e esta Autoridade continuar com dificuldades no recrutamento de novos trabalhadores e na sua retenção, pese embora os vários procedimentos de recrutamento por mobilidade e encontrando-se pendente desde 2020 a aprovação para a abertura de procedimentos concursais para recrutamento de 41 técnicos superiores, nomeadamente, nas áreas da engenharia, informática e direito.

Relativamente ao agrupamento 04 e para além de 12,9 milhões de euros que a ANSR transferiu ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março, a ANSR transferiu ainda as seguintes verbas e em cumprimento:

- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a SGMAI para financiar as eleições por determinação do Despacho n.º 1534/2021/SEO, de 15 de novembro, no montante de 6,2 milhões de euros;
- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a PSP, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1794/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1810/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 14 milhões de euros;
- transferência dos saldos de gerência da ANSR para a GNR, para financiar os seus vencimentos, por determinação do Despacho n.º 1795/2021/SEO, de 7 de dezembro, e do Despacho n.º 1811/2021/SEO, de 9 de dezembro, no montante de 16,4 milhões de euros.

²⁷ Orçamento corrigido= Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

ENCARGOS COM PESSOAL

No âmbito dos encargos com o pessoal, a despesa global atingiu os 3,844 milhões de euros contemplando um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 80% representam os pagamentos de remunerações, conforme ilustrado no quadro seguinte.

[ENCARGOS COM PESSOAL 2021]

RÚBRICA DE DESPESA	EXECUÇÃO 2019 (€)	EXECUÇÃO 2020 (€)	EXECUÇÃO 2021 (€)	VARIAÇÃO 2021/2020 (€)	Δ (%) 21/20
Pessoal dos quadros da Função Pública	2 145 678	2 167 004	2 005 544	-161 460	92,55
Pessoal que aguarda Aposentação	567	4 824	5 274	450	109,33
Pessoal em qualquer Outra Situação	155 605	218 219	410 227	192 008	187,99
Gratificações	984	1 368	1 400	32	102,34
Representação	38 054	37 519	36 7601	-758	97,98
Subsídio de Refeição	165 032	157 473	163 7478	6 275	103,98
Subsídio de Férias	207 715	213 335	210 924	-2 411	98,87
Subsídios de Natal	193 267	196 182	205 134	8 952	104,56
Horas Extraordinárias	19 538	23 224	29 154	5 930	125,53
Ajudas de Custo	8 904	4 042	4 756	714	117,66
Indemnizações por Cessação de Funções	1 959	11 688	16 454	4 766	140,78
Outros Abonos em Numerário ou Espécie	8 501	24 091	31 172	7 081	129,39
Encargos com Saúde	0	1 316	0	-1 316	0
Subsídio Familiar a Crianças e Jovens	13 638	14 646	17 1156	2 470	116,86
Caixa Geral de Aposentações	342 820	317 589	335 327	17 738	105,59
Segurança Social	316 271	364 569	353 302	-11 267	96,91
Outras Pensões	776	787	787	0	0
Acidentes de Trabalho	9 523	9 523	10 633	1 110	111,66
Outras Despesas	4 822	4 865	4 865	0	0
Remunerações por Doença/Maternidade	8 521	4 387	1 576	-758	35,92
TOTAL	3 642 194	3 776 652	3 844 154	70 314	101,86

TABELA 23. 2021. ENCARGOS COM O PESSOAL

Conforme já referido a ANSR continua a registar dificuldades no recrutamento de novos trabalhadores e na sua retenção. Relativamente às necessidades de recrutamento planeadas para 2021, o mapa de pessoal previsto para 2021 contemplava um total de 212 trabalhadores, tendo sido apurada uma taxa de execução de 75% muito aquém do das necessidades reais e atuais da Autoridade.

Neste contexto, foram identificados alguns dos constrangimentos ao recrutamento, que passamos a indicar:

- Limitações de natureza legal e orgânica, de oferecer aos recursos humanos carreiras atrativas e condições laborais e remuneratórias diferenciadoras que lhe permitam, por um lado, compensar a menor centralidade das suas instalações e, sobretudo, compensar a especial exigência técnica de grande parte das funções exercidas.
- Localização geográfica, por se encontrar fora do centro de Lisboa e por existir uma limitação (diversidade e frequência de circulação) nos transportes públicos disponíveis;

Relativamente aos processos de recrutamento que aguardam aprovação na Tutela, indica-se:

- Pedido de autorização para abertura de procedimento concursal comum, com vista ao recrutamento de **18 Técnicos Superiores Juristas**, remetido por ofício datado de 02/10/2020;
- Pedido de autorização para abertura de concurso interno de ingresso, com vista ao recrutamento de **2 Especialistas de Informática e 2 técnicos de Informática**, bem como a abertura de procedimento concursal comum para recrutamento de **1 técnico superior** para o NIF, remetido por ofício datado de 11/12/2020;
- Pedido de autorização para abertura de procedimento concursal comum, com vista ao recrutamento de **18 Técnicos Superiores** na área da Engenharia (UPSR), remetido por ofício datado de 13/07/2021.

08 FORMAÇÃO PROFISSIONAL

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

O plano de formação da ANSR para 2021 foi elaborado tendo em consideração as orientações estratégicas transmitidas pela Presidência desta Autoridade, a avaliação feita por parte dos trabalhadores e dos respetivos superiores hierárquicos aos cursos de formação realizados no ano anterior e a referida auscultação de necessidades de formação, transversais e específicas, efetuada junto de cada Unidade e Divisão Orgânicas. A verba disponível no orçamento da ANSR para 2021 para formação profissional e a despesa efetiva, foi a seguinte:

[FORMAÇÃO: ORÇAMENTO PLANEADO vs DESPESA REALIZADA]

CLASSIFICAÇÃO ECONÓMICA DA DESPESA	RUBRICA DE DESPESA	VALOR ORÇAMENTADO (€)	DESPESA EFETIVA (€)	TAXA DE EXECUÇÃO
D020215A000	Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC)	42,00	0	0,00%
D020215B000	Outras	84 044,00	72 878,98	86,72%

TABELA 24. FORMAÇÃO – SÍNTESE DE ORÇAMENTO

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

Profissional; Competências de Inovação; Competências Digitais; Competências de Liderança; Formação Transversal; e, Formação à Medida.

Entendendo a formação como um fator crítico de sucesso para a implementação da estratégia definida, em 2021 foram identificadas 126 necessidades formativas, as quais assentaram em 34 cursos, conforme tabela:

[EXECUÇÃO O PLANO DE FORMAÇÃO 2021]

Nº DE AÇÕES PLANEADAS	Nº DE AÇÕES REALIZADAS	Nº DE PARTICIPANTES	TOTAL DE HORAS DE FORMAÇÃO	TAXA DE EXECUÇÃO
126	108	108	2 328	85,71%

TABELA 25. SÍNTESE DE EXECUÇÃO DO PLANO DE FORMAÇÃO

Verifica-se que foram realizadas 108 ações de formação profissional, onde participaram 108 trabalhadores contabilizando um total de 2 328 horas de formação e uma taxa de execução de 85,71%.

Durante o ano de 2021, foram, ainda, efetuados outros diagnósticos de necessidades de formação face à adequação à atividade realizada e ao cancelamento de formações por parte das entidades formadoras. Neste sentido, foram autorizadas e realizadas as seguintes ações de formação (não incluídas no plano), conforme tabela:

[Nº DE AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS 2021]

Nº DE AÇÕES REALIZADAS	Nº DE PARTICIPANTES	TOTAL DE HORAS DE FORMAÇÃO
96	96	1 736

TABELA 26. 2021. Nº DE AÇÕES DE FORMAÇÃO NÃO PLANEADAS 2021

[TOTAL DE AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS 2021]

Nº DE AÇÕES PLANEADAS	Nº DE AÇÕES NÃO PLANEADAS	TOTAL DE AÇÕES DE FORMAÇÃO	TAXA DE EXECUÇÃO GLOBAL
108	96	204	161,90%

TABELA 27. QUADRO SÍNTESE DE FORMAÇÕES REALIZADAS

Face às áreas de competências estratégicas definidas, verifica-se que há um maior número de ações de formação realizadas na área de Competências Transversais, seguida da área das Competências Especializadas, e por fim a área de Competências Estratégicas, sendo de ressaltar que no âmbito das competências para início de funções (formação inicial) e formação à medida não foi realizada qualquer ação de formação.

As ações de formação, planeadas e não planeadas, realizadas em 2021, foram ministradas por várias entidades, tais como: o INA; AFESP; CEACP; ACP; ODRICERIN; Internacional Institute of Protocol; AlmedinaMais; Universidade Nova; APMEP; Sérvulo & Advogados; Editorial Vida Económica; AERLIS; Evolui.Com; I. C. J. - Políticas da Faculdade

de Direito da Universidade de Lisboa; ISCTE; IGAP; ISCSP-ULisboa; Jurisnova; Escola Nacional de Bombeiros; Internacional Road Federation - FIT Urban; Companhia Própria ICJP.

Por fim, relativamente à execução da formação, é de referir que os constrangimentos provocados pela crise de saúde pública, que se mantiveram em 2021, determinaram o cancelamento de algumas formações, apesar das mesmas serem maioritariamente online. Como referido anteriormente, e apesar dos desafios, foi apurada uma taxa de realização de **85,71%**. De salientar o reforço positivo da ANSR na capacitação dos trabalhadores, apurando-se um total de 204 ações de formação realizadas (planeadas e não planeadas) e uma taxa global de formação de 161,90%.

06

**INDICADORES DE SATISFAÇÃO
INTERNA E EXTERNA**



01 AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES

No encerramento de cada ciclo de gestão, e sendo a ANSR uma entidade Certificada pela ISO 9001, é essencial ouvir os parceiros externos e internos no sentido de se aferir as necessidades e expectativas dos mesmos, tal como a perceção da qualidade dos serviços prestados durante o ano anterior. A ANSR considera este exercício fundamental para o processo de melhoria contínua, proporcionando oportunidades de aprendizagem e desenvolvimento interno, gerando envolvimento e participação, contribuindo também para o aumento dos níveis de confiança e para a valorização sustentada do relacionamento com os parceiros estratégicos

Neste sentido, a apreciação regular dos serviços prestados através da perceção dos parceiros estratégicos, e respetivos resultados, funciona como indicador dos setores onde é necessário prestar atenção, estudar e analisar internamente, e intervir através da introdução de melhorias nos processos/procedimentos.

Em conformidade com o estabelecido na alínea f) n.º 2 do artigo 15.º da Lei n.º 66/2007, de 28 de dezembro, na sua redação atual e, em simultâneo com o Sistema de Gestão da Qualidade desta entidade, a ANSR efetuou um inquérito interno aos seus dirigentes e demais trabalhadores, para aferir o grau de satisfação inerentes à cultura organizacional, condições de trabalho, aspetos motivacionais, entre outros.

METODOLOGIA

Alinhado com a metodologia CAF (Estrutura Comum de Avaliação - “*Common Assessment Framework*”), o inquérito por questionário foi desenvolvido na aplicação ‘*Microsoft Forms*’, tendo sido garantida a confidencialidade e integridade das respostas submetidas. O questionário foi remetido através de mensagem por correio eletrónico interno (nos@ansr.pt e npg@ansr.pt), para todos os trabalhadores da ANSR (159). O mesmo foi elaborado obedecendo aos seguintes princípios: ‘Orientação para os resultados; ‘Orientação para o cidadão; ‘Liderança e coerência; ‘Gestão por processos; ‘Desenvolvimento e envolvimento das pessoas; ‘Aprendizagem, inovação e melhoria contínuas; ‘Desenvolvimento de parcerias; ‘Responsabilidade social e ética dos trabalhadores e dirigentes’.

A estrutura do questionário compreendia 20 questões, correspondentes a 9 perguntas abertas e 11 de perguntas fechadas. Utilizou-se uma escala de perceção de *Linkert* de 4 níveis, tendo sido feita a opção de retirar a opção intermédia relacionada com ‘indiferença’. O inquérito foi realizado entre 17 e 28 de janeiro e prorrogado até dia 4 de fevereiro de 2022.

ANÁLISE

Após período de recolha, os dados foram exportados para uma folha de cálculo (*Microsoft Excel*) e trabalhados. Foi tomada a opção de agregar as respostas ‘positivas’, satisfatório e muito satisfatório, em um grupo/resultado e, as respostas ‘menos positivas’ em outro, para efeitos de apuramento da satisfação global.

Assim, foi obtida uma taxa de resposta de 75,77%, correspondendo a 122 trabalhadores, e uma satisfação global de 72,68%, apresentam-se de seguida os resultados gerais:

[SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: ASPETOS ORGANIZACIONAIS]

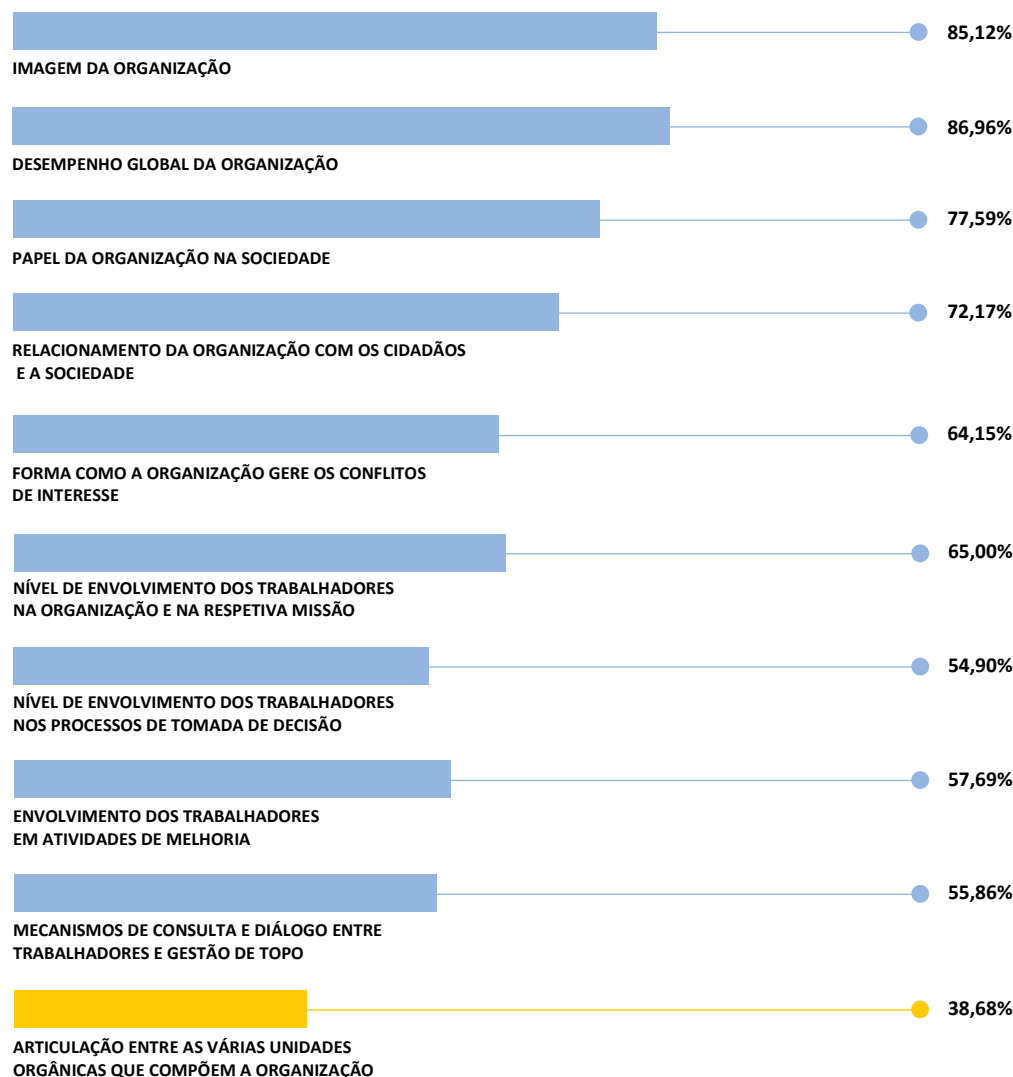


FIGURA 11. RESULTADO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: ASPETOS ORGANIZACIONAIS

- Os fatores que se destacam de forma muito positiva, são o desempenho global da organização, a imagem e o papel da organização na sociedade;
- Os fatores que apresentam uma necessidade de atenção estão relacionados com a articulação entre as várias unidades orgânicas, com o envolvimento dos trabalhadores nos processos de tomada de decisão e com os mecanismos de consulta e diálogo entre trabalhadores e gestão de topo;
- A satisfação global dos trabalhadores é mais elevada nos fatores externos (relação entre ANSR e sociedade/cidadãos) e mais reduzida nos fatores internos (relação entre ANSR e trabalhadores).

[SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: CONDIÇÕES DE TRABALHO]

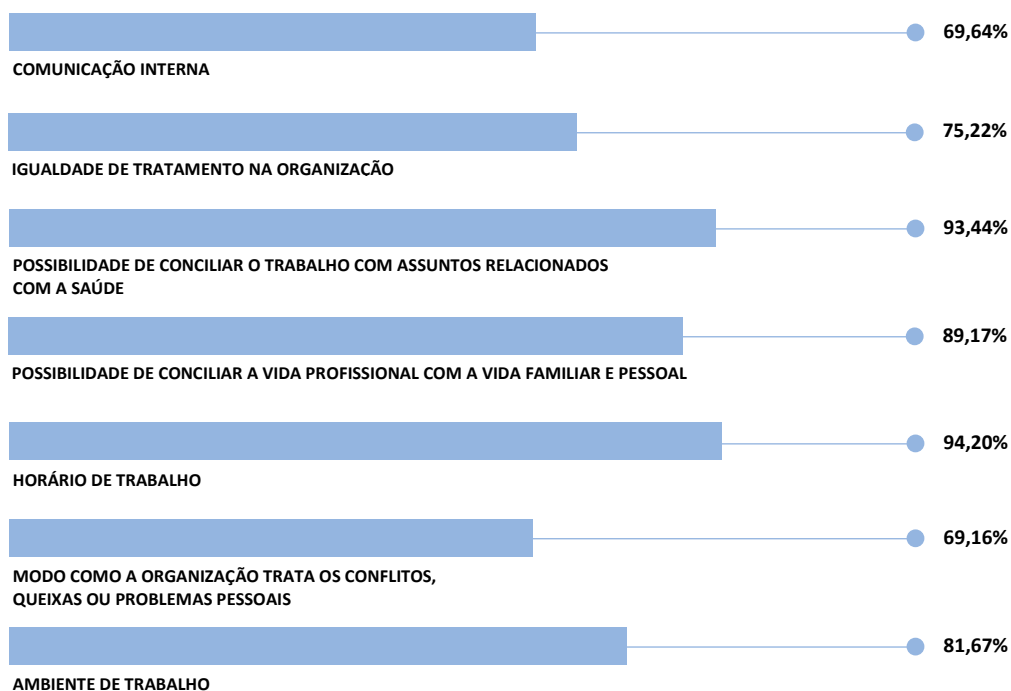


FIGURA 12. RESULTADO DA SATISFAÇÃO DOS TRABALHADORES: CONDIÇÕES DE TRABALHO

- Os fatores que se destacam de forma muito positiva, são a satisfação com o horário de trabalho (podemos especular que o horário híbrido ou em espelho contribui para a satisfação elevada) aliada à possibilidade de conciliação da vida pessoal e saúde com a vida profissional;
- De assinalar que os fatores que apresentam uma necessidade de atenção estão relacionados com aspetos da cultura organizacional, nomeadamente a comunicação interna e o tratamento de conflitos e queixas em contexto laboral;
- A satisfação global dos trabalhadores é mais elevada nos fatores relacionados com a conciliação da vida profissional e pessoal) e mais reduzida nos fatores internos (cultura e comunicação organizacionais).

02 AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS

Em 2021, a ANSR efetuou uma revisão à metodologia de avaliação de satisfação do cidadão, no âmbito do SGQ, tendo implementado várias medidas de melhoria que incluíram a realocização do link de acesso ao inquérito de Satisfação do Cidadão; a revisão ao questionário disponível na página de internet da ANSR; a criação de metodologia de tratamento de reclamações e a criação de formulário de sugestões, elogios e reclamações.

METODOLOGIA

O inquérito por questionário foi desenvolvido na aplicação 'Microsoft Forms', tendo sido garantida a confidencialidade e integridade das respostas submetidas. O questionário encontra-se disponível de forma contínua na página eletrónica institucional www.ansr.pt.

A estrutura do questionário compreendia 5 temáticas: 'Conhecimento Geral da ANSR'; 'Contraordenações Rodoviárias'; 'Sinistralidade Rodoviária'; 'Campanhas de Sensibilização e Prevenção Rodoviária', 'Visão Zero'; e, um total máximo de 54 perguntas: 47 perguntas fechadas; 3 perguntas abertas; 4 perguntas de caracterização dos respondentes. Utilizou-se uma escala de perceção de *Linkert* de 4 níveis, tendo sido feita a opção de retirar a opção intermédia relacionada com 'indiferença'.

Foram efetuados 2 (dois) momentos de divulgação do link nas redes sociais (Facebook, Instagram e LinkedIn) nas datas 13 de julho e 18 de outubro de 2021.

ANÁLISE

Após período de recolha, os dados foram exportados para uma folha de cálculo (*Microsoft Excel*) e trabalhados. Foi tomada a opção de agregar as respostas 'positivas', satisfatório e muito satisfatório, em um grupo/resultado e, as respostas 'menos positivas' em outro, para efeitos de apuramento da satisfação global.

No período entre 1 de janeiro e 30 de novembro de 2021 contabilizaram-se 267 inquéritos submetidos pelos cidadãos, cujos resultados estão documentados no respetivo Relatório de Avaliação de Satisfação do Cidadão 2021.

Apresentamos de seguida uma breve síntese dos resultados apurados:

[SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: SATISFAÇÃO GLOBAL]

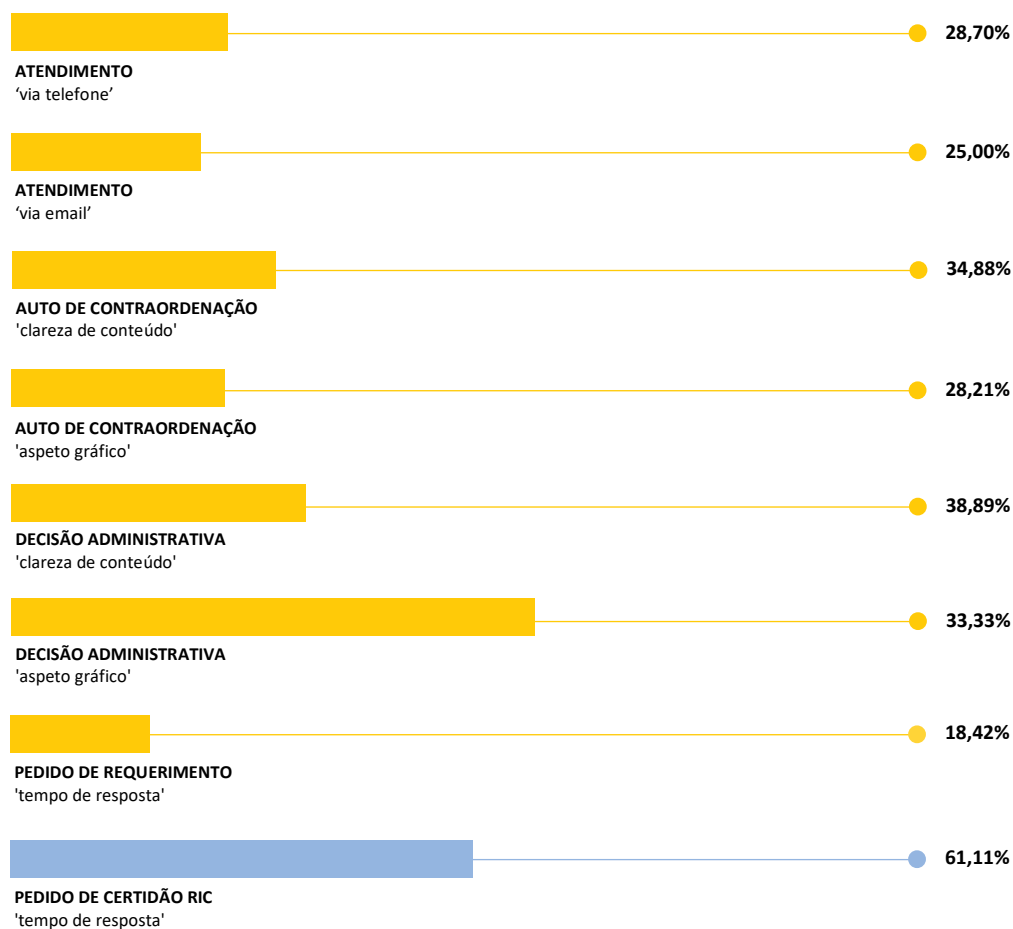


FIGURA 13. RESULTADO DA SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: SATISFAÇÃO GLOBAL

Dos 267 cidadãos que responderam ao inquérito, o nível de satisfação global dos serviços situa-se nos 29,61% (8,57% muito satisfeito e 21,04% satisfeito), ficando aquém da meta definida inicialmente (50,00%).

- Aferiu-se, como fator positivo, que o tempo de resposta do serviço de Emissão de Certidões de Registo Individual do Condutor (RIC) satisfaz a maioria dos cidadãos que responderam ao inquérito, apresentando uma satisfação de 61,11%;
- De assinalar, uma necessidade de atenção aos aspetos relacionados com o atendimento, layout e conteúdos do auto de contraordenação e da decisão administrativa e tempo de resposta ao pedido de requerimento. Resultados possivelmente influenciados pela natureza das competências da ANSR, nomeadamente relacionadas com a aplicação do direito rodoviário.

[SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: SITE ANSR.PT]



FIGURA 14. RESULTADO DA SATISFAÇÃO CIDADÃOS: SITE ANSR.PT

Dos resultados apurados, verificou-se que, habitualmente, o acesso a www.ansr.pt é efetuado através de computador (68,65%), seguido do telemóvel (25,41%).

- Dos respondentes ao questionário são de salientar os aspetos positivos relacionados com a navegação e grafismo: 63,78% (118) dos cidadãos, consideram o site da ANSR fácil de navegar. 54,05% (100) consideram que tem um grafismo interessante.
- Relativamente aos temas que merecem mais atenção salientam-se: os conteúdos, 50,81% (94 cidadãos) considera que é pouco claro e 56,76% (105) refere que tem informação insuficiente.

[SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES]

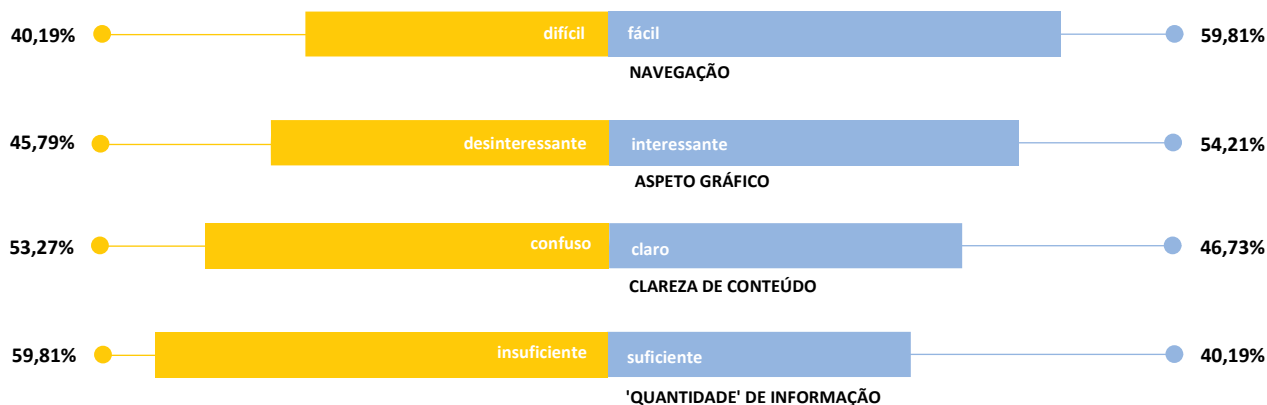


FIGURA 15. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES

- Os aspetos positivos de relevo são os relacionados com a navegação e grafismo: 59,81% (64) dos cidadãos, consideram o site da ANSR fácil de navegar. 54,21% (58) consideram que tem um grafismo interessante.
- Relativamente aos temas que merecem mais atenção salientam-se: os conteúdos, 53,27% (57 cidadãos) considera que é pouco claro e 59,81% (64) refere que tem informação insuficiente.

SATISFAÇÃO GLOBAL DO ATENDIMENTO AO CIDADÃO

A ANSR realizou em dezembro de 2021 e pelo segundo ano consecutivo, um inquérito de avaliação da satisfação do cidadão que contacta a Autoridade via telefone e/ou via correio eletrónico. O inquérito por questionário (via Google Forms) foi remetido a 1 200 cidadãos tendo sido recebidas 265 respostas, apurando-se uma taxa de resposta de 22,1% e um índice de satisfação de 71,32%. Apresentamos de seguida uma breve síntese dos resultados apurados:

[SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: ATENDIMENTO VIA CONTACTO TELEFÓNICO]

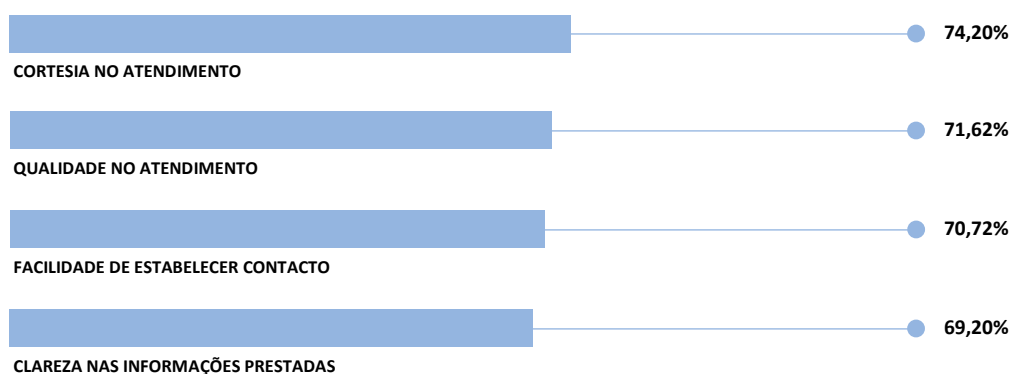


FIGURA 16. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: ATENDIMENTO TELEFÓNICO

- Todos os aspetos em avaliação apresentam uma avaliação positiva, sendo de referir que o mais satisfatório para os cidadãos foi a 'cortesia' do colaborador que efetuou o atendimento (74,20%) e o menos satisfatório é referente à clareza das informações prestadas (69,20%);
- A satisfação global apurada (média) referente ao atendimento telefónico é de 71,44%.

[SATISFAÇÃO DOS CIDADÃOS: ATENDIMENTO VIA CORREIO ELETRÓNICO]

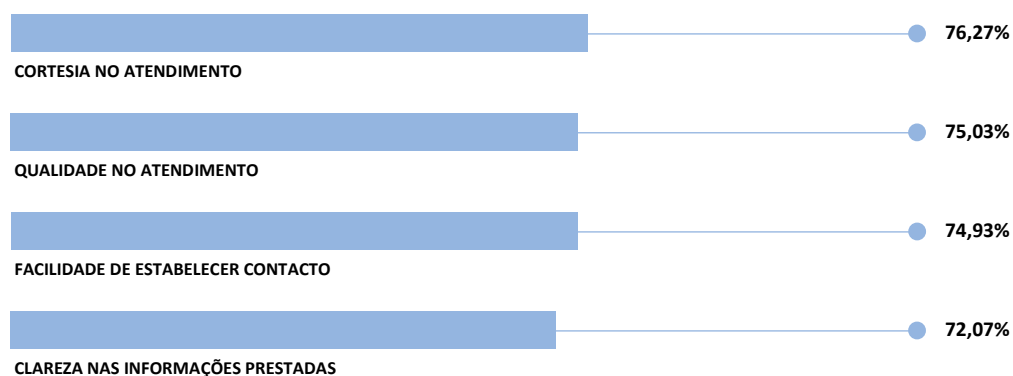


FIGURA 17. SATISFAÇÃO CIDADÃOS: ATENDIMENTO VIA CORREIO ELETRÓNICO

- Todos os resultados são ligeiramente superiores aos apurados no atendimento telefónico, sendo de referir que o índice de satisfação mais elevado se refere ao aspeto de cortesia no atendimento e o mais baixo referente à clareza das informações prestadas.
- A satisfação global apurada (média) referente ao atendimento via correio eletrónico é de 74,58%.

07

FERRAMENTAS DE CONTROLO INTERNO



01 AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

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

1. AMBIENTE DE CONTROLO				
QUESTÃO	APLICADO			FUNDAMENTAÇÃO
	S	N	NA	
1.1 Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	x			Manual de Qualidade; Manual de Procedimentos; Norma de Controlo Interno; Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.
1.2 É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	x			Auditorias internas e externas; Relatório de avaliação do sistema de gestão.
1.3 Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	x			Existe uma equipa externas devidamente qualificadas (Gradual, Lda.) de auditores afetos à área de auditoria e controlo.
1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	x			Existe um Código de Ética e Boas Práticas da ANSR, e o Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PGRIC) contém uma matriz de riscos e medidas preventivas que reforça o regulamento de ética.
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	x			Foi aprovado o Plano Anual de Formação de acordo com as necessidades reportadas.
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos os contatos regulares entre direção superior e os dirigentes intermédios das várias unidades orgânicas?	x			Reuniões e contatos regulares ordinários e extraordinários abrangentes.
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo interno?	x			Foi realizada uma auditoria externa para renovação da Certificação pela Norma ISO 9001:2015 pela empresa APCER, e uma auditoria de acompanhamento efetuada pela empresa Gradual, Lda.
2. ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO				
QUESTÃO	APLICADO			FUNDAMENTAÇÃO
	S	N	NA	
2.1 Existem manuais de procedimentos internos?	x			Manual de Procedimentos; Código de Ética e Boas Práticas da ANSR.
2.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	x			Em Despachos de delegação de competências.
2.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	x			Elaborado pela SGMAI ao abrigo da Prestação de Serviços Comuns (PSC).
2.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?		x		Apesar de não existir um sistema, ocorre rotação quando existem necessidades de realocação de pessoal, dos regimes de mobilidade e a pedido do trabalhador e de acordo com as suas habilitações.

2.5	As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	x			O Manual de Procedimentos contém fluxogramas que demonstra claramente as responsabilidades e os pontos de controlo em todos os procedimentos.
2.6	Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	x			Todos os processos da ANSR estão identificados e descritos no Manual da Qualidade e englobam um conjunto de procedimentos com as respetivas responsabilidades.
2.7	Os circuitos dos documentos estão definidos de forma a evitar redundâncias?	x			No Manual de Procedimentos.
2.8	Existe um Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas?	x			Encontra-se em vigor o Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PGRCC), aprovado em 2018. E em simultâneo está a decorrer procedimento para consultoria à elaboração do novo Plano.
2.9	O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas é executado e monitorizado?	x			A mais recente monitorização foi efetuada em junho e julho de 2021, resultou no Relatório de Execução do PGRCC.

3. FIABILIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

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

QUADRO 12. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

02 SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE - CERTIFICAÇÃO NORMA ISO 9001:2015

O Sistema de Gestão da ANSR abrange toda a sua atividade, estando estruturado segundo os princípios das normas NP EN ISO 9001:2015 e NP EN ISO 14001, por conseguinte, é da responsabilidade de todos os seus colaboradores, constituindo uma ferramenta fundamental para o cumprimento dos objetivos estratégicos e operacionais, bem como para o cumprimento dos requisitos normativos.

A Política da Qualidade assume como fundamentos:

- Apoiar a estrutura orgânica da ANSR no cumprimento da legislação rodoviária, assim como contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- Interagir com as várias entidades do MAI, contribuindo para uma cooperação bidirecional construtiva, com vista à melhoria efetiva do serviço prestado pela ANSR;
- Promover uma atitude pró-ativa e de entreaajuda interna, indutora de uma dinâmica orientada para resultados e cumprimento de objetivos;
- Disponibilizar um ambiente gerador de motivação, fomentando a aprendizagem e a melhoria contínua.

A ANSR é uma entidade certificada pela Norma ISO 9001:2008, desde 11 de agosto de 2012, tendo-lhe sido atribuído o Certificado n.º LIS 601 5639/81, emitido pela Lloyd's Register EMEA. Em 2018, a ANSR foi submetida à auditoria de transição para o novo referencial 9001: 2015 e, simultaneamente à auditoria de renovação, de 2 a 6 de julho de 2018, tendo sido renovada a Certificação.

Em 2021, em virtude de reestruturação da empresa Lloyd's e do cancelamento da acreditação concedida pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC), a ANSR alterou a entidade Certificadora tendo iniciado colaboração com a Associação Portuguesa de Certificação (APCER) e efetuado a transferência do processo para esta entidade.

Neste sentido, no âmbito do SGQ, a ANSR implementou um conjunto de iniciativas durante 2021 que passamos a descrever:

- Realização do Inquérito de Avaliação de Fornecedores;
- Realização de Inquérito de Avaliação da Satisfação das Partes Interessadas;
- Revisão do Inquérito de Avaliação da Satisfação dos Trabalhadores;
- Revisão e realização do Inquérito de Avaliação de Satisfação dos Cidadãos;
- Proposta de Formulário de Sugestões, Elogios e Reclamações;
- Proposta de Metodologia de Tratamento de Reclamações;
- Criação de 4 Grupos de Trabalho para desenvolvimento de propostas de melhoria e desenvolvimento interno;
- Monitorização do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas 2018-2020 e elaboração do respetivo relatório;
- Revisão/atualização do Código de Ética e de Conduta.
- Revisão do Manual de Procedimentos e de Funções (em curso);

- Realização de dois dias de auditoria interna e quatro dias de auditoria externa, por entidades consultoras, conforme quadro que se apresenta:

DESCRIÇÃO	DURAÇÃO	DATAS
Auditorias internas realizadas pela GRADUALBUSINESS	2 dias	28.07 e 10.12
Auditoria externa realizada pela entidade certificadora APCER	4 dias	09.08 e 06 a 08.09

QUADRO 13. AUDITORIAS REALIZADAS EM 2021

Em sequência da auditoria externa, a ANSR garantiu a renovação da sua Certificação, tendo recebido o Certificado n.º 2021/CEP.5878, emitido pela APCER e os seguintes selos de Qualidade:



FIGURA 18: MARCA DE CERTIFICAÇÃO APCER

03 PLANO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

Tendo procedido, a uma reestruturação orgânica em 2019, procurando adequar os seus serviços às necessidades operacionais e de otimização dos seus recursos, levando à criação de novas unidades orgânicas flexíveis e uma distribuição de recursos, levando à criação de novas equipas de trabalho. Por força desta reestruturação, iniciou-se o trabalho de monitorização entre junho e julho de 2021, junto das unidades orgânicas, tendo como objetivo a verificação da implementação das medidas de mitigação do risco. Deste exercício interno, verifica-se que as diferentes unidades orgânicas desenvolveram esforços no sentido de implementar as medidas identificadas no Plano, tendo-se apurado um grau de implementação das medidas de 90,52% e um nível de eficácia de 95,24% relativamente aos 55 riscos e 116 medidas preventivas (88 medidas de controlo interno e 28 medidas de controlo a implementar).

Após a elaboração do Relatório de Execução do PGRIC, a ANSR deu início ao processo de diagnóstico interno e de atualização do Plano. Nesta sequência, a ANSR aprovou o seu Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas 2021-2023, que se encontra disponível na sua página eletrónica.

04 PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

Três anos transcorridos desde a aplicabilidade do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados, doravante referido como RGPD), e cinco anos após a sua entrada em vigor, podemos afirmar, com alguma segurança, que a matéria que lhe é subjacente já faz parte do léxico corrente, tanto das organizações, como dos cidadãos que visa servir. No entanto, nunca será demasiado reafirmar que estamos perante um direito fundamental, tutelado a nível nacional e da União Europeia.

Consciente desta conjuntura, os ideais da tutela da privacidade e da proteção de dados pessoais consubstanciam uma das principais prioridades da ANSR e assumem um papel de relevo nos vetores que quadram a atuação desta Autoridade na prossecução das suas atribuições. Como expressão deste compromisso, a ANSR, em articulação com o respetivo Encarregado da Proteção de Dados (doravante referido como EPD)²⁸, no período ora em análise, promoveu a realização de diversas tarefas e projetos tendentes a manter o alinhamento da atuação da ANSR com as normas consagradas pelo RGPD, bem como pela Lei n.º 58/2019, de 08 de Agosto (Lei da Proteção de Dados Pessoais, doravante referida como LPDP) e demais legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais.

Nesta ordem de sentido, o RGPD (nos termos do n.º 1 do respetivo art.º 39.º), vem estatuir um conjunto de funções específicas que consubstanciam o substrato essencial da atuação do EPD. Com o intuito de promover o cabal cumprimento das atribuições que lhe são cometidas, no período ora em reporte, foram encetadas diversas diligências, entre as quais podemos realçar:

DILIGÊNCIAS DE INFORMAÇÃO/ACONSELHAMENTO À ORGANIZAÇÃO, TRABALHADORES E ENTIDADES TERCEIRAS

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do art.º 39.º do RGPD, compete ao EPD informar e aconselhar a organização, bem como os respetivos constituintes, a respeito das suas obrigações nos termos do referido regulamento e demais legislação vigente em matéria de proteção de dados. Nesta medida, encetaram-se providências no sentido de adaptar a atuação do EPD às necessidades da organização e, bem assim, proceder ao desenvolvimento de canais próprios que favoreçam a produção e proliferação da informação²⁹.

Para tais efeitos, promoveu-se a:

- Criação de duas contas de e-mail exclusivamente destinadas à apresentação de questões relacionadas com a proteção de dados.
- Criação de uma área dedicada à matéria de proteção de dados pessoais na intranet da ANSR com o intuito de servir de repositório de informação e meio de distribuição de materiais informativos.

Os referidos canais foram efetivamente utilizados pelas diversas unidades orgânicas para efeitos de esclarecimento de questões, solicitações de colaboração e pedidos de emissão de parecer, o que manifesta uma postura proativa pelos diversos Dirigentes em relação às exigências da matéria ora em causa. Na sequência dos pedidos de informação

²⁸ Designado em observância ao disposto na alínea a) do n.º 1 do art.º 37.º do RGPD, bem como, no n.º 1 do art.º 12.º da Lei n.º 58/2019 de 8 de agosto, que assegura a execução do RGPD na ordem jurídica nacional.

²⁹ Sant'Ana, S.; Gouveia, V. (2021). O RGPD e os Recursos Humanos - Guia Prático para a Conformidade. Almedina, p. 88.

mencionados *supra*, foram produzidos 115 pareceres e informações, tendo-se logrado um tempo médio de resposta inferior a 48h desde a receção do pedido.

[PROTEÇÃO DE DADOS - PEDIDOS DE PARECER POR UNIDADE ORGÂNICA]

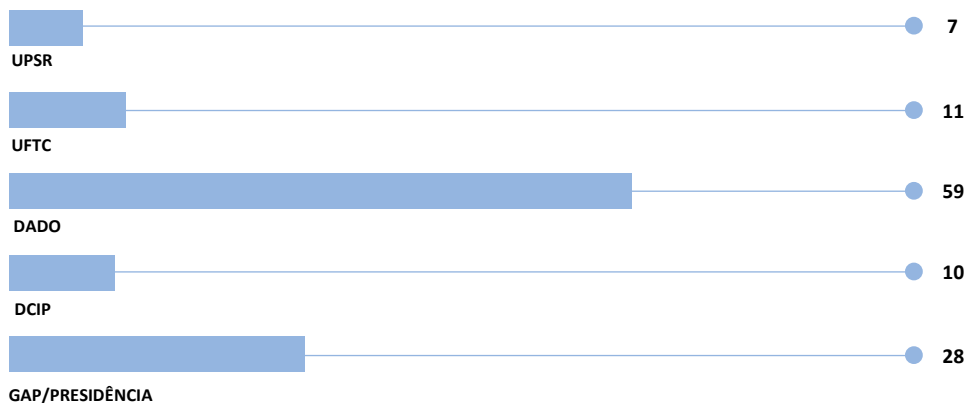


FIGURA 19. PROTEÇÃO DE DADOS - PEDIDOS DE PARECER POR UNIDADE ORGÂNICA

DILIGÊNCIAS DE INFORMAÇÃO AOS TITULARES DOS DADOS PESSOAIS

Compete ao EPD assegurar as relações com os titulares dos dados pessoais nas matérias abrangidas pelo RGPD e demais legislação aplicável em matéria de proteção de dados. Para tal promoveu-se a criação de:

- Uma secção de contactos na página web da ANSR dedicada ao exercício de direitos pelos titulares;
- Uma conta de e-mail exclusiva para utilização por parte de titulares de dados pessoais.

Através dos referidos canais, bem como do reencaminhamento de questões por parte da DCIP, foram registados 48 pedidos, conforme se apresenta:

TIPOLOGIA DE PEDIDOS DE INFORMAÇÃO POR PARTE DOS TITULARES DOS DADOS

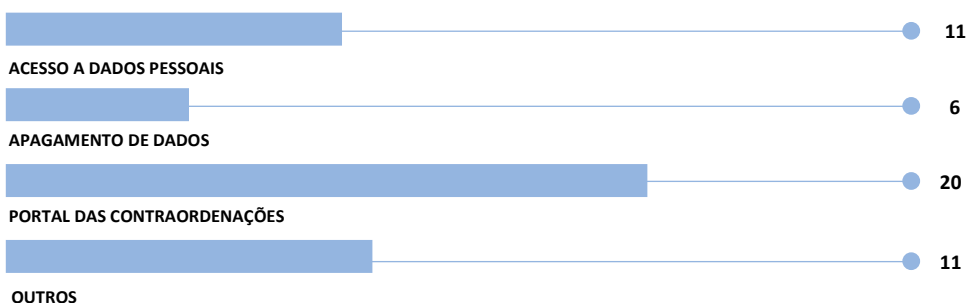


FIGURA 20. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO POR PARTE DOS TITULARES DE DADOS

DILIGÊNCIAS DE AVALIAÇÃO DE CONFORMIDADE

Nos termos da primeira parte da alínea b) do n.º 1 do art.º 39.º do RGPD, entre as atribuições do EPD encontra-se a monitorização da conformidade com o referido regulamento (e demais legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais). Em cumprimento do referido artigo, foram realizadas as seguintes diligências:

- 28 sessões com as unidades orgânicas (total de 50 horas de sessões);
- 390 análises a protocolos e contratos;
- 9 procedimentos desenvolvidos;
- 7 avaliações de impacto;
- 130 revisões a atividades de tratamento;
- 39 tarefas de implementação;
- 2 relatórios finais de avaliação.

INICIATIVAS DE SENSIBILIZAÇÃO E PROMOÇÃO DA FORMAÇÃO

Em termos gerais, cabe ao EPD controlar a conformidade com o RGPD, incluindo as diligências de sensibilização e a formação do pessoal implicado nas operações de tratamento. Para tais efeitos foram realizados os seguintes eventos:

DATAS	EVENTOS
10.01	Desenvolvimento de programa preliminar de sensibilização e consciencialização para os direitos e obrigações decorrentes do RGPD no sentido de catalisar o envolvimento dos colaboradores nas tarefas de implementação, bem como garantir uma maior sensibilidade aquando do tratamento de dados quotidiano da instituição.
28.01	Participação na comemoração do Dia da Privacidade e da Proteção de Dados Por ocasião dos 15 anos do Dia da Privacidade e da Proteção de Dados, participou-se em iniciativa promovida pelo Observatório da Proteção de Dados Pessoais da NOVA School of Law. A referida iniciativa foi promovida junto da totalidade dos colaboradores da ANSR, bem como, ainda, a divulgação de cursos online gratuitos, promovidos pela plataforma NAU (Ensino e Formação Online para Grandes Audiências), relacionados com a privacidade e a proteção de dados.
27.05	Formação: “Importância da correta gestão de incidentes” Ação de formação ministrada por entidade externa aos colaboradores da ANSR relativamente à correta gestão de incidentes com dados pessoais.
12.07	Formação: “Uma introdução ao regime do RGPD” Ação de formação ministrada pelo EPD aos colaboradores do Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho da DADO, no âmbito do Programa de formação e sensibilização para a proteção de dados no contexto da ANSR.
18.11	Formação: “Uma introdução ao regime do RGPD” Ação de formação ministrada pelo EPD aos colaboradores do Núcleo de Ligação ao Cidadão da DCIP, no âmbito do Programa de formação e sensibilização para a proteção de dados no contexto da ANSR.
29.11	Ação de sensibilização: “Tratamento de dados sensíveis” Ação de sensibilização ministrada pelo EPD a colaboradores do Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho da DADO relativamente á gestão de dados sensíveis.

QUADRO 14: INICIATIVAS DE SENSIBILIZAÇÃO NO ÂMBITO DA PROTEÇÃO DE DADOS REALIZADAS

DILIGÊNCIAS DE ACONSELHAMENTO E CONTROLO EM AVALIAÇÕES DE IMPACTO SOBRE A PROTEÇÃO DE DADOS (AIPD)

No que respeita às AIPD, compete ao EPD prestar aconselhamento, quando tal lhe for solicitado, e, ainda, controlar a respetiva realização (conforme al. c) do n.º 1 do art.º 39.º do RGPD). Neste sentido, foram promovidas diversas AIPD, entre as quais se destacam as avaliações realizadas no âmbito dos projetos: Rede Nacional de Controlo de Velocidade, Sistema de Contraordenações de Trânsito, Sistema de Informação Único de Acidentes Viários, Sistema de Gestão Documental da Organização e Sistema Integrado de Gestão de Autos.

08

SÍNTESE DO BALANÇO SOCIAL



01 DADOS GERAIS – BALANÇO SOCIAL

No âmbito da prestação de serviços comuns, cabe à SGMAI, colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR. Em 31 de dezembro 2021, o mapa de pessoal da ANSR contabilizava 159 trabalhadores.

[EVOLUÇÃO DO N.º DE TRABALHADORES POR GÉNERO, 2017-2021]

71,69%

REPRESENTATIVIDADE
DO GÉNERO FEMININO NA ANSR

.....

Como se verifica, o género feminino mantém uma dominância em número, representando em 2021 cerca de 71,69% do total e os restantes 28,31% representam o género masculino. Nos cargos de topo e intermédio, concretiza-se um equilíbrio entre géneros, sendo nas carreiras de Técnico Superior (90 trabalhadores no total) onde se verifica maior diferença, entre género feminino (73,56%, correspondendo a 64 trabalhadoras) e masculino (26,43%, correspondendo a 23 trabalhadores).

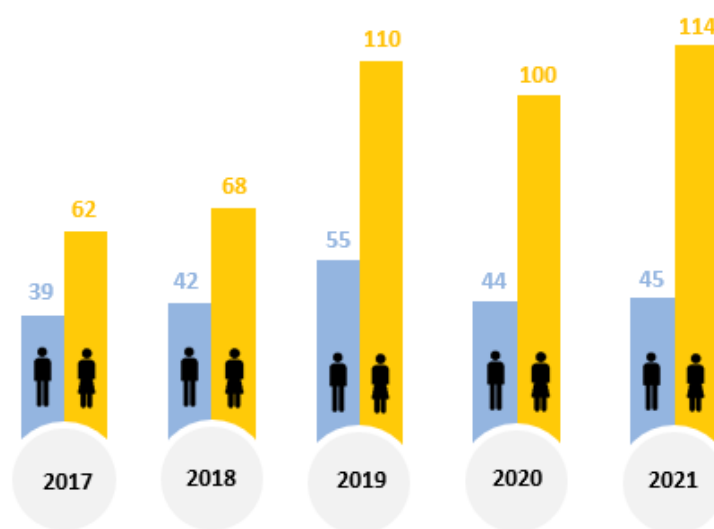
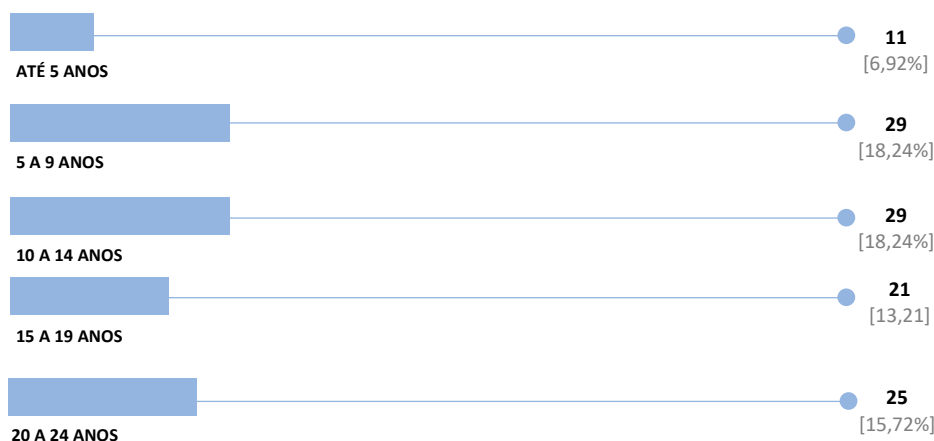


FIGURA 21. EVOLUÇÃO DO N.º DE TRABALHADORES POR GÉNERO

No que respeita à modalidade de vinculação ao serviço, a modalidade com maior expressão na ANSR é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, correspondendo a 151 trabalhadores (94,97%), relativamente aos trabalhadores que desempenham função de dirigentes, 8 encontram-se em comissão de serviço (5,03%).

[N.º DE TRABALHADORES POR ANTIGUIDADE DE SERVIÇO]



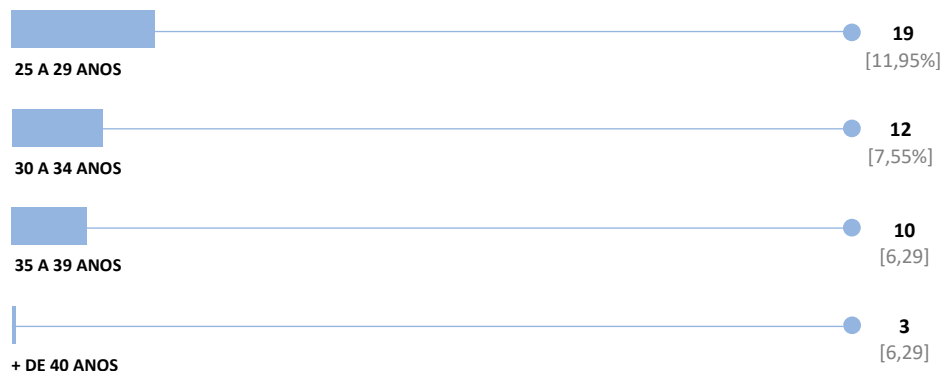


FIGURA 22. N.º DE TRABALHADORES POR ANTIGUIDADE DE SERVIÇO

Atendendo à antiguidade de serviço, são os intervalos entre os 5 e 9 anos e entre os 10 e 14 anos onde se encontra o maior número de trabalhadores (58, correspondendo a 36,48% do total), seguido do intervalo entre os 20 e 24 anos com 25 trabalhadores (15,72%) e o intervalo 15-19 anos de antiguidade onde se situam 21 trabalhadores (13,21%). Com mais de 40 anos de serviço, encontram-se 3 trabalhadores (cerca de 1,69%).

[N.º TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÉNERO]

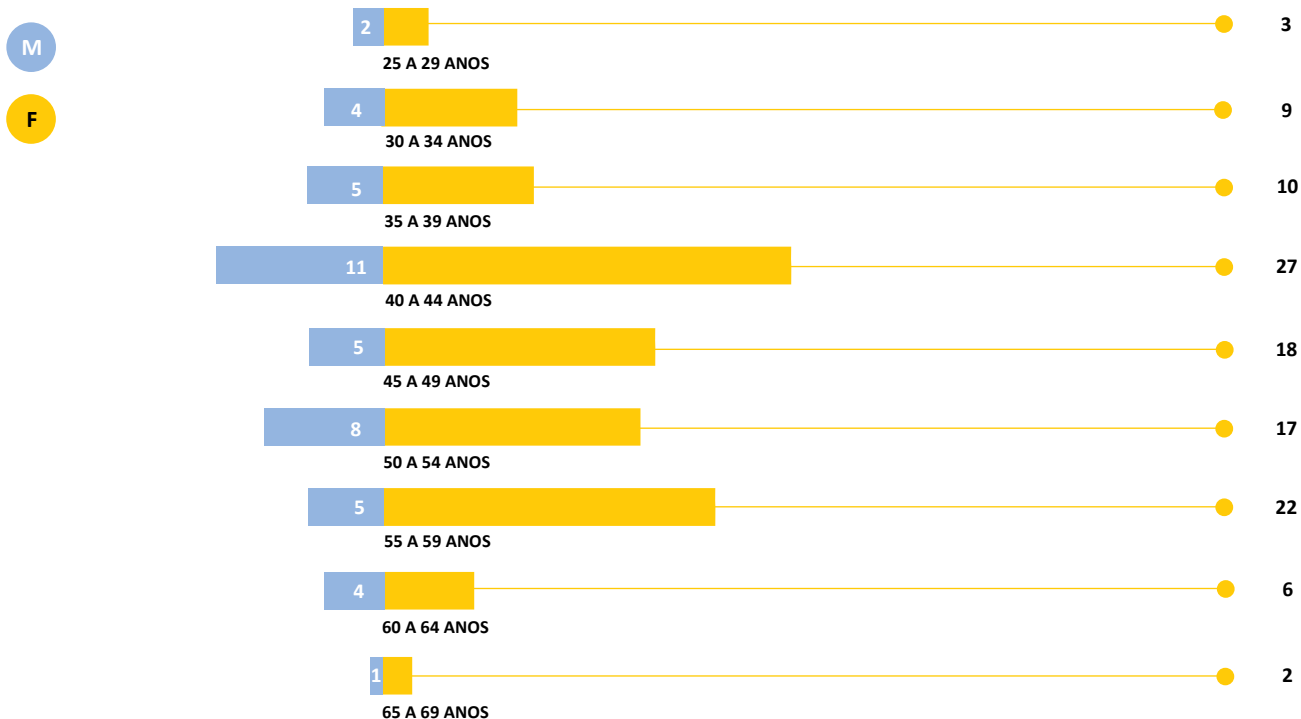


FIGURA 23. N.º DE TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA E GÉNERO

Atendendo aos grupos etários, verifica-se a na faixa dos 25-29 anos a existência de 5 trabalhadores, sendo a faixa dos 40-44 onde se concentra um maior número de efetivos (27 do género feminino e 11 do género masculino), representando 23,90% do total, seguida da faixa etária dos 55-59 com 27 efetivos (correspondendo a 16,98%).

Nas faixas superiores a 60 anos, encontramos 13 trabalhadores (entre 60-64, 10 trabalhadores e na faixa etária dos 65-69, 3 trabalhadores respetivamente).

[N.º TRABALHADORES POR HABILITAÇÕES LITERÁRIAS]

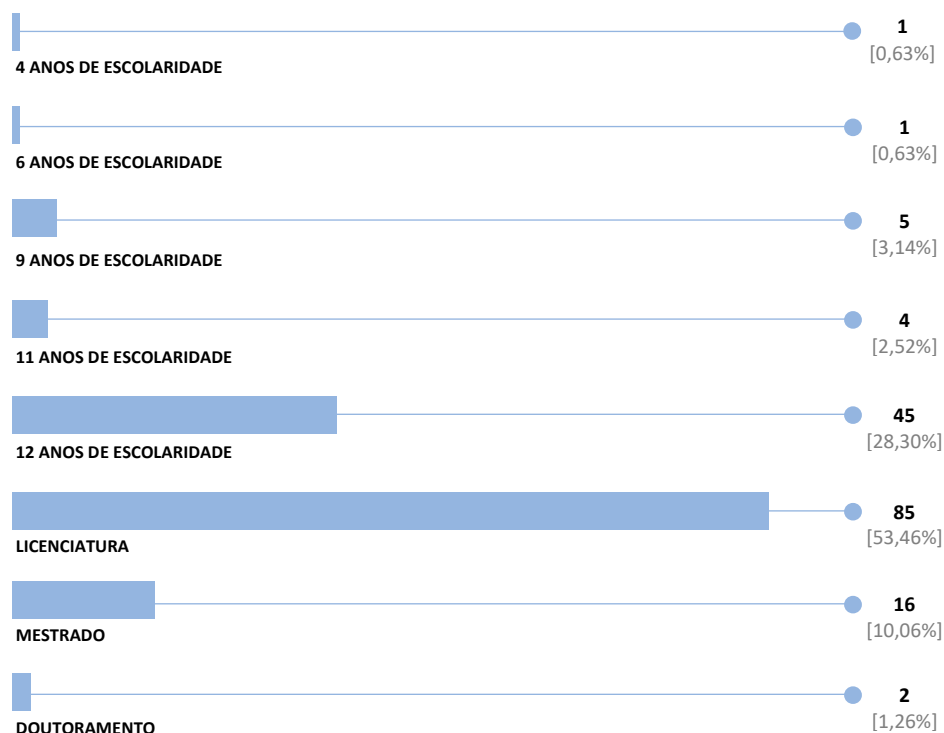


FIGURA 24. N.º DE TRABALHADORES POR HABILITAÇÕES LITERÁRIAS

Em termos de caracterização dos trabalhadores da ANSR segundo as habilitações literárias, verifica-se que cerca de 53,46% dos efetivos detém uma licenciatura (85 no total), seguido de 28,30% com o 12º ano completo (correspondendo a 45 trabalhadores).

Em termos de horário de trabalho, em 2021, é na modalidade de horário flexível onde se regista um maior número de trabalhadores, cerca de 129 efetivos (correspondendo a 81,13% do total), seguido da modalidade referente à jornada contínua, com 19 efetivos (11,94% do total), seguida da modalidade de isenção de horário com 9 trabalhadores e o horário rígido com 3 trabalhadores. De referir que em 2021, manteve-se (sempre que exigido) a adoção de prestação de serviço em regime de teletrabalho, face à evolução menos positiva da pandemia provocada pela doença Covid-19.

INDICADORES DE RECURSOS HUMANOS

A seguinte tabela apresenta os resultados apurados relativos a alguns indicadores da área de recursos humanos e compara-os com anos anteriores.

INDICADORES	FÓRMULA DE CÁLCULO		2019	2020	2021
TAXA DE FEMINIZAÇÃO	$\frac{\text{Total de trabalhadores do género feminino}}{\text{Total de trabalhadores}} \times 100$		66,66%	69,44%	71,69%
TAXA DE TECNICIDADE	$\frac{\text{Total de pessoal técnicos superiores}}{\text{Total de efetivos}} \times 100$		47,87%	55,50%	54,71%
TAXA DE EMPREGO JOVEM	$\frac{\text{Total de Efetivos com idade <30}}{\text{Total de efetivos}} \times 100$		5,45%	2,77%	3,14%
TAXA DE ENVELHECIMENTO	$\frac{\text{Total de Efetivos com idade >55}}{\text{Total de efetivos}} \times 100$		18,78%	27,08%	25,15%
TAXA DE HABILITAÇÃO SUPERIOR	$\frac{\text{Total Bach. + Lic. + Mest. + Dout.}}{\text{Total de Efetivos}} \times 100$		61,21%	54,58%	64,77%
TAXA DE ADMISSÃO	$\frac{\text{Total de Admissões}}{\text{Total de Efetivos}} \times 100$		55,75%	2,77%	22,01%
TAXA DE SAÍDAS	$\frac{\text{Total de Saídas}}{\text{Total de Efetivos}} \times 100$		22,42%	29,16%	15,72%
ÍNDICE DE ROTAÇÃO*	$\frac{\text{Nº de trabalhadores a 31 de dezembro}}{\text{Nº de trabalhadores a 1/janeiro + admissões + saídas}}$		0,70	0,74	0,77

QUADRO 15. SÍNTESE DE INDICADORES REFERENTES AO BALANÇO SOCIAL

* Nota: quanto mais se aproximar de 0, maior terá sido o índice de rotação dos efetivos. O índice será igual a 0, quando a rotação de pessoal tiver sido total, e igual a 1 quando não tiverem ocorrido nem entradas nem saídas, ou tiverem ocorrido só entradas.

09

AVALIAÇÃO FINAL



01 AVALIAÇÃO FINAL

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

PROPOSTA DE MENÇÃO QUALITATIVA

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

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

Verifica-se que a ANSR superou 1 (um) dos 9 objetivos, atingiu 8 (oito), apresentando uma taxa de superação de 12,50%, uma taxa de cumprimento de 87,50%.

Dos cinco objetivos mais relevantes, quatro apresentam uma taxa de realização de: 001 (100%), 003 (123%), 005 (258,79%) e 09 (100,0%).

Dando nota da taxa de realização global do QUAR de 115,88%, ao abrigo do disposto no ii) do artigo acima citado, propõe-se a atribuição da menção qualitativa de **Desempenho Bom**.

02 CONCLUSÕES PROSPETIVAS

Uma das mais relevantes conclusões que é possível retirar do processo de autoavaliação relativo ao ano de 2021, é a de que a performance organizacional registada a muito se deveu ao profissionalismo e entrega dos colaboradores, que apresentam um elevado compromisso com a missão da ANSR, embora todas as dificuldades atravessadas em 2021, nomeadamente devido ao facto do subdimensionamento da estrutura da ANSR, que só está preenchida em 75%, e que é manifestante insuficiente para que esta Autoridade cumpra integralmente a sua missão, Embora tenham sido abertos vários procedimentos de recrutamento por mobilidade e encontrando-se pendente desde 2020 a aprovação para a abertura de procedimentos concursais para recrutamento de 41 técnicos superiores, nomeadamente, nas áreas da engenharia, informática e direito.

A título de exemplo da escassez de recursos humanos, refira-se a Divisão de Engenharia e Planeamento (DENP) que tem uma das mais importantes funções desta Autoridade, face ao impacto que as mesmas têm na redução da sinistralidade de forma definitiva por alteração das condições físicas das infraestruturas - a fiscalização das infraestruturas rodoviárias através da realização de inspeções rodoviárias, a análise das causas dos acidentes e a recomendações às entidades gestoras de via - tem apenas 3 trabalhadores (1,9% do efetivo dos trabalhadores) - a Chefe da Divisão e mais dois trabalhadores, sendo que nenhum é engenheiro Civil .

Neste sentido, considera-se importante que:

- Se adapte a estrutura da ANSR, tanto ao nível do número de trabalhadores como das suas competências e, não menos importante, do correto dimensionamento da estrutura dirigente face às necessidades desta Autoridade para o cumprimento da sua missão;
- Se promova uma alteração à estrutura orgânica da ANSR, designadamente ao nível dos recursos humanos, do modelo de gestão e da autonomia financeira, de modo a criar as condições necessárias para que esta Autoridade possa cumprir de forma eficaz com as suas atribuições e missão, entregando melhores resultados, e atingindo patamares de eficiência que desejamos, e que são possíveis e para os quais toda a organização trabalha diariamente.

Conforme já referido ANSR é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, sendo responsável por:

- por arrecadar para o Estado, direta e indiretamente, uma receita, em média nos últimos 5 anos, de 78M€;
- por gerar receitas próprias anuais, de 33M€ (média 2017-2021);
- pelas despesas com o seu funcionamento de cerca de 12M€ (média 2017-2021). Os restantes custos imputados à ANSR, não são custos, mas sim contribuições para a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) no âmbito da LPIEFSS³⁰ (13M€ em média nos últimos 5 anos).

Em consequência os seus saldos de gerência foram, neste período, sempre positivos e crescentes. A ANSR é essencialmente uma entidade que gera receitas (os seus custos de funcionamento, em média, são inferiores a 15% da receita arrecadada por si e 37% das receitas próprias por si geradas).

Pela sua natureza, a sua eficiência ou ineficiência reflete-se essencialmente na sua capacidade de arrecadar receita e obviamente na capacidade de executar a sua missão de combater a sinistralidade rodoviária.

Salienta-se que a eficiência da ANSR, do ponto de vista orçamental, tem implicações nas verbas distribuídas pelas diversas entidades do Estado. É neste contexto, que a inexistência de autonomia financeira e as fortes limitações à eficiência decorrentes do seu modelo de gestão - uma vez que o mesmo assenta em serviços partilhados prestados pela SGMAI, a quem cabe prestar o apoio logístico e administrativo à ANSR, mas sem contratualização de objetivos nem de níveis de serviço, o que gera ineficiências, demoras e diluição de responsabilidades na cadeia de valor dos processos, cria constrangimentos à sua gestão e impossibilita a obtenção de melhores resultados operacionais, económicos e financeiros - que contribuem, na nossa avaliação, para que a ANSR não atinja os patamares de eficiência que desejamos, e que são possíveis e para os quais toda a organização trabalha diariamente.

- Se consiga obter autorização para os procedimentos concursais para recrutamento de 41 técnicos superiores nas áreas de engenharia, informática e direito, solicitados desde 2020;

³⁰ Lei de Programação das Infraestruturas e Equipamentos para as Forças e Serviço de Segurança do MAI, Lei n.º 10/2017 de 3 de março

- Se proceda ao processo de auscultação da satisfação dos colaboradores em contexto organizacional, incentivando a identificação de medidas de melhoria;
- Se promova a dinamização de medidas incrementadoras da qualidade do ambiente laboral, potenciando consequentemente a motivação dos trabalhadores, a sensação de bem-estar e harmonia, fatores fundamentais para gerar um clima facilitador da partilha, colaboração, inovação e de estímulo à produtividade;
- No que respeita aos procedimentos internos, continua a fazer sentido prosseguir com o forte empenhamento no âmbito da sua simplificação, agilização e desmaterialização, que permitirá otimizar as atividades na área administrativa assim como no circuito informacional interno, tornando a estrutura mais eficiente, capaz de alcançar mais facilmente resultados e reforçar a qualidade do serviço prestado ao cidadão;
- Considera-se determinante aproveitar as oportunidades disponibilizadas pelos contínuos programas SIMPLEX para desenvolver projetos inovadores e incrementar a modernização administrativa nos diversos procedimentos;
- Revela-se igualmente valiosa a continuidade na política de otimização e aplicação dos recursos financeiros disponíveis, e correspondente observância de elevados padrões de eficiência, economicidade, racionalidade e controlo orçamentais;
- É fundamental a colaboração e alinhamento dos principais parceiros com responsabilidade na Segurança Rodoviária, como é o caso das Forças de Segurança, nos projetos que esta Autoridade se encontra a desenvolver;
- No que concerne às TIC, e enquanto a SGMAI/RNSI prestar serviço aos organismos do MAI, onde se insere a ANSR, é fundamental que esta entidade esteja alinhada com os projetos desta Autoridade, e colabore ativamente, de modo a não comprometer a execução do mesmo, que são a base de sustentação da atividade operacional da ANSR.

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

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

ANEXOS



ANEXO I – RESULTADOS QUAR 2021

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2021

Versão 3: revisto, aprovação SEAL a 05.11.2021

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

ENTIDADE

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

MISSÃO

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

VISÃO

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

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária

OE2. Aumento da Eficiência dos Processos

OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária

OBJETIVOS OPERACIONAIS

EFICÁCIA

Ponderação: 25%

OO1. Garantir a elaboração do Plano de Ação 2021-2022 da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 | Visão Zero - 2030

Peso: 40%

indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i1 – Grau de execução Fórmula de Cálculo: (somatório das taxas de execução de cada fase / n.º de fases) x 100; Métrica: dias	n.a.	66%	10%	100%	60,00%	100,00%	0,00%

OO2. Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços

Peso: 25%

indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i2 – Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços Fórmula de Cálculo: (n.º de aquisições realizadas / n.º total de aquisições planeadas) x 100; Métrica: percentagem	n.d.	100%	15 p.p.	100%	87,32%	100,00%	0,00%

OO3. Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária

Peso: 35%

indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i3 – Número de campanhas divulgadas Fórmula de Cálculo: n.º de campanhas divulgadas; Métrica: número	n.d.	25	2	100%	26	100,00%	0,00%

EFICIÊNCIA

Ponderação: 25%

OO4. Incrementar a fiscalização automática da velocidade

Peso: 30%

indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i4 – Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020 Fórmula Cálculo: [(n.º de veículos controlados 2021 - n.º de veículos controlados em 2020) / n.º de veículos controlados em 2020] x 100; Métrica: percentagem; Métrica: percentagem	n.a.	5%	2 p.p.	100%	5,96%	100,00%	0,00%

OO5. Aumentar a taxa de envio de processos a Tribunal

Peso: 40%

indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio
i5 – Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula Cálculo: [(n.º de processos enviados a Tribunal em 2021 x 100 / n.º de processos em condições de envio a Tribunal em 2020 x 100) / n.º de processos em condições de envio a Tribunal em 2020] x 100]	n.a.	55%	10 p.p.	100%	142,34%	258,79%	158,79%

OO6. Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO					Peso: 30%				
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i6 – Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO Fórmula Cálculo: ((prazo médio 2020- prazo médio 2021) / prazo médio 2020 x 100); Métrica: percentagem	n.a.	10%	5 p.p.	100%	10,53%	100,00%	0,00%		
QUALIDADE					Ponderação: 50%				
OO7. Contribuir para a informação e conhecimento sobre a Segurança Rodoviária (SR)					Peso: 25%				
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i7 – Taxa de execução dos projetos afetos à UPSR Fórmula Cálculo: somatório das taxas de execução dos projetos/n.º de projetos da UPSR; Métrica: percentagem	n.d.	100%	10 p.p.	100%	90,76%	100,00%	0,00%		
OO8. Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional					Peso: 25%				
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i8 – Nº de medidas implementadas até 31 dezembro de 2021 Fórmula Cálculo: nº de medidas implementadas; Métrica: número	n.a.	6	1	100%	6	100,00%	0,00%		
OO9. Contribuir para a gestão dos serviços públicos					Peso: 50%				
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i9 – Taxa de trabalhadores em teletrabalho Fórmula de Cálculo: (n.º de trabalhadores em teletrabalho / n.º total de trabalhadores) x 100; Métrica: percentagem	n.a.	50%	15 p.p.	25%	54,63%	100,00%	0,00%		
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i10 – Taxa de execução das Medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR Fórmula de Cálculo: [(somatório das taxas de execução de cada medida/n.º de medidas inscritas) x 100]; Métrica: percentagem	n.a.	85%	15 p.p.	25%	83,33%	100,00%	0,00%		
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Desvio		
i11 – Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2021, no âmbito do SGQ Fórmula de Cálculo: data de apresentação; Métrica: dias seguidos	n.a.	25%	5%	50%	19.01.2022	100,00%	0,00%		
Objetivos Relevantes									
Os objetivos mais relevantes são: OO1, OO3, OO5 e OO9									
Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais									
OE/OO	OO1	OO2	OO3	OO4	OO5	OO6	OO7	OO8	OO9
OE1	x		x	x	x	x	x	x	
OE2		x		x	x	x	x	x	x
OE3	x		x		x	x		x	
Recursos Humanos									
Designação	Pontuação	Planeado	Pontuação (Planeado)	Realizado	Desvio				
Dirigentes – Direção de Topo	20	2	40	2	0				
Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	128	7	-1				
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12	118	1 416	87	-31				
Técnicos de informática	9	4	36	2	-2				
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8	75	600	57	-22				
Assistentes Operacionais	5	5	25	4	-1				
TOTAIS	n.a.	212	n.a.	159	-53				

Recursos Financeiros					
Agrupamento de Despesa	OE2021 Previsão (M€)	Orçamento Aprovado (M€)	Orçamento Aprovado Corrigido* (M€)	Executado (M€)	Desvio (M€)
Pessoal	5 227 819,00	4 805 093,00	4 822 093,00	3 776 652,00	1 045 441,00
Aquisição de Bens e Serviços	13 002 842,00	9 170 264,00	11 656 523,00	5 677 375,00	5 979 148,00
Juros e outros Encargos	1 490 000,00	1 500 000,00	0,00	0	271 440,00
Transferências correntes	16 870 000,00	15 170 000,00	28 504 033,00	26 621 473,00	1 882 559,06
Outras Despesas Correntes	2.100 799,00	1 558 699,00	1 877 577,00	235 947,00	1 641 610,00
Investimentos	14 586 657,00	5 000 000,00	4 350 141,00	805 915,00	3 544 226,00
Total de Despesa	51 798 097,00	37 204 056,00	51 481 787,00	37 117 363,00	14 364 424,06

Indicadores, Critério de Superação e Fontes de Verificação		
#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 76%	• Documento
i2	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 115%.	• Mapa de planeamento de aquisições de bens e serviços 2020-2023
i3	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 27 campanhas realizadas.	• Website ANSR
i4	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 7%.	• SIGET
i5	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 65%.	• Indicadores do SIGA
i6	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 15%.	• Indicadores do SCOT
i7	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 110%.	• Ficha dos projetos
i8	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 7.	• PICS Portal Contraordenações • PICS Missão Urgência • P. Infrator GAC e SCOR • Classificar Defesas • OCR nos Jurista • Assinatura eletrónica do auto
i9	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 65%.	• Kélio
i10	• OO superado, se resultado alcançado, for 100%.	• Fichas das medidas
i11	• OO superado, se resultado alcançado, se documento for apresentado antes de 30.11.2021.	• Documento

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

ANEXO II – QUADRO DE MONITORIZAÇÃO QUAR 2021

ANSR QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2021												
AVALIAÇÃO DOS PARÂMETROS			EXECUÇÃO GLOBAL									
PARÂMETROS	PONDERAÇÃO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO PARÂMETRO	TAXA DE REALIZAÇÃO DO PARÂMETRO PONDERADA	OBJETIVOS OPERACIONAIS QUAR	Meta 2021	Tolerância	Peso INDICADOR	Peso OBJETIVO	Resultado	Taxa de Realização	Taxa de Realização Ponderada	AVALIAÇÃO
EFICÁCIA	25%	100,00%	25,00%	001. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero - 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022 I1 - Grau de Execução	80%	10%	100%	40%	60,00%	100,00%	40,00%	ATINGIU
				002. Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços I2 - Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços	100%	15%	100%	25%	87,32%	100,00%	25,00%	ATINGIU
				003. Promover Campanhas de Sensibilização para a Segurança Rodoviária I3 - Número de campanhas divulgadas	25	2	100%	35%	26	100,00%	35,00%	ATINGIU
EFICIÊNCIA	25%	103,52%	46,88%	004. Incrementar a fiscalização automática da velocidade I4 - Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020	5%	2%	100%	30%	5,98%	100,00%	30,00%	ATINGIU
				005. Aumentar a taxa de envio de processos a Tribunal I5 - Taxa de processamento dos processos enviados a Tribunal	55%	10%	100%	40%	142,34%	258,79%	103,52%	SUPEROU
				006. Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRD I6 - Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRD	10%	5%	100%	30%	10,53%	100,00%	30,00%	ATINGIU
QUALIDADE	50%	100,00%	50,00%	007. Contribuir para a informação e conhecimento sobre a Segurança Rodoviária (SR) I7 - Taxa de execução dos projetos relativos à LUPSR	100%	10%	100%	25%	90,76%	100,00%	25,00%	ATINGIU
				008. Implementar medidas para a desmaterialização e de eficiência do processo contraordenacional I8 - Nº de medidas implementadas até 31 dezembro de 2021	6	1	100%	25%	6	100,00%	25,00%	ATINGIU
				009. Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos I9 - Taxa de trabalhadores em trabalho	50%	15%	25%	50%	94,63%	100,00%	12,50%	ATINGIU
RESULTADOS GLOBAIS			115,88%	I10 - Taxa de execução das Medidas Simples 2020/21, sob responsabilidade da ANSR	80%	15%	25%		83,33%	100,00%	12,50%	ATINGIU
				I11 - Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2021, no âmbito do SIQ	31/dec	30 dias	50%		19.01.2021	100,00%	25,00%	ATINGIU



<https://visaozero2030.pt/>

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

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