



2014

RELATÓRIO DE ATIVIDADES





Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2014



ÍNDICE GERAL

1. Introdução.....	1
2. Enquadramento Institucional	9
3. Orientações gerais e específicas	17
4. Análise Conjuntural.....	25
5. Missão, Visão e Valores Institucionais	33
5.1 Definição da Estratégia	33
5.2 Os Stakeholders	35
6. Autoavaliação.....	37
6.1 Objetivos estratégicos.....	37
6.2 Concretização do QUAR	38
6.3 Quadro de avaliação dos resultados	39
6.4 Análise da avaliação dos resultados.....	39
6.5 Avaliação do Sistema de Controlo Interno.....	52
6.6 Análise SWOT – Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho.....	54
6.7 O plano estratégico da ANSR 2014-2016	56
6.7.1 A estratégia 2014-2016.....	61
6.7.2 Vetores estratégicos.....	61
6.7.3 Objetivos estratégicos	62
6.8 Mapa estratégico	65
7. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano, com indicação de resultados	66
7.1 Participação em eventos.....	66
7.2 Campanhas de prevenção e segurança rodoviária	67
7.3 Dados de sinistralidade rodoviária 2014	75
7.4 Indicadores gerais de desempenho 2014-2013.....	81
7.5 Inspeções às vias.....	85
7.5.1 Pontos negros..	85
7.5.2 Vistorias.	86
7.5.3 Outras inspeções de vias.....	87
7.5.4 Pareceres e instruções técnicas.....	87
7.5.5 Aprovação de equipamento de controlo e fiscalização de trânsito	87



7.6 SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	88
7.7 Parcerias e protocolos desenvolvidos	89
8. Legislação	90
9. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional, recursos financeiros e recursos materiais e tecnológicos.....	91
9.1 Recursos Humanos.....	91
9.2 Formação Profissional.....	103
9.3 Recursos Financeiros.....	107
9.3.1 Despesas	107
9.3.2 Receitas.....	108
9.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias	109
9.3.4 Encargos com pessoal.....	110
9.4 Recursos Tecnológicos	112
10. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing)	120
11. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2014	121
12. Avaliação Final	125
12.1 Avaliação Quantitativa	125
12.2 Avaliação Qualitativa	128
13. Conclusões Prospetivas.....	131



ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1	QUAR – Quadro de Avaliação e Responsabilização 2014.....	34
Quadro 2	Objetivos Estratégicos – resumo do QUAR.....	37
Quadro 3	Objetivos Operacionais – concretização do QUAR.....	38
Quadro 4	Avaliação dos resultados.....	39
Quadro 5	Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)	52
Quadro 6	Balanço da sinistralidade – Continente 2014 vs 2013	76
Quadro 7	Balanço da sinistralidade c/regiões autónomas 2014 vs 2013.....	77
Quadro 8	Variação de autos decididos, cobrados e prescritos/registados.....	81
Quadro 9	Variação de autos prescritos 2014/2013.....	82
Quadro 10	Variação de autos decididos 2014/2013.....	82
Quadro 11	Sinistralidade de vítimas mortais 2012-2013-2014.....	82
Quadro 12	Sinistralidade rodoviária – mortos, feridos graves e leves 2014/2013.....	83
Quadro 13	Pontos negros.....	85
Quadro 14	Vistorias.....	86
Quadro 15	Mapa de Pessoal da ANSR	98
Quadro 16	Recursos Humanos – Desvios do QUAR.....	102
Quadro 17	Encargos com formação.....	104
Quadro 18	N.º de horas de Formação Profissional por Categoria Profissional.....	105
Quadro 19	Execução Orçamental (despesa).....	107
Quadro 20	Execução Orçamental (receita).....	108
Quadro 21	Distribuição dos valores de coimas rodoviárias.....	109
Quadro 22	Encargos com o pessoal 2013 e 2014.....	111
Quadro 23	Índice de superação dos Objetivos Operacionais.....	125
Quadro 24	QUAR da ANSR: Desvios.....	128



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Varição 2010-2013 EU (20 países).....	39
Gráfico 2	Número de autos registados no SIGA (2013-2014).....	42
Gráfico 3	Distribuição de autos decididos por nível de gravidade (2013-2014).....	42
Gráfico 4	Distribuição de autos prescritos e cobrados – 2013-2014.....	43
Gráfico 5	Resultados do inquérito de satisfação.....	49
Gráfico 6	Distribuição de trabalhadores por tipo de relação jurídica.....	91
Gráfico 7	Distribuição de trabalhadores por grupo/cargo/carreira.....	92
Gráfico 8	Número de trabalhadores efetivos da ANSR.....	93
Gráfico 9	Entradas na ANSR durante o ano de 2014.....	94
Gráfico 10	Saídas da ANSR durante o ano de 2014.....	94
Gráfico 11	Número de trabalhadores – mobilidade geral vs postos ocupados.....	95
Gráfico 12	Postos de trabalho previstos e ocupados (2008 a 2014).....	96
Gráfico 13	Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência.....	97
Gráfico 14	Habilitações literárias.....	100
Gráfico 15	Distribuição geral segundo o género.....	100
Gráfico 16	Indicadores gerais (taxas) dos recursos humanos da ANSR.....	101
Gráfico 17	Total de horas em ações de formação.....	104
Gráfico 18	Execução de ações de formação.....	106
Gráfico 19	Total de horas frequentadas de formação profissional por categoria.....	106
Gráfico 20	Repartição das despesas efetivas.....	108
Gráfico 21	Repartição das receitas efetivas.....	109
Gráfico 22	Repartição dos valores das coimas rodoviárias por entidades.....	110
Gráfico 23	Distribuição dos encargos de pessoal.....	111



INTRODUÇÃO

A segurança rodoviária é atualmente tema incontornável em qualquer agenda política, na medida em que a mesma se consubstancia no direito à vida, na integridade física dos cidadãos, na cidadania e nos direitos de propriedade. Estes direitos não só traduzem o nível de desenvolvimento dos países como também no bem-estar das populações.

A correlação direta existente entre a segurança rodoviária e a atividade económica, o mundo do trabalho, o lazer e a saúde pública, é muito estreita, envolvendo um enorme conjunto de atividades que fazem parte do quotidiano de todos os cidadãos. Atualmente e cada vez mais, as populações têm necessidade de se deslocar não só para satisfazerem as suas necessidades básicas, como também para acederem aos cuidados de saúde, ao sistema de ensino, ao trabalho e ao lazer.

No século XXI, e em especial na presente década, as deslocações e as viagens fazem já parte integrante da nossa condição humana. Todos os dias, e em todo o planeta, milhares de milhões de cidadãos utilizam as mais diversas formas de transportes e vias de comunicação para se deslocarem. Infelizmente, também todos os dias, a todas as horas, minutos e segundos, dão-se acidentes rodoviários, aéreos, ferroviários, marítimos e fluviais, fruto, não só de um demasiado complexo sistema de transportes, como também, do, ainda mais complexo, sistema humano.

Mas mesmo correndo o risco de acidentes, podemos e devemos afirmar que o sistema rodoviário (aquele que diretamente diz respeito à missão do organismo aqui em avaliação) tem contribuído decisivamente para fomentar a aproximação entre as pessoas, reduzindo os tempos de viagem, mas também melhorando as acessibilidades, e, assim, proporcionando maior liberdade, justiça social, conforto e qualidade de vida aos cidadãos a quem o Estado visa servir.

Contudo, reforçamos o facto de que ainda que o atual sistema rodoviário tenha trazido grandes benefícios à civilização mundial, muitas tem sido as consequências negativas do sistema, fruto do drama associado à sinistralidade rodoviária, a qual, se tornou num dos maiores flagelos dos tempos modernos, tendo-se convertido nas últimas décadas num problema de saúde pública à escala mundial, com enormes repercussões a nível social e económico e afetando todas as pessoas do mundo.



A forma como se encara o fenómeno da sinistralidade rodoviária, e como sobre ele se atua, tem que estar imbuído nos valores de cidadania e de pertença à comunidade, afinal a sinistralidade rodoviária não é um problema que o Estado possa *de per si* resolver na medida em que também depende da ação séria e empenhada, por parte dos cidadãos e, de uma forma geral, de toda a sociedade civil. Podemos mesmo dizer que a segurança rodoviária é uma responsabilidade de todos.

Neste contexto, o ambiente externo, a mobilidade sustentável e a segurança rodoviária são hoje assuntos globais, que preocupam e que de certa forma assombram o modelo de desenvolvimento que tem vindo a ser seguido pela esmagadora maioria dos países. Atualmente, e cada vez mais, as questões relacionadas com a segurança rodoviária são uma preocupação vital dos Estados modernos, em especial dos europeus. O presente relatório de atividades tem como objetivo fundamental proceder a um descritivo das várias atividades desenvolvidas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) durante o ano de 2014 e também daquelas que decorreram da estratégia delineada para o triénio 2014-2016.

A ANSR é um serviço da administração central do Estado, que visa, acima de tudo, assegurar os interesses coletivos da sociedade, designadamente aqueles que respeitam às políticas de segurança rodoviária nacional. Como organismo da administração pública que é, esta insere-se num vasto conjunto de outros organismos e de pessoas jurídicas, às quais, a lei, atribui o exercício da função administrativa do Estado.

Consubstanciada nas [Grandes Opções do Plano \(GOP\) 2014](#) e no [Programa do XIX Governo Constitucional](#), a segurança rodoviária portuguesa assenta a sua política na [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária \(ENSR\)](#) a qual estabelece, como meta para o horizonte temporal de 2008-2015, colocar Portugal entre os dez países da [União Europeia](#) com a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária.

De referir, que o atual programa do Governo contempla a prevenção rodoviária como um desígnio nacional, área onde na última década o nosso país registou os maiores progressos, importando, contudo, não abrandar o ritmo de melhoria gradual dos indicadores. Ainda neste contexto, e de acordo com as GOP 2014 foi estabelecido como prioridade o combate à sinistralidade rodoviária, levando a cabo a avaliação do sistema implementado e reforçando a aposta na prevenção e na



fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, com o objetivo de continuar, tal como nos últimos anos, a registar melhorias significativas na segurança rodoviária, traduzidas num decréscimo assinalável no número de mortos nas estradas portuguesas.

Também neste contexto, foram promovidas alterações ao [Código da Estrada](#), tendo-se para tal reforçado o estatuto do peão e do ciclista e contribuindo assim para o incremento da segurança rodoviária destes utilizadores. Por fim houve também a simplificação e maior racionalização do processo de contraordenações rodoviárias, procurando-se a redução dos tempos processuais.

Importa aqui fazer referência ao documento marco deste século para a segurança rodoviária celebrado no Dia Mundial da Saúde em 2004, e onde foi publicado o relatório “*World Report on Road Traffic Injury Prevention*” pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e pelo Banco Mundial que colocaram, definitivamente, o fenómeno da sinistralidade rodoviária na agenda das preocupações mundiais sobre saúde pública. De acordo com aquele relatório, morriam cerca de 1,2 milhões de pessoas por ano, vítimas de acidentes de viação e ficavam feridas cerca de 30 a 40 milhões.

Os últimos dados a nível mundial e da ONU (2010), apontam para 1,24 milhões de mortos em acidentes rodoviários, dos quais 50% são relativos aos chamados *utilizadores vulneráveis* (23% motociclistas, 22% peões, e 5% ciclistas). Já no que diz respeito a Portugal e a título comparativo, tomando o mesmo período temporal, as percentagens distribuam-se por 24% de motociclistas, 15% de peões e 4% de ciclistas. Os trágicos números prenunciam uma realidade ainda mais preocupante porquanto do universo de 85% das vítimas mortais, 96% correspondem a crianças, ocorrendo, fundamentalmente, em países subdesenvolvidos, que dispõem apenas de cerca de 40% dos veículos motorizados do mundo inteiro.

Com o aumento previsível das taxas de motorização dos países emergentes, estima-se que os acidentes rodoviários constituirão em 2020 a terceira causa de morte em todo o mundo. Já a nível europeu e a dados de 2013, cerca de 26 000 pessoas morreram nas estradas e mais de 1,5 milhões ficaram feridas em cerca de 1 milhão de acidentes de viação. Para além da tragédia ligada à perda de vidas e às lesões sofridas, esta realidade acarreta igualmente um custo económico para a sociedade europeia de cerca de 130 mil milhões de euros por ano.



Considerando esta trágica realidade, a União Europeia (UE) continua plenamente empenhada em reduzir o número de acidentes rodoviários, quer através da prevenção destes, quer legislando no sentido de aumentar as normas de segurança automóvel e viária, tentando, assim, atenuar as consequências dos acidentes quando estes ocorram, quer melhorando a eficiência dos serviços de emergência, quer a eficácia da assistência médica pós-acidente. A União Europeia, continua a ser um dos mais seguros espaços a nível mundial, seguida de perto de países como o Canadá, EUA, Austrália e Japão.

Em conformidade com a resolução já anteriormente mencionada, todos os Estados devem, na presente década, dotar-se de condições mínimas de atuação, de acordo com as melhores práticas internacionais, devendo, para tal, dispor de uma entidade responsável pelas matérias de prevenção e segurança rodoviária procedendo ao estudo dos acidentes ocorridos e adotando um plano de ação realista e ambicioso, alicerçado nos cinco pilares da segurança rodoviária, designadamente, a infraestrutura, o veículo, o comportamento humano, o planeamento e gestão da segurança rodoviária e ainda o socorro à vítima.

Da experiência acumulada nos últimos trinta e cinco anos, verifica-se que, nos países mais ricos, foram atingidos níveis substanciais de redução do número de vítimas dos acidentes rodoviários, o que permite concluir que, também nos países menos desenvolvidos, é possível melhorar, a médio/longo prazo, se forem adotadas medidas apropriadas.

A este propósito basta mencionar o facto de na União Europeia e a dados de 2001 terem perdido a vida 54.900 pessoas ao invés de 2011 em que haviam falecido 30.700 o que se traduziu, no espaço de uma década, numa descida de 44%, facto verdadeiramente notável. Esta realidade é diametralmente oposta à verificada nos países subdesenvolvidos, em que se pode afirmar o que já em anteriores relatórios dissemos, tendência crescente para o aumento da sinistralidade, consequência direta do incremento dos veículos motorizados naqueles países.

Considerando a dimensão que a tragédia associada à sinistralidade rodoviária está a tomar, muitos são os governos daqueles países que começam a legislar no sentido de criarem condições mais adequadas no combate àquele drama social.



A sinistralidade rodoviária é um drama que já desde há muito assombra o Homem, mas foi a partir da segunda metade do século XX que esta realidade assumiu contornos verdadeiramente incomensuráveis. Na realidade, não é mensurável a quantificação do preço do sofrimento humano, mas ainda assim, podemos medir o dano que a sinistralidade tem para as economias nacionais através de uma bateria de indicadores que seguidamente se expõem. Quando abordamos a questão dos custos económicos e sociais dos acidentes podemos classificá-los em patrimoniais e não patrimoniais ou morais. Por sua vez, os custos patrimoniais são classificados em diretos e indiretos.

A título de exemplo os custos patrimoniais diretos incluem os danos nos veículos e outros danos na propriedade pública ou privada, os custos hospitalares relacionados com vítimas, os custos consubstanciados no tempo gasto com as visitas hospitalares, os custos de transporte de vítimas, custos relacionados com peritagens de acidentes, intervenção direta de entidades fiscalizadoras e os custos com funerais das vítimas.

Já os custos patrimoniais indiretos dos acidentes de viação incluem o valor da perda potencial de produção das vítimas mortais e feridos, custos administrativos das seguradoras, valor das custas judiciais, honorários pagos a advogados, custos de segurança ou prevenção rodoviária, custos de funcionamento dos tribunais, custo traduzido no nível de risco dos acidentes e o custo relacionado com externalidades negativas que afetam o ambiente. Os danos não patrimoniais consubstanciam-se na dor e sofrimento suportado pelas vítimas e terceiros, que como acima já mencionámos não tem qualquer mensurabilidade.

De acordo com o estudo efetuado pela Universidade Autónoma de Lisboa (UAL), denominado [“Estudo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal”](#) o custo económico e social médio dos acidentes rodoviários em Portugal foi de 2 503,3 milhões de euros, a preços constantes de 2006. A análise do custo económico e social médio por vítima (mortos e feridos) conclui que este se cifrou em cerca de 44,3 mil euros, no período em análise, ou seja, de 1996 a 2010. Quando se conferem os diferentes tipos de vítimas os valores são diferentes, nomeadamente, o custo económico e social médio por vítima mortal que ascendeu a cerca de 663,8 mil euros, naquele período. Relativamente aos feridos graves, o custo económico e social médio por cada vítima foi cerca de 96,1 mil euros, já no que tange aos feridos leves, o custo por cada um foi cerca de 23,1 mil euros.



A nível mundial o custo anual dos danos causados pelos acidentes rodoviários foi, de acordo com o supra mencionado relatório, calculado num valor superior a 500.000 milhões de dólares, sendo que nas economias em desenvolvimento este valor ascende a mais de 100.000 milhões, quantidade superior ao total recebido por estes países para ajudas ao seu desenvolvimento e que representa cerca de 1,5% do seu produto nacional bruto (PNB).

Ainda no que respeita ao nosso país e de acordo com dados estatísticos, conclui-se que desde 1975 já ocorreram em Portugal Continental mais de um milhão e trezentos mil acidentes com vítimas, de que resultaram cerca de 65.000 mortos e um número superior a um milhão e setecentos mil feridos. Contudo, nos últimos 15 anos assistimos, a uma muito significativa redução do número de vítimas resultantes de acidentes rodoviários, pese embora o facto de, infelizmente continuarem a morrer nas nossas estradas, diariamente, e considerando o período 2010-2014 (dados a 30 dias) uma média de 1,6 pessoas, ficando gravemente feridos em média 6 pessoas (condutores, passageiros, peões e/ou outros) e 109 no que respeita a feridos leves.

Estes números, ainda que de bem menor dimensão do que os registados há uns anos atrás, continuam a ser muito preocupantes e traduzem-se no facto de a mortalidade rodoviária ser ainda uma das principais causas de morte em Portugal, contudo, estamos certos que muitos deles são evitáveis e como tal suscetíveis de intervenção, nomeadamente por via do combate aos comportamentos de risco.

De acordo com dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), esta organização, em 2009, estimava que em 2030 as mortes por acidente rodoviários possam ascender ao quinto lugar da tabela. De salientar que naquele ano os acidentes rodoviários eram a nona principal causa de degradação da saúde a nível mundial, número que traduz bem o impacto desse drama à escala mundial.

De realçar, ainda, que na sequência da publicação daquele importante relatório, sucederam-se inúmeras iniciativas que culminaram, em 2 de março de 2010, na resolução 64/2551 da Organização das Nações Unidas (ONU), proclamando a “Década de Ação para a Segurança Rodoviária” para o período compreendido entre 2011 e 2020 e lançando o desafio para que durante a presente década, os governos, organizações internacionais, sociedade civil e a indústria dos transportes, intensifiquem a sua colaboração através da promoção de medidas e iniciativas em todas as áreas que contribuam



para uma melhor segurança rodoviária de forma a permitir, a nível mundial, a estabilização do número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020 e, posteriormente, a redução desses valores.

A importância e a gravidade dos problemas relacionados com a sinistralidade rodoviária, levaram também a Comissão Europeia (CE) a lançar em 2001, no Livro Branco da Política Europeia dos Transportes, um objetivo ambicioso – “*reduzir o número de vítimas mortais no espaço europeu para 50%, entre 2001 e 2010 (salvar 25.000 vidas até 2010)*”, tendo posteriormente publicado o Programa de Ação de Segurança Rodoviária Europeia. Já em 2010, a CE lançou uma comunicação (COM (2010) 389 final), denominada “Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020”.

Em 2003, o desafio lançado pela Comissão Europeia (CE) teve sequência através da elaboração e aprovação por parte do Ministério da Administração Interna (MAI) do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária 2003 (PNPR). No entanto, este plano não teve a implementação prática desejável, pelo menos no que respeita à sua coordenação, sendo que a grande maioria das ações propostas não foram sequer concretizadas.

Dentre as várias recomendações propostas quer no relatório de 2004 já atrás referido, quer em outros relatórios posteriores, assume especial destaque a relevância que ambos dão à existência de agências públicas especialmente dedicadas às políticas de segurança rodoviária - entidades - com a missão de coordenar e planear as matérias de segurança rodoviária ao nível dos Estados, e com a capacidade de cumprir e fazer cumprir os planos aprovados, sendo que essas agências deveriam ser dotadas de recursos financeiros autónomos e suficientes para o desempenho das suas nobres missões.

É neste contexto que o relatório “World Report on Road Traffic Injury Prevention” contribuiu de forma decisiva, para que também em Portugal, tivesse sido constituída, em maio de 2007, uma agência governamental, denominada - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), organismo que tem por missão o “*Planeamento e a coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário*”, ainda que, ao contrário das recomendações daqueles relatórios, não



seja dotada de autonomia financeira e, naturalmente, por essa mesma razão, bem mais limitada no seu âmbito de ação.

Note-se que, até então, nenhuma entidade em Portugal tinha como atribuição própria essas competências, vindo a ANSR a suprir tal lacuna e indo assim ao encontro das melhores recomendações internacionais. Países como a Suécia, a Finlândia, a Inglaterra, a Alemanha ou os Estados Unidos da América, já há muitas décadas que têm agências desta natureza. Seguindo aquelas recomendações internacionais, foi criada, na sequência da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), importando aqui fazer referência ao Decreto Regulamentar n.º 28/2012 de 12 de março que revoga o diploma anterior.

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços. Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado.

Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública. Importava pois decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.

É neste contexto que foi aprovada a estrutura orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária do Ministério da Administração Interna. Apesar da publicação do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, ter revogado o Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, que conferia existência jurídica à Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, continuamos a basear-nos nesta para ficcionarmos a estrutura interna da ANSR.



2. ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

O Programa do XIX Governo Constitucional atualmente em funções consagra a modernização da Administração Pública como um dos instrumentos essenciais da estratégia de desenvolvimento do País. Para melhor se compreender a realidade presente, tem que se recuar ao passado, mais concretamente à Resolução do Conselho de Ministros nº 124/2005, de 4 de agosto - o *“Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado”* (PRACE), o qual, em termos doutrinários, teve por objetivo a promoção da cidadania, o desenvolvimento económico e o aumento da qualidade dos serviços públicos, com o objetivos de se obterem maiores ganhos de eficiência, simplificação organizacional, racionalização e automatização processual que permitisse a diminuição do número de serviços e dos recursos a eles afetos.

A Resolução do Conselho de Ministros nº. 39/2006, de 21 de abril, na alínea c) do nº 1 consagra a criação de uma Secretaria-Geral com a missão de assegurar o apoio técnico e administrativo aos membros do Governo em funções no Ministério e aos demais órgãos e serviços nele integrados, bem como nos domínios da gestão de recursos internos, do apoio técnico-jurídico e contencioso, da documentação e informação, comunicação e relações públicas.

É pois neste prosseguimento que é criada a lei orgânica da SGMAI – Decreto-Lei n.º 76/2007, de 29 de março, revogada pelo Decreto Regulamentar n.º 29/2012 de 13 de março, alterada pelo Decreto-Lei n.º 161-A/2013, de 2 de dezembro, o qual consagra no seu artigo 2º a existência de *“apoio técnico e administrativo aos gabinetes dos membros do Governo integrados no Ministério e aos órgãos e serviços sem estrutura de apoio administrativo, e ainda o apoio técnico e a prestação de serviços comuns”*.

De uma forma geral, visou-se com esta nova figura - prestação de serviços comuns -, aumentar a produtividade baseada na normalização dos processos e também, na especialização e obtenção de custos inferiores, quer através da concentração de funções, quer através da eliminação de duplicações. Na realidade, a SGMAI foi erigida como centro de excelência de prestação de serviços comuns a um conjunto de organismos integrados na estrutura orgânica do MAI, nas áreas da modernização e qualificação profissionais, dos recursos humanos, dos recursos financeiros/orçamentais, dos recursos patrimoniais, nos serviços jurídicos comuns e nas áreas da



documentação e arquivo e, ainda, a nível das relações públicas. É neste sentido, que este organismo (SGMAI) presta apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da ANSR.

Inserida numa lógica de racionalização de estruturas, a ANSR - serviço da administração central do Estado, é dotado de autonomia administrativa, designado organismo público de âmbito nacional (base centralizada única para todo o país), com sede física no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa e cujas atribuições se materializam na sua missão cujo propósito é o planeamento e a coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

De salientar que, ainda de acordo com Lei orgânica que a criou, a missão da ANSR “... *deve ser suportada por uma estrutura leve e ágil, centralizada e focada nos seus desígnios e objetivos, com recurso à contratação de serviços e a meios tecnológicos para assegurar a capacidade necessária para o processamento do elevado número de autos de contraordenação, verificados em Portugal, com o objetivo último da sua significativa diminuição, por via da alteração de comportamentos dos condutores*”.

Desta forma, o planeamento e a coordenação das políticas de segurança rodoviária ficaram concentrados numa única entidade.

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

➤ **O planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária**

Destaca-se o funcionamento do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR) que permite a monitorização sistemática e a caracterização da sinistralidade rodoviária em Portugal e a aprovação em maio de 2009 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) criada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 54/2009, de 26 de Junho para o período 2008-2015, tendo como principal objetivo colocar Portugal entre os 10 melhores países da União Europeia com os indicadores de sinistralidade rodoviária mais baixos.



➤ **A promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária**

Destaca-se a colaboração institucional iniciada com o Ministério da Educação (ME), a celebração de protocolos de colaboração com diversas entidades responsáveis por estas matérias e pela produção e lançamento de várias campanhas de segurança rodoviária.

➤ **A aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário**

Destaca-se a gestão centralizada do processo contraordenacional no que respeita à instrução e decisão dos autos e a informatização de todas as fases processuais, desde o levantamento do auto pelas entidades autuantes até à sua decisão administrativa de forma a otimizar todo o processo, assegurando assim:

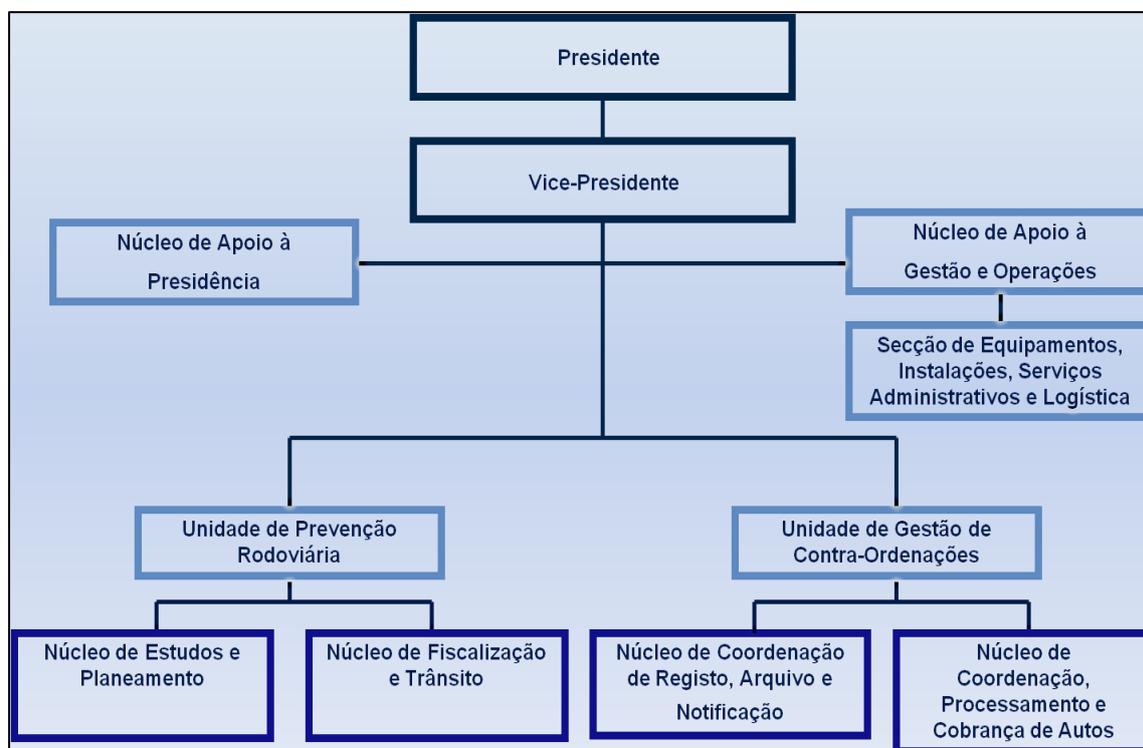
- ✓ O aumento da probabilidade de fiscalização dos condutores;
- ✓ O aumento da probabilidade de aplicação da lei aos condutores;
- ✓ A diminuição do tempo decorrido entre a fiscalização e a aplicação da lei.

Assim e de acordo com o Decreto Regulamentar nº28/2012 de 12 de março, a ANSR prossegue no âmbito da sua missão, as seguintes atribuições:

- ❖ Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- ❖ Elaborar e monitorizar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;
- ❖ Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- ❖ Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ❖ Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;

- ❖ Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- ❖ Contribuir financeiramente, em colaboração com a Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos (DGIE) do Ministério da Administração Interna (MAI), para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

A estrutura orgânica da ANSR, de acordo com o enquadramento jurídico em que se insere, é dirigida por um Presidente, coadjuvado por um Vice-Presidente, contemplando também o Conselho de Segurança Rodoviária (CSR) que funciona junto do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR), conforme ilustrado na figura seguinte:





A Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, estabelece a estrutura nuclear da ANSR e as competências das respetivas unidades orgânicas. Assim, e de acordo com os artigos 1.º a 4.º da referida Portaria, a ANSR estrutura-se nas seguintes unidades orgânicas nucleares:

- Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR);
- Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO);
- Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO).

A Portaria n.º 335/2007, de 30 de setembro, estabelece, no seu artigo 1.º, o número máximo de unidades orgânicas flexíveis em seis.

A UPR, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compreende as seguintes duas unidades flexíveis:

- Núcleo de Estudos e Planeamento (NEP);
- Núcleo de Fiscalização e Trânsito (NFT).

Ao NEP compete, designadamente:

- ✓ Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- ✓ Realizar ou promover a realização de estudos sobre o comportamento dos utentes da via pública;
- ✓ Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões do trânsito e da segurança rodoviária;
- ✓ Promover a difusão de informação relativa a situações que afetem a fluidez do trânsito;
- ✓ Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- ✓ Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular dos acidentes e da sinistralidade;
- ✓ Contribuir para a elaboração dos Planos Nacionais de Segurança Rodoviária bem como dos documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- ✓ Promover a realização de estudos de legislação rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ✓ Estudar, propor ou desenvolver iniciativas visando a segurança rodoviária;



- ✓ Promover estudos e análises de zonas e períodos de maior frequência de acidentes, propondo medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pelas infraestruturas rodoviárias e pela fiscalização;
- ✓ Apoiar a atuação do Observatório de Segurança Rodoviária através da execução dos estudos e análises necessários para a sua intervenção.

Ao NFT compete, designadamente:

- ✓ Assegurar e coordenar a realização de auditorias de segurança rodoviária e sinalização;
- ✓ Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- ✓ Promover a uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades com competência para fiscalizar o trânsito, nomeadamente através da elaboração de instruções técnicas;
- ✓ Aprovar o uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- ✓ Coordenar e gerir a sala de situação e operações, assegurando a respetiva operacionalidade nos casos que justifiquem a sua utilização, nomeadamente no contexto de situações de exceção à normalidade da circulação rodoviária, como sejam os acidentes graves.

A UGCO, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 3.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compreende as seguintes duas unidades flexíveis:

- Núcleo de Coordenação de Registo, Arquivo e Notificação (NCRAN);
- Núcleo de Coordenação de Processamento e Cobrança de Autos (NCPCA).

Ao NCRAN, compete, designadamente:

- ✓ A gestão centralizada dos dados dos autos no respetivo sistema de gestão;
- ✓ A gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação;
- ✓ A consulta dos processos por quem para tal tiver legitimidade;
- ✓ A emissão e controlo das notificações iniciais;
- ✓ A emissão e controlo das notificações das decisões administrativas.

Ao NCPCA compete, nomeadamente:

- ✓ O processamento administrativo dos autos, coordenando a articulação com a entidade que, em regime de *outsourcing*, assegurar a elaboração das propostas de decisão;
- ✓ A inquirição de testemunhas;



- ✓ A difusão das orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos;
- ✓ O apoio à formação dos recursos do *outsourcing*;
- ✓ A coordenação dos serviços de cobrança, em *outsourcing*;
- ✓ O registo de sentenças judiciais;
- ✓ A devolução de cauções;
- ✓ O apoio ao atendimento presencial dos cidadãos;
- ✓ Apoio ao *call center* em matéria de contraordenações.

Ao NAGO, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 4.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compete, designadamente:

- ✓ Gestão financeira e logística;
- ✓ Gestão de recursos humanos;
- ✓ Informática;
- ✓ Equipamentos, instalações e serviços administrativos;
- ✓ Planeamento e relações internacionais;
- ✓ Apoio jurídico;
- ✓ Atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos.
- ✓ Gerir a frota automóvel afeta à ANSR;
- ✓ Organizar e manter atualizado o cadastro e inventário dos bens móveis e equipamentos da ANSR;
- ✓ Prestar apoio administrativo nos processos de aquisição de bens e serviços;
- ✓ Manter atualizada uma lista de fornecedores de bens e serviços;
- ✓ Gerir o economato da ANSR.

Através do Despacho n.º 9150/2010, de 17 de maio, foi criado o Núcleo de Apoio à Presidência (NAP), ao qual foram atribuídas as competências relacionadas com o apoio administrativo, técnico e logístico em matéria de secretariado, assessoria técnica e jurídica e gestão da comunicação, informação e imagem da ANSR.

Neste contexto, compete ao NAP, em especial, as seguintes tarefas:

- ✓ Assegurar o apoio ao nível do atendimento, secretariado e motoristas ao Presidente e Vice-Presidente;



- ✓ Organizar as agendas do Presidente e do Vice-presidente e as suas deslocações em serviço;
- ✓ Prestar apoio técnico e jurídico nos processos em que a ANSR intervenha, nomeadamente no âmbito da contratação pública;
- ✓ Assegurar as atividades de auditoria e de controlo interno da ANSR;
- ✓ Acompanhar as auditorias externas e preparar os respetivos processos de contraditório;
- ✓ Pronunciar-se sobre propostas de orientações administrativas;
- ✓ Elaborar propostas, estudos e pareceres, e coordenar e acompanhar os projetos determinados pelo presidente;
- ✓ Efetuar a recolha, análise e tratamento das informações veiculadas pelos órgãos de comunicação social, direta ou indiretamente relacionadas com a ANSR;
- ✓ Garantir a resposta tempestiva a questões colocadas à ANSR pelos órgãos de comunicação social;
- ✓ Divulgar as ações e eventos promovidos pela ANSR junto da comunicação social, e outros;
- ✓ Promover a participação da ANSR em eventos e cerimónias relacionadas com a sua área de atividade e garantir a publicação da *newsletter* da ANSR;
- ✓ Assegurar a organização, logística e protocolo de eventos promovidos pela ANSR;
- ✓ Assegurar a gestão, manutenção e atualização dos conteúdos da ANSR nos diversos canais de comunicação, designadamente no *site* institucional da Internet, Redes Sociais e Intranet;
- ✓ Promover a cultura organizacional da ANSR, através de ações internas que contribuam para incrementar a coesão e a interação entre os trabalhadores.



3. ORIENTAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS

Considerando as legítimas atribuições desta organização, importa começar por referir que a existência em cada país de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária tem vindo a ser apontada como um fator crítico de sucesso para a redução da sinistralidade rodoviária em praticamente todos os organismos internacionais que se dedicam ao acompanhamento destas matérias, nomeadamente pela Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Banco Mundial (BM) e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).

De entre as várias recomendações propostas a nível internacional, assume particular relevância aquela que determina a criação de uma agência pública especialmente dedicada às políticas de segurança rodoviária, sendo que essa agência deverá ser dotada de recursos financeiros autónomos e suficientes para o desempenho da sua nobre missão.

A ANSR ocupa, no contexto nacional, um importante papel como agência governamental, tendo por objetivo último dar prioridade ao combate à sinistralidade rodoviária, *“procedendo a uma rigorosa avaliação do sistema atualmente existente e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco”*, de resto, tal como deve o Estado acorrer ao desígnio último de primar pela segurança rodoviária nacional, ou não constasse do seu programa de Governo que *“quando falamos em segurança é imprescindível compreender que em causa está uma realidade multifacetada, que abrange questões tão relevantes como a prevenção dos riscos para a estabilidade social, o combate à criminalidade, a proteção civil ou a sinistralidade rodoviária”*.

De destacar que a segurança rodoviária, consubstanciada nas [Grandes Opções do Plano 2012-2015](#) e no [Programa do XIX Governo Constitucional](#), assenta a sua política na [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária \(ENSR\)](#), a qual, estabeleceu como meta para o horizonte temporal o período de 2008-2015, pretendendo colocar Portugal entre os dez países da União Europeia com a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária.



Ainda de acordo com as Grandes Opções do Plano 2012-2015, e no que respeita à ENSR, o Governo assumiu como prioridade o combate à sinistralidade rodoviária, procedendo à avaliação do sistema implementado e reforçando, em coordenação com as demais instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano e aos utilizadores de veículos de duas rodas e tratores. Relativamente ao processo contraordenacional rodoviário foi determinada a continuidade na aposta em soluções de simplificação administrativa e legislativa que permitam a racionalização e criação de sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais.

No que diz respeito ao Programa de Governo, este contempla a prevenção rodoviária como uma das áreas onde o nosso país registou maiores progressos, em especial no decurso dos últimos anos, importando não abrandar o ritmo de melhoria gradual dos indicadores.

Também nas Grandes Opções do Plano 2012-2015, e no XIX Programa do Governo Constitucional, foi contemplada a instalação do Sistema Nacional do Controlo da Velocidade (SINCRO), com a instalação de 50 locais de controlo de velocidade em todo o território nacional. 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 dos veículos em cada local de controlo, afiguram-se como os principais objetivos daquele sistema.

Apesar da preocupação governativa atual, refira-se que as grandes linhas estratégicas orientadoras para a segurança rodoviária em que se pretende reduzir de forma substancial os índices da sinistralidade rodoviária nacional tendo por objetivo colocar até 2015 o nosso país como um dos mais baixos em termos de sinistralidade, remontam já ao período 2005-2009 correspondente ao então XVII Governo Constitucional.

Saliente-se, a este propósito, que já em 2006 foram alcançadas as metas que haviam sido previstas para 2010, sendo que a prevenção rodoviária tem vindo a ser encarada pelos sucessivos governos, como uma das áreas críticas e que, em abono da verdade, o nosso país tem registado franco progresso nas últimas duas décadas e em especial nos últimos anos. Na realidade, valores na casa das 2.500 vítimas mortais registados em meados da década de 90 do século passado são hoje verdadeiramente impensáveis.



Com vista a reduzir ainda mais a sinistralidade no nosso país o Governo através da Resolução de Conselho de Ministros (RCM) nº 94/2013 no âmbito do desenvolvimento do objetivo operacional 7 — Controlo automático da velocidade — da ENSR, o qual consiste na instalação de um Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), identificado como uma ação chave cuja responsabilidade de execução foi atribuída a esta Autoridade, considerando o domínio da sua missão e das suas atribuições.

Neste contexto, a promoção do cumprimento dos limites de velocidades legalmente estabelecidos e consequentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade de cada veículo em cada local de controlo são os principais objetivos específicos do SINCRO. Pretende-se que este seja na realidade um sistema telemático, que constitui a infraestrutura física e tecnológica (equipamentos, software, telecomunicações e energia) e que visa assegurar automaticamente a fase de deteção da infração por excesso de velocidade do futuro serviço de fiscalização automática de velocidade.

Com vista a garantir a instalação do SINCRO foi necessário proceder à abertura do procedimento concursal adequado para a aquisição dos respetivos bens e serviços, sendo que foi autorizado à ANSR através daquela RCM a realização da despesa relativa à aquisição de bens e serviços necessários para a implementação daquele sistema de controlo de velocidade o qual integra a manutenção aplicacional do Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET), a aquisição de serviços de operação de âmbito funcional do SIGET, a aquisição e instalação das cabinas e dos cinemómetros e ainda a manutenção dos mesmos.

Durante o ano de 2014 e no que ao âmbito do processo contraordenacional rodoviário respeita, foi dada continuidade aos mecanismos legais de otimização do processamento das contraordenações rodoviárias, dando-se assim, também, continuidade ao desenvolvimento de várias soluções tecnológicas que tem como fim último tornar mais ágil o processo de contraordenação, permitindo assim maior celeridade na tramitação processual e, consequentemente, maior racionalização dos recursos, humanos e materiais, afetos à ANSR.

Também durante o ano de 2014 e tendo sempre presente o envolvimento de uma série de entidades, nomeadamente, autarquias e outras entidades públicas e privadas com responsabilidades



no setor, foram desenvolvidas várias ações de sensibilização, de prevenção e de segurança rodoviária a nível local, regional e nacional. Nesta senda, dar-se-á continuidade a estes desenvolvimentos durante o decorrer do ano de 2015, de acordo com as naturais atribuições desta Autoridade.

De salientar que de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2012-2015, aprovadas pela Lei n.º 64-A/2011, de 30 de dezembro, e no âmbito da ENSR, o Governo português tem como prioridade o combate à sinistralidade rodoviária, levando a cabo a avaliação do sistema em execução e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano, aos utilizadores de veículos de duas rodas, bem como à condução sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

No âmbito da implementação da ENSR para o período de 2008-2015, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, e da execução das ações chave nela previstas, foram efetuadas, designadamente, a monitorização do desempenho e avaliação intermédia nos anos de 2011 e 2012. Assim, e durante aquele primeiro ano teve início o processo de Revisão Intercalar da ENSR, tendo em vista proceder à avaliação dos resultados obtidos na primeira fase, bem como o planeamento das ações a executar até 2015.

O processo de revisão intercalar foi coordenado pela ANSR, com a participação do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa e o envolvimento de três estruturas: a estrutura de pilotagem, constituída pelos representantes políticos dos diversos ministérios intervenientes no desenvolvimento da ENSR, a estrutura técnica, que integra as entidades oficiais com responsabilidades no sector da segurança rodoviária, e o grupo consultivo, constituído por representantes da sociedade civil.

A Revisão Intercalar da ENSR contemplou um aprofundamento conceptual relevante, ao estabelecer uma visão para a Segurança Rodoviária em Portugal: «*Alcançar um Sistema de Transporte Rodoviário Humanizado*», em que a sinistralidade rodoviária deverá tender, a longo prazo, para um resultado de zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se como imperativo ético que «*Ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal*».



Após uma análise das estatísticas de sinistralidade e tendo presente a informação divulgada pela Organização Mundial de Saúde e pela Comissão Europeia, foram identificados novos grupos e fatores de risco, o que levou à redefinição dos objetivos estratégicos, com um espectro mais alargado de intervenção, mas concentrado em sete objetivos. A definição dos objetivos operacionais obedeceu ao mesmo método, o que conduziu à sua redução para 13. Deste trabalho resultou a produção de um documento de apoio à revisão intercalar e de uma proposta de constituição de 13 grupos de trabalho, no âmbito da estrutura técnica, ambos submetidos à apreciação da estrutura de pilotagem.

As atividades a desenvolver pelos grupos de trabalho tinham por missão analisar e, eventualmente, reformular os objetivos operacionais, bem como identificar um conjunto de Ações Chave a implementar em 2013 – 2015. Das reuniões dos grupos de trabalho, que decorreram entre o final de 2012 e grande parte do ano de 2013, resultou uma proposta inicial de ações chave.

No seguimento de uma análise crítica das mesmas, validada pela estrutura de pilotagem, enviaram-se orientações e recomendações a todos os grupos de trabalho, tendo em vista a sua reformulação e a apresentação dos planos de ação finais, a integrar no documento de revisão intercalar da ENSR.

A participação do grupo consultivo, por sua vez, foi assegurada através de reunião e da consulta do documento de apoio à revisão intercalar no sítio na *Internet* da ANSR. Desta forma, em 2013 foi submetido à apreciação da estrutura de pilotagem um documento da revisão intercalar para o período 2013-2015 que, após ter sido objeto de ligeiras alterações, contemplou 13 objetivos operacionais e 131 ações chave.

Importa neste contexto referir que todas as orientações estratégicas da ANSR para o ano de 2014 foram devidamente materializadas no Quadro de Avaliação e Responsabilização - QUAR, sendo que estes se materializaram nos seguintes:

- ❖ Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão;
- ❖ Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização;
- ❖ Melhorar as campanhas de sensibilização de segurança rodoviária e a caracterização da sinistralidade;



- ❖ Alinhar e motivar os colaboradores.

Foram também definidos para além destes objetivos estratégicos, objetivos específicos considerados de grande importância, dos quais se destacam:

- ✓ Execução das ações da responsabilidade exclusiva da ANSR previstas na ENSR para o ano de 2014;
- ✓ Participação em grupos de trabalho e comissões especializadas;
- ✓ Realização de vistorias de âmbito nacional para abertura ao trânsito de vias ou troços de vias;
- ✓ Publicação das estatísticas de sinistralidade no âmbito das atribuições do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR);
- ✓ Aprovação de equipamentos de fiscalização;
- ✓ Coordenação da política de segurança rodoviária com as forças de segurança (GNR, PSP e Polícias Municipais);
- ✓ Realização de inspeções de segurança rodoviária a todos os pontos negros detetados no ano de 2013, num total de 56 pontos negros;
- ✓ Realização de campanhas de prevenção rodoviária e de inúmeras ações de sensibilização;
- ✓ Estudos, pareceres e propostas de legislação;
- ✓ Representação em organismos internacionais (WP1 – UNECE – ONU);
- ✓ Aumento do número de autos decididos em 5,5% face ao anterior tendo por base o número de autos registados;
- ✓ Aumento do número de autos cobrados em 18,8% face ao ano anterior tendo por base o número de autos registados;
- ✓ Diminuição do número de autos prescritos em 0,6% face ao ano anterior tendo por base o número de autos registados;



- ✓ Diminuição do número de autos prescritos em termos absolutos de 23,8%, ou seja, menos 62.305 face ao ano transato;
- ✓ Diminuição do número de autos de contraordenação prescritos em 23,8% face ao anterior;
- ✓ Melhoria da caracterização da sinistralidade;
- ✓ Consolidação de medidas de modernização administrativa no âmbito da política de qualidade deste organismo;
- ✓ Lançamento do novo portal da ANSR com o domínio eletrónico www.ansr.pt

Por último, e ainda no contexto das orientações gerais e específicas importa reescrever os objetivos da carta de missão onde são definidos os objetivos a atingir no decurso do exercício das funções e os indicadores de desempenho aplicáveis à avaliação dos resultados atribuídos aos dirigentes superiores da ANSR, para o período de vigência do seu mandato:

- Contribuir para uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- Contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária;
- Desenvolver o projeto do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO);
- Assegurar o cumprimento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR);
- Diminuir a dependência da ANSR face a entidades externas no que respeita a atividades nucleares da sua missão;
- Aplicar o direito contraordenacional rodoviário de forma justa e eficiente, nomeadamente, reduzindo o número de processos prescritos.

A ANSR pode hoje afirmar-se como sendo um organismo de referência na Administração Central do Estado, com resultados a todos os níveis verdadeiramente positivos, sendo que se trata de uma entidade certificada com a ISO 9001:2008. Na verdade, poucos são os organismos da Administração Central do Estado que foram até hoje reconhecidos como entidades certificadas em qualidade.



Ao nível do Ministério da Administração Interna (MAI), a ANSR é mesmo a única organização com a certificação de qualidade, motivo que muito nos honra.

Importa aqui destacar que no âmbito do seu plano estratégico 2014-2016, a ANSR elegeu a qualidade do serviço como um vetor fundamental no desempenho da sua missão organizacional. Foi assim que ao longo dos últimos anos, a ANSR concebeu e desenvolveu um sistema de gestão de qualidade com o objetivo de consolidar os processos internos, aumentar a satisfação do cliente e fomentar a melhoria contínua, visando a promoção de um serviço de excelência sustentável. Podemos mesmo afirmar que a ANSR durante o ano de 2014 continuou a caminhar no sentido de concretizar a sua visão institucional: “Traçar o rumo da segurança rodoviária sustentável”.



4. ANÁLISE CONJUNTURAL

O ano de 2014 mormente as muitas dificuldades conjunturais que resultaram do contexto económico e financeiro desfavorável que o país atravessou, ainda assim, pautou-se por se tratar de um ano que refletiu a continuação de um processo de ajustamento gradual dos desequilíbrios macroeconómicos, num quadro de crescimento moderado da atividade e do nível de preços, caracterizado também pela manutenção da capacidade de reduzir o endividamento externo. Na verdade, Portugal acumulou nesta última década graves desequilíbrios macroeconómicos e debilidades estruturais, traduzidos por défices elevados das contas externas e públicas, endividamento público e privado, e rigidez dos mercados e trabalho e de produto.

Atualmente e fruto de um trabalho persistente e continuado, verifica-se, de certa forma, a manutenção de um crescimento robusto das exportações a par, é certo, de alguma desaceleração do consumo privado. A evolução da procura interna deverá continuar, em 2015, condicionada pelo ainda elevado nível de endividamento do setor privado e pelo processo de consolidação orçamental. O dinamismo das exportações, num contexto de melhoria dos termos de troca, deverá favorecer a manutenção de excedentes da balança corrente e de capital ao longo dos próximos tempos, permitindo uma melhoria da posição de investimento internacional.

As projeções económicas apontam para a continuação de um processo de recuperação moderada da atividade económica, que se deverá traduzir num crescimento médio em 2015-2016 ligeiramente superior ao projetado para a área do euro. Esta evolução implica um nível do PIB no final do horizonte de projeção ainda inferior ao observado antes da crise financeira, que traduz uma recomposição muito significativa da estrutura da despesa em termos reais.

De facto, o peso das exportações no PIB em termos reais deverá aumentar cerca de 11 p.p. entre 2008 e 2016, para 43 por cento, traduzindo a manutenção da trajetória crescente observada em 2010-2013. Por outro lado, o peso do consumo privado no PIB reduziu-se de forma muito mitigada neste período, mantendo-se próximo de 66 por cento do PIB. Esta evolução traduz um crescimento das exportações que se deverá situar em cerca de 5 por cento no final do horizonte de projeção, a par de uma relativa estabilização do crescimento médio da procura interna (excluindo variação de



existências) em 2015-2016 face a 2014. A procura interna total deverá desacelerar para cerca de 1 por cento em 2015, após um crescimento de 2,3 por cento em 2014, acelerando novamente para 1,5 por cento em 2016.

O ano de 2014 ficou marcado pela saída da “Troika”, simultaneamente houve uma diminuição dos juros da dívida pública e foi também o ano em que houve algum desafogo para a função pública e alívio fiscal para as famílias, nomeadamente, por via da reforma do IRS. Como acima se fez referência, a economia respondeu positivamente com a taxa de desemprego a baixar, o clima de confiança a aumentar e o consumo privado também.

Já o ano de 2015 poderá ser um ano de algum otimismo, apesar das muitas dificuldades ainda existentes, tais como alguns fatores internos, nomeadamente, o combate ao desemprego e a capacidade para Portugal cumprir com as metas orçamentais, mas também fatores externos, tais como as tensões geopolíticas e o cenário de deflação da Europa, que poderão afetar o ritmo dos mercados internacionais e, conseqüentemente, penalizar a recuperação nacional.

Se o final de 2014 foi marcado pela queda do preço do petróleo nos mercados internacionais, a tendência para 2015 é que se mantenha assim pelo menos durante a primeira metade do ano. De acordo com o relatório mensal da Agência Internacional de Energia (AIE) este é um novo capítulo na história dos mercados petrolíferos e foi impulsionado por alguns fatores, como o menor crescimento da economia chinesa e o aumento da exploração de gás natural dos Estados Unidos.

Este movimento descendente do preço do petróleo tem originado opiniões distintas entre os economistas, nomeadamente, porque até há poucos meses atrás, a subida do custo da energia era considerado um dos maiores riscos para a economia mundial, devido às tensões geopolíticas. Por um lado esta descida é positiva para os bolsos das famílias e das empresas, uma vez que é possível encher um depósito de gasolina por menos dinheiro. Em 2014 e face a 2013 quase não houve oscilações nos consumos de combustíveis, apesar do aumento da procura interna acima mencionado.

Na verdade, e no que respeita aos onze primeiros meses do ano e comparando com o período homólogo verificou-se um aumento da venda de gasóleo em apenas 1,2%, enquanto nas gasolinas (95 e 98) houve mesmo um ligeiro decréscimo (-1%). Naturalmente, esta descida do preço dos



combustíveis irá ter reflexo na economia nacional, pois trata-se de um estímulo ao consumo privado, bem como ao investimento das empresas. O lado negativo da queda dos preços do petróleo está relacionado com o cenário de deflação que se vive na Europa. Em novembro de 2014, a inflação anual na zona Euro era de 0,4%, muito próxima do zero, e esta evolução de queda do custo dos combustíveis poderá puxar os preços ainda mais para baixo.

Ainda neste contexto, as projeções macroeconómicas do Banco Central Europeu (BCE) perspetivam para 2015 uma inflação anual de 0,7% – um valor muito distante da meta da política monetária para zona Euro que é de 2%. A ameaça de deflação na Europa tem merecido a atenção desta instituição que, nos últimos meses, aplicou medidas de estímulo no sentido de combater este problema. Por duas vezes cortou a taxa de juro, lançou um programa de empréstimos localizados a juros baixos e iniciou um plano de compra de dívida privada. Caso estas medidas não funcionem, em cima da mesa está a compra de dívida pública. O sucesso destas medidas de estímulo do BCE é pois fator crucial para a recuperação da economia nacional, na medida em que numa economia aberta está-se cada vez mais dependente do sucesso de medidas concretas para a estabilidade económica.

A nível internacional é de salientar que se a segunda metade do ano de 2014 foi marcada pela descida dos preços do petróleo nos mercados internacionais, sendo que durante os primeiros seis meses aconteceu exatamente o oposto. O custo do petróleo subiu, empurrado pelos conflitos no Leste e Oriente, entre a Ucrânia e Rússia, e Gaza e Israel, respetivamente. Na verdade, as tensões geopolíticas não se limitam às questões na Rússia e Médio Oriente. Os focos de tensão entre a China e Japão, Índia e Paquistão, as negociações sobre o programa nuclear no Irão e o terrorismo do Estado Islâmico também poderão durante o ano de 2015 influenciar a economia internacional e nacional.

Esta introdução conjuntural é pois de grande importância para que se possa entender o contexto da sinistralidade rodoviária, a qual, por diversas razões se encontra associada aos ciclos político-económicos e consequentemente às políticas adotadas a nível comunitário e nacional, as quais, naturalmente tem repercussão direta nos movimentos/fluxos rodoviários. Sendo este relatório um descritivo do balanço das atividades desenvolvidas em 2014, não iremos fazer qualquer projeção relativa à evolução da sinistralidade rodoviária nacional para 2015, sendo que, nos parece dado adquirido que quanto maior for o volume de tráfego existente nas estradas nacionais tanto maior é a ocorrência probabilística de acidentes.



O “desvio” que se verifica das autoestradas nacionais para as estradas secundárias é pois condição *sine qua non* para um resultado provavelmente menos favorável em termos de sinistralidade. Tal desvio se deve ao facto de haver menor capacidade financeira quer por parte dos cidadãos particulares, quer por parte do setor empresarial, consequência da crise vivida. A este propósito refira-se o facto de se ter verificado uma redução do tráfego médio diário anual (TMDA) nas autoestradas nacionais, com quebra média de 15% entre os anos de 2013 e 2011.

Ainda assim, e no que respeita ao ano de 2014, a situação da sinistralidade rodoviária em Portugal foi muito positiva na medida em que neste ano se registou, pela primeira vez, desde há décadas, um total de vítimas inferior a 500, designadamente 480 vítimas mortais, ou seja, um decréscimo em 7,3% face ao ano anterior, o que não deixa de constituir um notável progresso.

Esta situação de melhoria acaba por ser reflexo de um conjunto de múltiplas variáveis, tais como, melhor comportamento por parte dos condutores, incremento de segurança passiva e ativa dos veículos existentes no parque automóvel, mais e melhores infraestruturas rodoviárias, entre outras. Associado a esta redução da sinistralidade também está a maior e mais eficaz aplicação do direito contraordenacional rodoviário quer a montante quer a jusante do processo.

Já no que respeita à capacidade operacional e desempenho organizacional da ANSR, podemos afirmar, sem margem para dúvidas que os resultados alcançados foram muito positivos, os quais se deveram ao empenho e extrema dedicação de todos os seus trabalhadores e colaboradores. Na verdade, as muitas adversidades quotidianamente encontradas, não impediram este organismo de, uma vez mais, alcançar durante o ano de 2014 os seus objetivos fundamentais de missão, visão e valores corporativos, sempre em prol da redução dos efeitos negativos da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Com todo este trabalho e empenho demonstrado diariamente conseguiu esta Autoridade, juntamente com os seus *stakeholders*, contribuir para o alcançar dos grandes princípios que norteiam a Segurança Rodoviária nacional, designadamente:

- ✓ melhoria do comportamento dos condutores;
- ✓ proteção dos utilizadores vulneráveis;
- ✓ aumento da segurança dentro das localidades;



- ✓ redução dos principais comportamentos de risco;
- ✓ melhoria do socorro, do tratamento e do seguimento das vítimas;
- ✓ melhoria das infraestruturas rodoviárias.

Em 2014 e dando continuidade ao trabalho já desenvolvido em anos anteriores, conseguiu-se beneficiar da agilização e automatização dos processos, designadamente pelo recurso às novas tecnologias de informação e comunicação. Na realidade, só com o recurso e uma aposta decisiva nestas novas tecnologias, é pois possível levar a cabo um tratamento de dados verdadeiramente hercúleano.

Para o desenvolvimento das suas múltiplas, morosas e complexas tarefas, a ANSR contou com um efetivo humano muito inferior àquele que seria o desejável, para que com maior eficiência se lograsse alcançar resultados ainda mais satisfatórios, nomeadamente, naqueles que dizem respeito ao processo contraordenacional rodoviário, aliás tal como havia sido expresso no ano anterior através de um trabalho de autoavaliação dos serviços realizado por uma equipa interna designada para o efeito (CAF 2013). Naturalmente que importa proceder ao recrutamento de mais pessoal, devidamente preparado, qualificado e acima de tudo, determinado a trabalhar numa organização de grande exigência organizacional e operacional.

A ANSR entende que só com uma clara compreensão dos seus múltiplos processos organizacionais será possível mudá-los ou, pelo menos, influenciá-los, auto conhecendo-se, mas também conhecendo o ambiente externo, identificando assim todas as condicionantes exógenas, designadamente os fatores políticos, económicos, sociais, tecnológicos, mas também legais e ambientais que influenciam ou podem condicionar a sua atividade quotidiana. Neste sentido, e mediante um modelo de análise da envolvente externa macroambiental, a organização fica mais bem capacitada para compreender todas as variáveis que se encontram fora do controlo direto da mesma, sendo que estas podem representar ameaças ou oportunidades, para a qual a organização deverá procurar evitar ou aproveitar, por forma a poder implementar uma adequada estratégia organizacional.

Importa aqui destacar que no âmbito daquela análise, o orçamento de Estado aprovado para o ano de 2014, incluiu um ajustamento muito significativo do lado do Estado, consubstanciando o



prosseguimento de uma política de redução do défice das contas públicas que já havia sido iniciada em 2010 e que teve por base o ajustamento assente na redução da despesa pública primária. Assim, e tal como no ano anterior todas as principais rubricas da despesa foram afetadas, desde os consumos intermédios às prestações sociais, passando pelo investimento e pelas despesas com o pessoal. Os enormes sacrifícios exigidos em 2014, ainda que menores do que os verificados no ano anterior, abrangeram todos os trabalhadores, em especial os que trabalham na Administração e/ou nas empresas públicas, com as naturais consequências organizacionais.

Em 2014 foi prosseguida a continuidade de execução de um muito exigente orçamento nacional, o qual exigiu às organizações a redução de despesa num quadro de rigor reforçado e, consequentemente, de uma disciplina que envolvesse e responsabilizasse não só os responsáveis políticos, mas também todos os dirigentes de direção superior e intermédia e restantes funcionários da administração pública. A ANSR, como organização estatal que é, esteve, uma vez mais, e desde o primeiro momento, alinhada com aqueles desígnios.

O orçamento de Estado de 2014 na senda do já anteriormente aprovado definiu uma estratégia visando a consolidação orçamental. Na realidade, o ano de 2014 ficou marcado pela continuidade do esforço de correção dos desequilíbrios a nível das contas públicas, à semelhança do já ocorrido nos três anos anteriores.

No que concerne à área da segurança rodoviária, o orçamento de Estado é suficientemente claro no que respeita ao nível do aprofundamento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), onde a principal meta continua a ser a melhoria gradual dos indicadores de sinistralidade. Também o reforço das atividades fiscalizadoras, a intensificação das parcerias e a diversificação das abordagens foram fatores muito importantes para o alcançar daquele objetivo.

A continuidade de um quadro macroeconómico desfavorável que Portugal enfrentou durante o ano de 2014, determinou, uma política de continuidade ao nível da adoção de fortes medidas de contenção de despesa pública, as quais, em parte, tiveram reflexo direto na regular atividade desenvolvida pela ANSR. Acresce que por forma a colmatar este difícil cenário, a estratégia adotada pela gestão desta Autoridade foi a de contemplar e reforçar objetivos relacionados com a obtenção



de fontes de financiamento comunitário no sentido de não inviabilizar o desenvolvimento dos projetos estruturantes.

De referir que, no âmbito desta conjuntura macroeconómica desfavorável a ANSR havia elaborado um plano estratégico para o período 2011-2013, tendo posteriormente desenvolvido um plano para o triénio 2014-2016 e definindo assim um conjunto de prioridades e decisões orientadoras do desenvolvimento e construção deste organismo, no sentido de assim poder cumprir os objetivos ligados à sua nobre missão.

Estes muito completos e abrangentes documentos de gestão interna, baseados na metodologia do *Balanced ScoreCard*, tiveram por base a definição de um conjunto de prioridades orientadoras do desenvolvimento da ANSR, visando impor uma racionalidade central às decisões, estimulando a convergência de esforços e focalizando a atenção dos decisores nos fatores-chave de sucesso da organização. Ambos os planos foram precedidos de estudos de autoavaliação organizacional realizados nos anos de 2010 e 2013 com recurso à metodologia CAF (*Common Assessment Framework*), sendo que as respetivas conclusões foram levadas em linha de conta na definição dos objetivos definidos no âmbito dos referidos documentos estratégicos.

Num ano de difícil conjuntura económica, 2014 foi, à semelhança dos anos anteriores, determinante para a continuidade do prosseguimento das estratégias delineadas no plano estratégico 2014-2016, as quais passaram, entre outras medidas, pela concretização de objetivos já enunciados. Todos os investimentos desenvolvidos em 2013 e 2014 integraram um conjunto de ações inovadoras e complementares entre si, visando, para de além da modernização administrativa, facilitar também o relacionamento dos cidadãos e das empresas com a ANSR.

O ano de 2014 foi mais um ano em que, à semelhança dos anteriores, designadamente pelo *deficit* de recursos humanos apresentado, se conseguiu reduzir ainda mais o intervalo de tempo entre a prática da infração e a efetiva aplicação da sanção e assim, reduzir também a prescrição de autos de contraordenação. Ainda neste contexto, é de referir que durante este ano (2014) não só se deu continuidade à agilização e automatização dos processos nucleares da ANSR, nomeadamente através de uma forte aposta em todos os níveis de operacionalização das novas tecnologias de informação e comunicação.



A ANSR contava em 31 de dezembro de 2014 com 61 (sessenta e um) efetivos, tendo havido um decréscimo de 15 (quinze) elementos efetivos face ao período homólogo de 2013. O ano de 2014 foi também importante para a ANSR pelo facto de ter dado continuidade, renovando o processo de certificação em qualidade de acordo com os requisitos exigíveis pela norma europeia ISO 9001:2008.

Foi pois com este propósito que ao longo dos últimos anos, a ANSR concebeu e desenvolveu o sistema de gestão de qualidade (SGQ) traduzido num eficaz instrumento de gestão, que permite, entre outras, sistematizar a estrutura orgânica e funcional, otimizando os processos de trabalho e uniformizando procedimentos e rotinas obtendo informação estruturada de apoio à decisão e, assim, melhorando continuamente a atividade da ANSR, reforçando a sua orientação para o cidadão e contextualizando os processos utilizados na atividade face aos requisitos exigidos por aquela norma europeia.

Podemos mesmo dizer que o SGQ teve e tem por objetivo consolidar os processos internos, mas também aumentar a satisfação do cidadão e fomentar a melhoria contínua, visando a promoção de um serviço de excelência sustentável, pretendendo-se com a realização de todos estes projetos, considerados estratégicos para organização, dotar a ANSR, com os meios humanos e tecnológicos necessários para o assegurar da sua sustentabilidade futura e, ao mesmo tempo, colocá-la num patamar de excelência que lhe permita criar maior valor acrescentado no serviço prestado aos cidadãos, contribuindo para a nobre missão que é reduzir a sinistralidade rodoviária no nosso país.



5. MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

A missão

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

A visão

“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”

Os valores

- ✓ Competência - eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária;
- ✓ Credibilidade - atuação centrada no rigor, equidade e isenção, enquanto valores indissociáveis do serviço público;
- ✓ Cooperação - fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária;
- ✓ Cidadania - orientação para o cliente e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis

5.1 DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

Neste quinto ano de atividades da ANSR a estratégia definida materializou-se no QUAR (Quadro de Avaliação e Responsabilização) 2014, instrumento de ajuda à gestão, concebido para analisar o desempenho organizacional. Este instrumento, grosso modo, resulta de um quadro referencial sobre a razão de ser e de existência dos serviços (missão), dos seus propósitos de ação (objetivos estratégicos), da aferição da sua concretização e da explicitação sumária dos desvios apurados no fim do ciclo de gestão. Essas análises encontram-se devidamente efetuadas nos capítulos próprios deste relatório. Na página seguinte encontra-se o quadro com as metas e objetivos estabelecidos para o ano de 2014, o qual foi devidamente aprovado em 20 de fevereiro de 2014.



QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2014

Última atualização: 14/11/2013

Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

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

Objetivos estratégicos (OE):

- OE 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão
- OE 2 Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização
- OE 3 Melhorar as campanhas de sensibilização e a caracterização da sinistralidade
- OE 4 Alinhar e motivar os colaboradores

Objetivos operacionais	Meta 2013	Meta 2014	Concretização			Desvios
			Resultado	Classificação		
				Superou	Atingiu	
EFICÁCIA						
OB 1	Ponderação 100%					
Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais tendo em vista a meta portuguesa e europeia*	Ind 1	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	n.a**	20%		
	Peso 100%					
EFICIÊNCIA						
OB 2	Ponderação 50%					
Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação decididos	Ind 2	(nº de autos decididos/nº autos registados) x 100	70%	80%		
	Peso 100%					
OB 3	Ponderação 50%					
Aumentar a captação de financiamento europeu	Ind 3	(Montante previsto de financiamento comunitário / Orçamento total aprovado) X 100	n.a**	3%		
	Peso 100%					
Qualidade						
OB 4	Ponderação 100%					
Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Ind 4	(nº avaliações positivas no inquérito/nºavaliações realizadas no inquérito) x 100***	60%	65%		
	Peso 100%					

Justificação para os desvios ...

Explicitação da fórmula utilizada

* De acordo com a Comunicação da Comissão Europeia (2010) 389 final - Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária.

** n.a. - não aplicável

*** escala de 1 (mau) a 4 (muito bom)

Meios disponíveis

Recursos Humanos	Pontuação	Planeados	Executados	Desvio
Dirigentes - Direção superior	20	40		
Dirigentes - Direção intermédia e Chefes de equipa	16	128		
Técnico Superior	12	564		
Especialista de Informática	12	24		
Coordenador Técnico	9	0		
Técnico de Informática	9	9		
Assistente Técnico	8	256		
Encarregado geral operacional	7	0		
Encarregado operacional	6	0		
Assistente Operacional	5	15		
TOTAL		1036		

Orçamento (MC)	Estimado	Realizado	Desvio
Funcionamento	28,61		
PIDDAC	-----		

Peso na avaliação	Eficácia	Eficiência	Qualidade
	25%	50%	25%

Listagem das fontes de verificação

Indicador 1 - Relatório de Sinistralidade Rodoviária

Indicador 2 - Sistema Informático de Gestão de Autos

Indicador 3 - Candidatura aprovada do projeto SAMA 37600 para o período 2014-2015 - Segurança rodoviária orientada para os cidadãos

Indicador 4 - Relatório de atividades da ANSR de 2014 e Relatório de Avaliação de Satisfação de Clientes

5.2 Os STAKEHOLDERS

O sucesso estratégico de uma organização depende não só dos seus próprios interesses, mas também de todos aqueles em que nela têm interesses. Na realidade, os *stakeholders* são indivíduos, grupos de interesse e organizações que disputam o controlo de recursos e resultados de uma organização para proveito próprio. A análise de *stakeholders* incide, assim, sobre quem tem interesses numa dada organização.

Cada *stakeholder* é motivado por um conjunto de objetivos sendo que, na maior parte das vezes, existem objetivos comuns, permitindo alavancar resultados positivos, embora nalguns casos, possam também haver objetivos conflitantes. Cabe à organização encontrar a posição de equilíbrio que otimize a relação entre a organização e o *stakeholder*, em ordem a maximizar a sua performance de gestão.

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

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





- ✓ O Ministério da Administração Interna que inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna, a [Secretaria-Geral do MAI](#), a [Inspeção-geral da Administração Interna](#) (IGAI), a [Autoridade Nacional de Proteção Civil](#) (ANPC), o [Observatório de Tráfico de Seres Humanos](#) (OTSH), o [Serviço de Estrangeiros e Fronteiras](#) (SEF);
- ✓ As entidades fiscalizadoras, designadamente a [Guarda Nacional Republicana](#) (GNR), a [Polícia de Segurança Pública](#) (PSP) e as autarquias locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de polícia municipal ou de empresas municipais;
- ✓ O sistema judicial, abarcando os Tribunais, o [Ministério Público](#), e a [Provedoria de Justiça](#);
- ✓ As entidades gestoras rodoviárias, designadamente, as autarquias locais e as entidades concessionárias da rede rodoviária nacional;
- ✓ Os parceiros internacionais, incluindo a participação em grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG's;
- ✓ Os *media*, que incluem todos os órgãos de comunicação social, com especial ênfase para os grandes títulos nacionais e as revistas da especialidade;
- ✓ Os cidadãos, incluindo todos os utilizadores diretos e indiretos do sistema viário, tais como condutores, peões, ciclistas, utentes de transportes públicos, etc.;
- ✓ Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o [Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres](#) (IMT), o [Instituto de Medicina Legal](#) (IML), a [Autoridade Nacional de Proteção Civil](#) (ANPC), a [Direção-Geral de Saúde](#) (DGS), o [Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça](#) (IGFIJ), entre outros;
- ✓ Os prestadores de serviços, no qual se incluem todas as entidades públicas e privadas que prestam serviços à ANSR;
- ✓ As ONG's, enquanto estruturas associativas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviárias.

6. AUTOAVALIAÇÃO

Para a prossecução da missão da ANSR foram considerados os três vetores estratégicos principais, designadamente:

- ✓ A gestão e coordenação da segurança rodoviária nacional;
- ✓ A promoção de campanhas de educação e sensibilização rodoviária;
- ✓ A aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

6.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS - RESUMO DO QUAR DA ANSR

Os vetores estratégicos acima referidos estão refletidos nos objetivos estratégicos do QUAR 2014;

Objetivos Estratégicos	Objetivos Operacionais	Indicadores	Metas
O.E. 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão	O.O.1 Reduzir o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	20%
O.E. 2 Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização	O.O.2 Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação decididos	(nº de autos decididos/nº de autos registados) X 100	80%
O.E. 3 Melhorar as campanhas de sensibilização e a caracterização da sinistralidade	O.O. 3 Aumentar a captação do financiamento comunitário	(montante previsto de fundos europeus/orçament o total aprovado) X 100	3%
O.E. 4 Alinhar e motivar os colaboradores	O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão	(nº de avaliações positivas/nº de avaliações realizadas no inquérito) X 100	65%

Quadro 2 – Objetivos Estratégicos – resumo do QUAR



6.2 CONCRETIZAÇÃO DO QUAR DA ANSR

Até 31 de dezembro de 2014 foi realizada a avaliação dos resultados alcançados, chegando-se às conclusões, sintetizadas nos quadros seguintes:

Objetivos Operacionais	Indicadores					Taxa de realização (Base 100)	Desvio
		Resultado	Superou	Atingiu	Não atingiu		
O.O.1 Reduzir o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	34%	X			170,00%	70%
O.O.2 Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação decididos	(nº de autos decididos/nº de autos registados)*100	95%	X			118,13%	18%
O.O. 3 Aumentar a captação de financiamento europeu	(Montante previsto de financiamento comunitário/Orçamento total aprovado)*100	5%	X			166,67%	67%
O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão	(Nº de avaliações positivas no inquérito/nº de avaliações realizadas no inquérito)*100	66%	X			101,23%	1%

Quadro 3 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR

6.3 QUADRO DE AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

Avaliação final do organismo				
Parâmetro	Ponderação	Taxa de realização	Resultado	
Eficácia	25 %	170 %	43 %	Superou
Eficiência	50 %	142 %	71 %	Superou
Qualidade	25 %	101 %	25 %	Superou
Taxa de Realização final:				139%

Quadro 4 – Quadro de avaliação dos resultados

6.4 ANÁLISE DA AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 1 – REDUZIR O NÚMERO DE VÍTIMAS MORTAIS PARA METADE ATÉ AO ANO 2020, COM BASE NO VALOR DE 2010

A diminuição da sinistralidade em Portugal no período 2010-2013 registou uma redução percentual muito superior à média europeia. Na verdade e tendo por base a informação disponível no [Eurostat](#), pode-se constatar que entre os 20 países europeus que disponibilizaram os dados de sinistralidade relativos ao ano de 2013, é possível concluir que Portugal, a par de Espanha, registou uma evolução ímpar em termos de segurança rodoviária, conforme se poderá verificar no quadro abaixo que se segue.

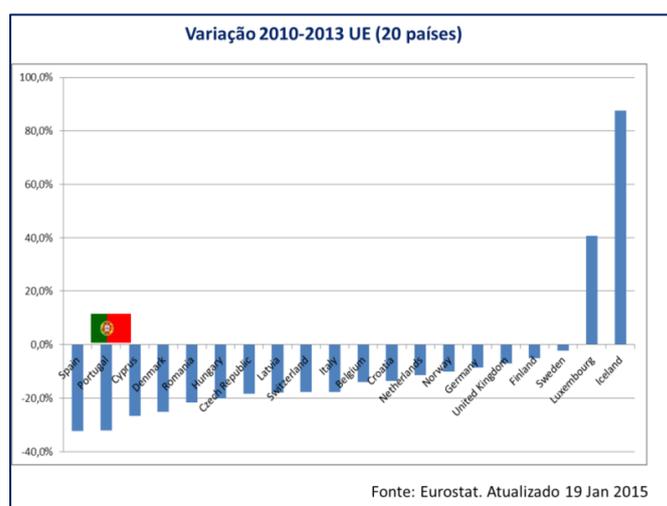


Gráfico 1 – Variação 2010-2013 UE (20 países)



O nosso país conseguiu uma redução no período temporal acima considerado de 32%, sendo que, registre-se, o nosso país vizinho (Espanha) apresentou no mesmo período uma redução muito idêntica (32,2%).

A redução ocorrida em Portugal deve-se, entre outros factos, também, a um conjunto de condições favoráveis à redução da sinistralidade, ao qual não será alheia a crise internacional, que condicionou em muito os fluxos de tráfego, sendo que também não poderemos deixar de referir a aplicação de um vasto conjunto de ações e medidas elencadas na estratégia nacional de segurança rodoviária para o período 2008-2015, as quais, de resto, ajudaram a catapultar em muito os números de redução da sinistralidade verificados nos últimos anos no nosso país. De referir ainda que, as séries estatísticas da sinistralidade portuguesa, bem como de outros países, tem-se caracterizado por períodos de evolução sustentada intercalados por intervalos de estagnação.

Na realidade, pensamos que, ainda que com variações pontuais e de origem diversa, é possível que nos próximos anos, não seja possível manter este ritmo de redução da sinistralidade rodoviária em Portugal, sendo que, acreditamos que é possível reduzir os valores relativos ao número de vítimas mortais do ano de 2020 em 50% face aos obtidos em 2010. Na verdade, os dados mais recentes parecem demonstrar de forma clara um abrandamento da tendência registada nos últimos anos. Ainda assim, é com a profunda convicção, que a ANSR, com base numa meta traçada a nível europeu, definiu como um dos seus objetivos operacionais do QUAR esse ambicioso objetivo, o qual, à data está a ser amplamente atingido e superado (34%).

Apesar da conjuntura desfavorável, a ANSR conseguiu atingir com sucesso e superação todos os objetivos propostos no âmbito do QUAR 2014, tendo alcançado um desvio positivo total de 139%.

No que diz respeito ao primeiro indicador, relacionado com a percentagem de redução do número de vítimas mortais desde 2010, este foi superado, na medida em que se conseguiu uma redução em 170% ou seja, traduzida por um desvio positivo de 70%, o que desde já não só demonstra a enorme redução de vítimas mortais face ao valor médio desejado numa constante de proporcionalidade binária, como também ao esforço de todos os atores atuantes no sistema viário nacional.



OBJETIVO OPERACIONAL N.º 2 – AUMENTAR A TAXA DE DECISÃO DO NÚMERO DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO DECIDIDOS

Os procedimentos adotados centraram-se, essencialmente, na utilização dos vários automatismos entretanto introduzidos, desenvolvidos e aperfeiçoados em anos anteriores, promovendo-se com aqueles avanços tecnológicos uma maior celeridade na tramitação dos processos.

No que diz respeito ao cumprimento e respetiva superação deste objetivo do QUAR 2014, podemos afirmar, sem sombra para dúvidas, que este foi largamente superado, tendo-se superado a meta já de si ambiciosa e que havia sido fixada em 80%, com um valor final de 95%, o qual correspondeu a um desvio positivo de 18%. Esta superação é verdadeiramente identificativa do esforço efetuado por todos os trabalhadores e colaboradores desta Autoridade.

De referir o facto de o mapa de pessoal de juristas efetivos desta casa se encontrar muito aquém das reais necessidades operativas o que por si só torna mais complicada a missão dos poucos juristas existentes, os quais, com muita dedicação e brio profissional têm conseguido obter resultados muito satisfatórios.

Como atrás foi mencionado, o balanço de 2014 no que concerne às contraordenações rodoviárias, foi muito positivo, tendo a Unidade de Gestão de Contraordenações mantido a sua boa capacidade operacional, conforme resulta dos quadros e análises seguintes, ainda que o número de autos registados no Sistema de Informação de Gestão de Autos – SIGA¹ tenha diminuído comparativamente ao ano transato.

¹ O SIGA é um aplicativo vital e imprescindível para assegurar a gestão do processo contraordenacional rodoviário, que proporciona à ANSR o suporte das atividades de gestão dos processos de contraordenação, (gestão do ciclo de vida da contraordenação) desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e do cumprimento das sanções pecuniárias e das sanções acessórias.

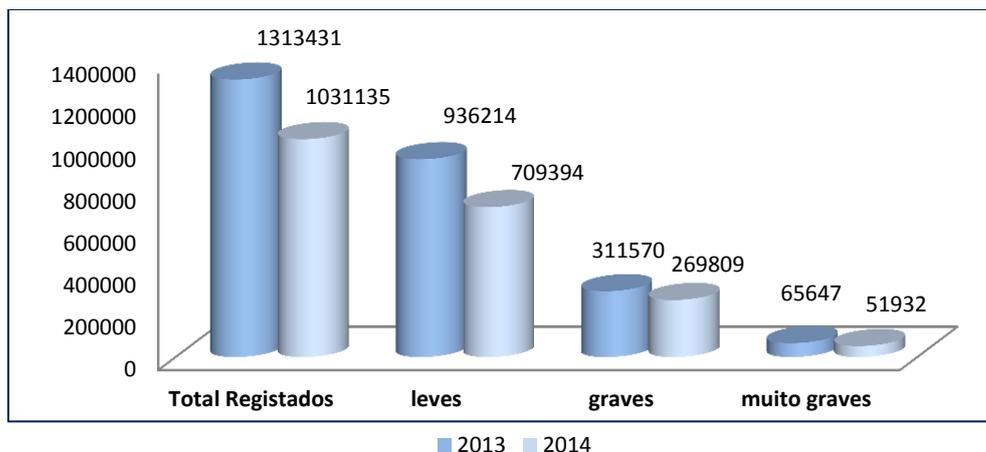


Gráfico 2 - Número de autos registados no SIGA – 2013-2014
 Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

Em 2014 o número de autos registados em todas as diferentes tipologias, a saber, leves, graves e muito graves diminuiu em 282.296 unidades face ao ano de 2013. Importa contudo salientar que se fizermos o exercício em termos de autos entrados e se os compararmos com o verificado, em 2012, constatamos uma descida de 6%. Esta situação, de menor número de autos entrados, concorre para que em 2014 tivesse havido um também menor número de autos decididos conforme se constata no gráfico seguinte.

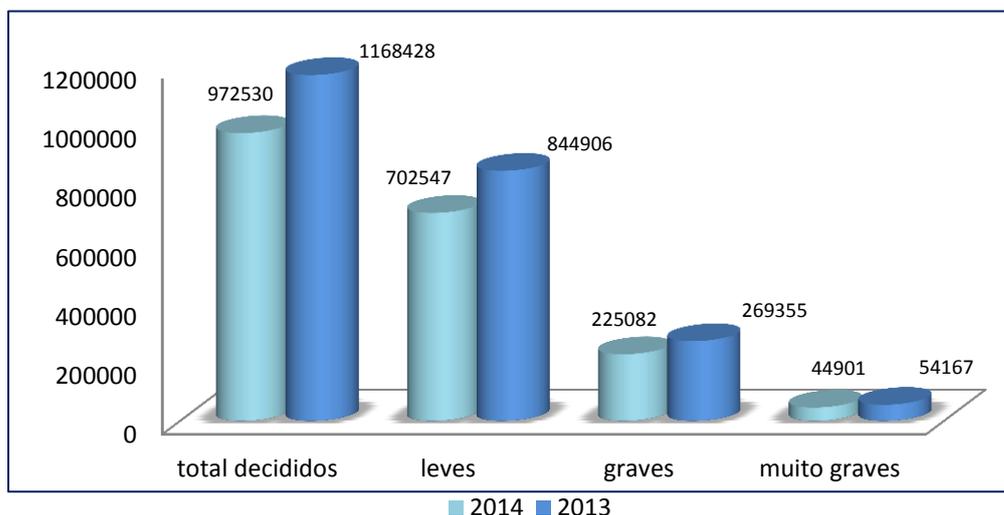


Gráfico 3 - Distribuição de autos decididos por nível de gravidade – 2013-2014
 Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

Também como podemos verificar no gráfico seguinte, constata-se uma diminuição muito significativa do número de autos prescritos, sendo que pela primeira vez se registou um número absoluto inferior a 200.000 autos. Face aos progressos recentemente verificados, é pois expectável que em 2015 a redução seja ainda maior.

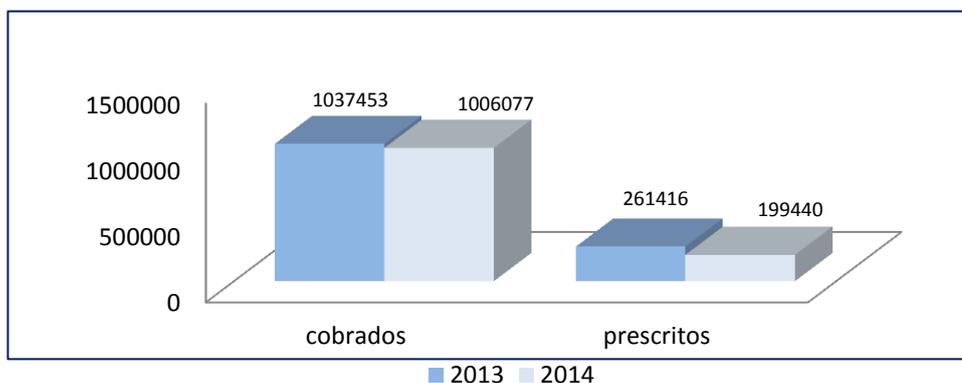


Gráfico 4 - Distribuição de autos prescritos e cobrados – 2013-2014
Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

As razões para a diminuição do número de autos registados são variadíssimas. No entanto, acreditamos que tem vindo a haver uma alteração significativa por parte dos comportamentos adotados pelos condutores. Na verdade, desde 2012 que a ANSR tem vindo, consistentemente, a aumentar os seus níveis de desempenho operacional, contribuindo assim, de certo modo, para a alteração dos comportamentos e, conseqüentemente, uma diminuição de registo de infrações.

Os indicadores acima revelam igualmente que a ANSR, no ano de 2014, decidiu mais de 94% do total do universo de autos registados. No que se refere ao número de autos prescritos os indicadores também se apresentam positivos comparativamente ao ano de 2013, dado que em termos absolutos prescreveram em 2014 menos 61.966 autos, ou seja, menos 23,8% de prescrição.

Apesar da redução significativa, há que referir ainda, o facto de continuarem a chegar à ANSR um conjunto ainda elevado de autos prescritos e/ou em vias de prescrição o que não deixa de ter repercussão direta na prescrição ainda elevada.

No âmbito da melhoria contínua do sistema contraordenacional, a desmaterialização do processo contraordenacional verificada dois anos antes, tem vindo a contribuir para a redução do tempo médio compreendido entre a prática da infração e a aplicação da respetiva sanção reforçando-se,



assim, o efeito disciplinador da fiscalização e, sobretudo, a dissuasão das más práticas de condução que, em larga medida, estão na base dos acidentes rodoviários.

A nível interno, e durante o ano de 2014 a UGCO contou com 11 juristas decisores, ou seja, menos 2 do que no ano de 2013 em que havia contado com 13 juristas decisores. Relembre-se que o quadro de pessoal da UGCO previa então 27 técnicos superiores juristas, número que efetivamente nunca foi na sua plenitude atingido e sem o qual dificilmente a taxa de decisão poderá almejar alcançar outro tipo de performance.

Precisamente com o objetivo de tentar superar e/ou colmatar os poucos recursos existentes, continuou-se em 2014 a apostar na melhoria contínua do sistema contraordenacional, quer através da utilização dos sistemas operativos existentes, quer pela gestão focalizada e responsável da direção daquela unidade, contribuindo assim para a redução do tempo médio compreendido entre a prática da infração e a aplicação da respetiva sanção e reforçando-se, desta forma, o efeito disciplinador da fiscalização bem como a dissuasão das más práticas de condução que, em larga medida, estão na base dos acidentes rodoviários nacionais.

Atualmente a tramitação do processo contraordenacional baseia-se na captura e digitalização dos documentos e a sua integração com os sistemas de informação através da tecnologia KOFAX e não através do suporte físico, em que todas as peças processuais desde a sua entrada na ANSR até ao seu arquivo circulavam em suporte de papel. Com esta solução digital, verificaram-se em 2014, melhorias significativas tais como, diminuição do tempo para disponibilização aos juristas dos documentos entrados, a minimização de recursos para o registo e acesso dos documentos e ainda a disponibilização aos juristas decisores, através de um único interface de toda a documentação.

Podemos afirmar que em termos qualitativos, a utilização plena de soluções tecnológicas permitiram uma maior fiabilidade dos dados inseridos nos sistemas informáticos de apoio à decisão dos processos de contraordenação contribuindo, de forma decisiva, para um maior rigor na decisão dos processos. Por outro lado, a implementação dos vários automatismos introduzidos ao longo destes últimos anos e melhorados em 2014, contribuíram significativamente para a maior celeridade na tramitação dos processos de contraordenação e concomitantemente para o alcançar do objetivo final.



De acordo com os dados de monitorização relativos a autos registados, decididos, cobrados e prescritos, o balanço demonstra-nos que a ANSR tem vindo a melhorar de forma gradual o seu desempenho (o qual ainda poderia ser melhor, caso veja o quadro de juristas decisores aumentado), na medida em que se tem vindo a reduzir o hiato existente entre o número de autos registados e o número de autos decididos. Em termos percentuais podemos mesmo afirmar que entre 2014 e 2013, a ANSR conseguiu apenas não decidir 4,8% do total dos autos registados, ao passo que o mesmo exercício refletido numa comparação 2014/2012 dá-nos um resultado de 27,1%.

No que respeita à relação entre o número de autos prescritos e autos registados, verificamos que entre 2014 e 2013 essa relação é de apenas 2,2%, ao passo que entre 2014/2012 a mesma relação cifra-se em 13,7%, ou seja, uma performance superior em 6,2%. Importa aqui, uma vez mais, fazer referência ao número absoluto de autos prescritos, o qual ficou abaixo dos 200.000, traduzindo-se numa excelente performance. Na verdade, em 2014 e face a 2013, conseguiu-se uma redução em 23,8% ou seja, menos 62.305 autos prescritos. Também não será displicente afirmarmos que face a 2012, já conseguimos reduzir a prescrição em 46,4% o que se traduz num resultado verdadeiramente positivo.

Esta diminuição do número de prescrições absolutas e relativas, é reflexo de uma melhor organização dos processos internos em que a continuidade da desmaterialização do processo contraordenacional verificada durante o ano de 2014, contribuiu largamente para a agilização e simplificação do fluxo do processo, permitindo, assim, a eliminação de tarefas que não trazem real valor acrescentado, mas que, fruto dos recursos existentes foram ainda necessárias executar naquele ano. A desmaterialização dos processos permitiu uma maior celeridade no processamento, designadamente na diminuição do hiato existente entre o recebimento do auto de contraordenação e a sua disponibilização informática ao jurista decisor para elaboração de proposta final de decisão.

Uma das grandes alterações verificada em 2014 foi a introdução a 1 de janeiro daquele ano, das alterações resultantes da [Lei 72/2013 de 03 de setembro](#), que constituiu a décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e a primeira alteração ao Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro. As alterações ao [Código da Estrada](#), visaram alcançar três objetivos principais, nomeadamente, o saneamento das normas declaradas inconstitucionais, o aperfeiçoamento de algumas regras de trânsito e a simplificação do regime processual das



contraordenações rodoviárias de forma a conferir maior celeridade à aplicação e à execução das sanções rodoviárias.

Das principais alterações ao Código da Estrada, destacam-se a introdução de novos conceitos, tais como o de utilizador vulnerável, zona de coexistência e velocípedes. Foram também introduzidas alterações ao regime existente, designadamente, redução da taxa de alcoolemia no sangue para condutores em regime probatório e condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, táxis, automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas, passando a ser sancionados com coima os que apresentem uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,2 g/l, bem como, circulação em rotundas, transporte de crianças, documentos e pagamento voluntário depósito e defesa.

Estas alterações ao Código da Estrada contribuíram, de uma forma geral, para o aumento da segurança rodoviária nacional. No que respeita à satisfação dos cidadãos, de referir que, se encontrava previsto para 2014 a implementação do novo Portal das Contraordenações, o qual, por razões de ordem técnica só se encontrará disponível na Internet a partir de 2015, sendo que o mesmo consistirá num amplo conjunto de funcionalidades destinadas a complementar os canais físicos atualmente existentes para a interação com os cidadãos e organizações no âmbito dos processos de contraordenações rodoviárias.

Neste contexto, prevê-se a disponibilização *on-line* para consulta do processo de contraordenação e respetivas peças documentais digitalizadas na sequência de pedido efetuado pelo arguido, evitando a necessidade de deslocações às instalações aos locais dos Comandos Distritais da Polícia de Segurança Pública e/ou dos Destacamentos de Trânsito da Guarda Nacional Republicana ([lista de locais de atendimento](#)), onde é assegurado o atendimento presencial ao cidadão, bem como, a guarda de documentos apreendidos provisoriamente.

Tal como no ano transato, importa salientar que a escassez de recursos humanos a par com a inexistência de um verdadeiro arquivo interno são fatores que prejudicam o desempenho da ANSR em matéria de aplicação do direito contraordenacional rodoviário, impedindo a fixação de objetivos (ainda) mais ambiciosos. No que respeita à Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO) esta continuou a contar com menos técnicos superiores do que aqueles previstos no mapa de pessoal



aprovado (ver ponto RH), o que não deixa de ser “embaraçador” para o melhor desempenho que, naturalmente, se almeja ter nesta direção de serviços.

Apesar destas dificuldades verdadeiramente acrescidas, afinal o capital humano é o bem mais precioso de uma organização, a ANSR contínua empenhada na sua missão e determinada a poder ir cada vez mais longe.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 3 – AUMENTAR A CAPTAÇÃO DE FINANCIAMENTO EUROPEU

A escolha deste objetivo operacional insere-se num dos vetores estratégicos da ANSR para o triénio 2014-2016, na medida em que este vetor consubstancia o reconhecimento, por parte desta organização, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, ou seja, para além da preocupação de eficácia, são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência. Na verdade, a ANSR considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos cidadãos, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Assim, associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos, financeiros e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso desta organização.

Neste contexto, e atendendo ao facto de se viver num quadro macroeconómico desfavorável e tendo em conta as dificuldades financeiras que o país atravessou nos últimos anos, entendeu esta Autoridade em prosseguir uma política de contenção de despesas e, sobretudo, de captação de novas fontes financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo QREN, sendo que, para tal, foram prosseguidas várias iniciativas iniciadas no âmbito das linhas de orientação estratégica desta organização, no sentido de dar continuidade, sempre que possível, a um conjunto de procedimentos a nível financeiro, designadamente, através da adoção da fase negocial nos procedimentos de contratação pública, renegociação de contratos já existentes com fornecedores e a otimização/agilização dos serviços de *outsourcing* no sentido de melhor se adaptarem às necessidades operacionais.



O objetivo operacional em apreço visou refletir a relação existente entre o montante previsto de financiamento comunitário com o total do orçamento aprovado numa base percentual, sendo que se definiu em sede de QUAR uma meta de 3% para o ano de 2014. O resultado desta relação foi francamente positivo, tendo, inclusive, superado em muito a meta estabelecida, com um resultado final de 5%, o que traduz um desvio positivo de 67%, o que constitui, de resto, um excelente resultado.

$$\text{Taxa de financiamento europeu}_{12/2014} = \frac{\text{Montante previsto de fundos europeus}}{\text{Orçamento total disponível}} = \frac{2,16 \text{ M€}}{39,4 \text{ M€}} = 5,4\%$$

Ainda neste âmbito, importa neste objetivo operacional relevar que a ANSR apresentou até ao final do ano de 2014, duas candidaturas SAMA (Sistema de Apoios à Modernização Administrativa), sendo que a última (aqui em consideração) obteve o nº de projeto 37600, correspondente ao aviso 01/SAMA/2012 - 2.ª Fase e denominada “Segurança Rodoviária orientada para o Cidadão (SRoC)” cujo prazo de execução foram os anos de 2014/2015.

Esta candidatura teve por objetivo captar financiamento comunitário para projetos estruturantes, com real impacto a nível nacional, não obstante a maior parte do financiamento da ANSR derivar de receitas próprias. Tal candidatura visou incidir fundamentalmente nos seguintes objetivos, os quais se destacam pela sua representatividade à escala nacional e transversalidade, nomeadamente, pelo envolvimento de parceiros relevantes, tais como a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Guarda Nacional Republicana (GNR).

- ✓ Promover a modernização administrativa;
- ✓ Garantir a sustentabilidade do organismo a longo prazo;
- ✓ Potenciar a eficiência e qualidade dos serviços públicos prestados ao cidadão;
- ✓ Orientação dos resultados para a satisfação dos cidadãos.

O valor do investimento global perfaz 2.485.000 € (dois milhões quatrocentos e oitenta e cinco mil euros), incluindo os custos com pessoal técnico da ANSR considerados no valor de 490.000 € (quatrocentos e noventa mil euros). Em termos de lista de projetos estruturantes, é de destacar a solução de otimização e tratamento de autos, a desmaterialização das ações de segurança rodoviária, a solução de *contact center* e o portal de contraordenações rodoviárias.

Com estas medidas deu-se continuidade a uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros nacionais contribuindo-se, desta forma, e em última instância, para a sustentabilidade das finanças públicas.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 4 – AUMENTAR O NÍVEL DE SATISFAÇÃO DO CIDADÃO

A ANSR no âmbito da sua política de qualidade (ISO 9001:2008) e na melhoria contínua dos seus serviços entendeu, em 2014, promover dois inquéritos aos cidadãos com vista a avaliar o seu grau de satisfação, sendo que os mesmos foram realizados no princípio e final do ano respetivamente. Procedeu-se assim à aferição do grau de satisfação dos cidadãos com a atividade desenvolvida pela ANSR através de um inquérito específico, o qual, como seria expetável culminou num consubstanciado “relatório final de avaliação da satisfação dos cidadãos”.

Pretendeu-se com os referidos inquéritos, perceber quais os canais de comunicação por onde a ANSR é dada a conhecer ao cidadão, o grau de satisfação com o auto de contraordenação, a perceção do tempo de receção do auto e a satisfação com as campanhas de sensibilização e de prevenção rodoviária. No princípio do ano de 2014 a metodologia adotada foi proceder ao questionário através da sua disponibilização no [site](#) e na página do [facebook](#) da ANSR. No final do ano a referida avaliação foi efetuada através de um inquérito telefónico, realizado pela equipa de telefonistas, a todos os cidadãos que contactaram telefonicamente a ANSR.

Foi utilizado o software online *encuestafacil*, para preenchimento do inquérito pela equipa de telefonistas e para a recolha dos respetivos resultados.

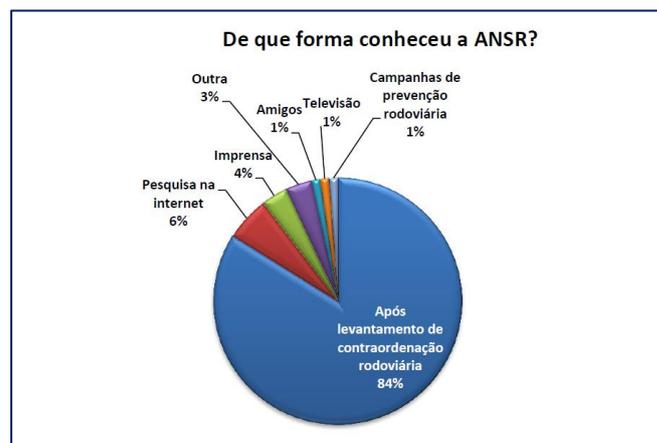


Gráfico 5 - Resultados do inquérito de satisfação



Das várias conclusões do referido inquérito, e conforme gráfico acima, constatou-se que a grande maioria dos cidadãos têm conhecimento da ANSR após o levantamento da contraordenação rodoviária (84%), o que não deixa de ser um pouco confrangedor para uma instituição que se quer assumir como uma entidade relevante de âmbito nacional, reconhecida também pela importância que assume ao nível da segurança rodoviária.

Ainda no que concerne aos resultados obtidos, e de acordo com o refletido pelos inquéritos, o veículo mais eficaz para as campanhas de segurança rodoviária foi a televisão. Já os autos de contraordenações carecem de melhoria quer quanto ao conteúdo, quer quanto ao aspeto gráfico. A perceção generalizada dos cidadãos relativamente ao prazo para notificação das contraordenações situou-se entre 1 a 6 meses, o que demonstra uma melhoria substancial face aos resultados relatados em relatórios de atividades de há uns anos atrás.

No que respeita às mensagens das campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, estas, parecem ser, para a grande maioria dos inquiridos, suficientemente clara, interessante e provavelmente capaz de provocar a mudança de comportamentos. Em termos do grau de satisfação global do cidadão, durante o ano de 2014 foi 66%, o que traduz um resultado quantitativo superior em 1% face à meta estabelecida para aquele ano que havia sido de 65%. De todos os indicadores em avaliação durante o ano de 2014, este foi de longe o que ficou mais aquém daquilo que seria desejável, sendo que, apesar de superado, não nos convenceu pela positiva mas impulsiona-nos a fazer mais e melhor em prol de um resultado mais ambicioso nos anos que se seguem. É com esta sólida e muito determinada convicção que em sede de QUAR para o ano de 2015, estipulamos uma meta de 70%, a qual, acreditamos não apenas atingir como superá-la com sucesso.

Ainda enquadrado neste objetivo operacional, estamos convictos que só com capital humano verdadeiramente motivado poderemos almejar alcançar resultados ainda mais animadores no que à satisfação dos cidadãos diz respeito. Assim, entendemos que a divulgação das várias ações desenvolvidas pela ANSR em especial pela publicação interna de uma pequena *newsletter*, denominada “*News ANSR*”, onde de uma forma geral se disponibiliza um conjunto de informações úteis aos trabalhadores e colaboradores, ajuda a fomentar um “espírito de corpo” mais sólido, onde todos são alvo de especial atenção por parte da direção desta entidade. Por forma a reforçar a



coesão interna desta entidade é dada a possibilidade equitativa de quem assim o desejar poder ser alvo de uma entrevista e assim dar a conhecer-se no seio da organização.

Já em 2013 havia sido feita uma campanha promocional interna então denominada, “*Há gestos que salvam vidas!*” onde houve a possibilidade de agradecer a todos os trabalhadores e colaboradores, o contributo diário que os mesmos têm a salvar vidas na estrada, independentemente do cargo, departamento e tarefa de cada um no seio da organização. Esta campanha foi devidamente relatada no relatório de atividades daquele ano. Abaixo demonstra-se dois exemplos de capas da referida newsletter interna, a qual em 2014 viu renovado o seu layout e estrutura editorial.



Consideramos que estas medidas, designadamente a *newsletter* informativa constitui-se como uma medida de reforço positivo interno que, certamente, contribui para os bons resultados alcançados durante o ano de 2014.

Na realidade, esta publicação mensal ao fazer uso de informação escrita, gráfica e fotográfica, sobre as várias ações quotidianas internas e externas desenvolvidas pela organização, acaba por refletir, o esforço, o empenho e a dedicação de todos quantos aqueles que direta ou indiretamente, contribuíram para o sucesso das mesmas e, conseqüentemente, ajudaram a contribuir para níveis de desempenho superior refletidos no exterior por uma perceção de serviços de qualidade disponibilizados aos cidadãos e, conseqüentemente uma maior satisfação geral por parte dos cidadão.



6.5 AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO (SCI)

Questões	Aplicado			Fundamentação
	S	N	NA	
1 – Ambiente de controlo				
1.1 Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	X			
1.2 É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	X			
1.3 Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	X			Existe uma equipa externa 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			
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	X			
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos contactos regulares entre a direção e os dirigentes das unidades orgânicas?	X			
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?	X			Realizada no âmbito da manutenção do seu sistema de gestão de qualidade (ISO 9001:2008) pela empresa Lloyds Register e também pelas auditorias regulares efetuadas pela empresa Gradualbusiness
2 – Atividades e procedimentos de controlo administrativo implementados no serviço				
2.1 Existem manuais de procedimentos internos?	X			
2.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	X			
2.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	X			Elaborado pela SGMAI ao abrigo da PSC
2.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?	X			Em 2014 houve alguma rotatividade



				interdepartamental de pessoal na organização
2.5 As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	X			
2.6 Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	X			
2.7 Os circuitos dos documentos estão claramente definidos de forma a evitar redundâncias?	X			
2.8 Existe um plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas?	X			
2.9 O plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas é executado e monitorizado?	X			
3 – Fiabilidade dos sistemas de informação				
3.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X			
3.2 As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	X			
3.3 Encontra-se instituído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs dos sistemas?	X			
3.4 A informação extraída dos sistemas de informação é utilizada nos processos de decisão?	X			
3.5 Estão instituídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	X			
3.6 A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de <i>backups</i>)?	X			
3.7 A segurança na troca de informações e <i>software</i> está garantida?	X			

Quadro 5- Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)



6.6 ANÁLISE SWOT - DESENVOLVIMENTO DE MEDIDAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DO DESEMPENHO

O ano de 2014 correspondeu ao primeiro ano de concretização do Plano Estratégico 2014-2016. A ANSR baseou-se recorreu à metodologia *SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos da dada organização, bem como as oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente. Assim, e de acordo com a tabela abaixo, foram identificados os seguintes elementos:

Pontos Fortes

- ✓ *Expertise* na área de negócio;
- ✓ Dirigentes qualificados e motivados;
- ✓ Realização da CAF em 2010 e 2013 numa ótica de melhoria contínua dos serviços;
- ✓ Descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho;
- ✓ Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias;
- ✓ Cultura organizacional sedimentada;
- ✓ Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária;
- ✓ Aproveitamento do QREN, enquanto fonte de financiamento para apoio a investimentos estruturantes.

Pontos Fracos

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

Oportunidades

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

Ameaças

- ✓ Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade na área de negócio;
- ✓ Fatores socioculturais com consequências na segurança rodoviária;
- ✓ Sentimento de impunidade dos condutores, gerado por ineficácia do sistema contraordenacional e criminal;
- ✓ Complexidade de coordenação das múltiplas entidades intervenientes na ENSR;
- ✓ Conjuntura económica desfavorável com implicações, designadamente, na quebra da receita;
- ✓ Grau de eficácia das atividades fiscalizadoras;
- ✓ Fragilidades tecnológicas e humanas suscetíveis de afetar a atividade.



6.7 O PLANO ESTRATÉGICO DA ANSR 2014-2016

A ANSR como entidade organizacional do Estado, que se afirma pela excelência das suas ações, entendeu dar prosseguimento à elaboração de um documento interno – plano estratégico - onde de forma metódica e sistematizada, fossem enunciados os principais objetivos a prosseguir durante os anos de 2014, 2015 e 2016.

Na realidade, considerando que a Administração Pública portuguesa tem como preocupação fomentar a implementação das melhores práticas através de iniciativas e atividades que visem a harmonização e a qualificação dos recursos humanos em sintonia com os processos de qualidade e desenvolvimento organizacional, aumentando assim o património de conhecimento das suas próprias organizações e, conseqüentemente, incrementando a produtividade daquelas, foi desenvolvido um documento estruturante que consistiu, sobretudo, na elaboração de uma bateria de indicadores e iniciativas associadas, devidamente enquadrados numa estratégia global, clara e coerente com o intuito de, assim, melhorar a organização e poder, desta forma, responder aos desafios futuros.

Ainda neste contexto importa pois referir que no âmbito do projeto “*Estratégia Mais*” promovido pelo Ministério da Administração Interna (MAI), a ANSR desenvolveu em 2010 um estudo de autoavaliação organizacional com recurso à metodologia da CAF (*Common Assessment Framework- Estrutura Comum de Avaliação*), tendo, mais tarde, em 2013, desenvolvido nova autoavaliação organizacional e encontrando-se prevista para 2016 nova autoavaliação aos serviços.

A ANSR considera essa avaliação uma forma exemplar por forma a poder proceder não só a uma avaliação “*non tempo*” mas também por visar a melhoria do desempenho organizacional, tendo como referência, sempre, princípios de excelência organizacional, na medida em que este modelo baseia-se no pressuposto de que as organizações atingem resultados excelentes ao nível do desempenho na perspetiva dos cidadãos/clientes, colaboradores e sociedade quando têm lideranças que conduzem a estratégia, o planeamento, as pessoas, as parcerias, os recursos e os processos.

Importa neste contexto, fazer uma breve referência ao facto de a Administração Pública portuguesa integrar-se num muito complexo sistema social, o qual, pelas suas características dinâmicas,



mutantes e complexas, inseridas num macro sistema de redes organizacionais transversais, podem, pela sua própria natureza, exigir um constante desafio de mudança comportamental por parte dos seus trabalhadores e dirigentes.

Só caminhando neste sentido, será possível à Administração Pública, alcançar uma verdadeira reforma e consequentemente a tão almejada modernização administrativa. A CAF utilizada como ferramenta de diagnóstico do desempenho numa perspetiva de melhoria contínua, permite também, que os organismos, com base nesta avaliação, estabeleçam os respetivos objetivos estratégicos e operacionais para melhoria de qualidade dos serviços prestados.

Na verdade, e tendo em consideração a necessidade premente de reforma no atual contexto da Administração, a qualificação e a aprendizagem organizacional aparecem como prioridade para o bom desempenho dos serviços, pois só com uma clara compreensão dos múltiplos processos organizacionais, será possível mudá-los ou pelo menos influenciá-los.

Ao sustentar o processo de autoavaliação nos testemunhos recolhidos de todas as partes envolvidas e na confirmação das evidências, a CAF permite retirar conclusões holísticas e fundamentadas, ao mesmo tempo que se indicam um conjunto de programas a desenvolver para a prossecução dos resultados esperados.

Este modelo obedece aos seguintes princípios básicos:

- ✓ Orientação para resultados que satisfaçam todas as partes interessadas;
- ✓ Orientação para o cidadão, razão de ser do serviço público;
- ✓ Liderança e coerência, que prossiga estratégias partilhadas por todos e em consonância com as políticas públicas;
- ✓ Gestão de processos, organizando de forma integrada os sistemas interdependentes e relacionados;
- ✓ Desenvolvimento e envolvimento das pessoas, garantindo a sua criatividade e realização profissional;
- ✓ Aprendizagem, inovação e melhoria, através dum processo gradual de mudança organizacional;



- ✓ Parcerias, desenvolvendo sinergias com outras organizações que agreguem valor para os objetivos da ANSR;
- ✓ Responsabilidade social e ética dos trabalhadores e dirigentes, respeitando a lei e criando valor para a sociedade.

A CAF baseia-se na premissa de que as organizações são capazes de atingir resultados excelentes ao nível do desempenho, sempre que tenham dirigentes capazes de liderar e conduzir a estratégia, o planeamento, as pessoas, as parcerias, os recursos e os processos numa perspetiva de melhoria contínua.

Com esta autoavaliação visou-se conhecer o real estado da ANSR como organização determinante para a segurança rodoviária nacional e, assim, melhorar o seu ambiente organizacional interno, e a sua relação com o exterior, em particular com os seus “*stakeholders*”, daí ter sido definido um dos objetivos estratégicos para o triénio 2014-2016 o “Reforçar as parcerias estratégicas e a imagem organizacional”, que consideramos verdadeiramente crítica para que a ANSR ganhe não só um maior “peso” institucional, como também um maior reconhecimento por parte da sociedade portuguesa.

Podemos dizer que enquadrada neste projeto, a ANSR, na busca constante de procura da excelência, seguiu uma metodologia assente na ferramenta de diagnóstico do desempenho, sempre numa perspetiva de melhoria contínua, permitindo também que, com base nesta avaliação, pudesse estabelecer os seus objetivos gerais estratégicos e operacionais para melhoria da qualidade dos serviços prestados.

A qualidade na Administração Pública tem vindo a revelar uma importância cada vez maior a nível nacional e europeu, graças ao contributo da classe dirigente e ao Compromisso de Lisboa. Saliente-se que este Compromisso foi ratificado durante a Presidência francesa em novembro de 2000, onde os Estados membros assumiram a responsabilidade de apostar na qualidade de todas as áreas da Administração.

A ANSR dando cumprimento não só a esse desígnio estatal como também aos programas emanados pela CAF de 2010, e conseqüentemente pelo seu plano estratégico 2011-2013, conseguiu obter em agosto de 2012, e de acordo com os requisitos exigíveis pela norma europeia EN NP ISO 9001:2008, a certificação de qualidade. Foi com aquele propósito que ao longo dos anos subsequentes à primeira



avaliação CAF, a ANSR concebeu e desenvolveu o sistema de gestão de qualidade (SGQ) com o objetivo de consolidar os processos internos, mas também de aumentar a satisfação do cliente e fomentar a melhoria contínua, visando a promoção de um serviço de excelência sustentável.

Pretendeu-se com a realização de muitos projetos estruturantes e estratégicos para organização, dotar a ANSR, com os meios humanos e tecnológicos necessários para o assegurar da sua sustentabilidade futura e, ao mesmo tempo, colocá-la num patamar de excelência que lhe permita criar maior valor acrescentado no serviço prestado aos cidadãos, contribuindo para a nobre missão que é reduzir a sinistralidade rodoviária no nosso país.

As exigências por parte da sociedade são muitas, contudo, os serviços públicos só poderão responder àquelas se apostarem numa orientação voltada para o exterior, para os cidadãos e para resultados que contribuam para as suas necessidades, criando mecanismos de autoavaliação periódica, que permitam avaliar resultados e definir medidas de melhoria em função das estratégias adotadas e metas a alcançar. Por força da própria legislação em vigor, são cada vez mais os serviços públicos que se submetem à autoavaliação com o objetivo de analisar e avaliar o seu desempenho.

A elaboração do plano estratégico 2014-2016 da ANSR assentou o seu desenvolvimento na metodologia de gestão do *Balanced Scorecard* (BSC). A escolha desta metodologia teve por base o facto do BSC se traduzir num método de gestão que funciona como suporte à definição e desenvolvimento estratégico de uma organização possibilitando, desta forma, a medição da execução das respetivas atividades bem como o alcance dos objetivos finais.

As principais vantagens associadas a esta metodologia resultam do facto de constituir um modelo sistematizado para simplificar a estratégia, comunicar a estratégia a toda a organização, alinhar a organização com a estratégia, ligar a estratégia ao orçamento anual e medir a eficácia da mesma conduzindo a organização rumo à sua visão.

A formulação da estratégia foi também precedida, como já atrás foi mencionado, de uma análise ao meio envolvente externo (análise dos *stakeholders* e análise PESTLE) após o que foram identificados, através da análise SWOT, não só os principais pontos fortes e fracos, como também as ameaças e oportunidades da ANSR. A definição dos vetores estratégicos, dos objetivos e respetivas iniciativas associadas, consubstancia uma boa parte da análise desenvolvida no plano estratégico da ANSR, que



teve sempre por base a visão, a missão e os valores da organização, os quais constituem os pilares estruturais da existência da ANSR, enquanto organismo público, que visa servir os cidadãos e, em última instância, o Estado.

Finalmente elencaram-se uma série de indicadores que permitem medir o cumprimento dos objetivos e assim conseguir-se monitorizar, a todo o tempo, a estratégia da ANSR.

Perspetivado numa lógica mais abrangente o plano estratégico, devido à sua conceptualidade multidimensional acaba por abranger todas as atividades críticas da organização, dotando-as de senso de unidade, direção e propósito, facilitando as mudanças necessárias induzidas pelo seu próprio ambiente. O alinhamento entre programas e objetivos estratégicos, por um lado, e a alocação de recursos humanos, financeiros, tecnológicos e materiais da organização por outro, é essencial para assegurar a consistência da estratégia e a sua implementação ao longo do triénio estipulado (2014-2016).

Deste modo, o plano estratégico foi concebido como uma espécie de modelo que visou orientar e presidir às principais decisões e ações da organização, estabelecendo os programas de ação necessários para alcançar os objetivos definidos e alocando os recursos necessários para a sua prossecução. Tanto a missão (razão de ser da organização) como os objetivos de médio/longo prazo devem ter um certo sentido de permanência no tempo e apenas serem submetidos a alterações, fruto de condições externas e/ou internas, em situações verdadeiramente excecionais. Na verdade, nada pode ser mais desestabilizador do que as sucessivas alterações e mudanças ocorridas de forma regular nas organizações.

A estabilidade desejada nos objetivos de médio/longo prazo é uma realidade incontornável para uma eficiente e eficaz gestão. Ainda assim, e fruto do dinamismo constante das sociedades atuais, muitas são as vezes em que por necessidade conjuntural existem forçosamente alterações e desvios aos objetivos inicialmente programados. Neste sentido, a estratégia formulada para o ano de 2014 não foi encarada como imutável mas antes passível de alterações e/ou ajustamentos, em qualquer fase da sua execução, sempre que as circunstâncias assim o exigiram. Desta forma, em 2014 e tendo por base as conclusões daquele processo de autoavaliação (CAF), entendeu esta Autoridade dar seguimento a esse trabalho, o qual constituiu o ponto de partida para a elaboração do plano estratégico 2014-2016.



6.7.1 A ESTRATÉGIA 2014-2016

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triênio 2014-2016, de acordo com um modelo de organização que busca a excelência no desempenho da sua missão, e de acordo com as melhores práticas existentes em instituições estrangeiras congêneres.

A metodologia utilizada na elaboração do plano ajuda a clarificar os objetivos definidos para a ANSR e a garantir um perfeito alinhamento entre os objetivos organizacionais e os objetivos pessoais dos seus dirigentes e restantes funcionários, ou seja, aos vários níveis do sistema de avaliação do desempenho instituído na Administração (SIADAP 1, 2 e 3).

6.7.2 VETORES ESTRATÉGICOS

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

Eficácia e qualidade de serviço

Este vetor reveste-se de especial importância para qualquer organização, na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e a qualidade do serviço prestado.

Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende apostar muito claramente num aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos seus clientes e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso, nos quais se destacam a implementação, no ano de 2013, da ferramenta da CAF para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua. Refira-se a este propósito que a ANSR almejou atingir a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2008 do EFQM, situação de resto obtida em agosto de 2012, conforme prevista no anterior plano estratégico.

Economia e eficiência operacional

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, isto é, para além da preocupação de eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), são igualmente importantes os critérios de economia



e de eficiência. Ao eleger-se este vetor estratégico, considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos clientes, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso da ANSR.

Comunicação e imagem

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

6.7.3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

No âmbito da análise estratégica efetuada, foram definidos para o triénio 2014-2016, sete objetivos estratégicos, abaixo identificados, os quais foram distribuídos horizontalmente segundo as perspetivas da metodologia BSC (inovação e aprendizagem, processos, financeira e cliente) e enquadrados verticalmente pelos vetores estratégicos.

1. Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria continua

No âmbito deste objetivo, será dada sequência à implementação e monitorização dos programas de melhoria identificados no estudo de autoavaliação organizacional efetuado em 2013, nos domínios do reforço da liderança e gestão estratégica para a otimização de resultados, do envolvimento e



motivação das pessoas, com reflexo na sua produtividade e da comunicação e imagem interna e externa da ANSR, e lançado, em 2015, o novo processo de autoavaliação dos serviços, igualmente com recurso à ferramenta da CAF. De acordo com a estratégia definida a ANSR continuará a apostar na formação dos seus trabalhadores no sentido de promover a sua qualificação e valorização profissional. Também com o objetivo de fomentar a cultura organizacional e de promover a coesão e interação entre os trabalhadores, continuará a ser publicado mensalmente o boletim informativo interno “Newsletter ANSR”.

2. Comunicar e envolver os colaboradores na estratégia

Tendo presente que o sucesso da estratégia preconizada se encontra dependente do grau de envolvimento e colaboração de todos aqueles que trabalham na organização, serão realizadas sessões informativas, no auditório do edifício, ministradas pelas várias unidades orgânicas da ANSR e subordinadas a iniciativas incluídas no plano estratégico visando a sua divulgação e discussão entre todos os trabalhadores.

3. Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário

Serão prosseguidos os esforços a jusante da desmaterialização dos processos já efetuada, bem como dada especial atenção à reengenharia e automatização dos mesmos por forma a aumentar ainda mais a eficiência e a produtividade organizacional.

4. Melhorar as campanhas de sensibilização, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR.

Pretende-se, com este objetivo, não só aumentar a qualidade das campanhas de segurança rodoviária em geral mas também reforçar este tipo de ações junto de diversos segmentos específicos que têm contribuído de forma relevante para as estatísticas da sinistralidade em Portugal. No âmbito da caracterização da sinistralidade merece particular relevância a implementação do projeto SIAV (Sistema de Informação de Acidentes de Viação), que inclui a georreferenciação dos locais dos acidentes, o qual contribui decisivamente para a melhoria da caracterização da sinistralidade e, conseqüentemente, para a redução deste fenómeno.



5. Otimizar o equilíbrio orçamental

Face ao atual quadro macroeconómico desfavorável e tendo em conta as dificuldades financeiras que o país ainda atravessa, será prosseguida uma política de contenção de despesas e de captação de novas fontes financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo QREN. Neste contexto, serão prosseguidas várias iniciativas já iniciadas no anterior Plano Estratégico, designadamente a continuidade, sempre que possível, da adoção da fase negocial nos procedimentos de contratação pública, a renegociação de contratos já existentes com fornecedores e a otimização/agilização dos serviços de *outsourcing* no sentido de melhor se adaptarem às necessidades operacionais. Com estas medidas dar-se-á continuidade a uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros nacionais contribuindo-se, desta forma, para a sustentabilidade das finanças públicas.

9. Reforçar as parcerias estratégicas e a imagem organizacional

Considerando a necessidade de dar continuidade ao reforço da notoriedade e imagem da ANSR, foram tomadas medidas consideradas de grande relevância, tais como a utilização de novos canais de comunicação (facebook) e criação de um novo site em 2014, bem como a disponibilização de novos conteúdos no Portal do Cidadão. Também no âmbito deste objetivo estratégico serão dadas prioridades ao desenvolvimento de novas parcerias estratégicas com os principais atores atuantes na área da segurança rodoviária nacional por forma a não só se estabelecer uma melhor relação entre ambos como também e principalmente a promover a segurança rodoviária. Visa-se, desta forma, aumentar a satisfação dos cidadãos bem como fomentar uma cultura de melhoria contínua de todas as entidades, promovendo um serviço de excelência sustentável.

10. Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão

No contexto deste objetivo, será prosseguida a continuidade de todas as ações e medidas necessárias para a continuidade do Sistema de Gestão de Qualidade (SGQ) ao abrigo dos requisitos da norma ISO 9001:2008 e dar início às medidas tendentes ao desenvolvimento do Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001:2005 o qual passará por uma série de etapas, designadamente, pela realização do diagnóstico averiguando as (eventuais) modificações necessárias, face aos requisitos do referencial da Norma e permitindo a verificação dos documentos e práticas existentes, em conformidade com os requisitos legais aplicáveis, principais lacunas e ações necessárias à respetiva

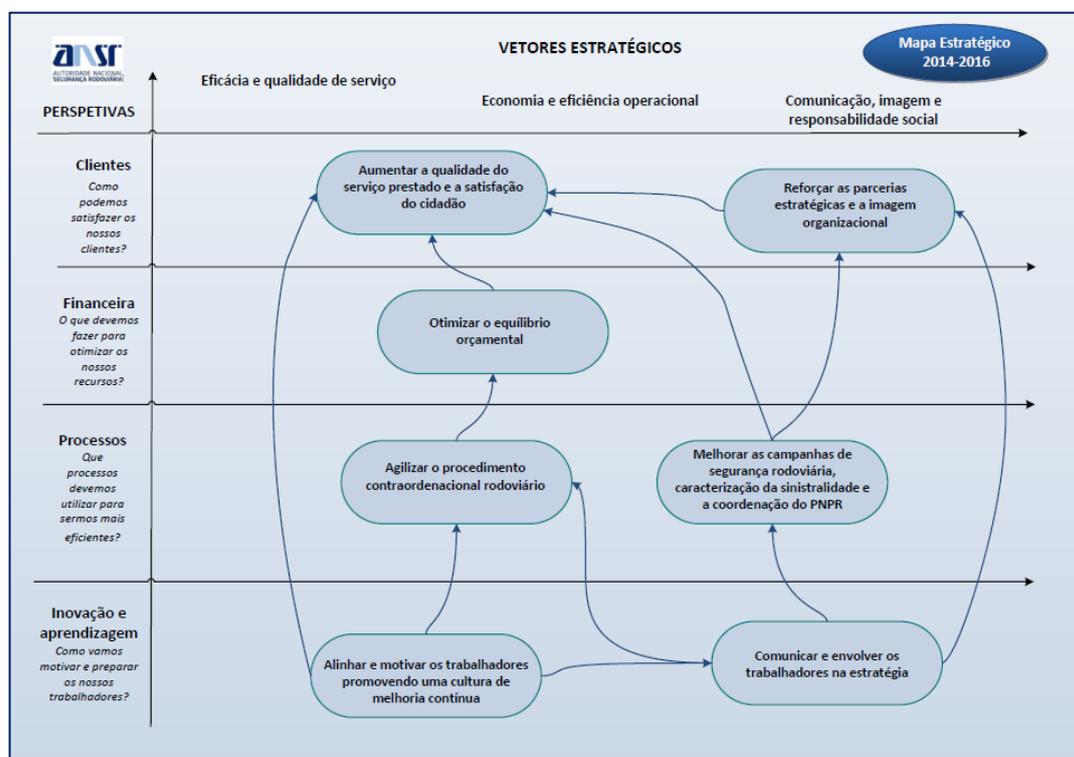
implementação do SGA. Também será dada especial atenção à formação inicial sobre o Sistema de Gestão Ambiental para todos os trabalhadores e colaboradores com o objetivo de os sensibilizar para as boas práticas e para as consequências das más práticas ambientais.

6.8 MAPA ESTRATÉGICO

Definidos os três vetores estratégicos, que consubstanciam as grandes linhas orientadoras da ANSR, bem como os objetivos organizacionais, elaborou-se o mapa estratégico, que se encontra abaixo e que, constitui o modelo representativo da estratégia organizacional.

Existe uma relação direta entre as quatro perspetivas, consideradas na medida em que a boa performance nos objetivos da inovação e aprendizagem irão induzir melhorias nos processos internos que, por sua vez, terão impacto nos resultados financeiros e, finalmente irão gerar uma melhor satisfação dos cidadãos.

De seguida pode-se visualizar o mapa estratégico desenhado para o triénio 2014-2016.





7. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano, com indicação dos resultados alcançados

7.1 PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária, a ANSR, em 2014, promoveu e/ou participou em diversos eventos com outras entidades, que a seguir se indicam:

CAP- MAGELLAN	UC	Toyota
LNEC	ACAP	REFER
CMB	ANTRAM	EP
APVGN	AFESP	AR
CRP	ANECRA	CAP- GEMINI
ANPC	LNEC	APADAC
FDL – UNL	SCUTVIAS	AUTOCOOPE
IDMEC	ANEPE	ACP
IST	CMS	BRISA
ACAM	AENOR	CEOP
SEF	ANTRAM	CMA
ASAE	ANIECA	CML-PSP
LOGISTEL	SIC	Outras entidades

7.2 CAMPANHAS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em 2014 a ANSR, no âmbito das suas atribuições relativas à promoção e apoio de iniciativas cívicas, bem como de parcerias desenvolvidas com entidades públicas e privadas, promoveu a realização de ações de informação e sensibilização que, no seu todo, contribuem para o fomento de uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução.

Neste sentido, uma vez mais, e através do seu site (www.ansr.pt), página do [facebook](https://www.facebook.com/ansr), e dos vários meios de comunicação social, procedeu a uma série de iniciativas, sendo que para tal, contou, como habitualmente, com o apoio das forças de segurança, designadamente PSP e GNR, tendo procedido à distribuição a nível nacional de materiais de sensibilização, quer através das respetivas esquadras e comandos, quer aquando de ações de fiscalização ou no âmbito do programa Escola Segura.

A ANSR fez um périplo por todo o território nacional, onde aproveitou para divulgar junto de várias entidades as alterações decorrentes da Lei 72/2013, de 03 de setembro. Paralelamente difundiu mensagens de segurança rodoviária através de protocolos estabelecidos com diversas entidades e no âmbito da Rede de Difusão de Segurança Rodoviária da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR).

Relativamente às ações de sensibilização pública desenvolvidas pela ANSR em 2014 destacam-se as seguintes:

- ✓ **CAMPANHA CARNAVAL** – realizada no mês de fevereiro;



- ✓ **CAMPANHA DIVULGAÇÃO DAS ALTERAÇÕES AO CÓDIGO DA ESTRADA – realizadas ao longo de todo o ano de 2014;**

ALTERAÇÕES AO REGIME EXISTENTE

- ➔ **TRANSPORTE CRIANÇAS**
O regime mantém-se em tudo idêntico ao anterior, embora as crianças a partir de 1,35m de altura não careçam da utilização de Sistemas de Retenção de Crianças (SRC).
- ➔ **DOCUMENTOS**
Para os condutores que ainda não sejam titulares do cartão do cidadão, passa a ser obrigatório fazerem-se acompanhar do respetivo cartão de contribuinte fiscal.
- ➔ **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO DEPÓSITO E DEFESA**
O pagamento do valor equivalente ao mínimo da coima, nas primeiras 48h após a notificação do auto, é sempre considerado como depósito, convertendo-se em pagamento voluntário se no prazo para apresentação de defesa, esta não for apresentada.

A defesa será sempre apreciada, independentemente do pagamento voluntário da coima.

Sempre que não haja condenação no âmbito do processo contraordenacional, as taxas que tenham sido pagas na sequência de bloqueamento e/ou remoção e/ou depósito de veículos, devem ser devolvidas.

**ANO NOVO
CÓDIGO NOVO**

CONHEÇA AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES*

Para mais informações, consulte o site da ANSR em www.ansr.pt

* Lei 72/2013 de 3 de setembro

O CÓDIGO DA ESTRADA RENOVOU-SE!

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES 2014

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Parque de Ciência e Tecnologia de Oeiras
Avenida do Casal de Cabanos
Urbanização de Oeiras Golf n.º 1
Tapas Park 2734-507 Sacarema
Contact Center:
707 200 830 (das 10:30 às 18:30)
Linha Verde:
214 236 900 (das 09:30 às 19:00)

www.ansr.pt

NOVOS CONCEITOS

- ➔ **UTILIZADOR VULNERÁVEL**
O conceito de utilizador vulnerável abarca velocípedes e peões, dando especial ênfase às crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência. Os condutores de veículos motorizados devem ter particular atenção a estes utilizadores não podendo causar-lhes situações de insegurança e perigo.
- ➔ **ZONA DE COEXISTÊNCIA**
Zona sinalizada onde peões e veículos coexistem em harmonia e respeito mútuo, podendo os peões utilizar toda a largura da via pública, inclusive para a realização de jogos sem, no entanto, impedir ou embarçar desnecessariamente o trânsito de veículos. É proibido o estacionamento nestas zonas, salvo em locais devidamente sinalizados para esse efeito.

NOVOS CONCEITOS

➔ **VELOCÍPEDES**
Os velocípedes podem circular nas bermas desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões que nelas circulam.

Quando um veículo motorizado ultrapasse um velocípede, deve guardar deste uma distância lateral mínima de 1,5m, para evitar acidentes, devendo o veículo motorizado ocupar a via de trânsito adjacente àquela em que circula o velocípede.

Deve ser cedida passagem aos velocípedes que atravessam a faixa de rodagem nas passagens assinaladas para a travessia destes, os quais não podem efetuar esse atravessamento sem previamente se certificarem que o podem fazer sem perigo de acidente.

Os velocípedes podem circular a par numa via, exceto em vias com reduzida visibilidade ou sempre que exista intensidade de trânsito.

A condução de velocípedes por crianças até 10 anos é equiparada ao trânsito de peões, podendo circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões.

ALTERAÇÕES AO REGIME EXISTENTE

➔ **ÁLCOOL**
Redução da taxa de alcoolemia a partir da qual se considera contraordenação, passando de 0,5 g/l para 0,2 g/l para os condutores em regime probatório, condutores de veículos de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças, de táxis, de veículos pesados de mercadorias ou passageiros e de veículos de transporte de mercadorias perigosas.

Generalidade dos condutores	Condutores profissionais e em regime probatório	
0,50g/l 0,79 g/l	0,20 g/l 0,49 g/l	GRAVE
0,80 g/l 1,19 g/l	0,50 g/l 1,19 g/l	MUITO GRAVE
1,20 g/l ...	1,20 g/l ...	CRIME

➔ **CIRCULAÇÃO EM ROTUNDAS**
Passa a ser expressamente proibida a circulação pela via mais à direita da rotunda, salvo se se pretender sair da rotunda na saída imediatamente a seguir. Exceionalmente, os veículos de tração animal, velocípedes e automóveis pesados, podem usar a via direita da rotunda independentemente da saída que pretendam tomar, devendo neste caso facultar a saída dos outros veículos.

- ✓ **CAMPANHA PÁSCOA** – realizada no mês de abril, em parceria com a Associação Portuguesa de Seguradores;



Veja o vídeo da campanha da Páscoa de 2014 clicando [aqui](#).

- ✓ **CAMPANHA FÁTIMA** – realizada nos meses de maio e outubro;

**DIVIDA A ESTRADA COM OS PEREGRINOS
PARA QUE A VIAGEM ACABE BEM PARA TODOS**

**CELEBRAÇÃO
DO 13 DE OUTUBRO**

Até 13 de outubro, todos os caminhos vão dar a Fátima. Nas estradas portuguesas haverá milhares de peregrinos. De dia e de noite, conduza com todo o cuidado. O perigo pode estar depois de cada curva. As estradas não têm passeios e pode encontrar peregrinos em locais onde habitualmente não circulam peões. Depende de si esta viagem acabar bem para todos.

**SEGURANÇA RODOVIÁRIA
UMA RESPONSABILIDADE DE TODOS**

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

**GOVERNO DE
PORTUGAL**

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO
INTERNA



- ✓ **DIA EUROPEU DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA** - celebrado em maio;



- ✓ **CAMPANHA “AS NOSSAS RUAS, A NOSSA ESCOLHA”** – realizada em setembro, aquando da Semana Europeia da Mobilidade;



✓ **CAMPANHA DO REGRESSO ÀS AULAS – realizada em setembro;**

TODO O CUIDADO É POUCO...

Na estrada ou na rua, as crianças são utilizadores vulneráveis pelas suas características:

- A sua pequena estatura impede-a de visualizar todo o ambiente rodoviário e, muitas vezes, de ser vista pelos condutores.
- Tem dificuldade em concentrar a atenção simultaneamente em vários estímulos;
- O seu comportamento é dominado pelas emoções, podendo, por vezes, ser imprevisível e imprudente;
- Tem uma fraca noção do perigo, das distâncias e das velocidades, desconhecendo ou subestimando riscos.
- Limita o comportamento dos adultos. Se aqueles que lhe são mais próximos não cumprem as normas de segurança, a criança julga que nada lhe acontece se proceder da mesma maneira.

É BOM LEMBRAR QUE...

O risco de acidente para as crianças é maior em tempo de aulas.

Na estrada, na passagem para pedões, no passeio ou no carro não deixamos de ser nós mesmos, muito embora desempenhemos vários papéis! Para o fazermos da melhor forma, há que cumprir regras essenciais.

Umas conhecermos desde pequenos, outras serão novidades que iremos respeitar e ajudar os amigos a cumprir.

Podemos encontrá-las neste folheto!

Leia-o com amigos, professores e família para, juntos, promovermos a segurança rodoviária no nosso País!

O seu comportamento é muito importante! Obrigada por contribuir para a segurança rodoviária em Portugal.

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

UMA RESPONSABILIDADE DE TODOS

<= 14 ANOS

Em Portugal, todos os anos, cerca de 3000 crianças até aos 14 anos são vítimas de acidentes rodoviários. Estes são a principal causa de morte na infância e adolescência

*Fonte: OMS (European Report on Child Injury Prevention, 2008)

www.ansr.pt

PEÃO

CIRCULAR A PÉ

Quando andamos a pé, é importante que o façamos pelo passeio ou pela bermã, do lado contrário ao sentido do trânsito. Também devemos estar atentos e abrandar o passo quando passamos junto a saídas, como garagens, pois pode sair um carro inesperadamente. Devemos usar roupas claras ou refletoras, principalmente à noite, para sermos vistos mais facilmente, evitando assim acidentes. Se andarmos de skates ou patins, devemos ter em consideração que há locais próprios para o fazermos e que não os devemos usar caso incomodemos os outros ou possamos magoar alguém.

COMO ATRAVESSAR

Antes de atravessar, devemos olhar primeiro para a esquerda e depois para a direita, sempre em locais de boa visibilidade, certificando-nos que é seguro e que não vem nenhum veículo. O mais prudente é fazê-lo nas passagens para pedões e, se houver sinais luminosos (semáforos), atravessar apenas quando o sinal estiver verde para os pedões. Nunca o devemos fazer a correr e temos de ter em conta a distância e a velocidade dos veículos.

PASSAGEIRO

TRANSPORTES PÚBLICOS

Devemos esperar pelo transporte público nas paragens, sem sair do passeio ou bermã e nunca na estrada. Para subir ou descer do autocarro, temos de esperar que este pare completamente. Quando queremos atravessar depois de sair do transporte público, devemos esperar que ele se afaste primeiro para o fazer em segurança.

NO AUTOMÓVEL

Todos sabemos, mas é sempre bom recordar que até aos 12 anos, devemos viajar no banco de trás. A nossa segurança depende muito do condutor, por isso é importante não o distrair. Devemos manter-nos sentados, sem pôr a cabeça ou os braços de fora da janela. Assim também estamos a contribuir para uma condução segura! A utilização de dispositivos de retenção é obrigatória para quem viaja de automóvel, mesmo que por pouco tempo – no caso dos adultos, os cintos de segurança, e das crianças, os sistemas de retenção (cadeirinhas ou bancos elevatórios), devendo a sua utilização ser supervisionada por um adulto. Sempre que quisermos entrar ou sair do automóvel, devemos fazê-lo pelo lado do passeio ou bermã, para estarmos protegidos dos veículos que circulam na faixa de rodagem.

CONDUTOR

BICICLETAS

Andar de bicicleta é divertido, mas é preciso cumprir algumas regras para evitar acidentes. Devemos escolher, sempre que possível, trajetos e horas seguros para pedalar, evitando os de maior tráfego ou quando a visibilidade é menor. A velocidade a que circulamos deve ser adequada ao piso e ao local. Na estrada, devemos pedalar lado a lado, mas nunca mais de duas bicicletas, e devemos circular pela direita.

Para estarmos sempre em segurança, há que evitar brincadeiras e comportamentos arriscados, como tirar as mãos do guidão ou fazermos nos rebocar. Devemos sinalizar todas as manobras (reduzir a velocidade; parar; voltar para a esquerda/direita; ultrapassar) para que os outros conheçam a nossa intenção e não sejam apinhados desprevidos, e manter distâncias seguras dos veículos da frente e dos lados.

O uso de dispositivos de segurança (capacete, luvas, joelheiras e cotoveleiras) é essencial para a nossa proteção. Não menos importante é a iluminação, principalmente à noite. Se também usarmos roupas claras com faixas refletoras estamos a fazer com que os outros nos vejam com mais facilidade, prevenindo assim eventuais problemas.

É muito importante cuidarmos da nossa bicicleta (pneus, travões, altura do selim e guidão, iluminação, etc.) e garantirmos que tudo está em perfeitas condições antes de pedalarmos.



- ✓ **CAMPANHA SEGURANÇA DOS CICLISTAS, UMA RESPONSABILIDADE PARTILHADA** – realizada no mês de outubro, em parceria com a Liberty Seguros, S.A.;

MAIS VALE PREVENIR...

...QUE REMEDIAR:

A segurança de um condutor de velocípede começa aquando da escolha do veículo. O seu tamanho deve ser ajustado ao do condutor, possibilitando que este se sente direito, com os pés bem posicionados nos pedais e de forma a aceder correta e confortavelmente ao guidão.

O bom estado do velocípede, em particular dos travões e pneus, e o correto uso do equipamento de segurança contribuem de igual modo para a sua segurança.

Para além dos cuidados com o velocípede, o seu utilizador também tem de os ter consigo mesmo. Para assinalarem a sua presença, todos os velocípedes devem dispor de refletores, à frente (brancos) e atrás (encarnados), bem como nas rodas (cor de laranja ou brancos). De noite ou sempre que a visibilidade for insuficiente, como em dias escuros ou de nevoeiro, devem usar uma luz branca para a frente e uma luz encarnada para trás.

O utilizador de velocípede poderá optar por usar outro equipamento retrorrefletor e roupas dadas.

EM CASO DE ACIDENTE, ENTRE EM CONTACTO COM O NÚMERO DE EMERGÊNCIA 112

UTILIZADORES VULNERÁVEIS

A mais recente alteração ao Código da Estrada criou o conceito de utilizador vulnerável, que inclui peões e velocípedes (bicicletas).

De facto, os velocípedes, pelas suas características, são mais lentos do que os veículos motorizados, não conferem qualquer proteção aos seus ocupantes em caso de acidente ou queda, além de serem pouco visíveis, sobretudo se circularem na área dos "ângulos mortos" dos outros veículos.

Além disso, são particularmente sensíveis ao mau estado do pavimento, às más condições atmosféricas ou ambientais e às fortes deslocções de ar.

Os condutores de veículos motorizados têm agora novas obrigações, sendo-lhes exigida especial prudência à aproximação de utilizadores vulneráveis ou sempre que realizem manobras como a passagem, a ultrapassagem ou o atravessamento de passagens para peões e ciclistas.

www.ansr.pt
<https://www.facebook.com/ansurancarodoviaria>

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras
Avenida de Casal de Cabanas, Urbanização de Cabanas Golf, n.º 1
Tagus Park | 2734-507 Barcarena
Linha Geral: 214 236 800 (das 09:00 às 18:00)

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLISMO

FPCUB
FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLISMO DE URBANISMO

PEDALAR EM SEGURANÇA

AS NOVAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA DE VELOCÍPEDES

Todos os utilizadores da via devem respeitar o Código da Estrada, que foi alterado recentemente. Tais alterações entraram em vigor em 01/01/2014.

Para pedalar em segurança é essencial assegurar o bom estado do velocípede, usar equipamento de segurança e iluminação e em especial conhecer e aplicar as regras básicas de circulação, quer na cidade, quer fora dela, de dia e de noite.

PRINCIPAIS REGRAS

Antes de pedalar, o condutor de velocípede deve preparar o seu itinerário, tendo em conta o trajeto que mais o favorece, mas nunca esquecendo a segurança.

A posição do ciclista, em andamento, deve permitir-lhe observar, prever e ajustar-se às várias situações sem desviar os olhos da via. Nos cruzamentos, deverá colocar-se em frente aos veículos para ser visto.

A circulação deve ser feita preferencialmente pela direita da via de trânsito e as pistas de velocípedes devem ser utilizadas sempre que seja conveniente. Ao circular na faixa de rodagem, o condutor de velocípedes deve manter uma distância das bermas e passeios suficiente para evitar acidentes.

Não é permitido o transporte de passageiros num velocípede, salvo se for construído com assentos para um ou dois passageiros, ou se este tiver mais de um par de pedais, caso em que o número de passageiros corresponde ao número de pares de pedais. Se o passageiro tiver menos de 7 anos, pode ser transportado num velocípede equipado com cadeira especialmente concebida para o transporte de crianças.

Em caso de condições climáticas adversas, deve aumentar a distância de segurança e ser prudente quando se aproximar de outro veículo. De igual modo, há que adaptar a velocidade às demais circunstâncias: condições de trânsito, meteorológicas, das vias, carga transportada, estado dos pneus, etc.

PRINCIPAIS REGRAS

A comunicação, ainda que apenas sob a forma do contacto visual, é a chave da segurança na estrada.

Como todos os condutores, os condutores de velocípedes, para além de anteciparem o comportamento dos outros, deverão fazer com que os outros prevejam o seu. As mudanças repentinas de direção são, portanto, de evitar.

Devem sinalizar todas as manobras. Para mudar de direção, deverão olhar à sua volta, mas especialmente para trás, sobre o ombro, para o veículo que os segue.

Na cidade, há que ter um cuidado especial com portas que se abrem repentinamente e crianças que podem surgir entre dois veículos.

SINAIS DOS CONDUTORES

Virar à esquerda Virar à direita

DEVERES IMPORTANTES

- VER E SER VISTO
- NÃO SURPREENDER, NEM SE DEIXAR SURPREENDER
- PARTILHAR O ESPAÇO RODOVIÁRIO COM CIVISMO

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES AO CÓDIGO DA ESTRADA

Os velocípedes deixam de estar obrigados a circular nas pistas que lhes são destinadas podendo fazê-lo junto do restante trânsito se se considerar que esta seja uma alternativa mais vantajosa.

Na ausência de sinalização, sempre que um velocípede se apresente pela direita, os restantes condutores devem ceder-lhe passagem.

Os velocípedes passam a poder circular nas bermas, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões que nelas circulam.

Os velocípedes podem circular paralelamente numa via, exceto em vias de reduzida visibilidade ou sempre que exista intensidade de trânsito e desde que não causem perigo ou embaraço ao trânsito. Se pedalar em grupo, faça-o em fila indiana ou aos pares, não sendo possível a circulação em paralelo de mais de dois velocípedes.

As passagens de velocípedes equivalem às passagens de peões (quando efetuadas nos locais a isso especialmente destinados), devendo o condutor de veículo a motor ceder-lhes passagem.

As crianças até aos 10 anos passam a poder circular de velocípede nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões.



- ✓ **DIA DA MEMÓRIA** – assinalado em novembro, em colaboração com a ACA-M;



- ✓ **CAMPANHA DE NATAL E ANO NOVO** – realizada nos meses de dezembro de 2014 e 1 de janeiro de 2015, em parceria com a Associação Portuguesa de Seguradores.



No âmbito do objetivo estratégico incluído na Revisão Intercalar 2012-2015 da ENSR – Proteção dos Utentes Vulneráveis (peões, condutores de velocípedes e de veículos de duas rodas a motor), a ANSR

elaborou o *Guia do Condutor de Velocípede*, bem como o *Breve Guia do Condutor de Velocípedes*, os quais, decorrem das alterações efetuadas ao estatuto dos velocípedes no Código da Estrada, conforme Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro e que se inserem no esforço de promoção dos modos suaves, dirigindo-se sobretudo aos ciclistas e utilizadores de bicicleta, mas também aos demais utilizadores da via pública, procurando dar a conhecer os direitos e deveres dos ciclistas para uma convivência pacífica entre todos os utilizadores da via pública.



Na verdade, a introdução de uma nova cultura de mobilidade urbana foi uma das principais orientações desse processo legislativo, tendo resultado na alteração de diversas normas do Código da Estrada, que procuram promover meios de transporte mais sustentáveis. Com este Guia pretendeu-se passar do texto legislativo para a promoção de boas práticas, necessárias para a sua aplicação eficiente, destacando-se as novas regras e recordando as normas e os comportamentos que os condutores de velocípedes devem cumprir e adotar de modo a garantir uma circulação mais segura para todos, visando a sensibilização dos mesmos por forma a promover a segurança rodoviária.

A ANSR colaborou também com várias entidades ligadas à segurança rodoviária que partilham com a nossa organização o desiderato de combater a sinistralidade rodoviária e, assim, promoverem a prevenção e a segurança rodoviária nacional. Essa colaboração baseou-se, essencialmente, através da produção de material de segurança rodoviária ou revisão de conteúdos desta natureza, e cuja distribuição ficou a cargo das entidades com quem estabeleceu parceria/s



7.3 DADOS DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA DE 2014

O ano de 2014 foi o ano em que se registou a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária desde a década de 50, altura em que o parque automóvel português rondava os 100.000 veículos ligeiros e pesados, sendo que, atualmente registam-se cerca de 7 000 000 de veículos. Na verdade, e pela primeira vez, registaram-se menos de 500 vítimas mortais nas estradas portuguesas, mais concretamente 480 vítimas contabilizadas apenas quem morre no local do acidente ou a caminho do hospital.

A contabilização de vítimas de acidentes de viação que morrem nos hospitais até 30 dias após se ter sofrido o sinistro, resulta de metodologia adotada internacionalmente e está conforme o Despacho n.º27808/2009, 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. Tais dados não são apresentados neste relatório, em virtude de a divulgação destes ser feita apenas seis meses depois de se ter verificado o acidente mortal.

Neste contexto, importa salientar que quanto aos seis meses necessários para o apuramento dos dados, se devem ao tempo que varia entre o momento do acidente e a conclusão do processo de análise, o qual, resulta do facto de se ter que aguardar pelos 30 dias iniciais após entrada das vítimas no hospital e o período do falecimento e também pela quantidade de entidades envolvidas no processo. Nestes casos, os hospitais comunicam ao Ministério Público que os feridos acabaram por falecer, sendo que este, por sua vez, passa a informação para as forças de segurança e estas fazem o cruzamento dos dados com os boletins estatísticos de acidente de viação (BEAV's) e com a ANSR, que então procede à alteração dos valores dos feridos graves hospitalizados que entretanto passaram a vítimas mortais.

Os 480 mortos verificados em 2014, traduzem uma redução em 7,3% face ao alcançado no ano transato anterior, o que é de assinalar. Também o número de feridos ligeiros viu o seu número decrescer em 1,2%, ao passo que o número de feridos graves aumentou, ainda que não significativamente, em 2,1%. De salientar que o número de acidentes em 2014 aumentou face a 2013, o que, de resto, constitui alguma preocupação (+1%), sendo que, para este fenómeno, deverão estar especialmente atentas todas as autoridades.



Balço da Sinistralidade – Continente			
	2013	2014	2014/2013
Total de acidentes	116035	117.231	1196
Vítimas Mortais	518	480	-38
Feridos Graves	2054	2098	44
Feridos Leves	36818	36373	-445

Quadro 6 – Balço da Sinistralidade 2014/2013

É verdade que vários são os fatores causais para aquela realidade, nomeadamente o facto de se ter verificado um aumento do número de veículos em circulação, fruto de uma também maior procura de combustíveis, nomeadamente do gasóleo.

A este respeito, é de salientar o facto de (considerando os primeiros 10 meses do ano), se ter registado um aumento de 1,9%, correspondente a mais 63 mil litros de vendas face ao período homólogo (2013). Este aumento da venda de combustíveis poderá de certa forma também estar correlacionado com o pequeno aumento dos acidentes verificados em 2014, apesar da redução, já expressa, do número de vítimas mortais verificado a nível nacional. A este propósito será também curioso estabelecermos aqui uma comparação (a uma década de distância), quando ocorriam diariamente cerca de 3 mortos e 10 feridos graves, sendo que em 2014, em média, ocorreu 1 vítima mortal e 6 feridos graves.

No quadro da página seguinte apresenta-se o número total de acidentes de viação² com e sem vítimas³, e de vítimas registado durante os anos de 2013 e 2014, considerando continente e regiões autónomas, respetivamente. Assim, e analisando os dados do Continente e das Regiões Autónomas (arquipélagos dos Açores e Madeira) de forma agregada, verificou-se no ano de 2014 e face a 2013, um aumento do número de acidentes rodoviários, no caso 1247, correspondente a um acréscimo de 1,0%.

Contudo, este ligeiríssimo aumento não teve contudo repercussão direta no número de vítimas mortais, na medida em que, à semelhança do já ocorrido no ano anterior, também em 2014 se

1. Acidente na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais

2 Só os acidentes participados às Forças Policiais.



verificou uma diminuição do número deste tipo de vítimas, designadamente menos 44 vítimas mortais, o que correspondeu a uma diminuição de 8,2%.

BALANÇO DA SINISTRALIDADE 2014/2013							
	Continente (1)		Regiões Autónomas (2)		Total		2014/2013
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
Total de acidentes (3)	116035	117.231	4833	4884	120868	122115	1247
Vítimas Mortais	518	480	20	15	539	495	-44
Feridos Graves	2054	2098	180	168	2181	2266	85
Feridos Leves	36818	36373	1408	1359	37325	37732	407

Quadro 7 – Balanço da Sinistralidade c/Regiões Autónomas 2014/2013

(1) Fonte: BEAV's (2013, janeiro a junho 2014) e ANTENAS (julho a dezembro 2014)

(2) Fonte: ANTENAS (2013 e 2014)

(3) Fonte: ANTENAS (acidentes com e sem vítimas)

Já no que respeita a feridos graves e feridos leves, e considerando dados relativos ao continente e ilhas, o ano de 2014 viu aumentar em 3,9% (85) e 1,1% (407) respetivamente, face ao ano de 2013.

No que respeita a dados relativos unicamente ao Continente, os números relativos a acidentes rodoviários apresentam uma relação idêntica, sendo que o total de acidentes de viação se cifrou também num aumento de 1,0% (+1196 ocorrências), comparativamente com o ano anterior. No que diz respeito ao número de vítimas mortais, verificou-se um decréscimo de 38 vítimas (-7,3%), um acréscimo de 44 feridos graves (2,1%) e um decréscimo de 445 feridos ligeiros (-1,2%).

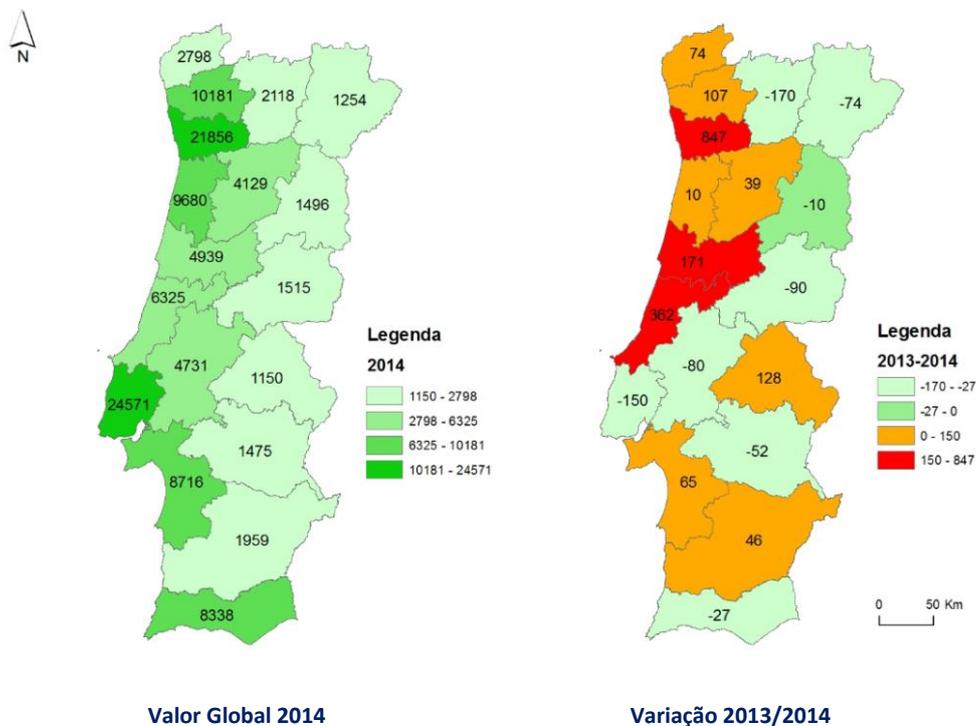
Já nas Regiões Autónomas, e em relação a 2013, constatou-se durante o ano de 2014 um aumento no número de acidentes, mais 51 acidentes (+1,1%), os quais, felizmente, tiveram repercussão inversa no que respeita ao número de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves, os quais viram os números diminuir. Assim, verificou-se um decréscimo em 5 vítimas mortais (-25%), menos 12 feridos graves (-6,7%) e menos 49 feridos leves (-3,5%).

Efetuada uma análise ao nível distrital verificamos que o comportamento dos indicadores de sinistralidade não apresenta grande homogeneidade, sendo que se verifica, claramente, maior gravidade nos distritos das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, seguidos dos distritos de Braga, Setúbal e Faro, por razões associadas ao tráfego existente. No que concerne ao número de acidentes com vítimas, Lisboa, é o distrito que apresenta o maior número absoluto de acidentes, situação a que

não será alheio o facto de também se tratar do maior distrito do país. Neste caso, e face ao ano transato de 2013, verificou-se uma diminuição do número de acidentes, designadamente menos 150 acidentes, apresentando um registo total de 24.571 face aos 24.721 acidentes ocorridos no ano anterior, ou seja, uma diminuição de 0,6%.

O distrito do Porto continua a apresentar o segundo maior registo em termos de acidentes ocorridos (21.856), sendo que neste caso, verificou-se um aumento de 4,0% face a 2013 (21.009), ou seja, um acréscimo de 847 acidentes o que, por sua vez, já merece alguma reflexão, porquanto já se ter verificado em 2013 e face a 2012 um acréscimo de 768 acidentes. De todos os distritos nacionais, o distrito de Portalegre foi o que apresentou a maior variação em 2014 e face a 2013, ao registar um aumento de 12,5% (1.150 vs. 1.022 respetivamente) de acidentes com vítimas, seguido pelo distrito de Leiria com um aumento de 6,0% (6.325 vs. 5.963). Por oposição, e tendo por base a mesma relação temporal (2014 vs. 2013), o distrito de Vila Real apresentou a maior descida nacional, com um registo de -7,3% (2.118 vs. 2.288 respetivamente), seguido do distrito de Castelo Branco, o qual apresentou em 2014 uma descida de 5,6% face ao ano de 2013 (1.515 vs. 1.605).

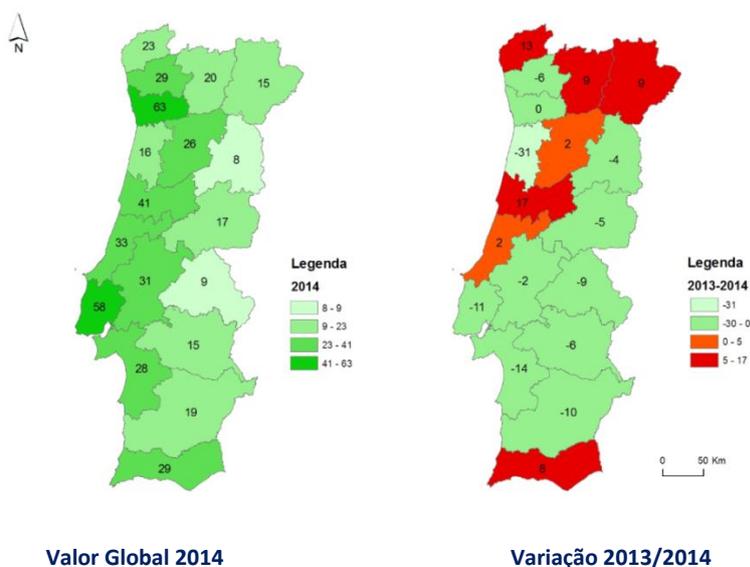
Acidentes com Vitimas



No que diz respeito às vítimas mortais, verificamos que o distrito do Porto e Lisboa apresentam os valores mais altos respetivamente, correspondendo a 25,2% do total das vítimas mortais verificadas em 2014. O distrito do Porto manteve em 2014 o mesmo valor de 2013 ao registar um total de 63 vítimas mortais. Já o distrito de Lisboa registou em 2014, 58 vítimas mortais correspondente a uma diminuição de 15,9%, ou seja, - 11 vítimas mortais face a 2013, situação inversa à ocorrida no ano anterior, altura em que havia registado um aumento de 6 vítimas mortais face a 2012. Aos dois maiores distritos do país, segue-se Coimbra, apresentando um total de 41 vítimas mortais e registando uma subida de 70,8% face ao ano anterior (2013). Contudo, os distritos que apresentaram as maiores e mais preocupantes subidas no ano de 2014 foram os distritos de Bragança, Viana do Castelo e Vila Real, com respetivamente 150%, 130% e 82%.

A nível de melhorias registadas quer em termos percentuais, quer em termos absolutos, é de destacar o distrito de Aveiro que viu o número de vítimas mortais, passar de 43 em 2013 para 16 em 2014, o que significa uma redução de 66%. Também com uma boa performance em termos de descida foi o distrito de Portalegre que viu o seu número de vítimas mortais reduzir de 18 para 9, equivalente a uma descida em 50%. A estes dois distritos segue com algum ligeiro distanciamento o distrito de Beja, o qual viu o número de mortos diminuir de 29 para 19, ou seja uma descida de 34%. Seguem-se de muito perto os distritos da Guarda e de Setúbal com descidas percentuais iguais correspondentes a 33%.

Vitimas Mortais





Verifica-se que em 2014 e na generalidade quase todos os distritos viram a sua taxa de mortalidade rodoviária baixar (média de 30,7%), à exceção dos distritos de Faro, Coimbra, Bragança, Vila Real e Viana do Castelo cuja média de valores agregada subiu consideravelmente (94%). Várias são as explicações para a redução do número de vítimas mortais ao longo dos últimos anos, sendo que, de uma forma geral, os comportamentos mais adequados ao volante, a melhoria da segurança passiva e ativa do parque automóvel, as novas e mais modernas infraestruturas viárias, a maior e mais apertada fiscalização policial, entre outros fatores concorrem para aquele desiderato. Também, e considerando os últimos anos, a contração da mobilidade associada à redução do PIB *per capita*, tem contribuído para uma quebra na procura de combustíveis rodoviários, com conseqüente redução do número de viagens.

A este propósito é de salientar que nos chamados combustíveis tradicionais, designadamente gasolina e gasóleo, as quebras verificadas entre 2013 e 2010 são de 37,6%, com óbvias conseqüências de menor exposição ao risco e repercutindo-se, naturalmente, na melhoria de todos os indicadores associados à sinistralidade rodoviária nacional. Mormente as muitas melhorias verificadas nos últimos anos, ainda há a lamentar o facto de terem morrido nas estradas portuguesas 480 pessoas (a 24 horas) em conseqüência de acidentes rodoviários registados no nosso país durante o ano de 2014.

Ainda assim, não se poderá deixar de congratular o facto de em 2014 se terem verificado menos 7,3% de vítimas mortais comparativamente a 2013, ano em que se registaram 518 mortes nas estradas portuguesas. Considerando que em 2007, ano de criação da ANSR, se registaram 854 mortos em conseqüência de acidentes de viação conclui-se que, nos últimos sete anos, o número de vítimas mortais sofreu, de uma forma progressiva, uma redução de 43,8%, ou seja, faleceram nas estradas portuguesas, em 2014, menos 374 pessoas.

Estes dados, ainda que longe da situação hipoteticamente ideal (zero mortos), não deixa ainda assim de ser reflexo do muito trabalho desenvolvido pelos vários atores com responsabilidades nesta matéria e da qual, naturalmente, também a ANSR faz parte, encontrando-se a sua performance perfeitamente alinhada com a sua visão institucional de “*traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável*” em Portugal.



7.4 INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO 2014-2013

Nos parágrafos seguintes descreve-se alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR numa relação 2014-2013. Neste contexto e em quase todas as variáveis relativas, nomeadamente nas relações existentes entre autos decididos vs. registados, autos cobrados vs. autos registados e autos prescritos vs. autos registados, viu a sua performance melhorar substancialmente.

Variação (relação) 2013/2014	2012	2013	2014
Autos Decididos/Autos Registados	67,4%	89,0%	94,5%
Autos Cobrados/Autos Registados	75,2%	79,0%	97,8%
Autos Prescritos/Autos Registados	24,3%	19,9%	19,4%

Quadro 8 – Variação de autos decididos, cobrados e prescritos/registados (2012; 2013; 2014)

Assim, e conforme quadro acima, verifica-se que, em 2014, e no respeito à primeira relação (autos decididos/registados) houve um aumento em 5,5% face a 2013 e de 27,1% face ao alcançado em 2012. Já na segunda relação, ou seja, autos cobrados/registados o aumento constatado foi de 18,8% face a 2013 e de 22,6% face ao ano de 2012. No que diz respeito a autos prescritos vs. registados a diminuição foi de 0,6% face a 2013 e de 4,9% face ao ano de 2012, o que se também traduz num muito bom desempenho. Pode-se mesmo afirmar que, no conjunto destes três indicadores, a ANSR revelou em 2014 um resultado muito positivo, sendo que a melhor demonstração de resultados tem a ver com o facto de a ANSR ter decidido 94,5% do total do universo de autos registados.

Neste sentido, convém pois também salientar que esta melhoria muito significativa da relação existente entre autos decididos e autos registados é, por um lado, produto do muito esforço e empenho de todos os trabalhadores desta Autoridade, mas também, resultado de um conjunto de boas práticas de gestão interna, que todas somadas geraram o aumento quantitativo acima mencionado. A este propósito importa ainda realçar que em termos absolutos tem-se vindo a verificar, nestes últimos anos, a uma redução do número de autos prescritos.



De facto, e em apenas um ano, entre 2014 e 2013 a ANSR viu reduzir as prescrições em quase 25% (23,8%), situação que traduz um excelente desempenho operacional, conforme se demonstra no quadro abaixo. O mesmo exercício comparado com o ano de 2012 traduz-se numa redução em quase 50% (-46,4%).

Autos de Contraordenação	2012	2013	2014	variação 2014 vs 2013	variação 2014 vs 2013
Prescritos	371.412	261.416	199.111	-62.305	-23,8%

Quadro 9 – Variação de autos prescritos – 2014/2013

Os resultados alcançados em termos absolutos atingido ao nível das prescrições vêm na continuidade daquilo que já havia ocorrido no passado recente, tendo-se em 2014 manifestado ainda mais baixo do que em 2013 com um decréscimo de 62.305, refletido numa diminuição em 23,8%. Já os autos decididos diminuíram em 195.898, traduzindo uma diminuição de 16,8%, o que não deixa ser sinal de uma organização mais eficiente e eficaz nos seus desígnios, sendo que os comportamentos dos cidadãos de uma forma geral são mais consentâneos com as boas práticas rodoviárias.

Autos Contraordenação	2013	2014	variação 2014 vs 2013	variação 2014 vs 2013
Autos decididos	1.168.428	972.530	-195.898	-16,8%

Quadro 10 – Variação de autos decididos 2014-2013

No que concerne aos dados de sinistralidade rodoviária, pudemos, uma vez mais, verificar que o ano de 2014 deu continuidade ao progresso verificado nos anos anteriores, sendo que, no que concerne a vítimas mortais, se verificou em 2014, uma redução em 7,3%. O mesmo exercício comparado com o não de 2012 traduz-se numa redução das vítimas mortais em 16,2%.

	Ano 2012	Ano 2013	Ano 2014	Variação 2014 vs. 2012	Variação 2014 vs 2013
Sinistralidade					
Vítimas Mortais	573	518	480	- 16,2%	-7,3%

Quadro 11 – Sinistralidade vítimas mortais – anos 2012, 2013, 2014



Estes resultados não deixam de indiciar boas perspetivas de futuro, ainda que o aumento de feridos graves (ver quadro abaixo) seja uma preocupação, contudo e no que respeita a vítimas mortais, estas têm vindo a diminuir, fruto de muitas razões, das quais não será de descurar o socorro, veículos mais seguros quer em termos de segurança passiva quer ativa, infraestruturas viárias com melhores condições e de uma forma geral, comportamentos ao volante mais adequados.

Desta forma e paulatinamente, Portugal posiciona-se de forma relativamente confortável no universo dos países europeus com a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária. De resto, registe-se o facto de Portugal ter sido o 2º país da União Europeia a conseguir a melhor prestação de redução da sinistralidade rodoviária entre os últimos quatro anos (2010 a 2014). Ao nível dos indicadores de sinistralidade rodoviária os resultados verificados em 2014 foram, grosso modo, positivos, pois quer ao nível das vítimas mortais, quer ao nível dos feridos leves os mesmos foram os melhores desde a década de 50. Contudo, ainda assim, houve um pequeno aumento nos feridos graves, sendo que a sinistralidade continua a ser algo elevada no nosso país.

Se considerarmos o rácio “mortos por combustível vendido” o mesmo tem vindo a diminuir sistematicamente ao longo dos últimos anos, sendo certo que esta diminuição é, também, consequência direta e indireta de uma panóplia de fatores, dos quais não poderemos descurar as campanhas que periodicamente são feitas pelas várias entidades do setor (associações, empresas automóveis, seguradoras, empresas petrolíferas, etc.) e também pela própria legislação rodoviária cada vez mais exigente para com as infrações ao código da estrada, mas também pela melhor rede viária existente e também pelo próprio parque automóvel, o qual, sendo mais moderno é também constituído por veículos mais seguros quer no que respeita à sua segurança passiva quer no que respeita à segurança ativa. No quadro seguinte podemos verificar a quebra obtida durante o último ano (2014) face ao ano transato.

	Ano	Ano	Varição	Varição
Sinistralidade	2013	2014	2014 vs 2013	2014 vs 2013
Mortos	518	480	-38	-7,3%
Feridos graves	2.054	2.098	44	-2,1%
Feridos leves	36.818	36.373	-445	-1,2%

Quadro 12 – Sinistralidade rodoviária - mortos, feridos graves, feridos leves (2014-2013)



Os valores acima apresentados são relativamente encorajadores, ainda que os números globais continuem elevados. No entanto, realce-se o facto de vivermos presentemente a década de ação rodoviária 2011-2020 e é nesse sentido que continuaremos verdadeiramente empenhados em continuar a melhorar os índices de sinistralidade rodoviária e com isso a poupar vidas humanas, desde já, o propósito primário da nossa existência enquanto agência governamental.

Importa aqui fazer referência ao facto desta organização nunca ter disposto de um efetivo superior a 60% do número de trabalhadores previstos no seu mapa de pessoal, sendo que, mesmo com esse handicap, tem desempenhado com sucesso a sua missão com um número médio de cerca de 80 trabalhadores. O número mais baixo de trabalhadores verificou-se nos anos de 2011 e 2012 em que chegou a ser inferior a 60 efetivos.

Apesar das dificuldades administrativas envolvidas nos processos de recrutamento de trabalhadores, e dando como exemplo os procedimentos internos para o preenchimento de 21 postos de trabalho da carreira de assistente técnico e de 21 da carreira de técnico superior, previstos e não ocupados no mapa de pessoal da ANSR, terem sido concluídos em 2012, o número continua a ser manifestamente reduzido, de resto como poderemos constatar em sede deste relatório no ponto referente aos recursos humanos. Ainda assim, este défice de recursos ou capital humano tem sido ultrapassado devido ao enorme esforço, dedicação e competência demonstrado por todos os trabalhadores e também pelos colaboradores das empresas de *outsourcing* que sempre se souberam integrar na dinâmica da ANSR, e assim, todos juntos, com brio e alto profissionalismo têm levado a bom porto a missão deste organismo.

7.5 INSPEÇÕES ÀS VIAS

7.5.1 Pontos negros⁴

A inspeção a Pontos Negros enquadra-se na atividade de inspeção à sinalização do trânsito, desenvolvida pelo Núcleo de Fiscalização do Trânsito da Unidade de Prevenção Rodoviária da ANSR, nos termos conjugados da alínea a) do ponto 1.2. do Despacho 10101/2007, de 16 de maio, com a alínea n) do artigo 2.º da Portaria 340/2007, de 30 de março, na redação dada pelo Decreto-lei nº 138/2010, de 28 de dezembro, com a finalidade de verificar a conformidade da sinalização com a legislação aplicável e identificar as medidas que podem contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária ou para minimizar as suas consequências.

Neste sentido, em 2014 realizaram-se 56 inspeções aos *pontos negros* registados no ano de 2013, ou seja, um acréscimo de mais 28 inspeções face às efetuadas no ano transato. De salientar que as inspeções aos locais realizam-se sempre no ano seguinte à sua identificação e foram realizadas conjuntamente com as entidades gestoras das vias e com a colaboração das Forças de Segurança (PSP e GNR) e consistiram na deslocação de técnicos aos locais identificados como pontos negros nos diferentes distritos, com vista à identificação de desconformidades na sinalização existente e de deficiências nas condições de circulação nos locais identificados.

Distrito	Via	Km Inicial	Km Final	Sentido
Santarém	EN114	70,920	71,100	-
Santarém	EN118	47,150	47,300	-
Setúbal	IC20	1,700	1,900	Decrescente
Lisboa	IP7	6,100	6,200	Crescente
Lisboa	IP7	7,800	8,000	Crescente
Lisboa	IP7	7,800	8,000	Decrescente
Lisboa	IP7	9,900	10,100	Decrescente
Lisboa	IP7	10,300	10,500	Crescente
Lisboa	IP7	10,500	10,700	Decrescente
Lisboa	IP7	10,550	10,750	Crescente
Lisboa	IC17	8,800	9,000	Crescente
Lisboa	IC17	12,800	13,000	Decrescente
Lisboa	IC17	12,900	13,100	Crescente
Lisboa	IC17	13,700	13,900	Crescente
Lisboa	IC17	18,600	18,800	Decrescente
Braga	EN101	99,300	99,500	-
Braga	EN103	13,000	13,200	-
Braga	EN103	59,300	59,450	-
Braga	EN206	15,846	16,000	-
Braga	EN206	36,800	37,000	-

⁴ Ponto negro – Define-se por ponto negro, um "lanço de estrada, com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20". O IG Indicador de Gravidade: $IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves.

Distrito	Via	Km Inicial	Km Final	Sentido
Braga	EN310	30,700	30,900	-
Lisboa	EN6	5,900	6,000	-
Lisboa	A5	0,500	0,700	Decrescente
Lisboa	A5	4,900	5,100	Crescente
Lisboa	A5	7,100	7,300	Decrescente
Lisboa	A5	7,200	7,400	Crescente
Leiria	EN1	104,975	105,000	-
Leiria	EN1	128,250	128,400	-
Porto	EN12	4,300	4,500	-
Porto	EN12	8,200	8,300	-
Porto	EN12	10,000	10,200	-
Lisboa	IC19	0,900	1,100	Crescente
Lisboa	IC19	3,300	3,500	Decrescente
Lisboa	IC19	4,600	4,800	Crescente
Lisboa	IC19	5,800	5,900	Crescente
Lisboa	IC19	6,000	6,200	Decrescente
Lisboa	IC19	6,400	6,600	Decrescente
Guarda	EN226	88,600	88,665	-
Castelo Branco	EN18	36,650	36,800	-
Lisboa	EN8	21,700	21,900	-
Lisboa	EN10	128,000	128,200	-
Lisboa	A8	10,400	10,600	Decrescente
Faro	EN125	50,850	51,000	-
Faro	EN125	51,300	51,400	-
Faro	EN125	102,200	102,400	-
Coimbra	EN111	13,000	13,100	-
Aveiro	EN109	59,000	59,000	-
Porto	A20	8,700	8,900	Decrescente
Porto	A20	9,500	9,700	Crescente
Porto	A20	11,500	11,600	Decrescente
Porto	A20	12,593	12,750	Crescente
Porto	A20	14,300	14,500	Decrescente
Porto	EN106	30,200	30,340	-
Porto	EN222	5,385	5,550	-
Porto	A1	302,500	302,600	Crescente

Quadro 13 – Pontos negros

7.5.2 VISTORIAS

Em 2014, a ANSR participou na realização de 3 vistorias para abertura ao trânsito de novas vias ou novos troços de via, abaixo indicados, integrando a equipa do IMT, conforme resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, de 17 de novembro.

A13 - Nó de Condeixa/Coimbra-sul

IC16 – Radial da Pontinha - Sublanço: Nó da Pontinha (IC17) / Rotunda de Benfica

IC16 – Radial da Pontinha - Acessos a Sublanço: Nó da Pontinha (IC17) / Rotunda de Benfica

Quadro 14 – Vistorias



7.5.3 Outras inspeções de vias

Em 2014 foram realizadas 10 observações de vias – inspeções á sinalização e condições de circulação rodoviárias, tendo sido enviadas as correspondentes recomendações às entidades gestoras das vias, no sentido de estas efetuarem as correções consideradas necessárias e/ou colocarem a sinalização considerada conveniente.

7.5.4 Pareceres/instruções técnicas

Foram realizadas emissão de pareceres e instruções técnicas no âmbito das matérias seguintes:

- Circulação rodoviária (160);
- Sinalização do trânsito (170);
- Provas desportivas (2);
- Regulamentos municipais (5);
- Procedimentos de fiscalização do trânsito (80).

7.5.5 Aprovação de Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito

Foram aprovados 2 modelos de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito (ver legislação – ponto 8 deste relatório):

- 1 alcoolímetro;
- 1 cinemómetro;



7.6 SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE - SINCRO

Em 2014 foi publicada no Diário da República, 1ª série, N.º 8, de 13 de janeiro, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, a qual prevê, no objetivo operacional 3 – *Aplicação da Recomendação da Comissão Europeia relativa à Fiscalização dos Grupos e Fatores de Risco* -, a implementação da rede nacional de fiscalização automática da velocidade, projeto conhecido por SINCRO, cuja responsabilidade de execução foi atribuída à ANSR.

O SINCRO pretende ser uma solução tecnológica integrada e multifornecedor através da definição de interfaces e de um quadro de responsabilidades para cada um dos subsistemas (interfaces abertas), configurando assim uma solução integrada num quadro aberto, competitivo e multifornecedor que permitirá a independência total da ANSR no que respeita a aquisições e desenvolvimentos futuros face a qualquer fornecedor.

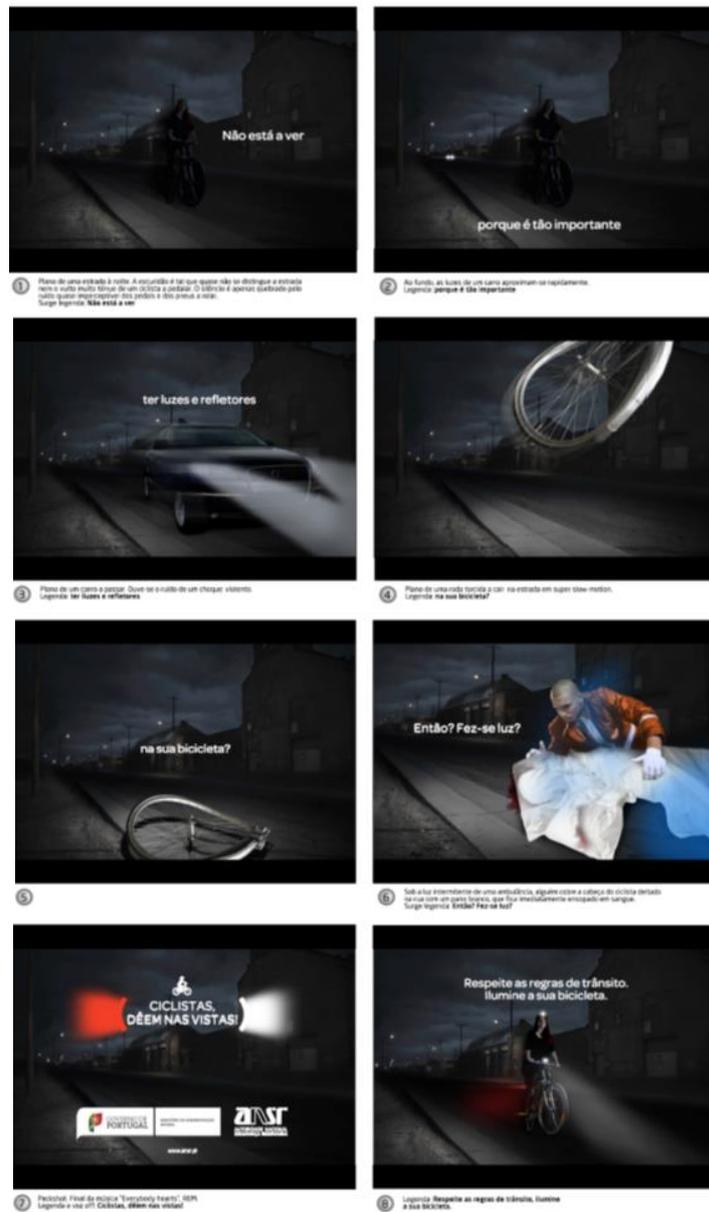
Durante o ano de 2014, foram concluídos os trabalhos conducentes à localização dos locais de controlo de velocidade, envolvendo os gestores das infraestruturas rodoviárias, tendo para tal, sido realizadas visitas técnicas a diversos locais passíveis de instalação de cinemómetros-radar, com vista a aferir das suas condições físicas de instalação.

Neste contexto, e numa primeira fase, foram considerados todos os registos, com designação de via e km da sinistralidade com vítimas, verificados entre o ano de 2007 e 2013, bem como um total de 75.970 acidentes, de acordo com critérios tipificados, nomeadamente, sinistralidade com vítimas, índice de gravidade, distribuição espacial e por tipologia de via. Numa segunda fase realizaram-se 62 visitas para validação dos locais e produção dos respetivos relatórios.

Importa voltar a referir a importância que tal projeto tem na promoção do cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, no combate à prática de velocidades excessivas através da prática de uma fiscalização contínua e automática da velocidade de cada veículo em cada local de controlo que se afiguram como os principais objetivos específicos do SINCRO.

7.7 PARCERIAS E PROTOCOLOS DESENVOLVIDOS

A ANSR celebrou em 2014 protocolo com a *Liberty Seguros SA* visando o estabelecimento das condições de lançamento de duas campanhas publicitárias de prevenção e segurança rodoviária de âmbito nacional, com o objetivo de prevenir quer os comportamentos de risco inerentes ao uso de velocípedes, quer os comportamentos de risco por parte dos condutores de outros tipos de veículos em relação aos condutores de velocípedes, a difundir designadamente através de dois spots televisivos.





8. Legislação

- Em termos de medidas legislativas adotadas no ano de 2014, indicam-se de seguida descrição dos atos legislativos tidos como os mais relevantes publicados naquele ano, sendo que no âmbito das suas atribuições, esta Autoridade pronunciou-se ainda relativamente a muitos outros diplomas.

✓ **DESPACHO N.º 12270/2014, DE 6 DE OUTUBRO**

Aprovação do equipamento alcoolímetro qualitativo da marca DKD modelo Alkohit X100, para deteção da presença de álcool no sangue.

✓ **DESPACHO N.º 12880/2014, DE 22 DE OUTUBRO**

Aprovação do equipamento cinemómetro da marca Indra, modelo Cirano 500m, para controlo e fiscalização do trânsito.

✓ **PORTARIA N.º 214/2014, DE 16 DE OUTUBRO**

Define as condições de atribuição de competências às câmaras municipais para processar e aplicar sanções nos processos contraordenacionais rodoviários por infrações ao trânsito de veículos pesados de mercadorias ou conjunto de veículos nas vias públicas sob jurisdição municipal.

✓ **DECRETO-LEI N.º 146/2014, DE 09 DE OUTUBRO**

Estabelece as condições em que as empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal podem exercer a atividade de fiscalização do estacionamento nas zonas que lhes estão concessionadas.

✓ **DECRETO-LEI N.º 170-A/2014, DE 07 DE NOVEMBRO**

Estabelece o regime jurídico da homologação e utilização dos cintos de segurança e dos sistemas de retenção para crianças em veículos rodoviários e transpõe a Diretiva de Execução n.º 2014/37/UE, da Comissão, de 27 de fevereiro de 2014

9. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional, recursos financeiros e recursos materiais e tecnológicos

9.1 RECURSOS HUMANOS

Os recursos humanos da ANSR são, desde logo, o seu maior principal capital, sendo que, é com base no trabalho quotidiano desenvolvido pelos seus trabalhadores e colaboradores, que esta organização consegue, de forma eficaz, assegurar o correto planeamento das atividades que lhe estão atribuídas, e assim, garantir o cumprimento da sua nobre missão, visão e valores institucionais.

Um dos grandes problemas com que a ANSR se tem deparado é o facto de continuar, por razões diversas, a ter grande dificuldade no recrutamento de pessoal para os seus quadros. Esta realidade é pois mensurável na medida em que no término do ano de 2014, se contabilizavam apenas 61 elementos efetivos. Na verdade e fruto de várias condicionantes legais, não tem sido fácil efetuar recrutamento nos organismos do Estado, mais ainda quando a relação jurídica de emprego público predominante é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado (CTFP), representando 86% do total dos trabalhadores em exercício de funções.

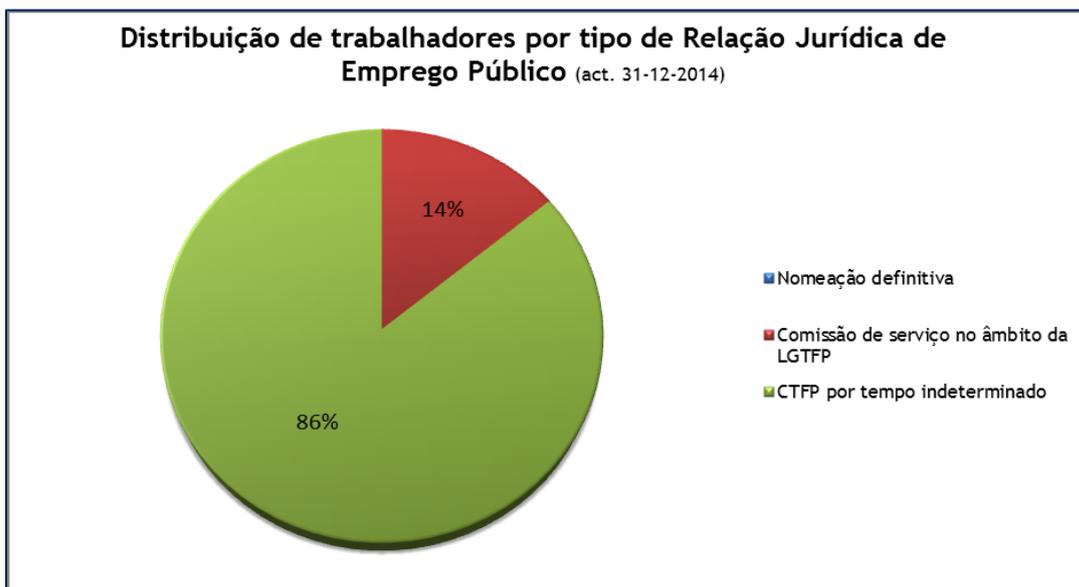


Gráfico 6 – Distribuição de trabalhadores por tipo de relação jurídica de emprego público

Neste sentido, por forma a aumentar o desempenho da ANSR, e para que esta possa prosseguir mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão, torna-se imperativo o recrutamento de mais trabalhadores, provendo-se os lugares vagos existentes no mapa de pessoal. Afinal, o volume muito considerável de trabalho existente nesta Autoridade, não é condizente com a parca existência de efetivos conforme podemos constatar da distribuição de trabalhadores por grupo/cargo/carreira, sendo que a carreira de técnico superior assumiu-se como o maior grupo profissional perfazendo 48% dos efetivos, seguida de perto da carreira de assistente técnico com 31% do universo geral.

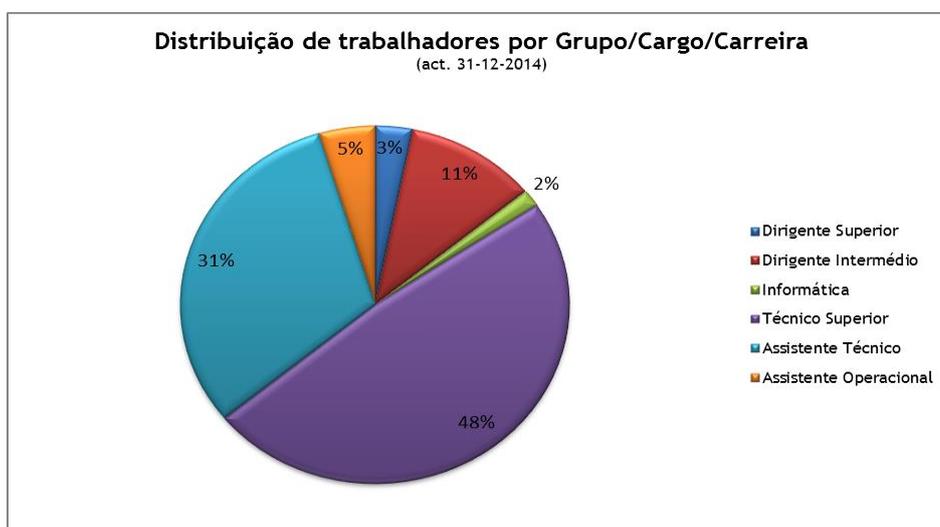


Gráfico 7 – Distribuição de trabalhadores por grupo/cargo/carreira

Os trabalhadores que se encontram vinculados através de Comissão de Serviço, no âmbito da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro (Lei de Vínculos, Carreiras e Remunerações – LVCR) representam 14%. A ANSR tem tido por preocupação, assegurar a boa gestão dos seus recursos humanos. Afinal, a sua maior valia organizacional, apostando de forma constante na valorização e motivação daqueles recursos. Na verdade, desde a sua génese, que esta organização tem-se caracterizado por uma utilização muito eficiente do seu capital humano, sem, contudo, se ter traduzido em eficácia pois, dos 95 postos de trabalho previstos para 2014, apenas se encontravam preenchidos 61, em dezembro de 2014.

Podemos constatar assim, que a 31 de dezembro de 2014, a percentagem de efetivos na ANSR era de 64,2 %, considerando os postos de trabalho ocupados e o pessoal em mobilidade geral, 55 e 6

respetivamente. Analisados por outro prisma, estes dados traduzem-se num não preenchimento em 35,8% do mapa de pessoal, o que, desde logo, constitui uma preocupação assinalável nos recursos humanos desta casa.

Na realidade, esta organização tem vindo, ano após ano, a debater-se com enormes dificuldades no que respeita ao preenchimento dos lugares do seu mapa de pessoal, situação que, de resto, se agravou em 2011, quando teve a mais baixa taxa de ocupação dos postos de trabalho, tomando a marcha ascendente em 2012 e 2013, mercê do então recurso à abertura de dois procedimentos concursais e, também, ao mecanismo de mobilidade geral. Em 2014 a situação tomou um rumo diferente fruto de aposentações, e mobilidades conforme se constata no gráfico seguinte:

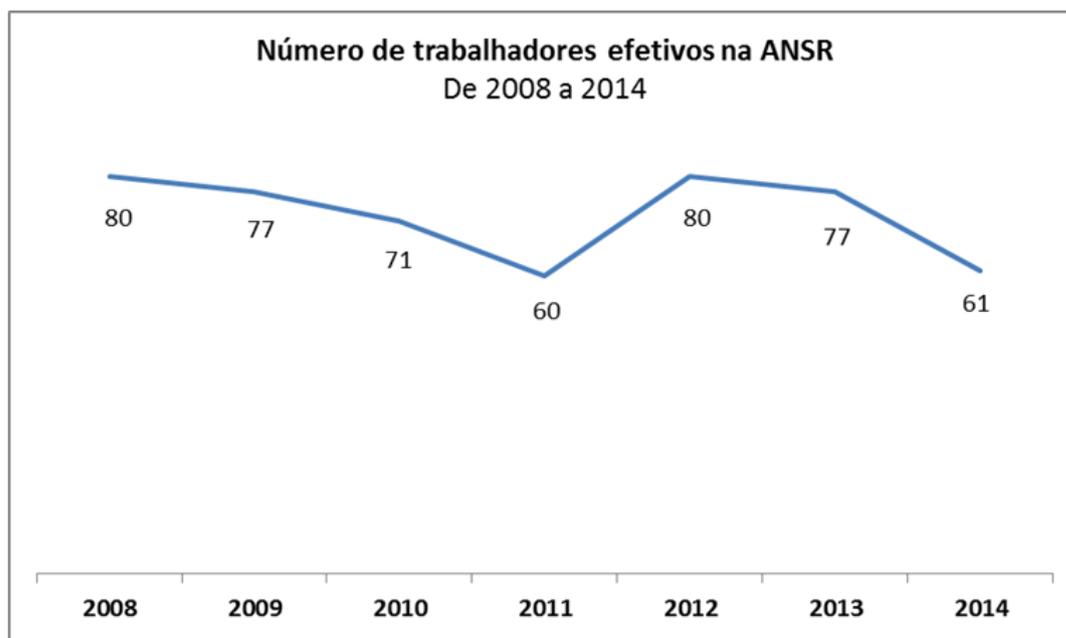


Gráfico 8 – Número de trabalhadores efetivos da ANSR

De acordo com o gráfico acima identificado, podemos constatar que o número de trabalhadores efetivos diminuiu em 20,8% ou seja, menos 16 trabalhadores, o que num universo pequeno como o da ANSR é muito considerável. Interessa pois perceber que esta oscilação se deveu a um número superior de saídas (23) relativamente ao número de entradas verificadas (6), conforme se pode constatar nos dois gráficos seguintes.

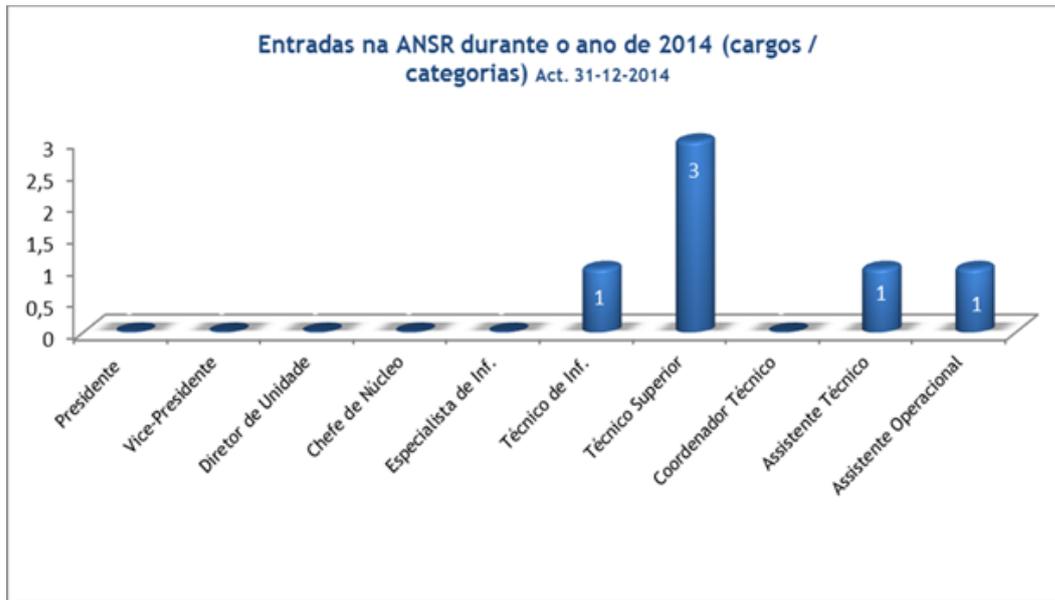


Gráfico 9 – Entradas na ANSR durante o ano de 2014

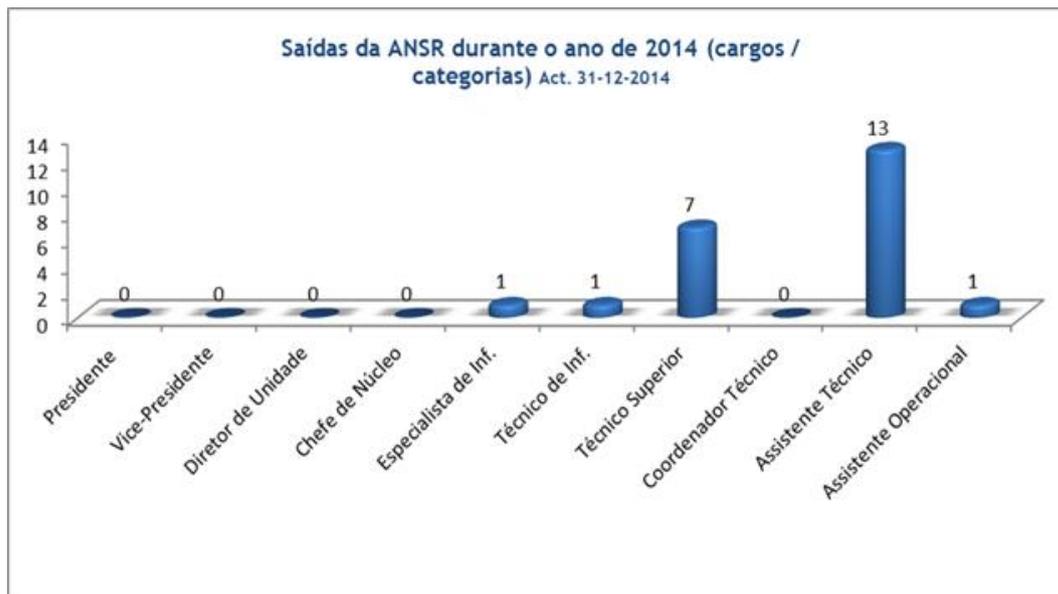


Gráfico 10 – Saídas da ANSR durante o ano de 2014

O gráfico da página seguinte é exemplificativo do número de postos de trabalho ocupados vs número de trabalhadores em regime de mobilidade geral. Verifica-se que em 2014, existiam 55 postos de trabalho ocupados e 6 postos em mobilidade, ou seja, um decréscimo de 12 nos postos ocupados e de 4 em mobilidade, o que em termos percentuais traduz uma redução de 17,9% e de 40% respetivamente.

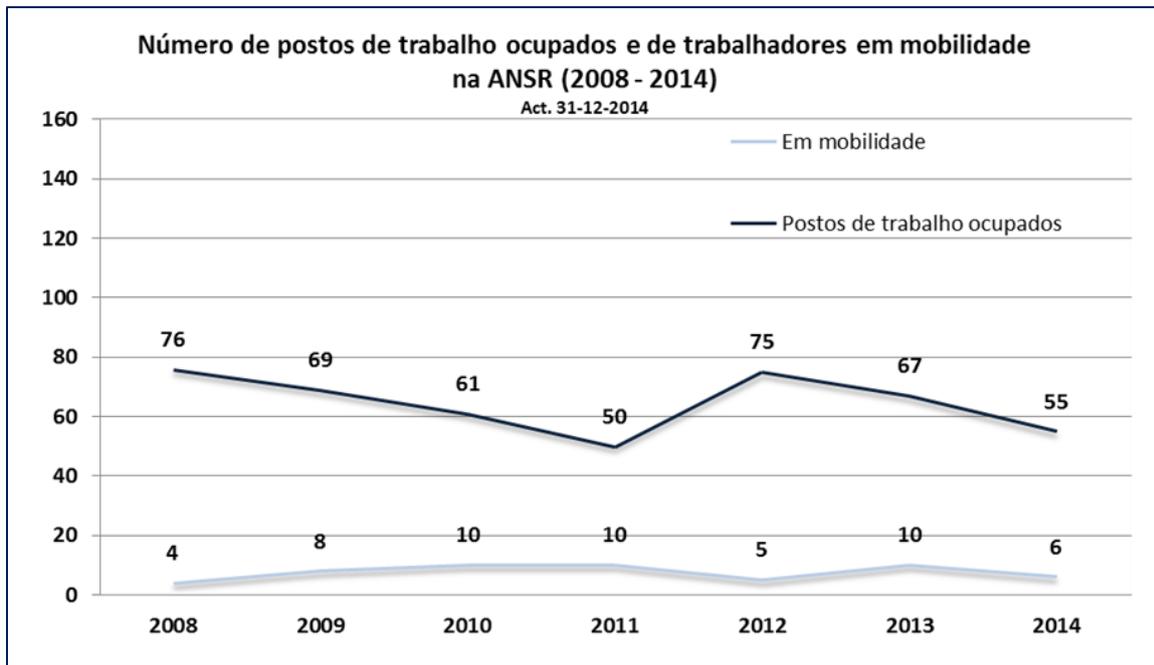


Gráfico 11 – Número de trabalhadores – mobilidade geral vs postos ocupados

Ao analisarmos o gráfico constatamos que no ano de 2012 a “*décalage*” verificada entre as duas variáveis foi a que apresentou a menor variação absoluta, encontrando apenas paralelo no ano de criação da ANSR.

O ano de 2014 viu, como já atrás mencionámos, “encolher” o número de postos de trabalho em 12 elementos. Na realidade, e sucessivamente a ANSR não tem vindo a conseguir a desejável e salutar estabilidade ao nível dos seus recursos humanos, o que, desde logo, repercute-se na capacidade de resposta operacional da organização, pese embora os resultados de quase todos os indicadores serem na realidade bastante positivos, mas diga-se, em abono da verdade, com o esforço hercúleo desenvolvido diariamente por todos os seus trabalhadores e colaboradores.

Atendendo a esta realidade, e por forma a colmatar o esforço desmesurado de todos quantos aqueles que quotidianamente se empenham no seu trabalho, uma vez mais, reforçamos o facto de se tornar imperioso à ANSR aumentar o seu mapa de pessoal, de resto, reduzido em finais de 2013 de 120 para 95 postos de trabalho, como também de os preencher na sua totalidade, recorrendo não apenas a processos de mobilidade mas também a procedimentos concursais internos à AP.

No gráfico seguinte constata-se a “bolsa” aberta entre 2009 e 2011 em que os números de postos de trabalho ocupados ficaram muito aquém dos postos de trabalho previstos. Na verdade, quer em 2009 quer nos anos seguintes de 2010 e 2011, a ANSR teve boa oportunidade de preencher o seu mapa, não tendo contudo logrado fazê-lo. Os motivos do não preenchimento encontram-se mais à frente neste capítulo.

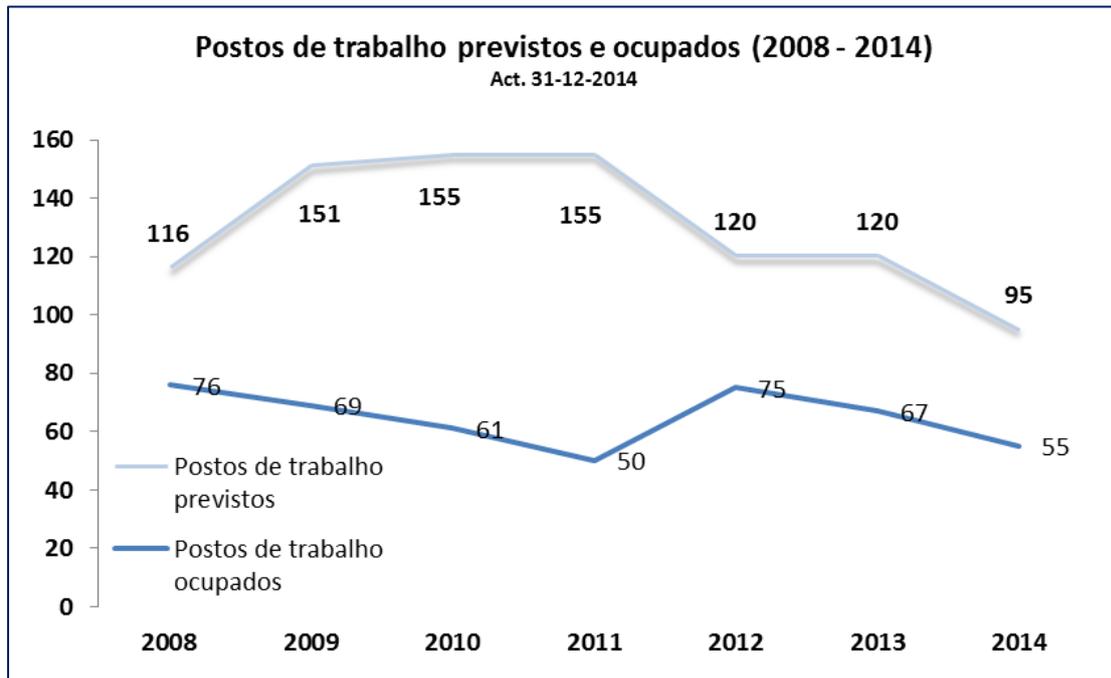


Gráfico 12 – Postos de trabalho previstos e ocupados (2008 a 2014)

As atuais instalações da ANSR, amplas e modernas, contribuem, de certa forma, para uma maior celeridade dos processos administrativos, designadamente os fluxos organizacionais de processamento interno, mas também para o reforço da coesão e interação dos trabalhadores e dirigentes. Na realidade, a relação humana de proximidade existente entre estes, e até o “*espírito de grupo*” criado, aumentou exponencialmente, desde que a ANSR efetuou a mudança geográfica, sendo certo que, inicialmente, tivesse havido algum mal-estar entre uma boa parte dos trabalhadores oriundos da cidade de Lisboa.

Hoje (2014) grande parte dos efetivos da ANSR já não são os mesmos que preenchiam os quadros em 2009, e neste contexto, por forma a colmatar as necessidades do seu mapa de pessoal, a ANSR dada a sua localização geográfica (Tagus Park-Oeiras), tem vindo a apostar, com algum sucesso, no

recrutamento de trabalhadores em regime de mobilidade geral, que residem nos concelhos limítrofes, sem os quais a situação deficitária ao nível dos seus recursos humanos seria mais gravosa.

Podemos mesmo afirmar que a esmagadora percentagem dos trabalhadores em exercício de funções neste organismo, é oriunda dos concelhos de Oeiras com 14 trabalhadores, seguido de Sintra com 11, Amadora com 7, Lisboa com 8 e Cascais com 6, conforme se pode aferir do gráfico seguinte.

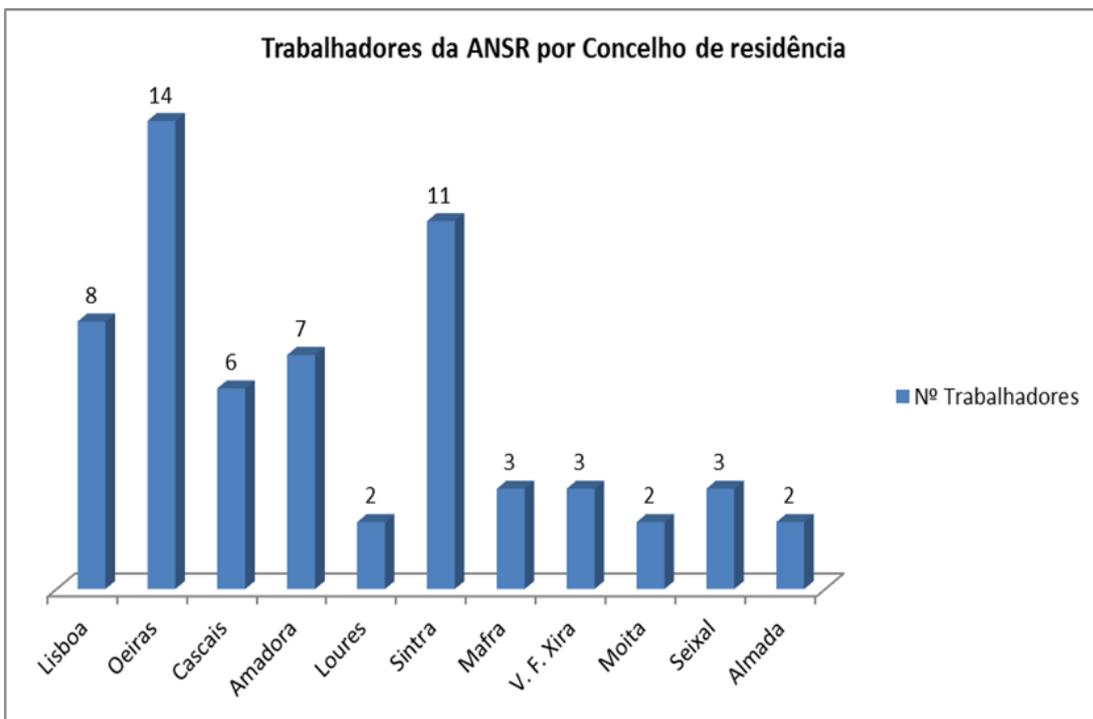


Gráfico 13 – Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR. Seguidamente e no quadro seguinte apresentam-se todos os efetivos deste organismo, quer o número de trabalhadores do Mapa de Pessoal da ANSR – Artigo 5.º da Lei n.º 12-A/2008 (Lei de Vínculos Carreiras e Remunerações), quer os que se encontram em mobilidade geral:

Ano de 2014, reportado a 31 de dezembro

Carreira (Cargo)	Categoria	Postos de Trabalho Previstos	Postos de Trabalho Ocupados	Em Mobilidade	Efetivos	Desvio (PTP-PTO)	Desvio (PTP-efetivos)
Dirigente superior	Presidente	1	1	0	1	0	0
	Vice-Presidente	1	1	0	1	0	0
Dirigente intermédio	Diretor de Unidade	2	2	0	2	0	0
	Chefe de Núcleo	6	5	0	5	-1	-1
Técnico superior	Técnico Superior	44	26	5	31	-13	-13
Informática	Especialista de Informática	2	0	0	0	-2	-2
	Técnico de Informática	1	1	0	1	0	0
Assistente técnico	Assistente Técnico	35	17	0	17	-18	-18
Assistente operacional	Assistente Operacional	3	2	1	3	-1	0
Total		95	55	6	61	-40	-34

Quadro 15 - Mapa de Pessoal da ANSR 2014

Do quadro anterior, infere-se que do mapa de pessoal aprovado para 2014, em 31 de dezembro, apenas 61 dos postos de trabalho encontravam-se ocupados, o que representa 64,2 % dos postos de trabalho previstos no mapa de pessoal, sendo que no início daquele ano (1 de janeiro), o número de efetivos era de 77 trabalhadores.

Assim, e conforme a análise destes gráficos, podemos constatar que durante o ano transato, o saldo verificado entre o número total de entradas e de saídas foi de -17. No ano de 2014 ingressaram seis (6) elementos, entre Técnicos Superiores (3), Assistente Técnico (1), Assistente Operacional (1) e Técnico de Informática (1). De salientar, a este propósito, que o índice de entradas foi de 9,84 %.

No que respeita a saídas, verificou-se que durante o ano de 2014 saíram 23 elementos dos quais 1 trabalhador em licença sem vencimento ou período experimental, 3 trabalhadores por conclusão do período de mobilidade interna, 4 trabalhadores por aposentação, 11 trabalhadores por mobilidade interna, 1 trabalhador por cedência de interesse público e 3 por outros motivos. No total saíram 5 trabalhadores do género masculino e 18 do género feminino. De referir que o índice de saídas foi de 37,70 %.



Durante o ano de 2014, não ingressou ninguém oriundo do Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública (CEAGP) do Instituto Nacional de Administração (INA), sendo que a última vez em que ingressaram elementos oriundos daquela formação foi em 2009, tendo àquela data entrado 2 técnicos superiores que, ainda hoje, se mantém ao serviço nesta instituição.

Relativamente à média etária do total de efetivos, em 31 de dezembro de 2014, esta rondava os 48 anos o que, comparativamente ao ano transato pode-se dizer que aumentou em apenas 1 ano. A média de antiguidades na ANSR era em 2014, de 19 anos na função pública.

Verificou-se a existência de 3 intervalos de idades nos quais se registaram o mesmo número de ocorrências e que englobam os trabalhadores entre os 35 e 39 anos de idade, entre os 40 e 44 anos de idade e entre os 55 e 59 anos de idade, com 12 trabalhadores, representando 20 % cada um. Seguem-se os intervalos entre os 50 e 54 anos de idade, com 11 trabalhadores, que representam 18%, logo seguido pelo intervalo de 45-49 anos de idade, com 7 trabalhadores, que representa 11 %, seguido pelo intervalo de 60-64 anos de idade, com 5 trabalhadores, que representa 8% e pelos intervalos 65-69 e 30-34 anos de idade com 1 trabalhador cada, correspondendo cada um a 1% do universo total. Em 2014, não existiam trabalhadores efetivos com idade inferior ou igual a 29 anos, pelo que a taxa de emprego jovem é nula.

A ANSR é um organismo com uma taxa muito elevada de escolaridade, sendo que o nível predominante é o dos licenciados, com 43 trabalhadores (70,5%), seguindo-se o 12º ano de escolaridade com 8 trabalhadores (13,1 %), o 11º ano e 9º ano de escolaridade, ambos com 4 trabalhadores cada (6,6%), o 6º ano de escolaridade com 1 trabalhadora (1,6%) e a 4ª classe com 1 trabalhador (1,6%), conforme se pode constatar graficamente no quadro da página seguinte:

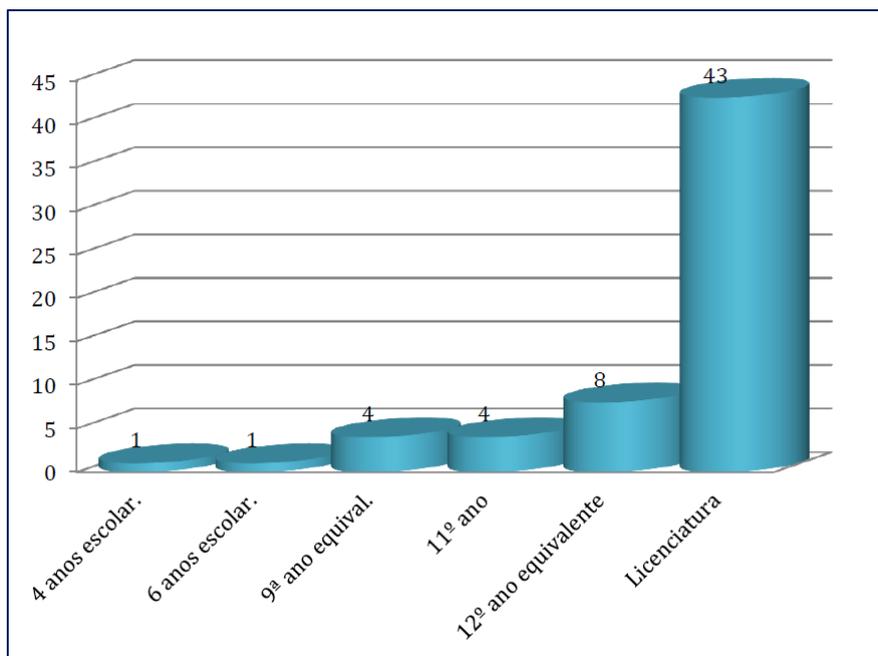


Gráfico 14 – Habilitações literárias

Também no que respeita à igualdade de género, a ANSR em 2014 primava pelo estrito cumprimento da bitola nacional no que a este domínio respeita, sendo que o género feminino constitui o grupo dominante no universo de trabalhadores, com um total de 35 trabalhadoras, que representa 57 % do universo total, sendo os restantes 43 % representados pelos 26 trabalhadores do género masculino, tal como se pode constatar do gráfico seguinte:

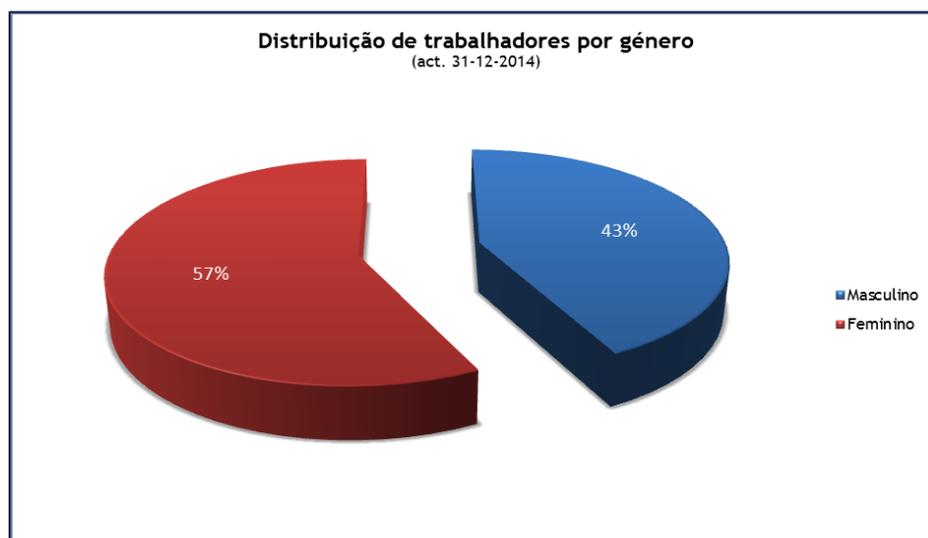


Gráfico 15 – Distribuição geral segundo o género

Recursos Humanos		
<i>Idade Média</i>	Somatório das Idades	48 anos
	Total de Efetivos	
<i>Nível Médio de Antiguidade</i>	Somatório das Antiguidades	19 Anos
	Total de Efetivos	
<i>Taxa de Tecnicidade (sentido restrito)</i>	Total Pessoal Técnico Superior	55,74%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Assistentes Técnicos</i>	Total Pessoal Assistente Técnico	22,95%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Assistentes Operacionais</i>	Total Pessoal Assistente Operacional	4,92%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Feminização</i>	Total Efetivos Femininos	57,38%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Feminização Dirigente</i>	Total Efetivos Femininos Dirigentes	8,20%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Enquadramento</i>	Total Dirigentes	14,75%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Emprego Jovem</i>	Somatório dos Efetivos idade <30	0,00%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Envelhecimento</i>	Somatório dos Efetivos idade =>55	29,51%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Habilitação Superior</i>	Total Bach+Lic+Mest+Dout	70,49%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Habilitação Secundária</i>	Total Habilitações do 11º ao 12º ano	19,67%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Habilitação Básica</i>	Total Habilitações =< 9º ano	9,84%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Admissão</i>	Total de Admissões	9,84%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Taxa de Saídas</i>	Total de Saídas	37,70%
	Total de Efetivos X 100	
<i>Índice de Absentismo</i>	Total de Dias de Ausência	4,95%
	Total de dias potenciais de trabalho (dias úteis ano (252) x total efetivos) X 100	

Gráfico 16 – Indicadores gerais (taxas) dos recursos humanos da ANSR



Com base nos resultados do QUAR 2014, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

	2014					
	Nº de funcionários por cargo/categoria	DUP	Pontuação planeada	ausências	DUE	Pontuação Executada
Dirigentes-direção superior	2	504	40	1	503	39,9
Dirigentes direção intermédia	8	2016	128	33,5	1982,5	125,9
Especialista de Informática	2	504	24	0	504	24,0
Técnico Superior	47	11844	564	377,5	11466,5	546,0
Técnico de Informática	1	252	9	1	251	9,0
Assistente Técnico	32	8064	256	338,5	7725,5	245,3
Assistente Operacional	3	756	15	10	746	14,8
Total	95	23.940	1.036	762	23.179	1.003

Quadro 16 - Quadro de Recursos Humanos – Desvios do QUAR

Do acima exposto verifica-se que, em termos de assiduidade, a ANSR fechou o ano de 2014 com um efetivo humano consideravelmente abaixo das suas reais necessidades, o que não deixou de constituir algum constrangimento no regular desempenho das suas funções, afinal o indicador de assiduidade é pois necessário para a correta gestão de recursos humanos, enquanto fator que influencia diretamente a produtividade organizacional.

Durante o ano de 2014, registou-se de forma geral, uma significativa ausência ao trabalho, designadamente 762 dias completos, dos quais 420 dizem respeito a ausências femininas, sendo os restantes 342 dias referentes a ausências masculinas. Do total destas ausências 223 dias foram por motivos de doença, a que não será alheio o facto da idade média se aproximar praticamente dos 50 anos.

Em termos relativos, verificou-se que a categoria profissional com mais ausências foi a de assistentes técnicos, sendo que, no conjunto de todas as categorias, essa ausência foi maior no género feminino (55%) do que no género masculino (45%). Finalmente e no que respeita ao desvio total verificado entre os recursos humanos planeados e realizados no QUAR de 2014, constatou-se um desvio total de 33 pontos o que, de resto, se traduz numa muito razoável performance ao nível dos recursos humanos.



9.2 FORMAÇÃO PROFISSIONAL

O capital humano é considerado pela ANSR como fundamental para o funcionamento regular dos seus serviços, e nesse âmbito, a qualificação profissional adequada aos trabalhadores permite capacitar estes quadros com novos conhecimentos, promovendo assim o desenvolvimento de competências consideradas essenciais para a boa prossecução dos objetivos definidos quer pelo Plano Estratégico desta Autoridade para o triénio 2014-2016, quer em sede do seu próprio QUAR, no sentido de se aumentar a qualidade do serviço prestado ao cidadão e de promover a eficácia e a eficiência operacional.

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

A ANSR entende que a área da formação é um fator crítico de sucesso para a implementação da estratégia definida tendo-se, nesta medida, procurado harmonizar todas as ações formativas com os objetivos organizacionais previstos no plano estratégico 2014-2016 e no QUAR (SIADAP 1), e também com os objetivos individuais de cada trabalhador, constantes do SIADAP 2 e 3.

Por forma a alavancar esta área organizacional, a ANSR desenvolveu na altura apropriada um rigoroso trabalho para definição dos perfis alocados a cada posto de trabalho, contemplando um alargado conjunto de competências necessárias para o adequado exercício das atividades profissionais, e que consistiu num processo de recolha, análise e sistematização de informação acerca de cada função, com a finalidade de identificar os seus objetivos, as suas responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como as competências necessárias para o seu desempenho. Daquele trabalho resultou, a construção de 35 referenciais de função, os quais, foram compilados num completo manual organizacional de análise e descrição de funções.

Durante o ano de 2014 e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da ANSR, foram proporcionadas 24 ações de formação, num total de 599 horas.

De seguida pode-se constatar o gráfico com o total correspondente ao número de horas de formação ministradas e respetivos meses do ano em que essa formação foi ministrada, sendo que o mês de outubro registou o maior número de horas formativas.

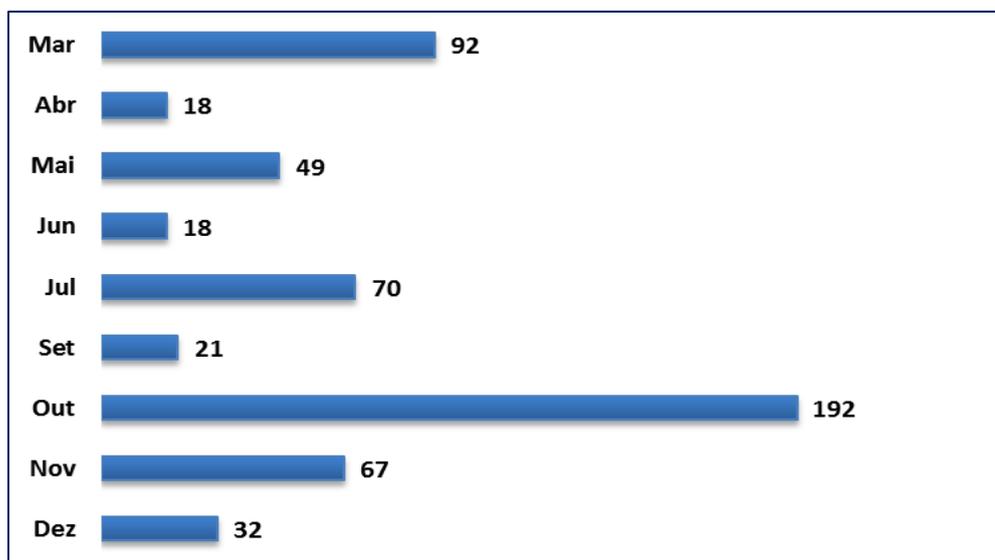


Gráfico 17 – Total de horas em ações de formação - 2014

No âmbito dos serviços partilhados, compete à SGMAI garantir e promover as ações de formação que satisfaçam as necessidades internas. Contudo, a ANSR, durante o ano de 2014, procedeu à elaboração do seu Plano Anual de Formação, destacando-se a participação nas ações que constam do quadro da página seguinte. Abaixo demonstra-se os encargos havidos com formação durante o ano de 2014, sendo que do orçamento disponível apenas 58,8% foram executados, conforme explicação que se encontra mais à frente neste capítulo.

ENCARGOS COM A FORMAÇÃO:

(Unidade: Euros)

Despesas com a formação	Orçamento disponível	Execução
Formação	13.690	8.046

Quadro 17 – Encargos com a formação



Curso de Formação Profissional	Cargo	Horas
Desenho Implementação e Avaliação de Políticas Públicas	Dirigentes	28
Organização e Segurança-Evacuação de Edifícios	Dirigentes	4
Saber Responder a reclamações	Dirigentes	14
	SUBTOTAL	46
VORTALGov	Técnicos Superiores	7
Sessão de Esclarecimento Lei Geral Trabalho em FP	Técnicos Superiores	7
Gestão Estratégica e Valor Público	Técnicos Superiores	28
Gestão de Páginas do Facebook	Técnicos Superiores	7
O Controlo da Boa Gestão Financeira	Técnicos Superiores	14
Estatística: Números, Tratamentos e Interpretação	Técnicos Superiores	21
Power Point	Técnicos Superiores	18
O Regime de Mobilidade Geral e Especial na AP	Técnicos Superiores	18
Regime de Contrato de Trabalho em Funções Públicas	Técnicos Superiores	18
Encerramento e Prestação de Contas na AP	Técnicos Superiores	18
Balanced Scorecard (BSC)	Técnicos Superiores	18
Noções Gerais de Gestão	Técnicos Superiores	18
Word Avançado	Técnicos Superiores	18
Fiscalidade Aplicada à Administração Pública	Técnicos Superiores	18
A Contratação Pública para não Juristas	Técnicos Superiores	24
Gestão do Património	Técnicos Superiores	21
Legística: Preparação Técnica e Redação de Leis e Regulamentos	Técnicos Superiores	28
Excel Avançado	Técnicos Superiores	21
Diploma de Especialização em Inspeção, Auditorias, Avaliação e Fiscalidade	Técnicos Superiores	120
Elaboração de Pareceres e Informações Jurídicas	Técnicos Superiores	30
Organização e Segurança-Evacuação de Edifício	Técnicos Superiores	4
Saber Responder a reclamações	Técnicos Superiores	14
	SUBTOTAL	490
VORTALGov	Assistentes Técnicos	7
Organização de Eventos Nacionais e Internacionais	Assistentes Técnicos	21
Saber Responder a reclamações	Assistentes Técnicos	14
Desenvolvimento Pessoal e Profissional	Assistentes Técnicos	21
	SUBTOTAL	63
	TOTAL	599

Quadro 18 - N.º de horas de Formação Profissional por Categoria Profissional

Em 2014, a execução das ações de formação ficou muito aquém do orçamento disponível (59%) devido, essencialmente, ao cancelamento de diversas ações de formação previstas no Plano de Formação da ANSR. Este plano baseou-se, essencialmente, no Programa de Cursos da Direção-Geral dos Trabalhadores em Funções Públicas (INA). Em termos de cursos realizados, metade do universo foi realizado.



Gráfico 18 – Execução de ações de formação – 2014

Nº funcionários ANSR em 2014 (dezembro)	61
Nº participantes em sessões de formação	34
Taxa de funcionários abrangidos pela formação profissional	56%

A taxa de execução do Plano de Formação do ano de 2014 foi de 56%, correspondente ao rácio existente entre o número total de participantes sobre o número total de funcionários existentes no mapa de pessoal da ANSR.



Gráfico 19 – Total de horas frequentadas de formação profissional por categoria – 2014



9.3 RECURSOS FINANCEIROS

9.3.1 Despesas ANSR

No que respeita à área financeira e no âmbito do protocolo existente de prestação de serviços comuns (PSC), a gestão da ANSR encontra-se assegurada pela SGMAI cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março e que consagra atribuições, no quadro do exercício de funções transversais ao Ministério. Considerando que o orçamento da ANSR é consubstanciado num plano de custos de funcionamento provenientes essencialmente pela fonte de financiamento 123-Receitas Próprias e 212-Fundos Europeus, prosseguiu-se uma cuidada gestão orçamental focalizada na otimização de recursos.

Neste contexto, o orçamento corrigido⁵ de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2014 foi na ordem dos 39,4 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 33,9 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 86%, conforme pode ser observado no quadro infra. Tal situação deveu-se, essencialmente, ao adiamento de projetos de investimento estruturantes (v.g. SINCRO, Videoconferência, Desmaterialização de operações de trânsito) e também devido à redução de encargos com aquisição de bens e serviços.

(Unidade: Euros)

AGRUPAMENTOS DESPESAS	ORÇAMENTO CORRIGIDO*	DESPESAS EFETIVAS	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
DESPESAS COM PESSOAL	2.018.877	1.796.558	222.319	89%
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10.072.429	8.002.012	2.070.417	79%
TRF CORRENTES E OUTROS ENCARGOS	23.576.190	23.173.493	402.697	98%
AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	3.716.150	913.490	2.802.660	25%
TOTAL	39.383.646	33.885.553	5.498.093	86%

Quadro 19 – Execução Orçamental 2014 (despesa)
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFiP)

⁵ Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações

Neste contexto, as despesas efetivas a 31 de dezembro de 2014 repartiram-se do seguinte modo:

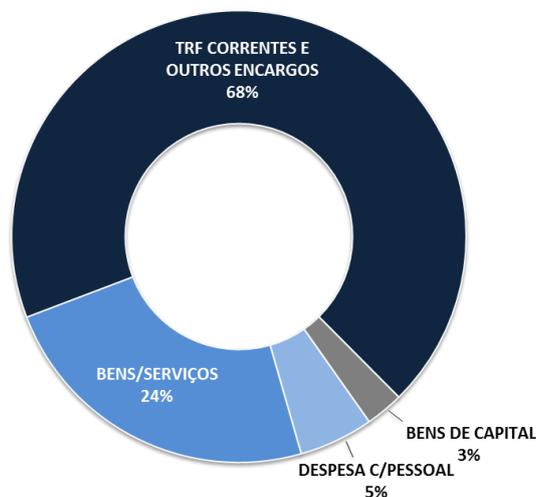


Gráfico 20 – Repartição das Despesas Efetivas

9.3.2 Receitas ANSR

O orçamento da ANSR é constituído em grande parte por receitas próprias, conferindo-lhe um desafio acrescido resultante da boa execução em termos de eficiência ao nível da cobrança de coimas do Código da Estrada. O orçamento corrigido de receitas inscritas no OE para 2014 totalizou 34,0 milhões de euros, o qual foi executado em 80%. Para o desvio orçamental verificado contribuiu a fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA) de entidades públicas e cobrança de coimas inferior ao previsto.

(Unidade: Euros)

COMPONENTES RECEITAS	ORÇAMENTO CORRIGIDO	RECEITAS EFETIVAS	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR+ G.CIVIS)	25.000.000	20.822.019	4.177.981	83%
COIMAS RODOVIÁRIAS (E. MUNICIPAIS)	1.063.993	547.753	516.240	51%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	1.850.000	2.301.662	-451.662	124%
FUNDO GARANTIA AUTO	3.000.000	3.046.834	-46.834	102%
R.PRÓPRIAS PROJ. COFINANCIADOS FSE	684.458	80.000	604.458	12%
R.GERAIS P/INDEMINIZAÇÕES	46.327	46.327	0	100%
QREN-SAMA (INCLUI SALDOS TRANSITADOS)	2.331.374	205.514	2.125.860	9%
TOTAL	33.976.152	27.050.109	6.926.043	80%

Quadro 20 – Execução Orçamental 2014 (receita)
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFiP)

Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2014 repartiram-se do seguinte modo:

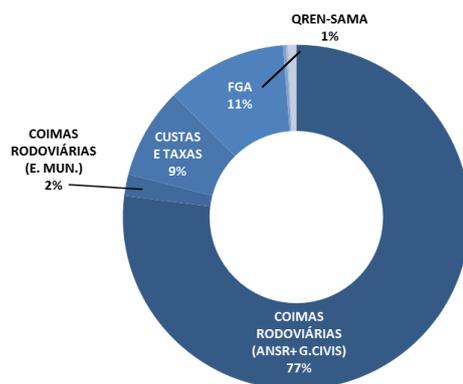


Gráfico 21 – Repartição das Receitas Efetivas

9.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias

No ano de 2014, 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 68,5 milhões de euros (excluindo o valor de custas judiciais associadas).

Ao abrigo do Decreto-lei n.º 369/1999, de 18 de setembro e, posteriormente, Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro, - relativamente ao produto de coimas levantadas por entidades municipais autuantes certificadas - procedeu-se à distribuição do valor total de coimas rodoviárias arrecadadas da seguinte forma:

(Unidade: Euros)

DISTRIBUIÇÃO DOS VALORES COIMAS RODOVIÁRIAS	RECEITAS GERAIS 2013	RECEITAS GERAIS 2014	DISTRIBUIÇÃO EFETIVA 2014 (%)	DISTRIBUIÇÃO LEGAL (%)
ESTADO	28.892.535	25.683.527	37%	40% /TOTAL COIMAS - 5% FMJ
ANSR (+ EX-G.CIVIS)	23.046.109	20.902.019	31%	30% /TOTAL COIMAS
GNR	13.677.280	12.206.716	18%	30%/COIMAS (GNR)
PSP	8.680.193	7.816.131	11%	30%/COIMAS (PSP)
FUNDO MOD. JUSTIÇA	1.520.660	1.351.765	2%	5%/ESTADO
ENT. MUNICIPAIS	1.050.482	547.757	1%	55%/COIMAS E.MUN.
TOTAL	76.867.258	68.507.914	100%	

Quadro 21 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias, 2014

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

O Produto das coimas arrecadadas por infrações ao Código da Estrada, a 31 de dezembro de 2014, repartiu-se do seguinte modo:

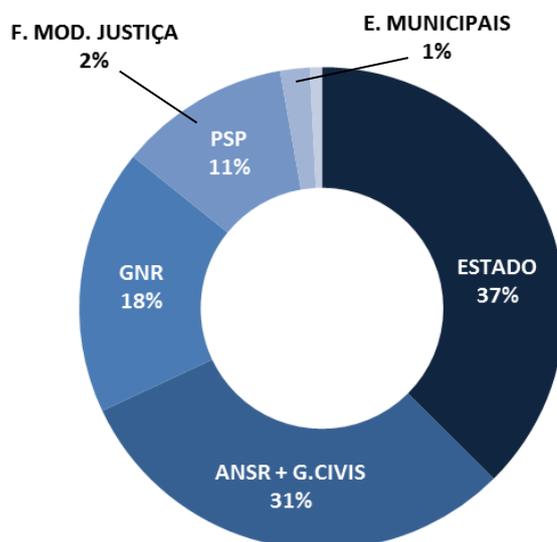


Gráfico 22 – Repartição dos valores de Coimas Rodoviárias por entidades

Não obstante as melhorias dos indicadores operacionais atingidos pela ANSR em 2014, a cobrança de coimas rodoviárias sofreu uma diminuição face ao ano anterior (-11%), devido, fundamentalmente, à redução, conjunta, de pagamentos voluntários de coimas e de autos levantados pelas entidades auquantas. Consequentemente, estes dois fatores apontados não estarão dissociados da conjuntura económica e financeira adversa verificada em Portugal.

9.3.4 Encargos com Pessoal

No ano de 2014, registou-se uma despesa global de 1,8 milhões de euros que contempla um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 77% representam os pagamentos de remunerações (1,4 milhões de euros), conforme ilustrado no gráfico seguinte. Comparativamente com o ano anterior em que o montante ascendeu aos 2,0 milhões de euros, constatou-se uma descida de -10%, devido essencialmente à redução do número de trabalhadores efetivos, o que de resto constitui um dos maiores problemas com que a ANSR se depara atualmente por forma a poder conduzir de forma eficaz a sua missão.

Rubricas	Execução 2013	Execução 2014
Pessoal dos quadros-regime de função publica	1.074.367	943.141
Pessoal a guardar aposentação	24.585	10.711
Pessoal em qualquer outra situação	177.567	141.501
Gratificações	1.275	1.269
epresentação	32.446	32.735
Suplementos e prémios	0	0
Subsídio de refeição	69.140	60.660
Subsídio de férias e de natal	220.127	192.970
Horas extraordinárias	10.921	6.414
Ajudas de custo	2.978	3.421
Indemnizações por cessação de funções	15.497	8.787
Abonos devidos pela cessação da relação jurídica	0	770
Programa de rescisões por mútuo acordo	0	46.327
Outros abonos em numerário ou espécie	5.196	1.135
Contribuição da entidade patronal para a ADSE	28.357	16.027
Subsidio familiar a crianças e jovens	2.366	1.781
Caixa geral de aposentações	270.626	265.754
Segurança social	36.313	46.468
Acidentes de trabalho	8.684	9.125
Despesas seg.social - outras despesas	6.430	6.025
Despesas seg.social - parentalidade	8.197	1.539
Total das despesas com pessoal	1.995.072,00 €	1.796.558,00 €

(Unidade: Euros)

Quadro 22 – Encargos com Pessoal – 2013 e 2014

Fonte: SIC e GerFiP

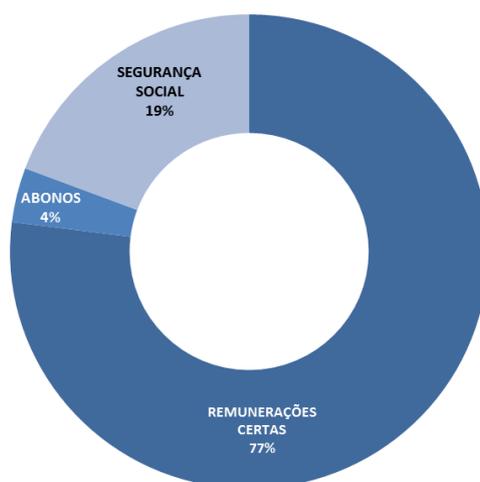


Gráfico 23 – Distribuição dos encargos de pessoal



9.4 Recursos Tecnológicos

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI – EMSP/RNSI (Equipa Multidisciplinar de Sistemas e Produção/Rede Nacional de Segurança Interna) assegurar os sistemas de informação da ANSR, bem como prestar o respetivo suporte tecnológico, nomeadamente ao SIGA, ao SCoT, SIGET, KOFAX, aos Boletins Estatísticos dos Acidentes de Viação (BEAV's), Pontos Negros, Fichas de Controlo do Álcool e SmartDOCS.

❖ Nível de abrangência e integração aplicacional

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

➤ SIGA

O Sistema de Gestão de Contraordenações (SIGA) é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR, a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas.

Entidades Envolvidas:

- ✓ ANSR;
- ✓ PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa;
- ✓ PSP - Polícia de Segurança Pública;
- ✓ IMT – Instituto de Mobilidade dos Transportes, IP;
- ✓ GNR – Guarda Nacional Republicana;
- ✓ Polícias e Entidades Municipais;
- ✓ Entidades Cobradoras – SIBS e CTT;
- ✓ IGCP – Instituto de Gestão do Crédito Público;
- ✓ Cidadãos.



O SIGA permite, designadamente:

- ✓ Gerir os Processos de Contraordenações de Trânsito levantados pelas diversas entidades autuantes (ANSR, PSP, GNR, Polícias e Entidades Municipais), após a notificação do infrator;
- ✓ Integrações com o IMT informando o processo de Emissão de Títulos de Condução;
- ✓ Integração com o Sistema de Cadastro do Infrator (SRIC);
- ✓ Integrações com sistemas das diversas Entidades Autuantes;
- ✓ Gestão de Cobranças e Reembolsos;
- ✓ Emissão de Ofícios e Autos de Entrega de Documentos;
- ✓ Tramitação dos Autos de Contraordenação e Controlo da sua evolução pelas várias fases do processo contraordenação;
- ✓ Controlo de Pagamentos, recebendo informação de cobranças diretamente da SIBS e CTT e permitindo registar pagamentos efetuados às Entidades Autuantes;
- ✓ Controlo das Inibições de Conduzir: entregas dos documentos de condução, cauções de inibição ou frequências de ações de formação, informando o Registo de Infrações de Condutor.

➤ **Arquivo Digital de Contraordenações**

De acordo com a estimativa efetuada são anualmente processados 1.121.000 representando 5.387.000 de páginas distribuídas pelo seguinte tipologia de documentos:

Tipo de documento	Volume Previsto
Autos	1 000 000
Defesas	73 000
Pedido de pagamentos em prestações	24 000
Recursos	24 000
Total de documentos	1 121 000



O tratamento deste volume de documentos tem constituído uma preocupação da ANSR, tendo levado à procura de uma solução que lhe permita atingir os seguintes objetivos:

- 1- Diminuir de forma drástica o tempo de disponibilização aos juristas dos documentos entrados na ANSR relativos às contraordenações;
- 2- Minimização de recursos para o registo dos documentos referidos;
- 3- Minimização do acesso aos documentos em suporte papel no apoio às decisões dos juristas da UGCO;
- 4- Disponibilização aos decisores, através de um único interface (SIGA), de toda a documentação disponível.

A implementação desta solução irá permitir tornar mais eficaz o processo contraordenacional, ao integrar a informação num único repositório e disponibilizá-lo aos diversos sistemas.

Para a obtenção dos objetivos anteriormente enunciados foi idealizada uma arquitetura constituída por três subprojectos:

- 1- Software para a facilitação da digitalização com OCR (Optical Character Recognition) para apoio ao registo dos documentos;
- 2- Aquisição de equipamento (desktops, scanners e impressoras de etiqueta);
- 3- Integração dos sistemas smartDOCS e SIGA para a automatização de tarefas, mediante a definição de um conjunto de procedimentos, nomeadamente:
 - a. Disponibilização para o SIGA dos documentos entrados, incluindo validações necessárias àquele sistema;
 - b. Automatização do registo de saída de documentos (ofícios) do SIGA.

Entrou em produção a 1ª fase do Arquivo Digital de Contraordenações, integrando a informação capturada nos diversos módulos Kofax no smartDOCS e SIGA.

Este sistema, embora tenha entrado em produção em 2013, foi objeto de melhorias em 2014.

➤ **SCoT**

O Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança, destacando-se:



- ✓ Registo de Contraordenações;
- ✓ Suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação, (ex. autos de apreensão, testes do álcool, guias de substituição de documentos);
- ✓ Suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, designadamente gestão de documentos apreendidos, a emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de ofícios destinados a outras entidades.

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

A ANSR, no âmbito do projeto da Rede Nacional de Controle de Velocidade (SINCRO) preconizou e promoveu o desenvolvimento de um sistema que permitisse a integração da informação proveniente dos radares fixos no SCoT. A integração da informação no SCoT, criando um processo que poderá originar uma contraordenação indireta aumenta a eficácia do processo.

Considerando o adiamento que se tem verificado na operacionalização do SINCRO, adaptou-se conjuntamente com a MICOTEC, ao tratamento dos eventos dos cinemómetros fixos existentes na A25 (GNR) e na CRIL (PSP).

Este sistema está testado pelas Forças de Segurança, nomeadamente por elementos da Guarda Nacional Republicana do Destacamento de Trânsito de Carcavelos Republicana e da Polícia de Segurança Pública por elementos pertencentes à Divisão de Trânsito de Lisboa.

Em 2014 procedeu-se à consolidação do serviço de notificações do SCoT na INCM. Este serviço, assentou na filosofia de uniformização de requisitos para os serviços de *printing*, visando torná-lo independente do fornecedor do serviço e do sistema informático que o solicita.

Alterou-se o processo de transmissão de informação (*webservices*) de funcionamento assíncrono para síncrono, incrementando a coerência da informação trocada.



➤ **Novo site da ANSR**

Em 2014 desenvolveu-se o novo site da ANSR (www.ansr.pt) em que o cidadão encontra um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida por este organismo, designadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária, legislação rodoviária, mas também seminários, artigos técnicos e outros eventos que contam habitualmente com a participação da ANSR, bem como uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária. Neste novo *site* é possível também aceder a diversos formulários, devidamente normalizados (conforme ISO9001:2008), através dos quais os cidadãos poderão efetuar pedidos e/ou reclamações.

➤ **Portal de Contraordenações**

O Portal de Contraordenações tem como objetivo, permitir a um utilizador a consulta de forma rápida e ágil dos processos de contraordenação, em que é arguido ou mandatário de um arguido, além disto permitir a possibilidade de efetuar operações sobre esses processos. De seguida é apresentada uma lista resumida das funcionalidades do Portal de Contraordenações:

- Disponibilizar um processo simples de registo no Portal, a utilizadores singulares e coletivos, além destes dois grupos, o Portal permitirá o registo de utilizadores na qualidade de mandatários, que poderão ser designados a processos pelos utilizadores singulares e coletivos.
- Disponibilizar um módulo administrativo para utilizadores da ANSR que permita a validação de utilizadores registados e envio de carta com informação de registo e senha. Este módulo permite também a consulta de todas as ações efetuadas no Portal sobre os Processos.
- Fornecer dois métodos distintos de autenticação:
 - Cartão de Cidadão usando o Fornecedor de Autenticação (FA) – Método baseado na leitura do Cartão de Cidadão, com a disponibilização por parte do FA de dados requisitados e que sejam relevantes à autenticação.
 - NIF ou Cédula Profissional /Senha – Método clássico de autenticação baseado no par NIF ou Cédula Profissional/Senha.



- Permitir a consulta de processos de contraordenação, onde o utilizador poderá consultar toda a informação respeitante aos processos de contraordenação onde é arguido. Será fornecido ao utilizador toda a informação acerca de prazos e a possibilidade de atuar em relação a estes, como por exemplo efetuar requerimentos. Esta possibilidade estende-se aos mandatários.
- Fornecer toda a informação relativa a documentos apreendidos, bem como a sanções acessórias cumpridas pelo utilizador/arguido.
- Permitir ao utilizador efetuar requerimentos sobre outros processos que não constem no SCoT e no SIGA, e que o Portal não disponibilize a informação. Será permitido igualmente ao utilizador efetuar outro tipo de pedidos que não estejam diretamente ligados a processos, como por exemplo, o pedido de Certidão RIC.

Atualmente está disponível através deste portal <https://contraordenacoes.ansr.pt> a consulta à informação existente no SCoT, decorrendo atualmente o processo de contratação para a disponibilização aos cidadãos dos restantes itens, isto é a totalidade da informação e funcionalidades a disponibilizar neste âmbito.

➤ BEAV's/Pontos Negros/Fichas de Controlo do Álcool

Estas aplicações destinadas ao tratamento dos BEAV's, dos Pontos Negros das Estradas e das Fichas de Controlo do Álcool abrangem apenas parte da atividade desenvolvida pela Unidade de Prevenção Rodoviária, não se tratando portanto de aplicações com grande abrangência organizacional. No que se refere à integração, desta tríade aplicacional, de referir apenas que a aplicação de Pontos Negros integra com a de BEAV's, e a partir dessa integração é que são gerados os cenários de pontos negros.

➤ Smartdocs

O Smartdocs é uma solução de gestão documental com interface *web*, dotada de ferramentas de aumento de produtividade, de otimização do fluxo de informação e do controlo de manuseamento dos documentos que circulam no interior da ANSR. Trata-se de uma aplicação transversal a todas as áreas funcionais da organização, excetuando a componente documental no que concerne aos autos de contraordenação.



❖ Mecanismos que garantem a fiabilidade dos sistemas

➤ SCoT e SIGA

A fiabilidade dos sistemas é garantida pela existência de uma equipa de suporte dedicada à manutenção corretiva e evolutiva da aplicação, que avalia regularmente a qualidade dos dados aplicacionais. A evolução da aplicação é habitualmente analisada com a participação de elementos funcionais, conhecedores do processo contraordenacional na definição e aceitação final da solução.

➤ BEAV's/Pontos Negros/Fichas de Controlo do Álcool

A fiabilidade destas aplicações é garantida pela existência de uma equipa de suporte destinada à manutenção corretiva e evolutiva da aplicação. No que diz respeito concretamente aos BEAV's está implementado um protocolo que valida a consistência da informação introduzida no módulo de Inserção de BEAV's.

➤ Smartdocs

Trata-se de um pacote aplicacional com larga utilização na Administração Pública, profusamente testado. É garantido em paralelo o suporte permanente por parte de uma equipa técnica que realiza atividades de manutenção e correção evolutiva. No capítulo das infraestruturas, cumpre referir que os sistemas Aplicacionais e de Bases de Dados, se encontram alojados no *Datacenter* da EMSP/RNSI, sendo suportados por infraestruturas de servidores aplicacionais redundantes e *clusters* de Bases de Dados ativo/ativo. O *Datacenter* encontra-se equipado com sistemas de deteção e extinção de incêndio, sistemas de refrigeração e dispõe de unidades de UPS redundantes N+1 e gerador de energia com autonomia para 24 horas.

❖ Identificação de requisitos de segurança para acesso de terceiros a informação ou a ativos do serviço

Os requisitos de segurança para acesso à informação estão definidos. As aplicações apenas estão acessíveis a utilizadores explicitamente autorizados para tal. Adicionalmente, os utilizadores só podem aceder às funcionalidades para as quais têm permissão. Não existem acessos de entidades



externas aos sistemas. Todos os acessos são efetuados dentro da rede do MAI através de linhas de comunicação e de domínio geridos pela EMSP/RNSI.

❖ Salvaguarda da informação dos servidores e garantia na troca de informações e software

Os servidores de Bases de Dados de produção que alojam a informação referente às aplicações referidas no presente documento, encontram-se no *Datacenter* da EMSP/RNSI, sendo somente acedidas pelas respetivas aplicações. São efetuados *backups* regulares de acordo com a política de segurança aprovada pela EMSP/RNSI. O acesso físico é controlado por sistemas de segurança e câmaras de videovigilância, sendo apenas autorizado o acesso a administradores de sistemas. O acesso às estações de trabalho e às aplicações está protegido por mecanismos de autenticação por senha e perfis de acesso. A segurança na troca de informação entre as aplicações e sistemas externos é garantida pela infraestrutura e pela obrigatoriedade de os sistemas se autenticarem. Em paralelo, existem mecanismos de auditoria e rastreabilidade que permitem, através de *logs*, identificar o acesso e as alterações efetuadas a dados. De referir, adicionalmente, que a troca de informação entre as aplicações SCoT e BEAV's com outros sistemas de informação operacionais, é realizada através de circuitos dedicados e controlados pela EMSP/RNSI, utilizando webservices.

❖ Melhoria da exploração do sistema de Informação

➤ SmartDocs

Com vista à implementação de um sistema de gestão documental comum a vários organismos tutelado pelo MAI, a aplicação *Smartdocs* já havia sofrido no passado alterações ao nível do servidor, o qual passou a apresentar uma arquitetura diferente, constituída, por um servidor aplicacional, um servidor de dados e servidor de ficheiros. Também já se havia verificado a migração das BDs da ANSR para o sistema multi organização do *Smartdoc's*. Já em 2012 se havia iniciado o processo de captura de documentos, baseado num conjunto de atividades, visando a obtenção automática de dados considerados fundamentais à pesquisa e posterior integração no sistema de gestão documental e restantes sistemas da ANSR, particularmente com o SIGA. Também este processo foi objeto de melhorias em 2014.



10. Empresas prestadoras de serviços (*outsourcing*)

As empresas que prestaram serviços durante o ano de 2014 para a ANSR foram as seguintes:

DENOMINAÇÃO	ATIVIDADE
Accenture, Consultores de Gestão, S.A.	Manutenção Aplicacional e suporte técnico do Sistema SCoT
ALTRAN S.A.	Apoio técnico à exploração "Acidentes Rodoviários"
ATWB - Consultoria, Lda.	Apoio informático
CGI Portugal S.A.	Manutenção do Sistema SIGA/SRIC
Cofely GDF Suez S.A.	Manutenção do edifício
Dentry – Recolha de dados informáticos, Lda.	Recolha de dados de acidentes (BEAV's)
Ergoensaio - Consultores de gestão, Lda.	Controlo de gestão e execução de processos financeiros
Mr. Bus – Autocarros de Aluguer, Lda.	Transporte Rodoviário dos trabalhadores da ANSR
Operandus - Limpeza Profissional, Lda.	Serviços de Higiene e limpeza das instalações da ANSR
RH Portugal – Consultores em investimento humano, Lda.	Atendimento telefónico
Searchwind - Consultores, Lda.	Registo, cobrança, arquivo digital de autos e expediente
Strong - Segurança, S.A.	Vigilância e Segurança
TONUS – Trabalho Temporário, Lda.	Recolha, tratamento e análise de dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária
Universidade Católica Portuguesa.	Elaboração de Propostas de Decisão de Processos de Contraordenação Rodoviária



11. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2014

Na sequência do resultado da avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI) efetuada em 2013 e vertido no Plano Estratégico da ANSR para o triénio 2014-2016, entendeu-se dar continuidade às melhores práticas de gestão interna pelo que se deu corpo a uma ampla documentação administrativa, conforme seguidamente se reporta:

- ✓ Revisão do regulamento de estacionamento de veículos no parque automóvel - tendo por objetivo disciplinar o acesso e o estacionamento nas instalações da ANSR, e permitindo assim uma melhor gestão e ordenamento daquele espaço, evitando-se também o seu uso abusivo.
- ✓ Revisão do manual de análise e descrição de funções – Enquadrado na necessidade de definição de perfis dos postos de trabalho/referenciais de funções, com a finalidade de identificar os objetivos de cada função, respetivas responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como as competências necessárias para o seu desempenho, procedeu-se à revisão deste manual tendo em vista clarificar os papéis dos trabalhadores e colaboradores da ANSR, bem como os respetivos objetivos de desempenho, eliminando responsabilidades e tarefas redundantes entre funções e, ainda, mitigando os efeitos perversos dos problemas comunicacionais decorrentes da ausência ou de uma deficiente análise e descrição de funções.
- ✓ Revisão do manual interativo de procedimentos - tendo por objetivo a definição e harmonização dos procedimentos internos, constitui-se como uma ferramenta indutora da melhoria contínua, podendo conduzir a mais-valias em termos de eficiência operacional, monitorização dos processos, agilização do relacionamento entre serviços/entidades e, conseqüentemente permitir a desmaterialização de processos.
- ✓ Revisão do manual de acolhimento da ANSR - tendo por objetivo facilitar a integração de novos trabalhadores e colaboradores na organização, dando a conhecer a estrutura organizacional e o funcionamento desta Autoridade aos mais variados níveis de atuação. Com a sua consulta pretende-se também que se fique com uma visão global e atualizada não só da forma de funcionamento da Autoridade, mas também das regras, valores e cultura organizacional.



- ✓ Alteração ao Regulamento de Aquisição de Bens e Serviços da ANSR - tendo por objetivo o ajustamento de algumas premissas da anterior versão do Regulamento face à Lei do Orçamento para 2014.
- ✓ Atualização da tabela de taxas e tarifas da ANSR – publicação da Tabela (atualizada) de taxas e tarifas cobradas pela ANSR por serviços prestados (atos de secretaria e atos técnicos), no [site institucional da ANSR](#) e divulgação aos principais *stakeholders*, de acordo com a Portaria n.º 1334-C/2010, de 31 de Dezembro.
- ✓ Revisão do manual de qualidade – revisão do manual enquadrador da política de gestão de qualidade da ANSR.
- ✓ Instruções de boas práticas administrativas às entidades autuantes - tendo por objetivo harmonizar as práticas administrativas por parte das diversas unidades territoriais das forças policiais de forma a evitar lacunas administrativas e comportamentos díspares com reflexos negativos na taxa de cobrança de coimas.
- ✓ Monitorização de Atividades ANSR – elaboração e divulgação de um reporte completo dos principais *drivers* (indicadores) operacionais e financeiros da ANSR aos principais *stakeholders*, numa base mensal.
- ✓ Formulários e Templates uniformizados – criação de formulários e *templates* devidamente enquadrados no âmbito do sistema de gestão de qualidade da ANSR, com o objetivo de acompanharem os registos resultantes do próprio sistema de gestão de qualidade.
- ✓ Templates de notificações – simplificação da linguagem administrativa usada nas notificações administrativas da ANSR.
- ✓ Inquérito de satisfação de qualidade – nova edição de inquéritos de avaliação da satisfação dos utentes da ANSR por contacto telefónico.
- ✓ Formulário de contacto online – criação de um novo canal de comunicação com o utente através do website oficial da ANSR – www.ansr.pt – permitindo facilitar a transmissão dos pedidos e encaminhamento direto para o departamento respetivo, reduzindo os tempos de resposta.



Tendo em conta a conjuntura económica e financeira nacional, a administração central, por via, das suas entidades reguladoras e o próprio Ministério da Administração Interna, têm vindo a fomentar um nível de reporte e profundidade na informação prestada, extremamente exigente, com o objetivo de tornar as contas públicas mais fiáveis, transparentes e permanentemente atualizadas, permitindo, assim, espelhar integralmente o real estado das contas públicas. Este novo paradigma conduziu a um nível de serviço e reporte aos principais *stakeholders* da ANSR muito superior aos dos anos transatos. Desta feita e durante o ano de 2014, a ANSR encetou esforços para corresponder às novas exigências com a entrega dos elementos solicitados no tempo definido, numa base mensal (por norma, até ao dia 8 do mês seguinte):

- ✓ Mapa de fundos disponíveis;
- ✓ Mapa de previsão das despesas;
- ✓ Mapa de previsão das receitas;
- ✓ Mapa de pagamentos em atraso;
- ✓ Listagem dos pagamentos em atraso;
- ✓ Unidade de Tesouraria;
- ✓ Acompanhamento do controlo orçamental (reuniões ministeriais);
- ✓ Reporte bancário;
- ✓ Reporte das receitas;
- ✓ Reporte das despesas;
- ✓ Reporte do Fundo de Garantia Automóvel (FGA);
- ✓ Atualização da tabela de taxas ANSR;
- ✓ Análise económica e financeira de projetos TIC;
- ✓ Reporte de contratação externa;
- ✓ Reporte de contratos;
- ✓ Reportes setoriais (formação, call center, help desk);



- ✓ Reporte operacional da GNR e PSP;
- ✓ Reporte dos Terminais de Pagamento Automático (TPA);
- ✓ Reporte da Frota Automóvel.



12. Avaliação Final

12.1 Avaliação quantitativa

Objetivos Estratégicos e Operacionais

Os quatro objetivos operacionais da ANSR em 2014 foram todos superados conforme resulta da tabela abaixo:

Objetivos Operacionais	Índice de superação (base 100)
Ob. Operacional 1	170,00 %
Ob. Operacional 2	118,13 %
Ob. Operacional 3	166,67 %
Ob. Operacional 4	101,23%

Quadro 23 – Índice de superação dos Objetivos Operacionais

Os objetivos estratégicos e operacionais definidos em sede de QUAR para 2014, não constituem em si uma relação singular e unidirecional mas sim incorporam uma essência de pluralidade e multidireccionalidade, pelo que, fazer ou estabelecer relações diretas de causa/efeito é um exercício erróneo e desvirtuado de uma análise que se deseja mais profunda e integrada. Na verdade, existe ou deverá existir um entendimento de natureza holística pelo que, só assim, poderemos compreender as múltiplas relações existentes entre todos os objetivos estratégicos e operacionais e consequentemente, os indicadores que para tal foram criteriosamente selecionados.

Considerando o nº1 do artigo 11º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação do desempenho dos serviços realiza-se com base nos parâmetros de «Objetivos de Eficácia», «Objetivos de Eficiência» e «Objetivos de Qualidade», pelo que todos os objetivos definidos se enquadram devidamente naqueles princípios.



Neste pressuposto, a ANSR desde sempre, procurou identificar um conjunto de objetivos operacionais que de certa forma pudessem servir adequadamente aqueles objetivos e, assim, responder de forma assertiva ao estipulado naquele diploma. Neste contexto, foram considerados quatro objetivos operacionais e respetivos indicadores que, tal como no ano transato, uma vez mais, foram atingidos e, inclusive superados.

Objetivo Estratégico 1 – Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão.

Neste objetivo estratégico de eficácia, consubstanciado através do indicador 1 do objetivo operacional 1, constatou-se que se superou em termos médios a meta ($\mu=20\%$), cujo resultado foi de 34%, o que se traduziu num cumprimento do objetivo em 170,00%, com um desvio positivo de 70%.

Objetivo Estratégico 2 – Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização.

Este objetivo estratégico de eficiência concretizou-se através do indicador 2 do objetivo operacional 2, traduzido pelo aumento do número de autos de contraordenações decididos, tendo a meta ($\mu=80\%$) sido claramente superada, e cujo resultado foi de 95%, ou seja, uma superação correspondente a 118,13%, o que representa um desvio positivo de 18%.

Objetivo Estratégico 3 – Melhorar as campanhas de sensibilização e a caracterização da sinistralidade.

Este objetivo estratégico de eficiência consubstanciou-se através da concretização do indicador 3 do objetivo operacional 3, traduzido pela relação existente entre o aumento de receita via fundos comunitários especialmente orientados para projetos de segurança rodoviária desenvolvidos em 2014. Este indicador, no âmbito de eficiência organizacional, visou, na sua essência, proceder à correlação direta entre os recursos alocados àquelas iniciativas e os resultados atingidos com as mesmas, com reflexos no desempenho desta Autoridade e assim, obteve-se uma superação em 166,67% da meta estabelecida, ou seja, um desvio positivo de 67%, muito acima da meta inicialmente prevista. Com este desempenho, a ANSR foi capaz de desenvolver um conjunto de mais e melhores campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, melhorando também internamente um conjunto de procedimentos tendentes a uma mais rigorosa e eficiente caracterização dos dados de sinistralidade.



Objetivo Estratégico 4 – Alinhar e motivar os colaboradores.

No que a este objetivo de qualidade respeita, o mesmo foi concretizado pelo cumprimento do objetivo operacional 4, correspondente à promoção de qualificação dos trabalhadores através de formação, sendo que, tal formação foi e é considerada crítica para que o “produto” desenvolvido por esta autoridade, no âmbito das suas atribuições tenha reflexo positivo na sociedade. Neste sentido, entendeu-se que procedendo, não a uma avaliação direta, mas sim através de uma avaliação indireta, ou seja, mediante a aferição da satisfação do cidadão (razão de ser da organização), poderemos melhor perceber os resultados obtidos em termos de qualidade percebida no exterior, sendo que, se conseguiu obter um valor ligeiramente superior ao inicialmente preconizado em sede de QUAR, tendo-se assim alcançado um resultado final de 66% para uma meta que havia sido estipulada em 65%. Uma vez mais, esta instituição pode congratular-se pelo facto de grande parte dos seus trabalhadores terem tido durante o ano de 2014, oportunidade de fazerem formação interna/externa, valorizando-se e ajudando o Estado a conseguir prosseguir os seus objetivos relativos à promoção da segurança rodoviária nacional.



12.2 Avaliação qualitativa

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (OE)			
	Eficácia	Eficiência	Qualidade
O.E. 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão.	Ponderação 25 % 43,0%		
O.E. 2 Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização.		Ponderação 50 % 71,0%	
O.E.3 Melhorar as campanhas de sensibilização e a caracterização da sinistralidade.			
O.E. 4 Alinhar e motivar os colaboradores			Ponderação 25 % 25,0%

Quadro 24 – QUAR da ANSR: Desvios

Podemos afirmar que ocorreram durante o ano de 2014 alguns desvios na execução do QUAR, os quais implicaram, ao nível da execução global dos objetivos, um desvio positivo de 139%, sendo que se pode concluir que o desempenho global da ANSR durante o ano aqui em avaliação foi bastante positivo. Neste contexto, importa desde já realçar que, apesar de se ter alcançado tal desempenho, os mesmos só foram alcançados e inclusive superados, graças ao esforço, empenho e dedicação abnegada dos seus trabalhadores e colaboradores, afinal, não podemos descurar o facto de a ANSR ter contado com apenas 64,2% dos efetivos (mapa de pessoal + mobilidade interna), o que correspondeu a apenas 61 trabalhadores (mapa de pessoal de 95 trabalhadores).

A ANSR apesar da sua fragilidade quantitativa em termos de recursos humanos tem conseguido ao longo dos últimos anos atingir resultados sobejamente positivos. Reconheça-se contudo, que essa escassez de recursos tem, de resto, constituído alguns constrangimentos à execução das suas atribuições, apesar de (quase) sempre ultrapassáveis.



Continuamos a acreditar que, mormente as dificuldades impostas pelo reduzido mapa de pessoal, que o futuro nos continuará a sorrir e também por essa razão, continuamos determinados a apostar na qualidade de todos aqueles que desejam servir o Estado português nas fileiras da ANSR.

Por forma a colmatar esta situação de défice de recursos, a ANSR diligenciou já durante o presente ano de 2015 proceder ao recrutamento de mais trabalhadores, por forma a colmatar o grande deficit de postos de trabalho existentes. Na realidade, o facto das instalações da ANSR se encontrarem nos arredores da capital (Barcarena-Oeiras), condiciona de alguma forma aquele recrutamento o que aliado ao muito trabalho existente faz com que nem todos tenham “apetência” para nela trabalhar. Continuamos determinados em proceder ao recrutamento por via da mobilidade interna de trabalhadores da administração central, mas também recorrendo aos trabalhadores da administração local, nomeadamente, das autarquias que se encontram em redor da ANSR [Oeiras (14), Sintra (11), Cascais (6), Amadora (7)] conforme se pode constatar no capítulo relativo a recursos humanos.

Apesar do aumento de pessoal verificado naquele ano, é de salientar que, para o cabal cumprimento dos ambiciosos objetivos traçados para a ANSR, o mapa de pessoal atualmente existente dificulta, em muito, as atribuições da organização. O aumento do número de postos de trabalho é pois verdadeiramente crítico para o sucesso desta entidade estatal.

Estamos verdadeiramente cientes que o volume de trabalho existente nesta Autoridade não é, de forma alguma, condizente, com o número de efetivos constantes no mapa de pessoal, e também por isso, sabemos-lo que os resultados têm sido atingidos ao longo dos últimos anos e, inclusive, superados, muito se devendo ao esforço, competência e dedicação de todos quantos aqueles que trabalham na ANSR, muitas vezes com grande prejuízo das suas vidas pessoais.

Uma vez mais, e face aos constrangimentos, verificados em 2014, a ANSR está consciente, de que se torna verdadeiramente imperativo, recrutar mais efetivos humanos, por forma a poder manter de forma sustentável a concretização da sua nobre missão, com a qualidade e a excelência, que por todos, lhe é reconhecida. Na verdade, e mesmo com todas as condicionantes referidas, a ANSR continua a ser uma organização moderna, eficiente e eficaz, constituindo-se como um polo de referência ao serviço do Estado português.



Neste sentido, e de harmonia com o estatuído no nº 1 do Artigo 18.º da Lei nº. 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação final do desempenho dos serviços é expressa qualitativamente pelas seguintes menções: *“Desempenho bom – atingiu todos os objetivos, superando alguns”*, *“Desempenho satisfatório – atingiu todos os objetivos ou os mais relevantes”* e *“Desempenho insuficiente – não atingiu os objetivos mais relevantes”*.

O desempenho alcançado pela ANSR no ano de 2014 foi de **“Desempenho bom”**.



13. Conclusões Prospetivas

No âmbito das suas atribuições, a ANSR sempre procurou reger a sua atividade pelos mais elevados níveis de desempenho e de serviço, em ordem a melhorar a eficiência, eficácia e qualidade da sua missão, quer junto dos cidadãos quer junto dos seus *stakeholders*, dando assim pleno cumprimento aos seus objetivos estratégicos, promovendo novos e importantes contributos e assegurando, sempre em prol do interesse público e do bem comum, a sustentabilidade futura da segurança rodoviária nacional.

O programa do Governo considera prioritário o reforço do combate à sinistralidade rodoviária, avaliando para tal o sistema em execução e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano e à condução sobre o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

Neste contexto, e em conformidade com aquele programa, tem-se vindo a seguir uma política baseada na simplificação e racionalização dos processos de contraordenações rodoviárias, procurando-se sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais. Esta política encontra-se plasmada nos projetos elencados para o ano de 2015, pois só com uma aposta decisiva nestes projetos, será possível à ANSR, dar continuidade a um processo que tem vindo a ser paulatinamente melhorado, ajustado e afinado, tendo por objetivo último uma maior eficiência e eficácia desta organização, de resto, já certificada em qualidade de acordo com a norma ISO 9001.

Não obstante os resultados positivos até agora alcançados, continuamos a considerar que ainda existe um longo caminho por fazer, no sentido de colocar esta entidade num patamar de excelência no desempenho da sua atividade. Assim, em 2014 procurou-se dar continuidade à consolidação dos bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária, os quais culminaram, como já o referimos neste relatório, com a menor taxa de sinistralidade rodoviária desde os anos 50.

Na realidade, enquanto problema complexo de segurança e saúde pública, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade



rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e mais solidário nas estradas.

Neste contexto, a ANSR, como agência nacional exclusivamente dedicada à segurança rodoviária, desenvolveu durante o ano de 2014, um conjunto alargado de iniciativas e/ou ações, que decorreram da estratégia definida no âmbito das suas linhas de orientação para o triénio 2014-2016, sendo que, deu continuidade à aposta de variadas soluções tecnológicas, as quais, permitiram uma maior racionalização nos processos e, conseqüentemente, a criação de sinergias mais vastas e abrangentes, sempre em prol da prevenção rodoviária, que, de resto, se trata de uma das áreas onde o nosso país registou maiores progressos, em especial a verificada no decurso dos últimos anos.

A este propósito, refira-se o facto de em 2014 se ter continuado a verificar a tendência decrescente no que respeita ao número de vítimas mortais ocorridas nas estradas portuguesas, com uma redução em 7,3% face ao ano de 2013, ou seja, menos 38, perfazendo assim um total de 480 vítimas mortais. Já no que concerne ao número de feridos graves, este registou uma ligeira subida em 2,2%, correspondente a mais 45 feridos, sendo que os feridos leves diminuíram em 1,2%, ou seja, menos 442 face ao ano de 2013.

Por oposição a esta realidade, e ao contrário do ocorrido em 2013 com uma descida nos números relativos a acidentes rodoviários, verificou-se no ano de 2014, uma inversão destes, tendo os mesmos aumentado em 1% face a 2013. Contudo, e se feito o exercício relativo ao número de acidentes registados com vítimas, temos que em Portugal e nos espaço temporal de apenas duas décadas, uma redução em 38%, quando a nível europeu tal redução se cifrou em 27%.

Ademais, dever-se-á ter em consideração o facto de o parque automóvel ter aumentado exponencialmente nestas últimas duas décadas. Se no ano de 1990 tínhamos um parque automóvel registado de 2.198.000 veículos, em 2010 o mesmo era de 5.832.600, ou seja, um aumento em 165%, correspondente a mais 3.634.600 veículos em circulação.



Estabelecendo uma relação comparativa no que respeita à venda de combustíveis verifica-se que, no mesmo período temporal (duas décadas) se registou um aumento de 66,7% quer nas gasolinas quer nos gasóleos rodoviários, com um registo de 3.769.144 litros em 1990 e de 6.283.11 litros em 2010.

Avançando no tempo e ainda no que concerne à procura de combustíveis, verificou-se que durante o ano de 2014 e face a 2013, se assistiu a uma retração do consumo das gasolinas, designadamente com uma quebra de 0,4%, correspondente a menos 4 mil litros vendidos, o que na verdade não tem quase qualquer significado. Contudo, verificou-se em todos os restantes produtos petrolíferos um ligeiro aumento, nomeadamente nos gasóleos que viram a sua cota aumentar em 2,2% face a 2013, ou seja, mais 91 mil litros vendidos do que no ano transato.

Na realidade, o consumo dos combustíveis rodoviários inverteu a tendência dos anos anteriores e recuperou o crescimento, sendo que em termos anuais acumulados verificou-se uma subida em todos os produtos e também nos lubrificantes, com exceção da gasolina como já referido. Assim, e apesar de uma ligeira recuperação no gasóleo e lubrificantes em relação a 2013, os valores continuam inferiores aos verificados em 2012.

Esta evolução poderá estar correlacionada, com o relançamento da economia nacional em 2014 que, de acordo com o INE, cresceu 0,9%, e que terá implicado, assim, uma maior atividade no transporte comercial e privado. Também de acordo com as previsões do Banco de Portugal, as atuais projeções macroeconómicas apontam para uma gradual recuperação da economia portuguesa nos próximos anos, ligeiramente acima da área do euro, sendo que a expectativa é a de que o PIB cresça 1,5% em 2015, de resto, o mesmo valor usado pelo Governo no Orçamento de Estado.

Este ligeiríssimo aumento da venda de combustíveis poderá indiciar por si só, também, um ligeiro aumento do fluxo de tráfego nas estradas portuguesas, o que de certa forma poderá também estar correlacionado com o aumento dos acidentes verificados em 2014, os quais passaram de 116.035 para 117.231 correspondendo a mais 1.196 acidentes, ou seja, a um aumento de 1%. Ainda que tivesse havido este ligeiríssimo aumento de acidentes rodoviários, verificou-se à semelhança do ocorrido nos anos anteriores, uma redução do número de vítimas mortais a nível nacional, conforme se pode constatar no quadro seguinte.

Sinistralidade Rodoviária	2013	2014	Varição 2014 vs 2013 (#)	Varição 2014 vs 2013 (%)
Mortos	518	480	-38	-7,3%
Feridos graves	2.054	2.099	45	2,2%
Feridos leves	36.818	36.376	-442	-1,2%
Acidentes	116.035	117.231	1.196	1,0%

Em termos de sinistralidade rodoviária, afinal a nossa maior preocupação e razão de ser enquanto instituição pública especialmente vocacionada para a área da segurança rodoviária, podemos referir que, considerando os últimos três anos, e com base nas estatísticas disponíveis, se verifica uma tendência constante de redução, sendo que esta é decorrente de um já longo processo de redução contínuo, que se deve, entre outros, a um conjunto de políticas e ações ministradas pelas mais diversas entidades atuantes no mundo rodoviário, mas também, diga-se em abono da verdade, pela vontade política de sucessivos governos no sentido de promover uma cultura de segurança assente nos mais variados princípios de bem-estar social e económico.

Aliás, importa desde já ressaltar o facto de nos últimos três anos, Portugal ter apresentado o segundo melhor desempenho a nível comunitário, sendo que apenas a Eslováquia conseguiu um desempenho ligeiramente superior. Quando observada a estatística de vítimas mortais por milhão de habitantes, verifica-se a tendência decrescente, sendo que se passou de 93 para 64 no espaço de apenas 3 anos. Na verdade, urge uma abordagem coerente, holística e integrada, que tenha em conta as sinergias com outros objetivos políticos.

A política de segurança rodoviária a nível local, nacional ou internacional deve integrar os objetivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa, não se podendo “desligar” a política de segurança rodoviária das políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros, comércio e relações externas, entre outras, afinal, a transversalidade de matérias adstritas ao mundo rodoviário e conseqüentemente à segurança rodoviária é pois, sinónimo de um amplo conjunto de (boas) práticas tendentes ao seu incremento.



Na verdade, a segurança rodoviária é hoje, mais do que nunca, um desígnio dos estados modernos e em especial dos estados europeus, sendo que Portugal não se imiscui desse objetivo. Prova dessa realidade é a redução da sinistralidade alcançada na primeira década deste século e continuada na presente década, sendo que o objetivo qualitativo da ENSR em colocar Portugal no *top ten* dos países europeus até finais de 2015 mantém-se, senão concretizável, pelo menos por todos nós verdadeiramente desejado.

Ainda neste contexto, e relativamente à evolução da sinistralidade em Portugal face à média europeia, podemos afirmar que o nosso país tem vindo a primar pela bitola europeia, sendo que, se feito o exercício à primeira década do século, conseguimos, inclusive, superar a média comunitária, pois no que respeita ao número de mortos há a destacar uma redução superior a 56%, quando a média comunitária, apesar de muito positiva, foi de 49%.

Também por essa razão, Portugal pode congratular-se por ter vindo sucessivamente a alcançar resultados cada vez mais animadores, especialmente quando recordamos o facto de ainda nos anos 90 do século XX, nomeadamente em 1995, o nosso país encontrar-se, à altura, no último lugar do ranking europeu, com um registo de 271 mortos por milhão de habitantes, quando a média comunitária rondava os 132, ou seja, Portugal encontrava-se 105% acima daquela média, o que constituía um valor verdadeiramente desastroso e preocupante.

Para a redução verificada, podemos afirmar sem qualquer sombra de dúvida que a existência de um documento enquadrador da política de segurança rodoviária nacional tem sido determinante para a redução da sinistralidade rodoviária no nosso país. Na verdade, a sinistralidade rodoviária, desde sempre, tem-se constituído como um flagelo inaceitável, pelas suas consequências sociais e económicas, e porque a posição de Portugal no contexto da União Europeia não era à altura a mais satisfatória, apesar da melhoria verificada ainda durante a primeira década deste século.

Neste sentido, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) foi decisiva, assumindo-se como um marco crucial na forma como se procedeu à abordagem da segurança rodoviária, ou seja, constituindo-se num verdadeiro desafio nacional, em que todos os atores da sociedade, direta ou indiretamente, se envolveram.



Existem, contudo, e em termos de segurança rodoviária, áreas operacionais em que importa verdadeiramente melhorar, tais como todas as questões relacionadas com o álcool, a velocidade, o uso do telemóvel e o não uso dos cintos de segurança, em especial os dos bancos traseiros, entre outros. O esforço desenvolvido e as sinergias canalizadas têm sido notáveis a todos os níveis, inclusive pela fiscalização desenvolvida quotidianamente pelas forças de segurança (PSP e GNR), sendo que o MAI, em especial, não pode deixar de se congratular com estes excelentes resultados.

Neste contexto, consideramos que muito se tem feito no nosso país no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, que, recorde-se tem sido ao longo das sucessivas legislaturas encarado como um desígnio governamental. Na realidade, a sinistralidade rodoviária em Portugal tem vindo de forma consistente e progressiva a reduzir-se, sendo que, se analisada no período temporal respeitante à última década deste século (2004-2014), constatamos que a mesma desceu muito significativamente, traduzida por números de redução em 57,7% nos mortos, 49,9% nos feridos graves e 23,9% nos feridos leves.

Sinistralidade Rodoviária	2004	2014	variação 2004 vs 2014 (#)	variação 2004 vs 2014 (%)
Mortos	1.135	480	-655	-57,7%
Feridos Graves	4.190	2.099	-2.091	-49,9%
Feridos Leves	47.819	36.376	-11.443	-23,9%
Acidentes c/vítimas	38.930	31.362	-7.568	-19,4%

Atendendo aos factos acima descritos, constatamos que a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal é uma realidade, fruto, naturalmente, de vários fatores que concorrem para a mesma, designadamente pelo facto de os veículos se apresentarem cada vez mais seguros a nível da sua [segurança passiva e ativa](#), protegendo assim de forma mais eficaz os seus passageiros e também os peões em caso de embate, mas também por haver uma maior consciencialização por parte dos cidadãos no uso dos equipamentos de segurança, os quais são cada vez mais utilizados (cintos de



segurança, capacetes de proteção e sistemas de retenção de crianças), proporcionando assim uma muito maior proteção.

Dos vários pilares constituintes da segurança rodoviária, o mais crítico é o do [comportamento humano](#), sendo, contudo, que existem inúmeros fatores ligados aos elementos do sistema de tráfego que contribuem para a ocorrência dos acidentes rodoviários e para o fenómeno da sinistralidade. Em termos gerais e de acordo com vários estudos efetuados a nível internacional, as causas dos acidentes são, grosso modo, divididas em dois grupos, a saber: causas diretas, as relacionadas com a última sequência de acontecimentos que conduz ao acidente, e as causas indiretas, ou seja, as relacionadas com a influência catalisadora de outras causas ou desencadeadora da sequência de acontecimentos.

Podemos, neste contexto, referenciar os estudos realizados pelos autores finlandeses Salusjarvi e Kartunnen *et al*, os quais, concluíram que em 96% dos casos as causas diretas estão relacionadas com o fator humano, em 6% dos casos com a estrada e em apenas 3% com o fator mecânico. Também de acordo com os referidos autores, um número significativo das causas ligadas ao fator humano são devidas a erros de perceção (40% dos casos analisados) e de decisão (31% dos casos), os quais podem ser induzidos pelas características da estrada ou do veículo. No que se refere às causas indiretas, os mesmos autores identificaram, ainda, em 76% dos acidentes, causas relacionadas com o fator humano, em 48% dos sinistros causas ligadas ao fator estrada e em 21% dos casos reportáveis ao fator mecânico.

Ainda neste contexto, importa relevar que as velocidades médias praticadas a nível do nosso território tem vindo a reduzir-se, fruto de condicionalismos vários, a que, certamente, a atual crise financeira não será alheia, mas também pelo facto de existir uma maior e mais apertada fiscalização por parte das autoridades policiais. Tais reduções implicam, genericamente, velocidades de embate também menores, resultando uma menor gravidade nas lesões corporais.

De uma forma geral, podemos afirmar que o atual sistema de emergência também é cada vez mais eficiente, resultando num socorro mais rápido e eficaz, o que, aliado à implementação de um conjunto amplo de medidas de acalmia de tráfego e também à construção de novas estradas e de campanhas de prevenção rodoviária, em muito contribuíram para a redução dos níveis de



sinistralidade rodoviária no nosso país, em especial na última década como já anteriormente fizemos menção. De uma forma geral, podemos em jeito de balanço afirmar que os cidadãos estão mais despertos para a problemática da sinistralidade rodoviária, cumprindo e adequando os seus comportamentos ao sistema viário. Aliás, o fator humano é hoje mais do que nunca, entendido como o mais decisivo para a ocorrência do acidente, ou não fosse ele, como atrás mencionámos, responsável por 96% dos acidentes.

Considerando que as exigências do sistema de tráfego são demasiado complexas para a capacidade limitada de processamento de informação do condutor, deve-se então conceber o sistema de forma mais simples para que se possa prevenir a ocorrência de erros e, assim, reduzir as consequências das falhas humanas. Para tal, em muito têm contribuído as ações de prevenção e fiscalização desenvolvidas pelas forças de segurança e pela entidade nacional com responsabilidade na matéria – a ANSR, instituição que tem como missão o planeamento e a coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário, naturalmente muito “ajudada” pela participação ativa de dezenas de associações e entidades que atuam no domínio da segurança rodoviária.

De referir que durante o ano de 2014, foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, a qual de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2012-2015, aprovadas pela Lei n.º 64-A/2011, de 30 de dezembro, definiram, no âmbito da ENSR, o combate à sinistralidade rodoviária, como prioridade governativa, levando para tal a cabo a avaliação do sistema em execução e reforçando, em coordenação com as várias instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano, aos utilizadores de veículos de duas rodas, bem como à condução sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

A Revisão da ENSR foi coordenada pela ANSR e teve a participação do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa e o envolvimento de 40 organismos da Administração Pública dependentes de 10 Ministérios. Neste âmbito, até ao final do ano de 2015 encontra-se prevista a execução de 131 ações distribuídas por 13 objetivos operacionais.



Também em 2014, a ANSR concluiu o processo de Revisão Intercalar da ENSR tendo procedido à atualização e concretização dos objetivos e ações chave correspondentes ao período 2013-2015, sendo que sob a sua coordenação foram realizadas várias reuniões que contaram com a participação do ISCTE-IUL, bem como com o envolvimento da estrutura de pilotagem, constituída pelos representantes políticos dos diversos ministérios intervenientes no desenvolvimento daquela estratégia, e também, da estrutura técnica, integrando entidades oficiais com responsabilidades no setor da segurança rodoviária.

Ainda no que reporta ao balanço de 2014, é de grande importância revelar que com a entrada em vigor da Lei nº 72/2013, de 03 de setembro, já devidamente referenciada neste relatório, e com a sua consequente aplicação a 1 de janeiro de 2014, entraram em vigor as alterações ao Código da Estrada, as quais, visaram, na sua essência, sanar algumas normas declaradas inconstitucionais, bem como aperfeiçoar algumas regras de trânsito e ainda simplificar o regime processual das contraordenações rodoviárias.

Ainda a este propósito e considerando a missão da ANSR devemos ter em conta que a eficácia desta organização passa essencialmente pelo seu desígnio último de reduzir a sinistralidade rodoviária, traduzida pela redução de vítimas mortais e naturalmente também pela redução de feridos graves e ligeiros nas estradas nacionais. Para tal, deve a ANSR ser verdadeiramente eficiente na forma como atua em termos organizacionais, pautando-se pelas melhores práticas de boa gestão pública recorrendo, sempre que aplicável, a financiamento europeu para os projetos estratégicos enunciados no presente documento de forma a diminuir o financiamento por fundos nacionais, de resto, conforme estipulado em sede de SIADAP 1 – QUAR organizacional.

Esta eficiência deverá ser traduzida pelo aumento da taxa de elaboração de autos de decisão e por uma resposta mais rápida do processo, espelhando assim uma maior rentabilidade do serviço público desta organização e consequentemente um aumento do nível de satisfação do cidadão. A ANSR, não obstante as dificuldades com que se depara quotidianamente, sejam elas de natureza endógena ou exógena, conseguiu, ainda assim, atingir um resultado verdadeiramente positivo durante o ano de 2014, à semelhança do já ocorrido no ano transato de 2013.



Neste contexto, e atendendo à missão deste organismo – segurança rodoviária, importa, uma vez mais, destacar no capítulo de conclusões prospetivas em apreço, o facto de o ano de 2014 se ter registado, pela primeira vez, desde há décadas, um total de vítimas inferior a 500, designadamente 480 vítimas mortais, ou seja, um decréscimo em 7,3% o que não deixa de constituir um notável progresso.

Esta situação de melhoria acaba, também, por ser reflexo de um melhor comportamento por parte dos condutores, o que por sua vez, se traduz também num menor número de autos entrados nos dois últimos anos (quebra de 6% entre 2014 e 2012) e, conseqüentemente, numa quebra considerável no número de autos registados, com reflexo na descida da receita deste organismo. Realce-se, a este propósito, que este organismo no âmbito do cumprimento da sua nobre missão tenderá, por razões de ordem natural da sua atividade de prevenção, a obter menor receita em consequência do aumento verificado nas condições de segurança existentes nas estradas portuguesas.

Importa, contudo salientar que apesar da constante quebra de receita obtida, a relação desta com a taxa de decisão obtida é precisamente a mesma nos últimos três anos, o que, por sua vez, indicia uma eficiente cobrança e, no fundo, um nível de prestação que se pauta sempre por um desempenho elevado do procedimento contraordenacional.

Um importante indicador da excelente prestação desta Autoridade durante o ano de 2014, é o facto de se ter conseguido, uma vez mais, uma redução da taxa de prescrição, com valores na ordem dos 24% face ao ano de 2013 e de 46,4% se feito o mesmo exercício com o ano de 2012, o que não deixa de constituir facto muito relevante.

Mas como não deveremos efetuar análises apenas sob um prisma de valores absolutos, importa destacar alguns dados em termos relativos, sendo que, se utilizado como denominador da equação o número de autos registados, poderemos retirar mais e melhores conclusões, as quais, da melhor forma traduzem o progresso evolutivo da nossa realidade organizacional.



Assim, e neste enquadramento, há que relevar o importante aumento dos autos decididos, consubstanciado em 5,5%, o que, uma vez mais, se traduz numa excelente performance. Também muito positivo, foi o verificado com os autos cobrados, os quais registaram um aumento de 18,8%. Já os autos prescritos, analisados sob o mesmo prisma, desceram em 0,6%, refletindo assim a continuidade de um processo de redução assinalável.

Do conjunto de todos os indicadores existentes, a melhor demonstração de resultados tem a ver com o facto de em 2014, a ANSR ter decidido 94,5% do total do universo de autos registados, o que é, de facto, verdadeiramente notável, atendendo aos poucos recursos existentes. Convém também salientar que esta melhoria muito significativa da relação existente entre autos decididos e autos registados é, por um lado, produto do muito esforço e empenho de todos os trabalhadores desta entidade, mas também, resultado de um conjunto de boas práticas de gestão interna, que todas somadas geraram um aumento em 5,5% face a 2013 e 27,1% face ao alcançado em 2012. No que respeita ao número de autos cobrados e tendo por base o universo de registados, conseguiu-se um aumento de 18,8% face ao ano transato (2013), o que também se traduz num excelente resultado.

Na esteira da consolidação dos bons resultados alcançados nos últimos anos, que permitiram colocar Portugal entre os países europeus que mais reduziram a sinistralidade no que se refere ao número de mortos, o principal objetivo da ANSR consiste não só em atingir as metas definidas nos diversos objetivos da ENSR como principalmente superá-las. Nesse sentido, em 2015, dar-se-á continuidade aos vários objetivos e ao plano de Ações Chave para o período vigente 2013-2015, sendo que será mantida a promoção da elaboração e aprovação por parte das autarquias de Planos Municipais de Segurança Rodoviária, instrumento necessário ao combate eficaz da sinistralidade em meios urbanos que regista em Portugal valores muito elevados, comparativamente com a maior parte dos países europeus.

O ano de 2015, constituirá certamente mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados animadores no que à segurança rodoviária respeita, e conseqüentemente, no contínuo balanço daquilo que se encontra retratado no [anúário de segurança rodoviária](#) onde de acordo com os dados aí constantes, podemos continuar a afirmar a existência de uma sustentada redução dos níveis de sinistralidade ocorridos em Portugal, de resto, tal como ocorrido durante a primeira década deste novo século.



Dos muitos projetos desenvolvidos por esta Autoridade, destaque-se o Sistema Nacional do Controlo da Velocidade (SINCRO), que consiste na instalação de 50 locais de controlo de velocidade em todo o território nacional, visando, na sua essência, 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 dos veículos em cada local de controlo. Este sistema telemático constitui a infraestrutura física e tecnológica (equipamentos, hardware, software e telecomunicações) que assegura de forma automática, a fase de deteção da infração por excesso de velocidade do serviço de fiscalização automática de velocidade, complementado pelo processamento administrativo resultante desta fiscalização, esperando-se que durante o ano de 2015 este sistema entre, definitivamente, em operação a nível nacional.

Um outro importante projeto lançado em 2014 teve a ver com a aquisição de serviços de gestão de processos de contraordenações rodoviárias, os quais, se devem ao muito elevado volume de expediente de autos de contraordenação rodoviária, a sua cobrança e arquivo em formato digital, o registo centralizado dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada, o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, bem como o acesso, sob a forma digitalizada, das entidades envolvidas ao seu conteúdo. A agregação de todos estes serviços num serviço global permitirá uma atuação mais eficiente da Administração Pública, através da racionalização de procedimentos com a conseqüente redução de custos, e a diminuição dos tempos de tramitação do processo contraordenacional, contribuindo assim para a diminuição da taxa de prescrições.

Também integrado com o âmbito do projeto acima mencionado, e para a mais eficaz prossecução da missão e atribuições da ANSR, nos termos previstos no artigo 2.º do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, são considerados essenciais os sistemas informáticos SCOT — Sistema de Contraordenações de Trânsito e SIGA — Sistema de Informação e Gestão de Autos, os quais são responsáveis pela gestão do ciclo de vida das contraordenações rodoviárias. Em termos simplistas podemos referir que o Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT) é aquele que permite veicular toda a informação relevante às forças de segurança no local e momento em que esta é necessária, nomeadamente o levantamento dos autos de contraordenação através de terminais móveis, permitindo a obtenção de ganhos significativos de eficiência dos processos.



Já o SIGA traduz-se num sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação, que proporciona à ANSR o suporte das atividades de gestão dos processos de contraordenação (gestão do ciclo de vida da contraordenação), desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções pecuniárias e das sanções acessórias.

Neste contexto, consideramos que ambos os sistemas são aplicativos informáticos verdadeiramente vitais e imprescindíveis por forma a assegurar a gestão do processo contraordenacional rodoviário, pelo que importa acautelar a inexistência de interrupções de funcionamento da aplicação do direito contraordenacional rodoviário, e consequentemente da segurança rodoviária.

Nestes termos, torna-se essencial assegurar a prestação de serviços de manutenção evolutiva e corretiva destes sistemas incluindo o Portal de Contraordenações (ver adiante) e do Sistema de Registo de Infrações do Condutor (SRIC), sendo que com vista a melhorar a eficiência e eficácia do SIGA prevê-se a reengenharia das aplicações SIGA e SRIC, nomeadamente a migração para tecnologias mais recentes, acompanhada da migração dos dados já existentes e uma maior integração com outras ferramentas desta instituição.

Com este procedimento simplifica-se também a prestação de serviços, agora dispersa por vários fornecedores, assegurando que a manutenção destes sistemas informáticos seja realizada por uma só entidade, tendo em vista a sua crescente integração, que se traduzirá na redução de custos e, especialmente, no aumento das receitas a obter através da redução da taxa de prescrições dos autos de contraordenação.

Um outro importante projeto tem a ver com os serviços de desmaterialização de notificações dos autos de contraordenação, o qual, segue no âmbito das adaptações processuais preconizadas nas forças de segurança, fruto também do alargamento do SCoT para o tratamento das contraordenações indiretas, ou seja, o processo de levantamento e notificação de infrações ao Código da Estrada não presencial, sendo que se constatou que faltava desmaterializar a fase de notificações aos infratores de forma a melhorar a integração dos processos e obtenção de reais ganhos de eficiência.



Com esta aquisição pretendeu-se atingir objetivos, tais como, a redução do papel (avisos de receção entregues e devolvidos) na medida em que todo o processo de notificação será realizado, eletronicamente, via SCoT e assim assegurar um nível de serviço (SLA) elevado das operações, com franca redução de tempos e supressão de tarefas administrativas (receção, separação e organização física dos objetos recebidos) e ainda libertação de recursos humanos das três entidades envolvidas por via da supressão das tarefas rotineiras associadas e, conseqüentemente, realocação dos recursos em atividades com maior valor acrescentado.

Um outro importante projeto foi o da videoconferência, o que vem facilitar a desmaterialização do processo de audição de testemunhas, adaptando o procedimento de inquirição de testemunhas à nova realidade de funcionamento dos serviços, (centralização dos serviços na ANSR). Para tal desiderato, foi necessário implementar uma solução de videoconferência para a audição remota das testemunhas integrada no processo de gestão de autos de contraordenação, tornando todo o processo mais eficaz e eficiente e diminuindo os custos associados às deslocações de consultores e peritos e até das próprias testemunhas e arguido/s, assim como o tempo do procedimento.

Finalmente e também em 2014, em resposta a um repto lançado pela ANSR, quatro empresas portuguesas, “JP – Inspiring Knowledge”, “Portugal Telecom”, “Salvador Caetano” e “Vision-Box”, associaram-se num projeto de desenvolvimento de equipamentos de alta integração tecnológica para embarcar em veículos de fiscalização do trânsito. Dessa associação resultou o desenvolvimento de um protótipo de veículo com alta integração tecnológica e incorporação nacional, designado “BITE” (Built-in Integrated Technology), o qual poderá, inclusive, ser alvo de exportação para diversos mercados internacionais. Neste âmbito, a ANSR tem vindo a coordenar ao nível do MAI o chamado “*Projeto de Infraestrutura Base do Veículo Policial*”, sendo que os veículos protótipos encontram-se já a operar em ambiente real de controlo e fiscalização do trânsito, quer por parte da GNR quer pela PSP.

Por outro lado, e ainda neste contexto, importa recordar que no âmbito da missão da ANSR, e entre as suas várias atribuições, figuram a promoção e o apoio de iniciativas cívicas e parcerias com outras entidades públicas ou instituições privadas, que incrementem a otimização da segurança rodoviária, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 2.º do [Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março](#),



sendo que as ações a desenvolver em parceria com entidades privadas no domínio da prevenção e segurança rodoviárias obrigam à realização de protocolos entre as partes.

No âmbito das melhorias processuais ocorridas em 2014, foi desenvolvido um outro importante projeto-piloto, entre a ANSR e as forças de segurança (GNR e PSP) e CTT, o qual consistiu no tratamento administrativo das contraordenações de velocidade.

Neste projeto, foram tratadas 45.990 infrações de velocidade, as quais envolveram tarefas diversificadas tais como, a recolha e registo da informação de notificação recebida dos CTT, designadamente a digitalização dos avisos de receção e registo no SCoT de informação relativa a códigos do auto, datas de devolução e/ou entrega, motivo de devolução, tratamento das exceções, tais como notificações (carta registada ou simples) devolvidas, registo de respostas a pedidos de identificação de condutor (PIC`S), arquivo local e classificação dos documentos tratados durante o projeto. No final do referido projeto, foram devolvidos os documentos à ANSR, os quais foram devidamente arquivados e fisicamente referenciados.

De referir que os locais das forças de segurança que foram objeto do aludido projeto-piloto foram os Destacamentos da Guarda Nacional Republicana (Carcavelos, Carregado, Torres Vedras, Leiria e Setúbal), bem como a Divisão de Trânsito de Lisboa da Polícia de Segurança Pública. As notificações objeto de tratamento foram as provenientes dos radares móveis das Unidades acima mencionadas e dos radares fixos instalados na CRIL e A25.

Outro importante projeto desenvolvido em 2014 foi o SIRESP-ST, o qual permite a recolha e a transmissão de coordenadas geográficas de acidentes rodoviários de forma automática recorrendo à infraestrutura base SIRESP, o qual assegura a satisfação das necessidades de comunicações das forças e serviços de emergência e de segurança, permitindo a centralização do comando e a sua coordenação. Este projeto enquadra-se no âmbito do desenvolvimento e implementação de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) dos acidentes de viação sobre coordenação da ANSR, e que tem como principal objetivo melhorar o conhecimento do fenómeno dos acidentes rodoviários, designadamente identificar pontos de acumulação de acidentes dentro das localidades.



Em 2014 e por forma a aumentar a qualidade do serviço no âmbito das contraordenações rodoviárias e, conseqüentemente, a satisfação dos cidadãos, a ANSR no âmbito da sua política de qualidade (ISO 9001:2008), lançou em 2014 um novo *site*, o qual pretende responder aos novos desafios, facultando uma informação mais clara e facilitando a navegação dos internautas e assim acompanhar as novas tendências de comunicação. No novo *site* é possível aceder a um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida pela ANSR, nomeadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária, legislação rodoviária, mas também seminários, artigos técnicos e outros eventos que contam habitualmente com a participação da ANSR, bem como, diversos formulários, devidamente normalizados, através dos quais os cidadãos poderão efetuar pedidos e/ou reclamações e ainda uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária.

Em 2014 foi também dada prioridade ao desenvolvimento do “Portal de contraordenações”, o qual vai permitir, através do cartão de cidadão, que os condutores consultem todas as informações relacionadas com a sua atividade rodoviária e o estado dos seus processos de infração.

Este portal tem, assim, por objetivo, disponibilizar ao cidadão um canal privilegiado de interação no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitindo aos cidadãos acederem *online* a informação atualizada sobre o estado dos seus processos de contraordenação, bem como, consultar o registo de infrações de condutor (RIC), podendo também proceder a um conjunto de operações relativos aos processos de contraordenação, de forma rápida e ágil, e sem necessidade de se deslocar fisicamente aos locais de atendimento.

Com esta nova plataforma, a ANSR tem a forte convicção de que este portal se constituirá como um elemento crítico na agilização da eficiência interna, nomeadamente naquilo que são as atividades focadas no atendimento e interação com o cidadão, promovendo e melhorando a sua interação com os cidadãos e contribuindo, desta forma, para a construção de um serviço de proximidade.



No que respeita à gestão interna da ANSR importa mencionar que um dos maiores constrangimentos com que esta se continua a deparar é, sem dúvida, a manifesta falta de recursos humanos, tornando-se imperativo, o preenchimento do mapa de pessoal aprovado recorrendo, essencialmente, à contratação de mais técnicos superiores e assistentes técnicos.

No término do ano de 2014, a ANSR contava com apenas 61 elementos efetivos no seu Mapa de Pessoal, o qual comporta 95 postos de trabalho, pelo que importa aumentar aquele número por forma a prosseguir-se mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão. Esta instituição tem vindo, ano após ano, a debater-se com enormes dificuldades no que respeita ao preenchimento dos lugares do seu mapa de pessoal, situação que se agravou em 2014, fruto de um número elevado de aposentações e mobilidades, o que fez uma redução de 20,8% face ao ano transato, o que num universo pequeno como o da ANSR é muito considerável.

Na realidade, esta Autoridade não tem vindo a conseguir a desejável e salutar estabilidade ao nível dos seus recursos humanos, o que, desde logo, repercute-se na capacidade de resposta operacional desta organização, pese embora os resultados de quase todos os indicadores serem na realidade bastante positivos, mas diga-se, em abono da verdade, com o esforço hercúleo desenvolvido diariamente por todos os seus trabalhadores e colaboradores.

Pese embora, todas as dificuldades e adversidades enfrentadas pela ANSR durante o ano de 2014, a verdade é que, de forma conjugada, a ANSR e os seus muitos *stakeholders* continuaram a desenvolver esforços tendentes à promoção da segurança rodoviária nacional.

O ano de 2015 passará certamente pelo reforço contínuo de uma política gestonária ativa e dinâmica, sendo que só assim poderá a ANSR continuar a almejar alcançar níveis de desempenho organizacional ainda mais elevados no futuro. Neste sentido, e conforme instituído nas prioridades da atual legislatura governativa, esta Autoridade continuará durante o ano de 2015 a dar continuidade às várias soluções tecnológicas em curso, por forma a se obter maior racionalização dos recursos humanos e materiais existentes. Ao nível do MAI, estamos certos que a segurança rodoviária manter-se-á como um dos pilares fundamentais do próprio sistema de segurança interna nacional.



Neste contexto, e em conformidade com o programa de Governo, a ANSR tem vindo a seguir uma política baseada na simplificação e racionalização dos processos de contraordenações rodoviárias, procurando-se sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais, e assim dando continuidade ao esforço de redução da taxa de prescrição e do tempo entre a data da infração e a data da decisão.

Certo que o ano de 2015 constituirá, ainda um ano de relativas dificuldades macroeconómicas, o Governo continuará focado no desenvolvimento e aprimoramento de um conjunto de medidas que reforcem a eficácia e a eficiência dos organismos públicos, designadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos materiais e humanos, reorganizando para tal estruturas, aumentando a eficiência e reduzindo custos e, assim, consolidando um conjunto de alterações substantivas tendentes à melhoria da prestação do serviço público nacional.

A ANSR continuará, ao longo do ano de 2015, a promover a elaboração de estudos tendentes à melhoria do *know-how* de segurança rodoviária, os quais, no âmbito da sua estratégia interna (Plano estratégico 2014-2016), constituem um dos seus objetivos estratégicos por forma a melhorar a caracterização da sinistralidade rodoviária.

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

Assim, procurar-se-á consolidar os bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária, os quais culminaram, como já atrás referimos, com a menor taxa de sinistralidade rodoviária das últimas décadas em Portugal. Enquanto problema complexo de segurança e saúde públicas, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e solidário nas estradas.



No decurso do acima exposto, saliente-se o facto de a ENSR 2008-2015 assumir um papel fundamental no prosseguimento das políticas de segurança rodoviária, sendo que no decurso da revisão efetuada em 2013, foram identificados novos grupos e fatores de risco, o que levou à redefinição dos objetivos estratégicos que lhe presidem e que balizarão a ação governativa nesta matéria.

Destaca-se, neste âmbito, a melhoria da segurança dos condutores de veículos ligeiros e em deslocação em trabalho, a proteção dos utentes mais vulneráveis (nomeadamente peões, ciclistas e de condutores de veículos de duas rodas a motor), o aumento de segurança dentro das localidades, a redução dos principais comportamentos de risco (designadamente os relacionados com o excesso de velocidade, como a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas, e a não utilização de dispositivos de segurança e o uso dos meios de comunicação móvel), bem como a melhoria do socorro e tratamento das vítimas.

Especificamente no que concerne à fiscalização dos comportamentos de risco, a ANSR apostou na consolidação do SINCRO (já acima mencionado), reforçando a importância da atividade fiscalizadora das forças de segurança em matéria de trânsito. Simultaneamente em 2015 será promovido o aperfeiçoamento do processamento contraordenacional através da melhoria de condições de acesso dos vários organismos com responsabilidades e competências neste domínio às funcionalidades do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT).

No âmbito da prevenção rodoviária, continuará a ser dada uma especial atenção ao lançamento de novas campanhas de segurança rodoviária que promovam a adoção de comportamentos cívicos na estrada. Do mesmo modo, um melhor conhecimento da sinistralidade rodoviária, tendo em vista a promoção de alterações que a previnam e mitiguem, será prosseguido através do processo de georreferenciação de acidentes. No que diz respeito à Base de Dados de Acidentes salienta-se que está previsto para 2015 o arranque do sistema de transferência eletrónica de Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV's) provenientes da GNR que permitirá garantir maior celeridade no apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária com ganhos significativos na eficiência nos processos de trabalho.



Importante também será de destacar a intenção de criar um sistema nacional de participações de acidentes rodoviários, de forma a permitir a desmaterialização total do processo no acesso às certidões, sendo que este sistema permitirá que os condutores acidentados e as companhias seguradoras possam aceder, de forma mais simples e rápida, a dados sobre sinistros.

Com este novo sistema, visa-se a diminuição dos tempos de resolução por parte das seguradoras e, conseqüentemente, melhorar a qualidade da informação de suporte ao estudo das causas e conseqüências dos acidentes rodoviários, importando ainda referir que esta desmaterialização irá por sua vez, retirar alguma carga administrativa por parte das forças policiais, na medida em que estes passam a preencher menos formulários e o seu preenchimento será feito de forma automática sempre que possível, deixando assim de terem que responder diretamente aos pedidos. Este mecanismo permitirá também favorecer uma melhor articulação com o Ministério Público, podendo este determinar, nos termos da lei, o segredo de justiça sobre o processo em causa.

Encontra-se ainda prevista a possibilidade de utilização do SCoT pelas entidades municipais de fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar nas vias públicas da jurisdição das câmaras municipais – Câmaras, Polícias e Empresas Municipais – e pelas empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, em vias sob jurisdição municipal que lhe estão concessionadas, nos termos do Decreto-Lei n.º 146/2014, de 09 de outubro, para a fiscalização do estacionamento nas zonas devidamente delimitadas e sinalizadas, restrito às contraordenações previstas no artigo 71.º do Código da Estrada. A Câmara Municipal de Lisboa está já a operar com o sistema SCoT a título experimental e também em termos de formação dos seus efetivos.

Em jeito de balanço e por forma a concluir o presente relatório, podemos afirmar que o ano de 2014 continuou marcado por algumas dificuldades conjunturais, resultantes do contexto económico e financeiro desfavorável que o país atravessou, tendo havido necessidade de apelar a um esforço e empenho acrescidos por parte de todos quantos aqueles que trabalham nesta Autoridade.

Tais adversidades, contudo, não nos impediram de alcançar em 2014 os objetivos fundamentais ligados à nossa missão, de promoção da segurança rodoviária e, conseqüentemente, de redução dos efeitos negativos da sinistralidade rodoviária em Portugal e de renovar a nossa certificação de



qualidade ao abrigo da norma ISO EN NP 9001:2008, constituindo prova do esforço empreendido por este organismo do MAI no sentido dar continuidade à consolidação dos seus processos internos, visando assim o fomento de uma cultura de melhoria contínua e a satisfação dos seus clientes - cidadãos e fornecedores.

A ANSR tem como Visão *“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”*, e tem sido com o empenho, esforço e dedicação de todos os seus trabalhadores e colaboradores que continuará a melhorar de forma gradual o seu desempenho organizacional, consolidando os bons resultados alcançados nos últimos anos, e dando continuidade à realização de um trabalho em prol do desígnio máximo desta organização, que é servir o cidadão e a causa pública, sempre com o objetivo último de reduzir a sinistralidade rodoviária em Portugal.



Abreviaturas

AIE	Agência Internacional de Energia
ANEBE	Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas
ANPC	Autoridade Nacional de Proteção Civil
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APCAP	Associação Portuguesa Sociedades Concessionárias Autoestradas
BCE	Banco Central Europeu
BEAV's	Boletins Estatísticos de Acidentes Viação
CCB	Centro Cultural de Belém
CEAGP	Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública
CEGER	Centro de Gestão da Rede Informática do Governo
CEU	Cooperativa de Ensino Universitário CRL
CMF	Câmara Municipal de Mafra
CSR	Conselho de Segurança Rodoviária
DGAEP	Direção-Geral da Administração e Emprego Público
DGEG	Direção-Geral de Energia e Geologia
DGS	Direção-Geral de Saúde
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP	Estradas de Portugal
ETSC	European Transport Safety Council
FCTUC	Faculdade Ciências e Tecnologias da Universidade Coimbra
GNR	Guarda Nacional Republicana
GRP's	Gross Rating Point
IC's	Itinerários Complementares
IGCP	Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público, I.P.
IGFPJ	Instituto de Gestão Financeira e Patrimonial da Justiça
IML	Instituto de Medicina Legal
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.
INA	Instituto Nacional de Administração, I.P.
INIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias I.P



IRN	Instituto dos Registos e do Notariado
ISEL	Instituto Superior de Engenharia de Lisboa
IST	Instituto Superior Técnico
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
LVCR	Lei de Vínculos Carreiras e Remunerações
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Educação
MP	Ministério Público
NAGO	Núcleo de Apoio à Gestão e Operações
NAP	Núcleo de Apoio à Presidência
NCPCA	Núcleo de Coordenação de Processamento e Cobrança de Autos
NCRAN	Núcleo de Coordenação de Registo, Arquivo e Notificação
NEP	Núcleo de Estudos e Planeamento
NFT	Núcleo de Fiscalização e Trânsito
OCDE	Organização para a Cooperação do Desenvolvimento Económico
ONGs	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
OSR	Observatório de Segurança Rodoviária
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PRACE	Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
QUAR	Quadro de Avaliação e Responsabilização
SCoT	Sistema de Contra Ordenações de Trânsito
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SGMAI	Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna
SIC	Sistema de Informação Contabilística
SIDACO	Sistema para Instrução e Decisão de Autos de Contraordenação
SIGA	Sistema de Gestão de Contraordenações
SJ	Sistema Judicial
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade



SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats
UAL	Universidade Autónoma de Lisboa
UE	União Europeia
UGCO	Unidade de Gestão de Contraordenações
UPR	Unidade de Prevenção Rodoviária
UTIS	Unidade de Tecnologias de Informação de Segurança
WBG	World Bank Group
WHO	World Health Organization

FICHA TÉCNICA

Elaboração: Técnico Superior – Dr. Diogo Júdice da Costa
Supervisão: Presidente – Eng. Jorge Jacob