



# RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2016





Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

# **RELATÓRIO DE ATIVIDADES**

## **2016**

**OEIRAS**

## ÍNDICE GERAL

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Introdução.....                                                                                 | 1  |
| 2. Enquadramento institucional e Balanço de Segurança Rodoviária .....                             | 3  |
| 2.1 Enquadramento institucional .....                                                              | 3  |
| 2.2 Balanço de Segurança Rodoviária .....                                                          | 8  |
| 3. Missão, Visão e Valores Institucionais .....                                                    | 12 |
| 3.1 Definição da Estratégia .....                                                                  | 12 |
| 3.2 Os Stakeholders .....                                                                          | 17 |
| 4. Autoavaliação.....                                                                              | 20 |
| 4.1 Objetivos estratégicos .....                                                                   | 20 |
| 4.2 Concretização do QUAR da ANSR.....                                                             | 21 |
| 4.3 Quadro de avaliação dos resultados .....                                                       | 21 |
| 4.4 Análise da avaliação dos resultados .....                                                      | 22 |
| 4.5 Avaliação do Sistema de Controlo Interno.....                                                  | 30 |
| 4.6 Análise SWOT – Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do<br>desempenho.....       | 31 |
| 4.7 O plano estratégico da ANSR 2014-2016 .....                                                    | 33 |
| 4.7.1 A estratégia 2014-2016.....                                                                  | 35 |
| 4.7.2 Vetores estratégicos.....                                                                    | 36 |
| 4.8 Mapa estratégico .....                                                                         | 37 |
| 5. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano, com indicação de resultados ..... | 38 |
| 5.1 Cooperação e eventos internacionais.....                                                       | 38 |
| 5.2 Campanhas de prevenção e segurança rodoviária .....                                            | 41 |
| 5.3 Dados de sinistralidade rodoviária de 2016 .....                                               | 42 |
| 5.4 Indicadores gerais de desempenho 2016-2015.....                                                | 45 |
| 5.5 Inspeções às vias .....                                                                        | 48 |
| 5.5.1 Pontos negros.. .....                                                                        | 48 |
| 5.5.2 Vistorias. ....                                                                              | 50 |
| 5.5.3 Outras inspeções de vias.....                                                                | 50 |
| 5.5.4 Pareceres e instruções técnicas.....                                                         | 50 |
| 5.5.5 Aprovação de equipamento de controlo e fiscalização de trânsito .....                        | 51 |
| 5.6 SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade .....                                      | 52 |
| 6. Legislação .....                                                                                | 53 |

|                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional, recursos financeiros e recursos materiais e tecnológicos..... | 55 |
| 7.1 Recursos Humanos.....                                                                                                                         | 55 |
| 7.2 Formação Profissional.....                                                                                                                    | 61 |
| 7.3 Recursos Financeiros .....                                                                                                                    | 64 |
| 7.3.1 Despesas ANSR .....                                                                                                                         | 64 |
| 7.3.2 Receitas ANSR.....                                                                                                                          | 65 |
| 7.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias .....                                                                                           | 66 |
| 7.3.4 Encargos com pessoal.....                                                                                                                   | 68 |
| 7.4 Recursos Tecnológicos .....                                                                                                                   | 69 |
| 8. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing) .....                                                                                           | 74 |
| 9. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2016 .....                                                                               | 75 |
| 10. Avaliação Final .....                                                                                                                         | 77 |
| 10.1 Avaliação Quantitativa .....                                                                                                                 | 77 |
| 10.2 Avaliação Qualitativa .....                                                                                                                  | 78 |
| 11. Considerações finais .....                                                                                                                    | 81 |

## ÍNDICE DE QUADROS

|           |                                                                |    |
|-----------|----------------------------------------------------------------|----|
| Quadro 1  | QUAR da ANSR 2016 – versão inicial .....                       | 13 |
| Quadro 2  | QUAR da ANSR 2016 – versão reformulada.....                    | 16 |
| Quadro 3  | Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas..... | 20 |
| Quadro 4  | Objetivos Operacionais – concretização do QUAR .....           | 21 |
| Quadro 5  | Avaliação de resultados.....                                   | 21 |
| Quadro 6  | Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI).....            | 31 |
| Quadro 7  | Mapa Estratégico 2014-2016 .....                               | 37 |
| Quadro 8  | Balanço de Sinistralidade 2015-2016.....                       | 42 |
| Quadro 9  | Pontos Negros.....                                             | 50 |
| Quadro 10 | Mapa de Pessoal da ANSR 2016.....                              | 58 |
| Quadro 11 | Recursos Humanos – Desvios do QUAR .....                       | 59 |
| Quadro 12 | Ações de formação realizadas em 2016.....                      | 62 |
| Quadro 13 | Encargos com formação.....                                     | 63 |
| Quadro 14 | Taxa de funcionários abrangidos pela formação .....            | 63 |
| Quadro 15 | Execução Orçamental (Despesa) 2016.....                        | 64 |
| Quadro 16 | Execução Orçamental (Receita) 2016.....                        | 66 |
| Quadro 17 | Distribuição dos valores de coimas rodoviárias 2016.....       | 67 |
| Quadro 18 | Encargos com pessoal 2015 e 2016.....                          | 68 |
| Quadro 19 | Índice de superação dos objetivos operacionais.....            | 77 |
| Quadro 20 | QUAR da ANSR 2016: Ponderação e resultados .....               | 78 |

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

|            |                                                                      |    |
|------------|----------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1  | Meta do PENSE 2020 – evolução da sinistralidade rodoviária 2010-2020 | 22 |
| Gráfico 2  | N.º de trabalhadores da ANSR 2008 – 2016 .....                       | 55 |
| Gráfico 3  | N.º de trabalhadores mobilidade vs postos ocupados.....              | 56 |
| Gráfico 4  | Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados.....            | 56 |
| Gráfico 5  | Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência.....                | 57 |
| Gráfico 6  | Trabalhadores efetivos na ANSR 2008-2016.....                        | 59 |
| Gráfico 7  | Total de horas em ações de formação.....                             | 61 |
| Gráfico 8  | Execução de ações de formação 2016 .....                             | 63 |
| Gráfico 9  | Repartição das despesas efetivas da ANSR em 2016.....                | 65 |
| Gráfico 10 | Repartição das receitas efetivas da ANSR em 2016.....                | 66 |
| Gráfico 11 | Distribuição de valores de coimas rodoviárias 2016.....              | 67 |
| Gráfico 12 | Distribuição dos encargos com pessoal da ANSR 2016.....              | 69 |

## 1. INTRODUÇÃO

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), na redação do presente relatório de atividades referente ao ano de 2016, e à semelhança do já ocorrido em 2015, manteve uma estrutura de relatório mais sintetizada, concisa e objetiva, indo assim ao encontro das orientações determinadas a nível ministerial, sem que com essa redução, perca o propósito último de informar, esclarecer e proceder à avaliação que nos termos da lei é exigível num documento de natureza.

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

Poderemos afirmar que a segurança rodoviária, propósito último da existência do presente organismo (ANSR), é hoje e mais do que nunca um tema incontornável em qualquer agenda política, na medida em que a mesma se traduz no direito à vida, na integridade física dos cidadãos, na cidadania e nos direitos de propriedade. Estes direitos não só refletem o nível de desenvolvimento dos países como também o próprio bem-estar das populações. Na verdade, 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.

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 2016 e também daquelas que decorreram da estratégia delineada para o triénio 2014-2016.



## 2. ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL E BALANÇO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

### 2.1 ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

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, insere-se num vasto conjunto de outros organismos e de pessoas jurídicas, às quais, a lei, atribui o exercício da função administrativa do Estado.

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:

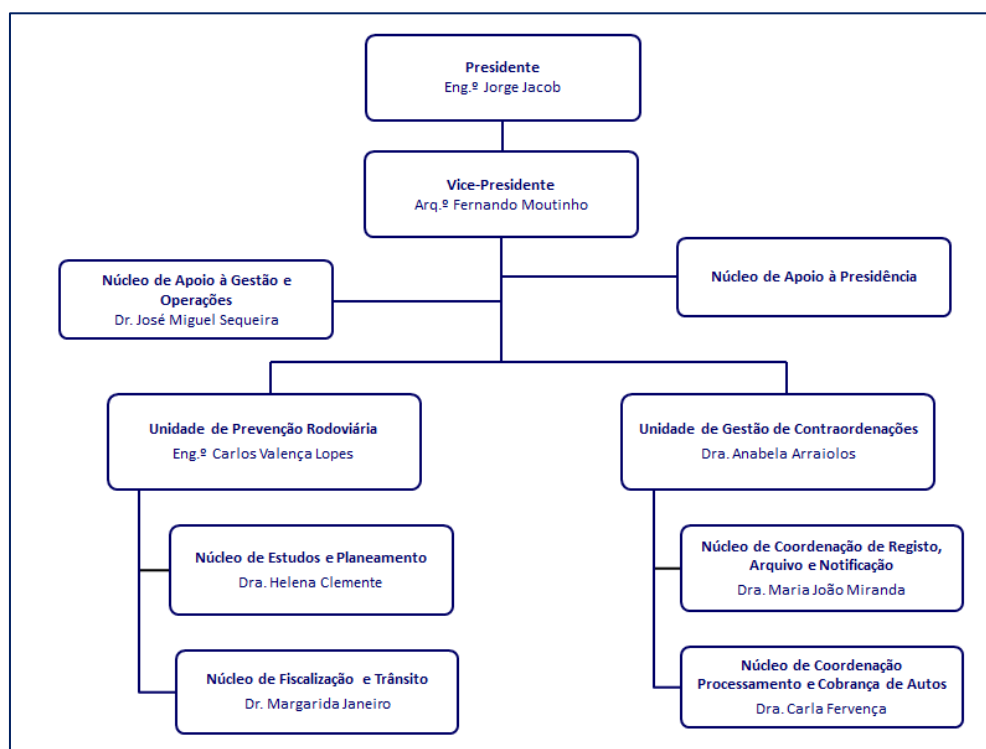
- O planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária;
- A promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária;
- A aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário.

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, 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, designadamente o tipo de organização interna, de acordo com o artigo 6.º do referido diploma legal, obedece ao modelo de estrutura hierarquizada, conforme se ilustra na figura da página seguinte:



Decorrente da [Portaria n.º 340/2007, de 30 de março](#), nomeadamente dos seus artigos 1.º a 4.º, estabeleceu-se a estrutura nuclear da ANSR e as competências das respetivas unidades orgânicas, sendo que de acordo com a referida Portaria, a ANSR ficou estruturada com as 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](#), estabeleceu, 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.

## 2.2 BALANÇO DE SEGURANÇA RODoviÁRIA

Consubstanciada nas Grandes Opções do Plano (GOP) 2016-2019 e no Programa do XXI Governo Constitucional, as políticas públicas de segurança rodoviária continuaram durante o ano de 2016 alinhadas com os princípios e orientações vigentes nos anos anteriores, e nesse sentido, o Ministério da Administração Interna (MAI) através das suas instituições policiais e administrativas, e no caso em apreço, pela ANSR, sempre procurou reger a sua atividade pelos mais elevados níveis de desempenho e de serviço em ordem a melhorar a eficiência, eficácia e a 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 XXI Governo Constitucional considerou como prioritária a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade, sendo que, para tal, o Governo desde logo procedeu à atualização e desenvolvimento de uma nova estratégia nacional para a segurança rodoviária, a aplicar no período 2017-2020, mediante avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário, decorrentes da anterior estratégia nacional (ENSR) que vigorou durante o período de 2008 a 2015. Neste contexto, e também de acordo com aquela estratégia, o Governo determinou em sede de Programa Governativo e também nas Grande Orientações do Plano (GOP) diversas ações, tais como o incentivar de todos os municípios portugueses a elaborarem e aprovarem os respetivos “Planos Municipais de Segurança Rodoviária”, instrumentos considerados como fundamentais na promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos, e ainda a concretização e expansão do Sistema Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO).

Também para o período governativo vigente, se estipulou a promoção da melhoria da articulação e a partilha de informação entre as todas as entidades com informação sobre os veículos ou os seus proprietários e condutores e as forças de segurança, sendo que o reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumento das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias também se encontra estipulado no programa de Governo.

Mas este programa prevê ainda para o período temporal considerado, o desenvolvimento de um “Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos” bem como a continuidade do desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário.

Em 2016 foi desenvolvido a nível nacional, um documento fundamental e estruturante, denominado por Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2017-2020 “PENSE 2020”, o qual foi precedido da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, ambos da responsabilidade da ANSR. Estes instrumentos estratégicos nacionais surgiram para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada no nosso país, quer a nível do número de vítimas mortais, quer a nível do número de feridos graves. Ainda assim, e comparativamente com o ano de 2015, podemos dizer que 2016 registou um menor número de vítimas mortais, mesmo depois de contabilizados os mortos a 30

dias, ainda não fechados (à data de redação do presente relatório). De referir o facto de nas Grandes Opções do Plano para 2017, aprovadas através da Lei n.º 41/2016, de 28 de dezembro, se encontrarem incluídas as medidas que visam contribuir para o aumento da prevenção e segurança rodoviária com vista à redução da sinistralidade nas estradas portuguesas, nomeadamente, a implementação de medidas tecnológicas nas atividades de suporte das Forças de Segurança, como no caso da segurança rodoviária, com a libertação de elementos das forças de segurança das tarefas burocráticas, alocando-os à parte operacional, e, também a aposta na instalação e ampliação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO).

Em 2016, uma vez mais, procurou-se consolidar os bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária. 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. Neste particular, o PENSE 2017-2020 assumiu e assumirá certamente um papel fundamental. De mencionar também o facto de a intervenção estratégica e operacional acima referida, nomeadamente a referente ao “PENSE 2020”, ser aplicável a nível nacional, e como tal, decorrente das Grandes Opções do Plano para 2017, via reforço de meios das forças de segurança, mas também da cooperação com os municípios portugueses na elaboração de planos municipais e intermunicipais, nomeadamente na área da segurança rodoviária e nas avaliações técnicas das áreas de concentração de acidentes.

Pese embora o “PENSE 2020” se trate de um documento nacional, ainda assim, importa desde já registar o facto de a ANSR na elaboração das suas propostas estratégicas em matéria de segurança rodoviária, ter sempre tido como “balizamento” norteador das medidas aí inscritas, os compromissos internacionais assumidos no âmbito das Nações Unidas, designadamente as que se encontram no documento “Uma Década de Ação para a Segurança de Trânsito da ONU” e no âmbito da União Europeia “Orientação de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020”.

Ainda a este propósito, não poderíamos deixar de referir que a ANSR para desenvolvimento do PENSE 2020 procedeu a uma cuidada análise dos vários Planos Nacionais de Segurança Rodoviária, nomeadamente dos de Espanha, França, Áustria, Austrália, Noruega e Suíça, os quais foram tidos em consideração para efeitos de reflexão aquando da elaboração do “PENSE 2020”. A plena execução do “PENSE 2020” cujo lema é “Tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses”, é pois um desígnio nacional, sendo que, por essa mesma razão, este documento procedeu a uma análise de diagnóstico detalhada da sinistralidade rodoviária em Portugal, perspetivando os objetivos e as metas para o período compreendido entre 2017 a 2020.

O “PENSE 2020”, desenvolvido em 2016 e que esteve em consulta pública até 8 de janeiro de 2017, pretende atingir em 2020, os 41 mortos por milhão de habitantes, representando uma diminuição das vítimas mortais em mais 50%, comparativamente com os mortos registados em 2010. Na



realidade, é de relevar, uma vez mais, o facto de Portugal desde 1975 se encontrar na “zona negra” dos países da União Europeia, facto que nos últimos anos tem sido contrariado, com um decréscimo do número de acidentes rodoviários e da consequente redução das vítimas mortais, podendo a explicação estar, entre muitas outras variáveis, na melhor rede de estradal, no melhor e mais recente parque automóvel circulante, nas recentes alterações introduzidas ao Código da Estrada, na adoção de comportamentos mais adequados ao volante, e claro está, na maior eficácia das Forças de Segurança na sua fiscalização e nas campanhas de prevenção rodoviária.

Para o desenvolvimento daquele documento estratégico, teve-se como denominador estruturante a melhoria da segurança dos condutores dos veículos ligeiros e pesados (seja em deslocação de lazer, seja em situação de ambiente laboral), a proteção dos utentes mais vulneráveis (nomeadamente peões, ciclistas e 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, a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas, e a não utilização de dispositivos de segurança e ainda o uso dos meios de comunicação móvel), bem como a melhoria do socorro e tratamento das vítimas. A “ENSR 2008-2015”, que terminou a sua vigência no final de 2015, tinha como objetivo atingir os 62 mortos, por milhão de habitantes no final de 2015, e colocando assim Portugal entre os 10 países da União Europeia (UE), com a mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias, por milhão de habitantes. Portugal não só atingiu a meta, como a ultrapassou.

Recorde-se que até 2010 eram contabilizadas como vítimas mortais unicamente as que morriam no local do acidente, sendo para efeitos estatísticos, por obrigação da UE, acrescentada uma percentagem de 14%, como estimativa das que viriam a falecer nos 30 dias seguintes, uma vez que as autoridades não contabilizavam como vítimas mortais aquelas que faleciam no hospital, sendo contabilizadas como feridos graves. Por conseguinte, terminado o ano de 2015 e a vigência da “ENSR 2008-2015” verificou-se que o seu objetivo foi cumprido, em virtude de se terem registado 593 vítimas mortais, a 30 dias, e conseguindo-se por isso atingir as 59 vítimas mortais, por milhão de habitantes. O nosso país entrou assim no ranking dos países a ter menor sinistralidade rodoviária, apesar de não se ter conseguido, tal como preconizado, ser um dos primeiros 10 países a atingir esse objetivo, pois Portugal só conseguiu descer dos 60 mortos por milhão de habitantes em 2015.

Assim e de acordo com o também redigido no “PENSE 2020”, que desde 2010 as vítimas mortais a 30 dias tem vindo a diminuir, sendo que em 2010 foram de 937, em 2011 de 891, em 2012 de 718, em 2013 de 637 e em 2014 de 638. O ano de 2015 terminou com 593 vítimas mortais, e o ano de 2016 com (previsivelmente) 565 vítimas a 30 dias. Ainda a este propósito, é de referir que, no período 2010-2015, Portugal conseguiu uma redução de 37%, enquanto a média europeia foi de “apenas” 17%, ou seja, Portugal conseguiu a maior redução a nível europeu, logo seguido da Grécia (36%) e de Espanha (32%). A excelente evolução registada por Portugal a nível europeu saldou-se num lugar muito próximo da média comunitária (17%). O “PENSE 2020” com as suas 102 medidas preconizadas concorrerá para o alcançar em 2020 das 42 vítimas mortais, a 30 dias, por milhão de habitantes.



No concernente à fiscalização dos comportamentos de risco, a ANSR apostou de forma decisiva em 2016 na consolidação do SINCRO, tendo iniciado a operação do sistema em julho daquele ano e reforçando assim a importância da atividade fiscalizadora das forças de segurança em matéria de trânsito. Até ao presente momento estão atualmente instalados 42 Locais de Controlo de Velocidade (LCV's), constituídos pela cabine e respetiva sinalização vertical (sinal informativo H43), estando em fase de instalação os restantes oito. Ainda neste contexto, deve considerar-se que a partir do momento em que esteja instalado um LCV, o equipamento está apto para o controlo de velocidade, mesmo atendendo ao esquema previsto de rotatividade dos cinemómetros pelas cabinas e ainda à eventual necessidade da realização de testes aos equipamentos em causa.

Também em 2016, a ANSR assinou vários protocolos com Comunidades Intermunicipais com o objetivo último de promover a segurança rodoviária a nível municipal, ajudando assim a melhorar assim os indicadores de sinistralidade rodoviária dentro das localidades. Neste sentido, e após a assinatura do primeiro protocolo ocorrida ainda em 2015 com a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, a ANSR estabeleceu, durante o ano de 2016, cooperação com as comunidades intermunicipais da Medio Tejo, Algarve e da Região de Leiria. Os protocolos assinados visam a elaboração de planos intermunicipais de segurança rodoviária e respetivos planos de ação municipais, os quais, por sua vez, têm por objetivo traçar uma estratégia articulada entre os vários municípios, potenciando assim as desejáveis sinergias e os efeitos de escala entre os mesmos. Ainda dentro desta colaboração, estão previstas a realização de avaliações de segurança rodoviária aos locais onde se verifica maior concentração de sinistralidade, sendo que, fruto dessas avaliações, se pretende avaliar e introduzir medidas de baixo custo com vista à melhoria dos níveis de segurança da infraestrutura rodoviária. Acresce também referir que também se encontra prevista a criação de um fórum de discussão intermunicipal, o qual tem como objetivo proceder à difusão de informação, bem como, troca de experiências e conhecimentos com vista a uma maior aproximação do acompanhamento do fenómeno da sinistralidade rodoviária.

### 3. 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.

#### 3.1 DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

No nono ano de atividades da ANSR, a estratégia definida materializou-se no QUAR (Quadro de Avaliação e Responsabilização) 2016, 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.

Nas páginas seguintes encontra-se o quadro com as metas e objetivos estabelecidos para o ano de 2016, o qual foi devidamente aprovado em 27 de junho de 2016. Contudo, e por motivos supervenientes, a ANSR (no âmbito do SIADAP1) procedeu, em prazo legal, designadamente a 16 de setembro de 2016, a um pedido de alteração do objetivo operacional n.º2, conforme se poderá constatar mais à frente.

## QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2016

Última atualização: 03/03/2016

### 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 Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário  
OE 3 Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR  
OE 4 Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua

| Objetivos operacionais                                                                                                        |                 |                                                                                      | Meta 2015 | Meta 2016  | Concretização |               |         | Desvios |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------|---------------|---------------|---------|---------|
|                                                                                                                               |                 |                                                                                      |           |            | Resultado     | Classificação |         |         |
|                                                                                                                               |                 |                                                                                      |           |            |               | Superou       | Atingiu |         |
| EFICÁCIA                                                                                                                      |                 |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| OB 1                                                                                                                          | Ponderação 100% |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010 | Ind 1           | % de redução do número de vítimas mortais desde 2010*                                | 25%       | 30%        |               |               |         |         |
|                                                                                                                               | Peso 100%       |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| EFICIÊNCIA                                                                                                                    |                 |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| OB 2                                                                                                                          | Ponderação 50%  |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação                                                              | Ind 2           | (nº de autos decididos/nº autos registados) x 100                                    | 85%       | 85%        |               |               |         |         |
|                                                                                                                               | Peso 100%       |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| OB 3                                                                                                                          | Ponderação 50%  |                                                                                      |           |            |               |               |         |         |
| Assegurar o equilíbrio orçamental                                                                                             | Ind 3           | (Receitas próprias - Despesas)**                                                     | N/A       | ≥ 500.000€ |               |               |         |         |
|                                                                                                                               | 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*** | 70%       | 72%        |               |               |         |         |
|                                                                                                                               | 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.

\*\* Não inclui saldos transitados ou despesas extra-orçamentais

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

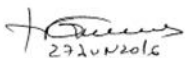
#### Meios disponíveis

| Recursos Humanos                                   | Pontuação | Planeados       | Executados       | Desvio        |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------------|------------------|---------------|
| Dirigentes - Direção superior                      | 20        | 40              |                  |               |
| Dirigentes - Direção intermédia e Chefes de equipa | 16        | 128             |                  |               |
| Técnico Superior                                   | 12        | 708             |                  |               |
| Especialista de Informática                        | 12        | 24              |                  |               |
| Coordenador Técnico                                | 9         | 9               |                  |               |
| Técnico de Informática                             | 8         | 16              |                  |               |
| Assistente Técnico                                 | 8         | 320             |                  |               |
| Assistente Operacional                             | 5         | 30              |                  |               |
| <b>TOTAL</b>                                       |           | <b>1275</b>     |                  |               |
| <b>Orçamento (M€)</b>                              |           | <b>Estimado</b> | <b>Realizado</b> | <b>Desvio</b> |
| Funcionamento                                      |           | 31.302.327,00   |                  |               |
| 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 - GeRFIP - Gestão de Recursos Financeiros  
Indicador 4 - Relatório de atividades da ANSR de 2016 e Relatório de Avaliação de Satisfação de Clientes de 2016

Quadro 1 –QUAR da ANSR 2016 – versão inicial.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>REPÚBLICA PORTUGUESA</b><br>GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO<br>DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>PARECER:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>DECISÃO:</b><br><br>No âmbito das competências que me foram delegadas pela Senhora Ministra da Administração Interna pelo Despacho n.º 181/2016, publicado na 2.ª Série do Diário da República n.º 4, de 7 de janeiro, <b>APROVO</b> a proposta de QUAR da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária para o <b>ANO DE 2016</b> , após parecer emitido pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna.<br><br><br>27 Jun 2016<br><br><b>Jorge Gomes</b><br>Secretário de Estado da<br>Administração Interna |
| Informação n.º 54CS/2016<br>Entrada n.º 4340 de 19/04/2016<br>Proc.º n.º 805.2.01                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Data: 27 de junho de 2016                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Assunto: Quadro de Avaliação e Responsabilização da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária para o ano de 2016</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Nos termos da c) do artigo 13.º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de Dezembro (SIADAP), alterada pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro e pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, conjugado com o artigo 2.º do Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março compete à Secretaria-Geral (SGMAI) validar os indicadores de desempenho e os mecanismos de operacionalização referidos no artigo 11.º da mesma lei (parâmetros de avaliação) do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR). |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Assim, a SGMAI emitiu parecer sobre o QUAR da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), relativo ao ano de 2016, propondo a respetiva validação e aprovação da tutela.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

Aprovação do QUAR 2016 em 27 de junho, por Sua Ex.ª o SEAI, Sr. Jorge Gomes.

Conforme acima referido, a ANSR ainda durante o decorrer do 3º trimestre entendeu proceder a um pedido de alteração de um dos seus objetivos operacionais. Assim, considerando o facto de a ANSR não ter (à altura do pedido de reformulação) conseguido estar a alcançar, pelas mais diversas razões o objetivo a que inicialmente se propôs, designadamente o que respeitava ao objetivo operacional n.º 2 referente à taxa de decisão, justificou-se, por essa mesma razão, proceder, em tempo, à reformulação do objetivo de eficiência constante do QUAR 2016. À altura e de acordo com os dados de monitorização regular que a ANSR mensalmente efetua, os mesmos situavam-se, ao término do mês de julho, em cerca de 62%, quando a meta estipulada em sede de QUAR foi de 85%. Assim e considerando aqueles factos, nomeadamente o alcançar da meta quantitativa estipulada, a ANSR considerou que deveria alterar o objetivo, pois não poderia incorrer numa avaliação idêntica àquela que foi feita pela SGMAI para o ano de 2015.

Neste contexto, acresce mencionar que a ANSR para o fazer, teve que propor a alteração mediante justificação devidamente fundamentada para o não cumprimento do objetivo não atingido, tendo

sido considerada pela SGMAI como suficiente para que, em sede de tutela tal pedido de alteração tivesse sido apreciado favoravelmente. Assim, e tendo-se alterado para um objetivo que se considerou mais realista, atingível e mensurável no tempo, devidamente definido no QUAR de 2016 e, atendendo à importância do mesmo, para os anos subsequentes, de resto como o deverá ser no seio de um QUAR plurianual.

Entendemos que o novo objetivo, designadamente de *redução da taxa de prescrição*, não só induz a uma maior eficácia do organismo, como também se enquadra na estrutura de alinhamento identificada na carta de missão dos dirigentes desta organização para o período de vigência do seu mandato, que foram os seguintes:

- ✓ 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.

Por conseguinte, o QUAR ao estar alinhado com os objetivos da organização e concomitantemente com os dos seus dirigentes superiores, acaba por traduzir, de forma real, os resultados efetivos, sendo que, em termos de prescrição de autos de contraordenação, podemos mesmo afiançar o facto de que, neste último ano de 2016, os mesmos foram verdadeiramente notáveis, acabando por gerar uma muito confortável margem para que se pudesse, em sede de SIADAP1, estabelecer aquele objetivo operacional como (verdadeiramente) crítico da ANSR.

Foi nestes propósitos que a ANSR delineou um objetivo operacional relacionado com a taxa de prescrição, definindo o objetivo como “*Limitar a taxa de prescrição dos autos de contraordenação rodoviária em 10%*”. Para indicador, entendeu a ANSR escolher o “ (Número de autos prescritos/número de autos registados) X 100”, estabelecendo para tal uma meta quantitativa de “10%”.

## QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2016

Última atualização: 09/09/2016

### 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 Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário  
OE 3 Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR  
OE 4 Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua

| Objetivos operacionais                                                                                                        |                 |                                                                                      |     |            |  |  | Meta 2015 | Meta 2016     | Concretização |             |  | Desvios |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------|--|--|-----------|---------------|---------------|-------------|--|---------|
|                                                                                                                               |                 |                                                                                      |     |            |  |  | Resultado | Classificação |               |             |  |         |
|                                                                                                                               |                 |                                                                                      |     |            |  |  |           | Superou       | Atingiu       | Não atingiu |  |         |
| EFICÁCIA                                                                                                                      |                 |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| OB 1                                                                                                                          | Ponderação 100% |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010 | Ind 1           | % de redução do número de vítimas mortais desde 2010*                                | 25% | 30%        |  |  |           |               |               |             |  |         |
|                                                                                                                               | Peso 100%       |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| EFICIÊNCIA                                                                                                                    |                 |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| OB 2                                                                                                                          | Ponderação 50%  |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| Limitar a taxa de prescrição de autos de contraordenação rodoviária em 10%                                                    | Ind 2           | (nº de autos prescritos/nº autos registados) x 100                                   | N/A | 10%        |  |  |           |               |               |             |  |         |
|                                                                                                                               | Peso 100%       |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| OB 3                                                                                                                          | Ponderação 50%  |                                                                                      |     |            |  |  |           |               |               |             |  |         |
| Assegurar o equilíbrio orçamental                                                                                             | Ind 3           | (Receitas próprias - Despesas)**                                                     | N/A | ≥ 500.000€ |  |  |           |               |               |             |  |         |
|                                                                                                                               | 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*** | 70% | 72%        |  |  |           |               |               |             |  |         |
|                                                                                                                               | 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.

\*\* Não inclui saldos transitados ou despesas extra-orçamentais

\*\*\* 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        | 708         |            |        |
| Especialista de Informática                        | 12        | 24          |            |        |
| Coordenador Técnico                                | 9         | 9           |            |        |
| Técnico de Informática                             | 8         | 16          |            |        |
| Assistente Técnico                                 | 8         | 320         |            |        |
| Assistente Operacional                             | 5         | 30          |            |        |
| <b>TOTAL</b>                                       |           | <b>1275</b> |            |        |

| Orçamento (M€) | Estimado      | Realizado | Desvio |
|----------------|---------------|-----------|--------|
| Funcionamento  | 31.302.327,00 |           |        |
| 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 - GARFIP - Gestão de Recursos Financeiros  
Indicador 4 - Relatório de atividades da ANSR de 2016 e Relatório de Avaliação de Satisfação de Clientes de 2016

Quadro 2 – QUAR da ANSR 2016 – versão reformulada

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                  |                                                                           |                                                                           |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>REPÚBLICA PORTUGUESA</b><br/>GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA</p> <p><i>À Sr. Da Direção-Jurídica<br/>com conhecimento do Sr. V. Ex.<br/>- Pres. ANSR -</i><br/>16/11/17</p> <p>Exmo. Senhor<br/>Secretário-Geral do<br/>Ministério da Administração Interna<br/>Rua de S. Mamede ao Caldeir 23<br/>100-933 Lisboa</p> <p>Exmo. Senhor<br/>Presidente da Autoridade Nacional de<br/>Segurança Rodoviária<br/>Av. de Casal de Cabanas<br/>Urb. de Cabanas Golf n.º 1 TagusPark<br/>2734-507 BARCARENA</p> <table border="1"> <tr> <td>SUA REFERÊNCIA<br/>306/2016</td> <td>SUA COMUNICAÇÃO DE<br/>12-12-2016</td> <td>NOSSA REFERÊNCIA<br/>N.º 181/2017<br/>EXT. 13765/2016<br/>PROC. N.º 805-2/01</td> <td>DATA<br/>10-01-2017</td> </tr> </table> <p>ASSUNTO: Pedido de Revisão do QUAR 2016 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)</p> <p>Na sequência da informação dessa Secretária-Geral n.º 1826/2016-DSPCRH, de 06-12-2016, junto se envia a V. Exa. cópia do despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado da Administração Interna de 06-01-2017, exarado na informação deste Gabinete n.º 10MN/2017, de 06-01-2017, sobre o assunto mencionado em título.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>O Chefe do Gabinete<br/><i>Adelino Mendonça</i><br/>Adelino Mendonça</p> <p>Anexo: o mencionado<br/>1/2N</p> <p><small>Gabinete do Secretário de Estado da Administração Interna<br/>Rua de S. Mamede ao Caldeir 23, 1.º andar, 100-933 Lisboa, Portugal<br/>TEL. + 351 213133000 FAX +351 213133222 EMAIL gabinete@maai.gov.pt www.portugal.gov.pt</small></p> | SUA REFERÊNCIA<br>306/2016       | SUA COMUNICAÇÃO DE<br>12-12-2016                                          | NOSSA REFERÊNCIA<br>N.º 181/2017<br>EXT. 13765/2016<br>PROC. N.º 805-2/01 | DATA<br>10-01-2017 | <p><b>REPÚBLICA PORTUGUESA</b><br/>GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA</p> <p>PARECER:</p> <p>DECISÃO:</p> <p>No âmbito das competências que me foram delegadas pela Senhora Ministra da Administração Interna, conforme n.º 4 do despacho n.º 1812/2016, publicado no DR, 2.ª série, n.º 4, de 7 de Janeiro de 2016, e após validação da Secretária-Geral, autorizo a reformulação do QUAR da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária para o ano de 2016, procedendo-se à alteração do objetivo operacional 2, e respetivo indicador, tal como proposto.</p> <p>Dá-se conhecimento à Secretária-Geral e à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.</p> <p><i>Jorge Gomes</i><br/>Jorge Gomes<br/>Secretário de Estado da<br/>Administração Interna</p> <p>6 Jan 2017</p> <p>Informação n.º 10MN/2017<br/>Entrada n.º 13765, de 13-12-2016<br/>Proc. n.º 805-2/01</p> <p>Data: 06-01-2017</p> <p>Assunto: Pedido de revisão do QUAR 2016 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)</p> <p>Por nota interna n.º 306/2016-SGMAI, de 12-12-2016, o Secretário-Geral do MAI remeteu à consideração de S. Exa. o Secretário de Estado da Administração Interna o pedido de revisão do quadro de avaliação e responsabilização (QUAR) da ANSR, aprovado para 2016, com proposta de validação da reformulação apresentada.</p> <p>Em concreto, a ANSR propõe a reformulação do objetivo operacional n.º 2 e do respetivo indicador, nos seguintes termos:</p> <p><small>Página 1 de 5</small></p> |
| SUA REFERÊNCIA<br>306/2016                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | SUA COMUNICAÇÃO DE<br>12-12-2016 | NOSSA REFERÊNCIA<br>N.º 181/2017<br>EXT. 13765/2016<br>PROC. N.º 805-2/01 | DATA<br>10-01-2017                                                        |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

Pedido de revisão do QUAR 2016 e respetiva autorização da reformulação pelo SEAI

### 3.2 OS STAKEHOLDERS

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

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

A ANSR tem um conjunto muito alargado de *stakeholders* de cariz interno, nomeadamente, os dirigentes de topo (de 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, abrangendo 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.

## 4. 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.

### 4.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS - RESUMO DO QUAR DA ANSR

Os vetores estratégicos acima referidos estão refletidos nos objetivos estratégicos do QUAR 2016;

| Objetivos Estratégicos                                                                                                | Objetivos Operacionais                                                                                                           | Indicadores                                                                 | Metas             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>O.E. 1</b> Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão                                      | O.O.1 Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo 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                        | <b>30%</b>        |
| <b>O.E. 2</b> Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário                                                   | O.O.2 Limitar a taxa de prescrição de autos de contraordenação rodoviária em 10%                                                 | (nº de autos prescritos/nº autos registados) x 100                          | <b>10%</b>        |
| <b>O.E. 3</b> Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR | O.O. 3 Assegurar o equilíbrio orçamental                                                                                         | (Receitas próprias - Despesas)                                              | <b>≥ 500.000€</b> |
| <b>O.E. 4</b> Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua                          | O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão                                                                                 | (nº de avaliações positivas/nº de avaliações realizadas no inquérito) X 100 | <b>72%</b>        |

Quadro 3 – Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas

## 4.2 CONCRETIZAÇÃO DO QUAR DA ANSR

Até 31 de dezembro de 2016 foi realizada a avaliação dos resultados alcançados, chegando-se às conclusões, sintetizadas nos quadros seguintes:

| Objetivos Operacionais                                                                                                           | Indicadores                                                                              | Resultado | Superou | Atingiu | Não atingiu | Taxa de realização (Base 100) | Desvio |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------|-------------|-------------------------------|--------|
| O.O.1 Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo 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                                     | 36%       | X       |         |             | 119,00%                       | 19% ↑  |
| O.O.2 Limitar a taxa de prescrição de autos de contraordenação rodoviária em 10%                                                 | (nº de autos prescritos/nº autos registados) x 100                                       | 3%        | X       |         |             | 170,00%                       | 70% ↑  |
| O.O. 3 Aumentar a captação do financiamento comunitário                                                                          | (Montante previsto de financiamento comunitário/Orçament o total aprovado x 100          | 604.905   | X       |         |             | 121,00%                       | 21% ↑  |
| O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão                                                                                 | (Nº de avaliações positivas no inquérito/nº de avaliações realizadas no inquérito) x 100 | 80%       | X       |         |             | 111,00%                       | 11% ↑  |

Quadro 4 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR

## 4.3 QUADRO DE AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

| Avaliação final do organismo |      |           |                     |  |
|------------------------------|------|-----------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Parâmetro                    | Peso | Resultado | Resultado Ponderado |                                                                                       |
| Eficácia                     | 25 % | 119 %     | 30 %                | Superou                                                                               |
| Eficiência                   | 50 % | 145 %     | 73 %                | Superou                                                                               |
| Qualidade                    | 25 % | 111 %     | 28 %                | Superou                                                                               |
| Taxa de Realização final:    |      |           |                     | 130%                                                                                  |

Quadro 5 – Avaliação de resultados

#### 4.4 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

À altura de redação do presente relatório ainda não se encontravam consolidados os dados de sinistralidade que têm por base o recurso à metodologia de contagem a 30 dias. Contudo, e de acordo com dados preliminares, constata-se a evolução atingida por Portugal à data de 2016, tendo o nosso país ficado ligeiramente acima da média comunitária de 50 mortos por milhão de habitantes, com um registo de 54 mortos, ou seja, 8% acima da média comunitária. O balanço de 2016 permite-nos aferir em termos globais uma diminuição em 39,7% face aos valores atingidos em 2010.

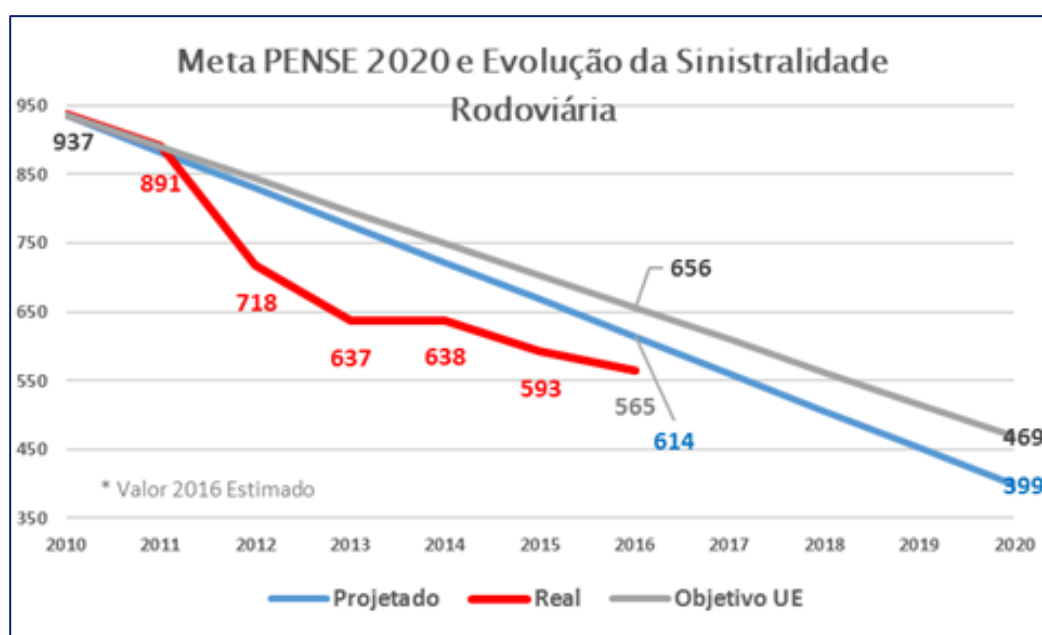


Gráfico 1 – Meta do PENSE 2020 e evolução da Sinistralidade Rodoviária - 2010-2020

O mesmo balanço feito para o período temporal 2010-2014, permite-nos verificar que Portugal havia registado naquele período uma diminuição de 34%. Neste comparativo de período temporal, e tendo por base a informação disponível no [Eurostat](#), constatou-se que entre os 28 países europeus, o nosso país havia registado o 2.º melhor desempenho, ou seja, uma evolução verdadeiramente ímpar em termos de segurança rodoviária. A verdade é que quando analisado o período temporal 2010-2016, a redução ainda é maior (40%), o que traduz “apenas” o melhor desempenho a nível europeu.

Retomando o último ano aqui em avaliação, ou seja o ano de 2016, importa referir que a redução do número de vítimas mortais ocorridas em Portugal deve-se a um conjunto muito diversificado de condições favoráveis à redução da sinistralidade, ao qual não será certamente alheia a crise internacional, que condicionou em muito os fluxos de tráfego. Na realidade, pensamos que, ainda que com variações pontuais e de origem diversa, é possível nos próximos anos mantermos um ritmo de redução da sinistralidade rodoviária, sendo que, é pois possível não só ao nosso país, mas

também ao espaço comunitário (UE) reduzir os valores de vítimas mortais no ano de 2020 em 50% face aos então alcançados em 2010. Com base nos dados relativos a estes últimos anos, continuamos convictos de que Portugal atingirá o objetivo a que se propôs de reduzir o número de vítimas mortais ocorridas fruto de desastres rodoviários em 50% face aos valores de 2010 e é nesse sentido que a ANSR alinhou um dos seus mais importantes objetivos de missão organizacional com a meta traçada a nível europeu.

A sua missão de *“planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária (...)”* e, em especial, as suas atribuições, designadamente, o *“contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária”*, concorrem de forma muito clara para o alcançar deste ambicioso e desejável objetivo nacional. É neste pressuposto que a ANSR não só logrou em “se colar” a tal objetivo nacional e europeu, como também, nesse sentido, assumir categoricamente todas as responsabilidades daí decorrentes ao nível do seu próprio desempenho avaliativo enquanto organismo da administração central do Estado português.

Neste contexto, e fazendo aqui o balanço de 2016, a ANSR atingiu no seu objetivo operacional n.º1 de *“Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010”* e atendendo à fórmula de cálculo do indicador, nomeadamente, *“% de redução do número de vítimas mortais desde 2010”*, um resultado de 36%, o que não só nos orgulha, como ultrapassa largamente o objetivo traçado como meta a alcançar para aquele ano e que havia sido estabelecido em 30%. Tal superação permitiu à ANSR alcançar neste objetivo do QUAR de 2016 um desvio positivo total de 19%, o que “de per si” traduz um resultado verdadeiramente positivo, alavancando este objetivo de eficácia, o qual, no caso, permite uma aferição mediante a tripla vertente de eficácia pelo impacto, pelo resultado e também pelo realizado.

Foi com este propósito e atendendo a esta preocupação, de resto desenhada pelo CCAS na *“Construção do QUAR – linhas de orientação”* que a ANSR estabeleceu este objetivo em 2012 alinhado em sintonia com a recomendação da [Comunicação europeia \(2010\) 389 final – Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária](#).

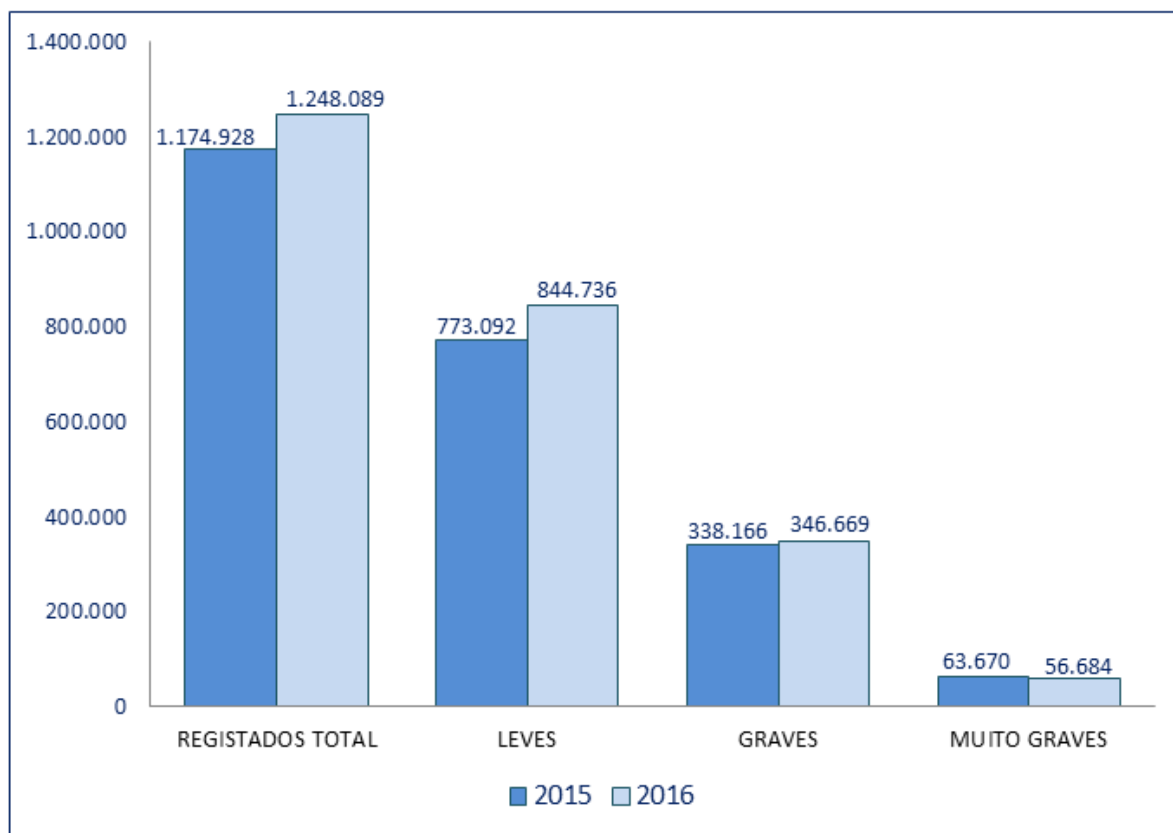
## **OBJETIVO OPERACIONAL N.º 2 – LIMITAR A TAXA DE PRESCRIÇÃO DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO RODOVIÁRIA EM 10%**

No ano de 2016, a ANSR manteve a sua capacidade operacional, conforme resulta dos quadros e análises seguintes, verificando-se um aumento de 73.161 de autos registados (+6,2%) face ao ano de 2015, conforme resulta da informação constante no Sistema de Informação de Gestão de Autos – SIGA<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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.

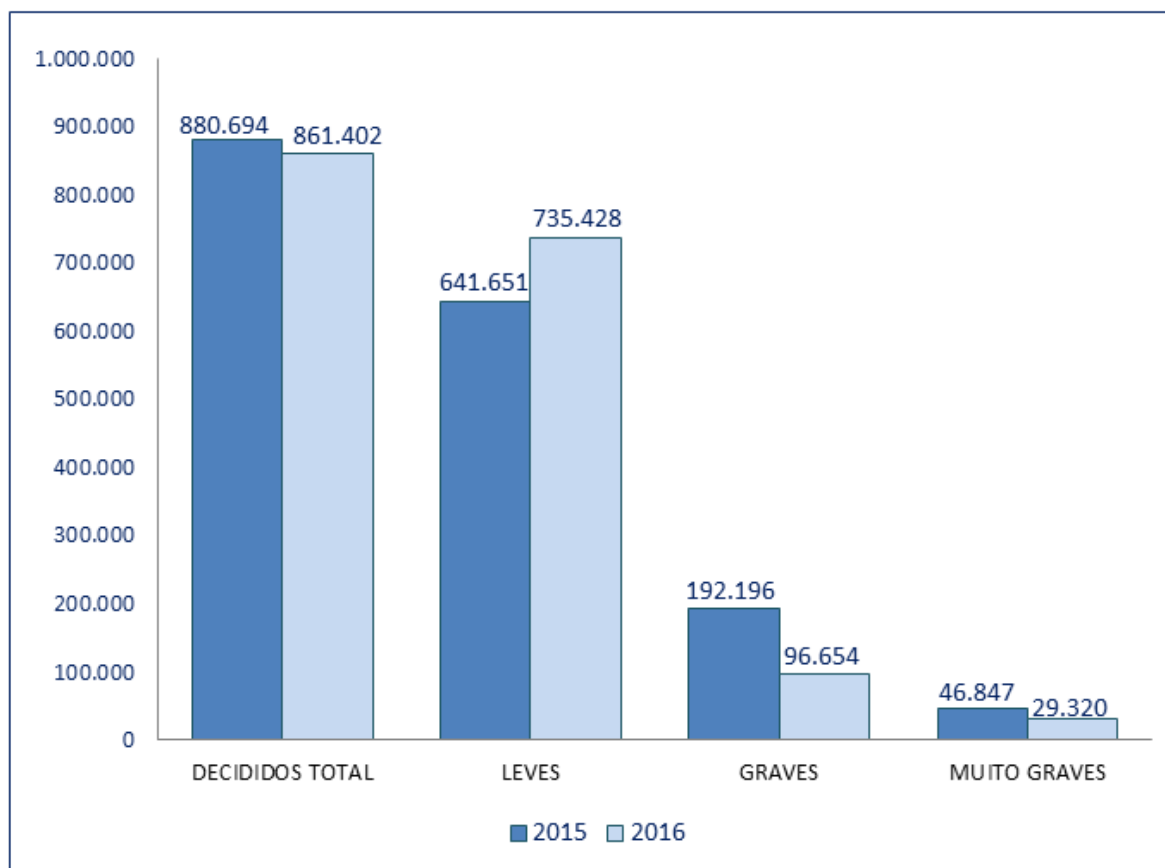
### Autos registados – nível de gravidade 2016/2015



Fonte: SIGA

Ainda no que concerne ao gráfico acima identificado, há a salientar o facto de em 2016 se ter verificado, quer na tipologia de autos leves, quer nos autos graves, um aumento em 71.644 (+9,3%) e 8.503 (+2,5%) respetivamente. Já no concernente aos autos muito graves, a situação verificada foi inversa, com uma diminuição do número deste tipo de autos em 6.986, ou seja, uma diminuição de 11,0%.

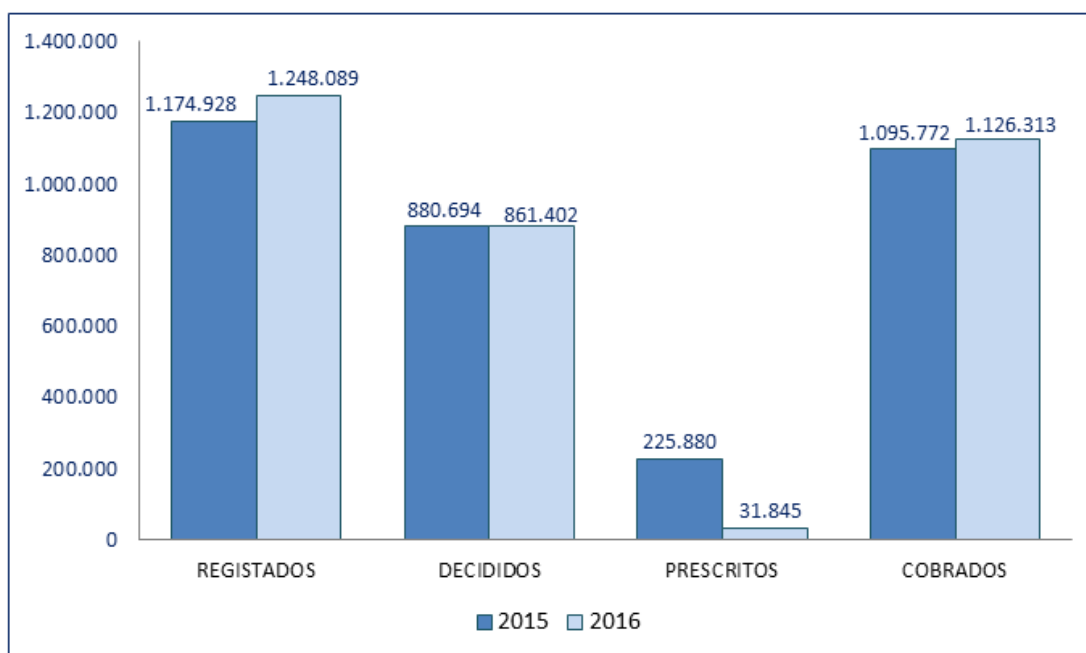
## Distribuição de autos decididos por nível de gravidade – 2016/2015



No que respeita aos autos decididos, e pese embora tivesse havido um aumento do número de autos registados durante o ano de 2016, houve, ainda assim, um decréscimo do número dos decididos em 19.292 unidades comparativamente ao ano de 2015.

Este decréscimo no número de autos decididos foi motivado pela não existência de serviços externos (superior a três meses) ocorridos no princípio de 2016. No entanto foi quase totalmente recuperado ao longo do ano. Em termos de tipologia dos autos, verificou-se, contudo, um aumento da decisão dos autos leves em 93.777 (+14,6%), mas uma diminuição dos autos graves e muito graves em 95.542 e 17.527, ou seja, em menos 49,7% e menos 37,4% respetivamente.

### Distribuição de autos registados/decididos/ prescritos e cobrados – 2016/2015



Constata-se que o número de autos cobrados em 2016 foi superior em 30.541 unidades (+2,8%) comparativamente ao ano de 2015, bem como um decréscimo do número de autos prescritos (-85,9%), como resultado, por um lado, da melhoria do desempenho operacional e, por outro, pela aplicação dos novos prazos de decisão e notificação, decorrentes das alterações da Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, que institui o Código da Estrada vigente e altera o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Ainda nesta matéria à referir que a alteração ao Código da Estrada, visou a simplificação do processo contraordenacional, permitindo, por sua vez, a limitação no tempo da possibilidade de o arguido apresentar requerimentos no processo, nomeadamente, os pedidos de pagamento em prestações e de suspensão ou atenuação especial da sanção acessória, as quais passam a ter que ser apresentados no prazo para apresentação da defesa e não em qualquer altura do processo, situação que atualmente se verifica mesmo após a notificação da decisão, evitando-se desta forma o recurso a estes meios dilatórios e ainda a simplificação do envio de processos a tribunal para execução da coima e custas aplicadas por decisão administrativa, através de certidão de dívida ao invés do envio do original do processo de contraordenação.

Pese embora tivesse havido uma política de gestão de recursos humanos mais eficiente no ano de 2016, ainda assim a ANSR deparou-se com a interrupção de alguns dos seus serviços, designadamente o afeto à decisão administrativa, o que trouxe alguns condicionamentos na prestação da taxa de decisão da organização, razão pela qual se procedeu, conforme já explicitado neste relatório a uma alteração do objetivo operacional n.º 2 do QUAR.



A gestão centralizada do processo contraordenacional, designadamente, no que respeita à instrução e decisão dos autos e a informatização de todas as fases processuais, desde o levantamento do auto de contraordenação pelas entidades autuantes até à sua decisão administrativa, desenvolve-se de forma a otimizar todo o processo, e a assegurar assim o propósito de aumentar a probabilidade de fiscalização dos condutores, aumentar a probabilidade de aplicação da lei e, diminuir o tempo decorrido entre a fiscalização e a aplicação da lei.

Todos estes pressupostos são pois de importância verdadeiramente acrescida, para de forma integrada assegurarem um dos objetivos últimos da ANSR e que é contribuir para a promoção de uma maior consciencialização por parte dos cidadãos relativamente à adoção de comportamentos mais adequados em meio rodoviário, e consequentemente para o incremento da segurança rodoviária nacional.

Não poderíamos fechar este ponto do relatório de atividades, sem desde já, deixar de mencionar o quanto foi feito em prol do atingir dos valores obtidos, os quais só foram alcançados devido ao esforço, dedicação e brio profissional de todos os trabalhadores da UGCO, colaboradores e dirigentes daquela direção de serviços.

### **OBJETIVO OPERACIONAL N.º 3 – ASSEGURAR O EQUILÍBRIO ORÇAMENTAL**

A escolha deste objetivo operacional insere-se num dos vetores estratégicos da ANSR desenhado no âmbito do plano estratégico 2014-2016, nomeadamente no objetivo n.º5. Este objetivo 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 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 ainda vivermos num quadro macroeconómico desfavorável e tendo em conta as dificuldades financeiras que o país tem vindo a atravessar nos últimos anos, entendeu esta Autoridade em prosseguir uma política de otimização de recursos, de forma a maximizar a arrecadação de receitas em prol de uma mais eficaz aplicação das políticas publicação de segurança rodoviária.

Especificamente, o indicador associado ao objetivo operacional em apreço visou refletir a sustentabilidade orçamental e financeira da ANSR, sendo que se definiu em sede de QUAR uma meta de  $\geq 500.000$  euros para o presente exercício. O resultado desta relação foi positivo, tendo, inclusive,

superado a meta estabelecida, com um resultado final de 121%, o que traduz um desvio de +21%, o que constitui, de resto, um resultado positivo para a organização.

$$\text{Equilíbrio orçamental}_{12/2016} = \text{receitas} - \text{despesas ANSR} = 2.447.689 - 1.842.784 = 604.905$$

Para este resultado positivo contribuiu uma maior redução das despesas totais (-14%) comparativamente com as receitas totais da ANSR (-8%) face a 2015, significando uma maior eficiência na prestação dos serviços públicos atribuídos à ANSR.

#### **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 2016, de resto à semelhança do que já vinha fazendo nos anos anteriores, em promover dois inquéritos aos cidadãos com vista a avaliar o seu grau de satisfação. A avaliação da satisfação do cidadão foi realizada através de um formulário online, disponibilizado entre 01 de janeiro e 31 de dezembro e através da entrevista telefónica entre 18 e 27 de julho.

Procedeu-se à análise dos dois inquéritos e, consequentemente à aferição do grau de satisfação dos cidadãos para com a atividade desenvolvida pela ANSR, tendo os mesmos inquéritos sido alvo de um consubstanciado “relatório final de avaliação da satisfação dos cidadãos”. Durante o ano de 2016 a metodologia adotada foi proceder ao questionário através da sua disponibilização no [site](#) da ANSR. A avaliação efetuada via entrevistas telefónicas, foi realizada pela equipa de telefonistas (call center), a todos os cidadãos que contactaram telefonicamente a ANSR, sendo que para tal, foi utilizado o software online *encuestafacil*, para preenchimento do inquérito pela equipa de telefonistas e para a recolha dos respetivos resultados.

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. Das várias conclusões do referido inquérito, constatou-se que uma parte considerável dos inquiridos se encontra razoavelmente satisfeita com a clareza e aspeto do auto de contraordenação rodoviária. Ainda assim, existe uma parte substancial dos inquiridos que classificam de forma negativa quer a clareza quer o aspeto dos autos, o que deverá ser tido em consideração e fazer-nos repensar futuramente a apresentação do próprio modelo. Apenas uma pequeníssima minoria dos inquiridos manifestou uma grande satisfação por aquelas características.

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. 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. Já no que respeita às mensagens das campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, estas parecem ser para a grande maioria dos inquiridos, suficientemente interessantes e capazes de induzir alterações comportamentais.

Não querendo alongarmo-nos demasiadamente neste relatório, e atendendo ao esforço de contenção a que nos propusemos inicialmente, deixamos aqui expressas as principais conclusões do inquérito de satisfação e que de uma forma geral refletem o facto de o veículo mais eficaz para a transmissão e divulgação das campanhas de segurança rodoviária (ainda) ser a televisão, a possibilidade de melhorar ainda mais a informação disponibilizada no *site*, o facto dos autos de contraordenação carecerem de melhoria quanto ao seu conteúdo, a perceção do prazo para notificação das contraordenações não ter sofrido alterações significativas (leia-se redução dos prazos), a mensagem das campanhas de sensibilização ser clara, interessante e capaz de provocar a mudança de comportamentos e finalmente o grau global de satisfação do cidadão que foi de 80%, ou seja, ter tido um nível de superação de 111% face à meta proposta e um desvio de 11%.

Apesar dos resultados alcançados, continuamos plenamente conscientes das dificuldades com que quotidianamente nos deparamos e, pese embora tenhamos tido um bom resultado, o nosso objetivo é ir tão longe quanto possível ou, desejavelmente, mais longe do que o valor ora atingido.

#### 4.5 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 (Gradualbusiness) de auditores afetos à área de auditoria e controlo                                                                                                                           |
| 1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)? | X        |   |    |                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?                                              | X        |   |    |                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos os contactos regulares entre a direção superior e os dirigentes intermédios das várias unidades orgânicas?           | X        |   |    |                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?                                                                                                  | X        |   |    | Realizada no âmbito da manutenção do seu sistema de gestão de qualidade (NP EN ISO 9001:2008) pela empresa Lloyds Register em abril de 2016, 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 2016 houve alguma rotatividade interdepartamental de                                                                                                                                                                  |

|                                                                                                                                   |   |  |  |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|-----------------------|
|                                                                                                                                   |   |  |  | peçoal 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 6- Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)

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

O ano de 2016 correspondeu ao terceiro ano de concretização do Plano Estratégico 2014-2016. A ANSR recorreu à metodologia *SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos da organização, bem como às oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente. Assim, e de acordo com a tabela abaixo, foram identificados os seguintes elementos, que, refira-se, já haviam sido identificados também em análises *SWOT's* precedentes.

## Pontos Fortes

- 
- |                                                                                          |                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ✓ <i>Expertise</i> na área de negócio                                                    | ✓ Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias                                                                                                |
| ✓ Dirigentes qualificados e motivados                                                    | ✓ Cultura organizacional sedimentada                                                                                                                        |
| ✓ Realização da CAF em 2010, 2013 e 2016 numa ótica de melhoria contínua dos serviços    | ✓ Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária |
| ✓ Descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho | ✓ Aproveitamento do QREN, enquanto fonte de financiamento para apoio a investimentos estruturantes                                                          |
- 

## Pontos Fracos

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

## Oportunidades

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

## Ameaças

- 
- |                                                                                             |                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| ✓ Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade na área de negócio | ✓ Conjuntura económica desfavorável com implicações, designadamente, na quebra da |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
-

---

receita

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

#### 4.7 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, 2013 e 2016 um estudo de autoavaliação organizacional com recurso à metodologia da CAF (*Common Assessment Framework- Estrutura Comum de Avaliação*).

A ANSR considera a avaliação CAF, um modelo exemplar na forma de 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. Esta ferramenta de diagnóstico 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 as autoavaliações efetuadas 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.

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 português.



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 triénio e no caso em apreciação, para o ano de 2016, 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 2016 e tendo por base as conclusões daquele processo de autoavaliação (CAF), deu-se prosseguimento a tal estratégia, que, de forma sintetizada se elenca nas páginas seguintes.

#### **4.7.1 A ESTRATÉGIA 2014-2016**

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2014-2016<sup>2</sup>, 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 congéneres. 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).

---

<sup>2</sup> O documento integral não é alvo de divulgação pública, atendendo à matéria reservada que o mesmo contém, sendo que, ainda assim, a ANSR entendeu proceder à divulgação no seu sítio eletrónico de um pequeno documento, denominado por "[Linhas de Orientação Estratégica 2014-2016](#)", que de forma sintetizada expressa as orientações e políticas internas de gestão do organismo.

#### **4.7.2 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**

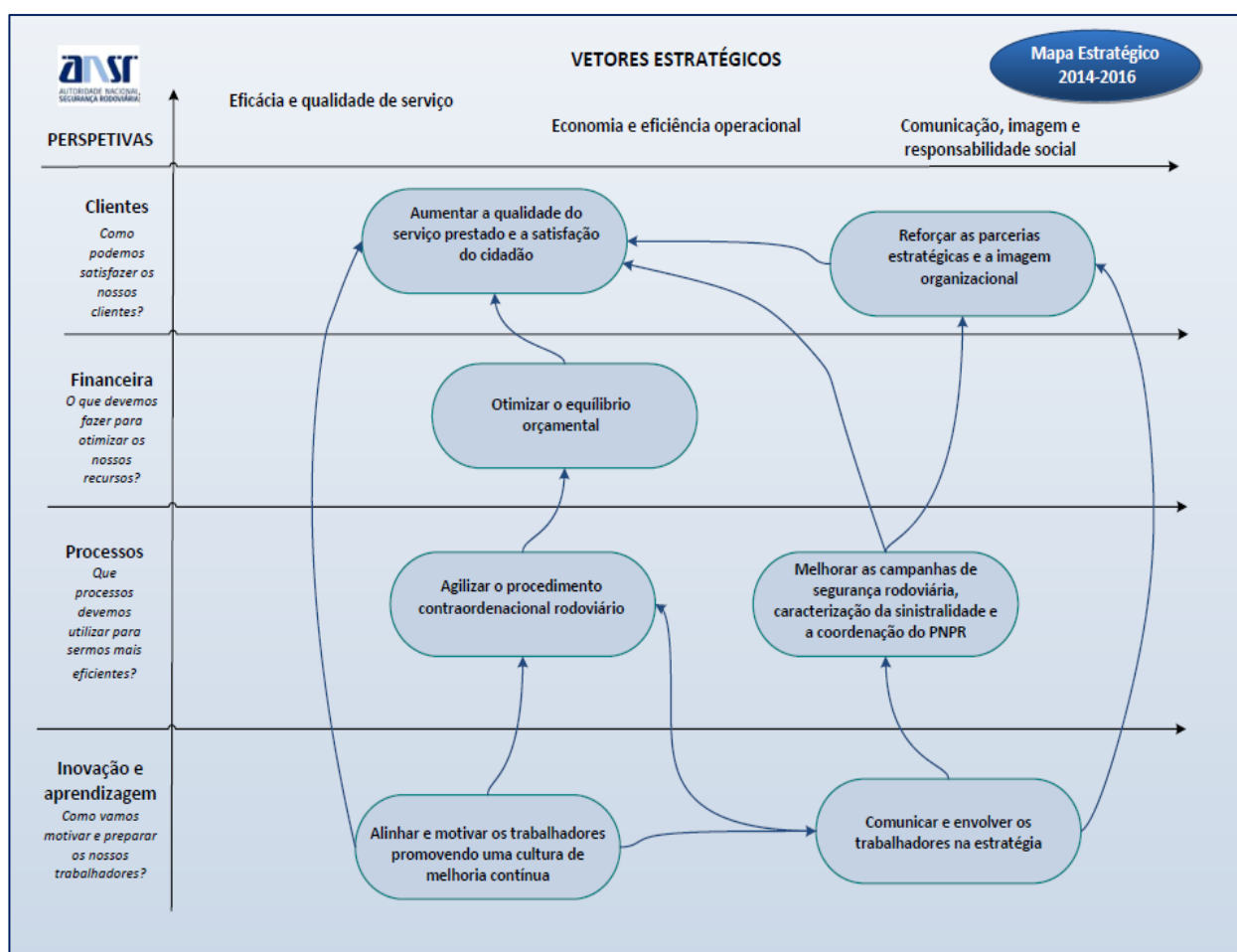
A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, isto é, para além da preocupação de eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), são igualmente importantes os critérios de economia e de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

#### 4.8 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, com base no Balanced Scorecard (BSC), que se encontra abaixo e que, constitui o modelo representativo da estratégia organizacional para 2014-2016. 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.



Quadro 7 – Mapa Estratégico 2014-2016

## 5. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano. Participação em eventos

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária, a ANSR em 2016, promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades, que a seguir se indicam:

|           |          |           |
|-----------|----------|-----------|
| ACCENTURE | UC       | Toyota    |
| LNEC      | ACAP     | REFER     |
| FUGITSU   | ANTRAM   | IP        |
| APVGN     | ESPAP    | EMEL      |
| CRP       | AMA      | PT        |
| ANPC      | MICOTEC  | SIEMENS   |
| ACT       | SCUTVIAS | APSI      |
| IDMEC     | ANEBE    | ACP       |
| INML      | ANCIA    | BRISA     |
| ACA-M     | AENOR    | MICROSOFT |
| TRANSDEV  | MAOTE    | CIMLT     |
| SEF       | AIP      | APCAP     |
| MAFRE     | ANIECA   | CML-PSP   |
| LOGISTEL  | GARE     | FPCUB     |
| EMPARK    | FERNAVE  | PML       |

### 5.1 COOPERAÇÃO E EVENTOS INTERNACIONAIS

A ANSR, durante o ano de 2016, participou de forma ativa em diversos fóruns internacionais. Na reunião do Grupo CARE (grupo de peritos) realizada em Bruxelas a 8 de março de 2016, procedeu-se à atualização do ponto de situação relativo à base de dados CARE, nomeadamente, ao cumprimento dos prazos para envio dos dados de sinistralidade rodoviária nos prazos legalmente estipulados pela União Europeia, de acordo com o “*Council Decision 93/704/EC of 30 November*” sendo que à data da reunião apenas quinze países tinham (ainda) procedido ao envio dos mesmos, entre os quais, Portugal.

Na referida reunião internacional foi efetuada uma apresentação sobre os últimos desenvolvimentos existentes ao nível da base de dados CARE, bem como apresentado o modelo CADaS e os novos relatórios disponíveis na página eletrónica da ERSO.

Relativamente à metodologia MAIS+3 e acompanhamento da sua implementação, a Comissão Europeia apresentou o quadro geral, assim como os primeiros resultados dos Estados-membros sobre a implementação desta metodologia como forma de apurar o número de feridos graves resultantes de acidentes de viação. Foi feita uma apresentação sobre os *“quick indicators”* recebidos dos Estados-membros, indicando estabilidade a nível da sinistralidade comparativamente a períodos homólogos. Os representantes dos Estado-membros, reafirmaram como principais dificuldades o acesso à informação junto do sistema de saúde e questões de privacidade associadas. De salientar o facto de, atualmente, existirem novos estudos em curso ao nível da União Europeia, cujos temas incidem, essencialmente, na *“distração ao volante”* e nos *“riscos dos utentes idosos”*.

Na reunião do WP1 (UNECE – ONU / reunião de grupo de peritos em sinalização rodoviária), realizada em Genebra entre 28 de março e 1 de abril de 2016, os trabalhos incidiram particularmente na revisão da Convenção de Viena sobre circulação rodoviária, com vista a acomodar a realidade mais recente dos veículos autónomos, tendo a empresa Google efetuado uma apresentação dos desenvolvimentos tecnológicos que têm vindo a ser efetuados por aquela empresa norte-americana.

No que concerne à temática dos veículos autónomos foi constituído um grupo informal, cujos trabalhos tem vindo a ser acompanhados, tanto quanto é possível, naquelas reuniões. Na sequência da presença de investigadores do Google na referida reunião e em função do debate gerado, foram os representantes nacionais do WP1 convidados a assistir a uma conferência na Universidade de Stanford – Caltech - em Silicon Valley nos EUA, a 20 de outubro, subordinada à temática *“Governance of Autonomous Vehicles”*.

Na mencionada conferência houve oportunidade de assistir a apresentações por parte de investigadores de organismos públicos na área da segurança rodoviária, por parte de académicos dedicados ao estudo da mobilidade autónoma, da segurança rodoviária e da segurança em geral. Os representantes da ANSR participaram ainda, na reunião de *“kick-off”* do projeto Autocits, em 23 de novembro em Madrid, projeto de natureza comunitária destinado a promover a interoperacionalidade dos veículos autónomos.

Ainda neste contexto, importa desde já referir que, a nível internacional, Portugal foi o país da União Europeia que registou o maior recuo no número de mortos em acidentes rodoviários verificados entre 2010 e 2016, com uma descida de 40%. As estatísticas de 2016 em matéria de segurança rodoviária, publicadas pelo executivo comunitário, revelam que, entre 2015 e 2016, houve uma diminuição de 2% do número de vítimas mortais nas estradas da UE, tendo morrido 25.500 pessoas no ano passado, menos 600 do que no ano anterior. A diminuição ocorrida em Portugal é a mais marcante entre todos os Estados-membros e representa mais do dobro da média comunitária, já que, no conjunto da União, o número de mortes na estrada entre 2010 e 2016 recuou apenas 19%.

De acordo com a Comissão e com os dados de 2016 apresentados no Conselho informal de Transportes que decorreu em março de 2017 em Malta, *"embora este ritmo seja encorajador, pode, no entanto, ser insuficiente para que a UE alcance o seu objetivo de reduzir para metade a mortalidade nas estradas entre 2010 e 2020"*. A [Comissária europeia dos Transportes, Violeta Bulc](#) reclama por isso *"mais esforços de todas as partes interessadas e, em particular, das autoridades nacionais e locais, que devem executar a maior parte das atividades quotidianas, como a aplicação da lei e a sensibilização"*, e ainda que, pese embora *"(...) as estatísticas de hoje representam uma melhoria e uma tendência positiva que deve prosseguir. Mas não são estes dados que mais me preocupam, mas sim as vidas perdidas e as famílias destroçadas"* e que *"(...)todas as partes interessadas intensifiquem os seus esforços, para que possamos cumprir o objetivo de reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020"*.

EUROPEAN COMMISSION

28 March 2017

Road deaths per million inhabitants

Preliminary country by country statistics for 2016<sup>1</sup>

|                             | 2010 | 2015 | 2016 | 2015 - 2016 <sup>2</sup> | 2010 - 2016 |
|-----------------------------|------|------|------|--------------------------|-------------|
| Belgium                     | 77   | 65   | 56   | -13%                     | -24%        |
| Bulgaria                    | 105  | 98   | 99   | 0%                       | -9%         |
| Czech Republic              | 77   | 70   | 59   | -16%                     | -23%        |
| Denmark                     | 46   | 31   | 37   | 18%                      | -18%        |
| Germany                     | 45   | 43   | 39   | -7%                      | -12%        |
| Estonia                     | 59   | 51   | 54   | 6%                       | -10%        |
| Ireland                     | 47   | 36   | 40   | 13%                      | -11%        |
| Greece                      | 112  | 73   | 75   | 2%                       | -35%        |
| Spain                       | 53   | 36   | 37   | 2%                       | -31%        |
| France                      | 64   | 54   | 54   | 0%                       | -13%        |
| Croatia                     | 99   | 82   | 73   | -12%                     | -28%        |
| Italy <sup>3</sup>          | 70   | 56   | 54   | -5%                      | -21%        |
| Cyprus                      | 73   | 67   | 54   | *                        | -23%        |
| Latvia                      | 103  | 95   | 80   | -16%                     | -28%        |
| Lithuania                   | 95   | 83   | 65   | -22%                     | -37%        |
| Luxembourg                  | 64   | 64   | 52   | *                        | -6%         |
| Hungary                     | 74   | 65   | 62   | -6%                      | -18%        |
| Malta                       | 36   | 26   | 51   | *                        | 69%         |
| Netherlands <sup>4</sup>    | 32   | 31   | 33   | 4%                       | 3%          |
| Austria                     | 66   | 56   | 49   | -11%                     | -23%        |
| Poland                      | 102  | 77   | 79   | 2%                       | -23%        |
| Portugal                    | 80   | 57   | 54   | -10%                     | -40%        |
| Romania                     | 117  | 95   | 97   | 1%                       | -19%        |
| Slovenia                    | 67   | 58   | 63   | 8%                       | -6%         |
| Slovakia                    | 65   | 57   | 50   | -12%                     | -22%        |
| Finland                     | 51   | 49   | 45   | -6%                      | -8%         |
| Sweden                      | 28   | 27   | 27   | 2%                       | -1%         |
| United Kingdom <sup>5</sup> | 30   | 28   | 28   | 1%                       | -4%         |
| EU                          | 63   | 51.5 | 50   | -2%                      | -19%        |

\* Statistically not significant

<sup>1</sup> The 2016 figures are based on provisional data; there might be minor changes in the final data for individual countries.

<sup>2</sup> Percentage change in the number of fatalities

<sup>3</sup> Estimation based on data from January to June

<sup>4</sup> Estimation based on data from January to September

<sup>5</sup> Estimation based on data from January to September

## 5.2 CAMPANHAS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

No decorrer de 2016 a ANSR desenvolveu e promoveu ações de sensibilização pública, cuja divulgação se efetuou através do seu sítio na internet ([www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)) e do [facebook](#), dos meios de comunicação social (rádio, imprensa escrita e televisão), envio direto de material informativo, contando também com o apoio das Forças de Segurança ([PSP](#) e [GNR](#)) para a distribuição 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. Paralelamente difundiu mensagens de segurança rodoviária através de protocolos estabelecidos com diversas entidades e no âmbito da Rede de Difusão de Segurança Rodoviária.

No âmbito da anterior Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015 é de referir que foi aprovado um plano de “Ações Chave” do qual resultou um conjunto de objetivos operacionais, nomeadamente um especialmente relacionado com questões educacionais para crianças do pré-escolar, 1º, 2º e 3º ciclo do ensino básico. Neste sentido, foi desenvolvido pela ANSR um *site* interativo, denominado “[Júnior Seguro](#)” que visa a promoção de uma cultura de segurança rodoviária, sendo que, para esse efeito, se disponibilizaram no referido site, recursos educativos em formato digital subordinados a várias temáticas, destinados a crianças, e consequentemente ajudando estas a adquirirem todo um conjunto de competências que proporcionem uma integração segura no meio rodoviário.

Relativamente às ações de sensibilização de segurança rodoviária efetuadas durante o ano de 2016, a ANSR no âmbito da sua missão, desenvolveu quer de forma direta, quer em parceria, as seguintes campanhas:

- ✓ Campanha Carnaval - fevereiro
- ✓ Campanha Páscoa - março
- ✓ Campanha Fátima - maio e outubro
- ✓ Campanha de lançamento da *Carta por Pontos* - maio e junho
- ✓ Campanha Natal e Ano Novo dezembro/janeiro

Em 2016, a ANSR, no âmbito do seu vetor estratégico de comunicação, imagem e responsabilidade social, e em especial dos seus objetivos estratégicos 2017-2019, designadamente o de “*Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes*”, e de “*Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária*” 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.

### 5.3 DADOS DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 2016

A contabilização de vítimas de acidentes de viação que morrem até 30 dias após terem sofrido o sinistro, resulta de metodologia adotada internacionalmente e está conforme o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de Dezembro, em que o número de "*Mortos a 30 dias*" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente. 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 os 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, 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) com a ANSR, que então procede à alteração dos valores dos feridos graves hospitalizados que entretanto passaram a vítimas mortais.

No quadro seguinte apresenta-se o número total de acidentes de viação com e sem vítimas, e de vítimas registado durante os anos de 2015 e 2016, considerando o Continente e as Regiões Autónomas, respetivamente:

#### BALANÇO DA SINISTRALIDADE 2016/2015

|                            |  |  | Continente (1) |                | R. Autónomas (2) |              | Total   |                | 2016/<br>2015 |
|----------------------------|--|--|----------------|----------------|------------------|--------------|---------|----------------|---------------|
|                            |  |  | 2015           | 2016           | 2015             | 2016         | 2015    | 2016           |               |
| Total de acidentes (3)     |  |  | 122.800        | <b>127.267</b> | 5.561            | <b>5.947</b> | 128.361 | <b>133.214</b> | 4.853         |
| Vítimas Mortais (no local) |  |  | 473            | <b>446</b>     | 8                | <b>10</b>    | 481     | <b>456</b>     | -25           |
| Feridos Graves             |  |  | 2.250          | <b>2.038</b>   | 196              | <b>193</b>   | 2.446   | <b>2.231</b>   | -215          |
| Feridos Leves              |  |  | 38.826         | <b>38.500</b>  | 1.524            | <b>1.620</b> | 40.350  | <b>40.120</b>  | -230          |

Quadro 8 – Balanço da Sinistralidade 2016/2015

(1) Fonte: BEAV's (2015, janeiro a junho de 2016) e ANTENAS (julho a dezembro 2016)

(2) Fonte: PSP (2015 e 2016)

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

Analisando os dados do Continente e das Regiões Autónomas (arquipélagos dos Açores e Madeira) de forma agregada, verificou-se no ano de 2016 e face a 2015, um aumento do número de acidentes rodoviários, no caso 4.853, correspondente a um acréscimo de 3,8%.



Nas Regiões Autónomas, em relação ao ano de 2015, constatou-se que durante o ano de 2016 houve um aumento no número de acidentes, em 386 acidentes (+6,9%), sendo que, no que respeita a vítimas mortais verificou-se um acréscimo de mais 2 mortos (+25,0%), ao contrário dos feridos graves que diminuíram em 3 (-1,5%) e os feridos leves aumentaram em 96 (+6,3%).

No que respeita aos dados relativos ao somatório do continente e ilhas, temos que quer em mortos, quer em feridos graves, o ano de 2016 viu diminuir em 25 (-5,2%) e 215 (-8,8%), respetivamente, face ao ano de 2015. No que respeita a dados (só) do Continente, os números relativos a acidentes de viação cifraram-se num aumento de 4.467 (+3,6%) ocorrências, comparativamente com o ano anterior de 2015.

No que concerne ao número de acidentes, Lisboa, é o distrito que apresenta o maior número absoluto de acidentes com um registo de 26.869, situação a que não será alheio o facto de se tratar do maior distrito do país. Neste caso, e face ao ano de 2015, verificou-se um aumento do número de acidentes em 1.212, ou seja, um aumento de 5%. O distrito do Porto continua a apresentar o segundo maior registo em termos de acidentes ocorridos (23.598), sendo que neste caso, também se verificou um aumento de 4,0% face a 2015 (22.723), ou seja, um acréscimo de 875 acidentes.

De todos os distritos nacionais, o distrito de Portalegre, uma vez mais, foi o que apresentou o melhor registo em 2016 e face a 2015 ao ter conseguido uma diminuição no número de acidentes rodoviários em 6,0% (-67 acidentes rodoviários), acompanhado de perto nessa diminuição pelo distrito de Vila Real em 2,0% (-54 acidentes rodoviários). Por oposição ao bom desempenho daqueles distritos, constatamos que os distritos de Faro (+8,0%), Viseu (+6,0%), Castelo Branco (+5,0%), Évora, Setúbal e Viana do Castelo (+5,0%), Porto, Bragança e Aveiro (+4,0%), apresentaram os piores resultados nacionais.

No que diz respeito ao número de vítimas mortais (no local) verificado no Continente, verificou-se um decréscimo de 26 (-5,0%) e também um decréscimo de 216 feridos graves (+10,0%) e de 509 feridos ligeiros (-1,3%), respetivamente. Neste aspeto, podemos mesmo afirmar que o ano de 2016 se constituiu como o melhor ano de sempre desde que há registos desta natureza.

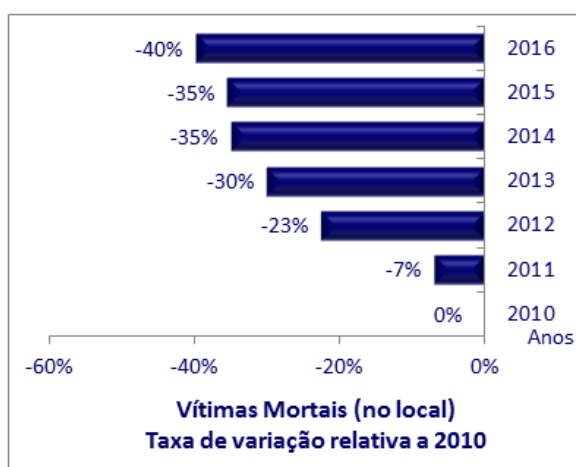
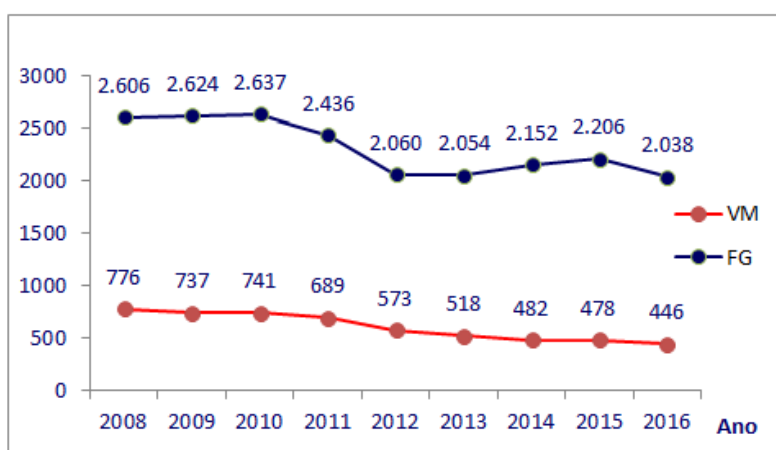
Efetuada uma análise ao nível distrital no Continente, pode-se constatar que, em 2016 e comparativamente com o ano de 2015, o número de vítimas mortais (no local) sofreu um agravamento nos distritos de Bragança em 4 (+133,3%), Portalegre em 5 (+50,0%), Castelo Branco em 4 (+31,0%), Lisboa em 6 (+12,0%) e Coimbra em 1 (+4,0%). Todos os outros restantes 13 distritos do país registaram descidas consideráveis, como adiante se pode constatar. A análise permite-nos também verificar que os dados de sinistralidade relativos a vítimas mortais (no local) se mantiveram idênticos face ao ano de 2015, nomeadamente, nos distritos da Guarda e Vila Real, com 9 e 8 mortos, respetivamente. Por sua vez, verificou-se uma redução das vítimas mortais (no local) nos distritos de Beja com -9 (-26,0%), Aveiro -10 (-19,0%), Setúbal -8 (-18,0%), Faro -6 (-16,0%), Braga -4 (-13,0%), Viseu -3 (-12,0%), Santarém -3 (-11,0%), Viana do Castelo -1 (-10,0%), Leiria -2 (-6%) e Porto -2 (-4%).

No caso dos feridos graves, verificou-se um aumento em 4 distritos, Bragança 9 (+20,0%), Viseu 12 (+12,0%), Leiria 4 (+2,0%) e Guarda 1 (+2,0%). Por oposição àqueles distritos, verificou-se uma

redução do número de feridos graves em Viana do Castelo -12 (-24,0%), Lisboa -77 (-22,0%) e Santarém -38 (-22,0%), Vila Real -12 (-21,0%), Braga -38 (-20,0%), Porto -21 (-11,0%), Setúbal -11 (-7,0%) e Portalegre -5 (-7,0%), Faro -9 (-5,0%), Évora -3 (-4,0%), Aveiro -3 (-3,0%), Beja -2 (-2,0%) e Coimbra -2 (-2%). Por fim e no que respeita a feridos leves, também é de mencionar o facto de em 2016 se ter verificado uma redução (como já acima referido), tendo passado de 38.826 para 38.317, ou seja, uma diminuição de 509 feridos leves (-1,3%).

Pese embora as muitas melhorias verificadas nos últimos anos, ainda há a lamentar o facto de terem morrido, no último ano, e nas estradas portuguesas, 447 pessoas (no local) em consequência de acidentes rodoviários. Ainda assim, não poderemos deixar de nos congratular pelo facto de em 2016, e à semelhança do ocorrido nos anos anteriores, se ter registado em território nacional, uma diminuição de 5% no número de vítimas mortais (no local).

Estes dados, ainda que longe da situação hipoteticamente ideal (zero mortos), não deixa 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.



#### 5.4 INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO 2016-2015

Nos parágrafos seguintes procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR, estabelecidos numa relação temporal 2016-2015.

##### Quadro de autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2014/2015/2016

| Autos de Contraordenação Rodoviária | 2014      | 2015      | 2016      | Variação (#)<br>2016 vs 2015 | Variação (%)<br>2016 vs 2015 |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------------------|------------------------------|
| Autos registados (# AR)             | 1.028.846 | 1.174.928 | 1.248.089 | 73.161                       | 6,2%                         |
| Autos decididos (# AD)              | 971.842   | 880.694   | 861.402   | -19.292                      | -2,2%                        |
| Autos cobrados (# AC)               | 1.006.077 | 1.095.772 | 1.126.313 | 30.541                       | 2,8%                         |
| Autos prescritos (# AP)             | 261.416   | 225.880   | 31.845    | -194.035                     | -85,9%                       |

Neste quadro de indicadores relativos a autos de contraordenações rodoviárias, verifica-se que no ano de 2016, houve um ligeiro aumento, quer no número de autos registados (+6,2%), quer no número de autos cobrados (+2,8%) face ao ocorrido no ano transato (2015). Ainda assim, e apesar dos bons resultados verificados nos dois indicadores atrás mencionados, o número de autos decididos desceu muito ligeiramente em 2,2%, sendo que, contudo, e pela primeira vez na história de vida deste organismo, conseguiu-se uma redução muitíssimo significativa do número de autos prescritos, ao alcançar-se uma redução em 85,9%.

##### Quadro de autos de contraordenação prescritos – 2014/2015/2016

| Autos de Contraordenação | 2014    | 2015    | 2016   | Variação %<br>2016 vs 2015 | Variação %<br>2015 vs 2014 |
|--------------------------|---------|---------|--------|----------------------------|----------------------------|
| Autos Prescritos         | 199.111 | 225.880 | 31.845 | -85,9%                     | +13,4%                     |

Para este desempenho extremamente positivo e em especial neste último indicador (prescrição), há a referir o facto de a ANSR, ao contrário do ano de 2015 em que passou por uma série de constrangimentos muito significativos, ter tido um ano de 2016 sem grandes constrangimentos do ponto de vista operacional, sendo que, por essa razão, e aliado a um esforço de gestão verdadeiramente focada na adoção de procedimentos, metodologias e ações de natureza técnica do processo administrativo e contraordenacional rodoviário conseguido “atacar” o problema adjacente à prescrição rodoviária e, com esse esforço, dado corpo a um conjunto de práticas que, congregadas a ações de sensibilização, tiveram efeitos positivos no combate à sinistralidade rodoviária, sendo

que, também no ano de 2016, se alcançou o número mais baixo de vítimas de sinistralidade rodoviária, designadamente no número de mortos (-7,1%) e no número de feridos graves (-6,0%).

Contudo, e estabelecendo uma relação com base em variáveis relativas, e usando como denominador da fração os “Autos Registrados”, e estabelecendo as relações existentes entre “Autos Decididos Vs. Autos Registrados”, “Autos Cobrados Vs. Autos Registrados” e “Autos Prescritos vs. Autos Registrados” podemos constatar as seguintes performances:

#### Quadro de variações de autos de contraordenação vs registados – 2014/2015/2016

| Variação de Autos de Contraordenação      | 2014  | 2015  | 2016  |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|
| <b>Autos Decididos/Autos Registrados</b>  | 94,5% | 75,0% | 69,0% |
| <b>Autos Cobrados/Autos Registrados</b>   | 97,8% | 93,3% | 90,2% |
| <b>Autos Prescritos/Autos Registrados</b> | 19,4% | 19,2% | 2,6%  |

Conforme quadro acima, verifica-se que em 2016, e no que respeita à primeira relação (autos decididos/registados) houve uma diminuição em 5,9% face a 2015 e de 25,5% face ao alcançado em 2014. Já na segunda relação, ou seja, autos cobrados/registados a diminuição constatada foi de 3,1% face a 2015 e de 7,6% face ao ano de 2014. Contudo e no que diz respeito à relação relativa de “Autos Prescritos vs. Registrados” a diminuição foi de 16,6% face a 2015 e de 16,8 face a 2014, o que se traduz numa melhoria substancial e sem precedentes na história desta organização.

Ainda no que respeita ao resultado atingido em todos estes indicadores e em especial ao da prescrição, de resto inscrito como um dos grandes objetivos da ANSR/MAI, há a salientar para além do já acima mencionado e que tem a ver diretamente com fatores de gestão organizacional, o fator não menos desprezível (pelo contrário!) do esforço, dedicação e brio profissional de todos os que, num esforço verdadeiramente conjugado, quotidianamente colocam o seu empenho num trabalho público em prol dos objetivos desta organização e, consequentemente do Estado português, levando assim avante um desígnio verdadeiramente universal que a todos nós portugueses nos une - “*Tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses*”.

Seguidamente e no que diz respeito aos dados de sinistralidade rodoviária, constata-se, uma vez mais, que o ano de 2016 deu continuidade ao progresso verificado nos anos anteriores.

#### Quadro de Vítimas de Sinistralidade Rodoviária (Continente) – 2014/2015/2016

| Anos                                  | 2014   | 2015   | 2016   | Variação (#)<br>2016 vs 2015 | Variação (%)<br>2016 vs 2015 |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Vítimas Mortais<br/>(no local)</b> | 482    | 473    | 447    | -26                          | -5,5%                        |
| <b>Feridos Graves</b>                 | 2.152  | 2.250  | 2.034  | -216                         | -9,6%                        |
| <b>Feridos Leves</b>                  | 37.019 | 38.826 | 38.317 | -509                         | -1,3%                        |

Assim e de acordo com o verificado no quadro acima, é de notar que, uma vez mais, e seguindo uma tendência de decrescência registada nestes últimos anos, também em 2016 e face a 2015, houve uma diminuição em 5,5% no número de vítimas mortais (a 24 horas), e de 9,6% no número de feridos graves, o que nos apraz registar. Pese embora esta diminuição, a verdade é que houve em 2016 um aumento do número de acidentes rodoviários (contabilizados em termos gerais e como tal, com e sem vítimas incluídas), em 3,6% (ou seja, mais 4.410 acidentes rodoviários). Ainda a este respeito, é de relevar o facto, contrariamente ao expectável, de o ano de 2016 ter registado um menor número de venda de litros de combustível, no caso com um total de -519.006 litros o que traduz uma redução de 9,5% face às vendas registadas em 2015. O mesmo exercício comparativo feito no ano anterior apontava precisamente uma situação inversa, quando 2015 registou um aumento da procura de combustíveis face a 2014 na ordem dos 3%.

Ainda neste capítulo, apraz-nos referir que o objetivo nacional de reduzir, até 2020, o número de vítimas mortais em metade (50%) face aos números registados em 2010, encontra-se perfeitamente alinhado com o objetivo europeu, que, por sua vez, também visa reduzir até àquele ano (2020), o número de mortes nas estradas da União Europeia para metade das registadas em 2010.

A este propósito é de registar que, também em termos internacionais e em especial no âmbito da Resolução n.º70/1 - Transformando o nosso Mundo: a Agenda para o Desenvolvimento Sustentável, aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em 5 setembro 2015, estabeleceu 17 objetivos e 169 metas, sendo que para o Objetivo n.º 3 - Saúde de Qualidade – que visa o garantir do acesso à saúde de qualidade, promovendo o bem-estar para todos, em todas as idades, foi estabelecida uma meta relativa à redução do número de mortos e feridos vítimas de acidentes de viação, e cuja responsabilidade se enquadra na missão do Ministério da Administração Interna a quem cabe, por sua vez, conduzir, executar e avaliar as políticas públicas de segurança rodoviária. A meta aqui traçada também consiste, à semelhança da europeia, na redução para metade (50%) até 2020, a nível global do número de mortos e feridos devido a acidentes de viação. Trata-se contudo de uma meta extremamente ambiciosa e que no quadro internacional nos parece de muito difícil concretização.

A nível nacional é de, uma vez mais, salientarmos o facto de até ao final de 2015 as políticas da segurança rodoviária em Portugal tiveram sob a égide de uma também ambiciosa (mas realista) estratégia nacional, desenhada para o período temporal de 2008-2015, e cuja meta apontava (então) para 62 mortos por milhão de habitantes, e que corresponderia a uma redução de 31,9% relativamente ao ano base de 2006, e que, felizmente, não só foi alcançável como também ultrapassável, pois no término temporal daquela estratégia nacional (2015) o valor final apurado foi de 60 mortos/milhão de habitantes.

Acresce mencionar que na sequência da Resolução de Conselho de Ministros n.º 62/2015, de 13 de agosto, foram iniciados os trabalhos de desenvolvimento de um novo documento estratégico da segurança rodoviária em Portugal para o período 2016 a 2020 e neste contexto o Plano Estratégico que foi desenvolvido e, posteriormente denominado por PENSE 2020, constituiu a resposta portuguesa à Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas no que diz respeito à meta acima

referida no que diz respeito à redução do número de mortos e feridos devido a acidentes rodoviários.

Este Plano Estratégico, que aguarda eminente aprovação em Conselho de Ministros teve a participação de organismos da administração pública, associações e organizações governamentais, tendo sido sujeito a discussão pública entre o dia 9 de dezembro de 2016 e 8 de janeiro de 2017, tendo a ANSR recebido contributos de mais de 5 (cinco) centenas de cidadãos e organizações. As metas para este plano, cujo ano horizonte é 2020 são, entre outras, atingir a taxa de 41 mortos por milhão de habitantes, à qual corresponde uma diminuição de 56% relativamente ao ano de 2010 e portanto 6% acima da meta europeia para o mesmo período<sup>3</sup>. Atingir uma taxa de 178 feridos graves por milhão de habitantes o que representa uma diminuição de 22% relativamente ao ano de 2010 (a União Europeia não fixou qualquer meta neste domínio para este período).

Para atingir dessas metas o PENSE2020 estabeleceu uma visão: **Alcançar um Sistema Humanizado de Transporte Rodoviário.**

Através de uma melhoria contínua e sustentada do desempenho deste sistema, é desejável que seja alcançado, no longo prazo, o resultado, hoje ainda utópico, de zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se assim, como imperativo ético, que *«ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal»*.

## 5.5 INSPEÇÕES ÀS VIAS

### 5.5.1 Pontos negros<sup>4</sup>

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 2016 realizaram-se 26 inspeções aos pontos negros registados no ano de 2015, ou seja, um decréscimo de 20 inspeções (-43,5%) face às efetuadas no ano transato. De salientar que as inspeções aos locais realizam-se sempre após a sua identificação e efetuadas conjuntamente com as entidades gestoras das vias e com a colaboração das Forças de Segurança (PSP e GNR). As inspeções consistiram na deslocação de técnicos aos locais identificados como pontos negros nos diferentes

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/com\\_20072010\\_pt.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/com_20072010_pt.pdf)

<sup>4</sup> 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.

distritos, com vista à identificação de desconformidades na sinalização existente e de deficiências nas condições de circulação nos locais identificados.

### Quadro de Pontos Negros

| Via     | Distrito       | Km Inicial     | Km Final       | Sentido            |
|---------|----------------|----------------|----------------|--------------------|
| EN12    | Porto          | 1,350          | 1,430          |                    |
| EN15    | <b>Porto</b>   | <b>29,014</b>  | <b>29,200</b>  |                    |
| EN124-1 | Faro           | 0,010          | 0,100          |                    |
| EN 125  | <b>Faro</b>    | <b>69,700</b>  | <b>69,800</b>  |                    |
| EN125   | Faro           | 98,850         | 99,000         |                    |
| EN125   | <b>Faro</b>    | <b>102,900</b> | <b>103,100</b> |                    |
| EN125   | Faro           | 115,400        | 115,456        |                    |
| A5      | <b>Lisboa</b>  | <b>4,280</b>   | <b>4,400</b>   | <b>Crescente</b>   |
| IC17    | Lisboa         | 5,000          | 5,200          | Crescente          |
| IC2     | <b>Lisboa</b>  | <b>31,397</b>  | <b>31,550</b>  |                    |
| EN206   | Braga          | 24,100         | 24,300         |                    |
| EN206   | <b>Braga</b>   | <b>32,850</b>  | <b>33,050</b>  |                    |
| A20     | Porto          | 10,600         | 10,800         | Crescente          |
| A43     | <b>Porto</b>   | <b>1,400</b>   | <b>1,500</b>   | <b>Decrescente</b> |
| A4      | Porto          | 23,550         | 23,700         | Decrescente        |
| A29     | <b>Porto</b>   | <b>45,200</b>  | <b>45,320</b>  | <b>Crescente</b>   |
| IC20    | Setúbal        | 1,550          | 1,750          | Decrescente        |
| IP7     | <b>Lisboa</b>  | <b>9,500</b>   | <b>9,700</b>   | <b>Crescente</b>   |
| IP7     | Lisboa         | 9,800          | 10,000         | Crescente          |
| IP7     | <b>Lisboa</b>  | <b>10,450</b>  | <b>10,500</b>  | <b>Crescente</b>   |
| A2      | Lisboa         | 0,100          | 0,250          | Crescente          |
| A2      | <b>Setúbal</b> | <b>5,850</b>   | <b>6,000</b>   | <b>Decrescente</b> |
| EN10    | Lisboa         | 128,300        | 128,500        |                    |

|       |            |         |         |  |
|-------|------------|---------|---------|--|
| EN109 | Leiria     | 164,200 | 164,323 |  |
| EN8   | Leiria     | 95,400  | 95,600  |  |
| EN373 | Portalegre | 26,000  | 26,000  |  |

Quadro 9 – Pontos Negros

### 5.5.2 VISTORIAS

Em 2016, 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.

---

#### A4- IP4 - Parada de Cunhos - Amarante - Túnel do Marão

---

#### EN 125 - Variante a Faro- ligação EN4

#### EN125 - Variante São Lourenço/Troto

---

### 5.5.3 Outras inspeções de vias

Em 2016 foram realizadas 3 observações de vias – inspeções à 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.

### 5.5.4 Pareceres/instruções técnicas

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

- Circulação rodoviária (151);
- Sinalização do trânsito (155);
- Provas desportivas (1);
- Regulamentos municipais (5);
- Procedimentos de fiscalização do trânsito (70).



- Foram ainda emitidas 14 credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais e renovadas 81 credenciais.

#### **5.5.5 Aprovação de Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito**

##### **Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito**

Foram aprovados 7 modelos de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito:

- 2 alcoolímetros;
- 3 cinemómetros;
- 1 parquímetro;
- 1 equipamento de rastreio na saliva.

## 5.6 SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE - SINCRO

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (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 reduzir ao mínimo a dependência tecnológica da ANSR no que respeita a aquisições e desenvolvimentos futuros face a qualquer fornecedor.

De forma sintetizada, refira-se que este sistema telemático tem por objetivo prático a operacionalização de uma rede nacional de controlo de velocidade, que assegurará automaticamente a fase de deteção da infração por excesso de velocidade, sendo que este será composto fundamentalmente por dois sistemas principais. Por um lado através de um conjunto de cinemómetros instalados nos respetivos locais de controlo de velocidade (LCV) situados na rede rodoviária nacional (rede de LCV), e por outro, através do denominado Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET).

Atendendo à objetividade que preside ao presente relatório de atividades, ainda assim não poderemos de deixar de referir algumas das funcionalidades do sistema em causa, designadamente o facto de os LCV terem sido criteriosamente selecionados de forma objetiva e tendo por base os critérios relativos à sinistralidade e distribuição das velocidades praticadas e ainda à potencial gravidade dos acidentes. Neste sentido, os cinemómetros, instalados nos LCV, procedem à medição das velocidades, detetando todas as infrações categorizadas por excesso de velocidade e registando-as através da captura fotográfica dos veículos infratores e restantes elementos de prova (local, data-hora, etc.).

Tais fotografias são enviadas remotamente ao Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET) por ligação 3G entre as interfaces dos cinemómetros e o servidor da Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI), da Equipa Multidisciplinar de Sistemas e Produção da SGMAI, onde se encontra instalado o SIGET, sendo este operado na ANSR mediante a validação das mensagens de infração (verificação da correspondência entre as matrículas e as características do veículo por consulta à base de dados do IMT). Por sua vez, o SIGET envia as fotografias e restantes elementos de prova ao Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), onde, de forma automática, são gerados os autos de contraordenação e enviadas as respetivas notificações aos infratores.

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

A inauguração da instalação do 1.º cinemómetro-radar do SINCRO ocorreu a 06 de julho de 2016 na Autoestrada A5, km 7+750D.

## 6. Legislação

Em termos de medidas legislativas adotadas no ano de 2016, 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.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 7/2016, de 11 de fevereiro

Autoriza a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária a proceder à repartição dos encargos relativos à execução do contrato de aquisição de bens e serviços necessários para a implementação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade.

### Despacho n.º 2577/2016, de 4 de fevereiro

Aprovação de equipamento a utilizar nos testes de rastreio na saliva.

### Despacho n.º 3497/2016, de 26 de fevereiro

Aprovação do equipamento parquímetro da marca Parkeon, modelo Stelio Pal, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos.

### Despacho n.º 6516/2016, de 28 de abril

Aprovação do equipamento cinemómetro da marca Vitronic, modelo Poliscan Speed, para uso na fiscalização do trânsito.

### Despacho n.º 7103/2016, de 20 de maio

Aprovação dos novos modelos de autos de contraordenação a utilizar para as infrações ao Código da Estrada e demais legislação complementar.

### Decreto Regulamentar n.º 1-A/2016, de 30 de maio

Determina as regras para a frequência de ação de formação de segurança rodoviária e para a realização de prova teórica do exame de condução, no âmbito do sistema de pontos e cassação do título de condução.

### Portaria n.º 190/2016, de 15 de julho

Definição do perfil que deve possuir um trabalhador de empresa privada concessionária de estacionamento.

Portaria n.º 191/2016, de 15 de julho

Fixa as características mínimas obrigatórias dos modelos dos uniformes e dos cartões de identificação dos trabalhadores que exercem funções de fiscalização das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal.

Portaria n.º 192/2016, de 15 de julho

Definição das características mínimas obrigatórias que devem possuir os modelos dos veículos utilizados pelos trabalhadores com funções de fiscalização das empresas privadas concessionárias de estacionamento.

Portaria n.º 201/2016, de 21 de julho

Altera a Portaria n.º 1334-A/2010, de 31 de dezembro, que fixa o valor das taxas a cobrar pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), no sentido de incluir o valor das taxas da ANSR pela prática dos atos que integram as novas atribuições relativas aos processos de candidatura e renovação à ministração de ações de formação.

Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho

Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, e o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, transpondo as Diretivas 2014/85/UE da Comissão, de 1 de julho, e 2015/653/UE da Comissão, de 24 de abril, que alteram os anexos I, II e III da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução.

Portaria n.º 244/2016, de 7 de setembro

Altera a Portaria n.º 214/2014, de 16 de outubro, que define as condições de atribuição da competência estabelecida no n.º 7 do artigo 169.º do Código da Estrada às câmaras municipais.

Despacho n.º 11485/2016, de 27 de setembro

Aprovação do equipamento alcoolímetro qualitativo da marca Lion, modelo Alcometer 700.

Despacho n.º 11971/2016, de 07 de outubro

Aprovação do equipamento cinemómetro-lidar, da marca Laser Kuston Signals, modelo LaserCam 4, para controlo e fiscalização do trânsito.

Decreto-Lei n.º 80/2016, de 28 de novembro

Altera o registo individual do condutor.

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

### 7.1 RECURSOS HUMANOS

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu tendo em consideração, não só, o correto planeamento das atividades que lhe estão atribuídas, mas também, a necessidade de assegurar e garantir o cumprimento eficaz da sua nobre missão, visão e valores. De realçar que, atualmente, fruto das várias condicionantes legais, não é fácil efetuar recrutamento nos organismos do Estado, mais ainda quando a relação jurídica de emprego público predominante é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado (CTFP). Neste sentido, e tendo em vista o aumento do desempenho operacional da ANSR, e para que esta possa prosseguir mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão, tornou-se imperativo o recrutamento de mais trabalhadores, provendo-se os lugares vagos existentes no mapa de pessoal. No decorrer do ano de 2016 foi possível recrutar 13 trabalhadores através de procedimentos de mobilidade em qualquer das suas modalidades, atingindo o número máximo de 91 efetivos (a 31 de dezembro), ultrapassando o valor “record” alcançado em 2012, conforme se demonstra no gráfico abaixo.

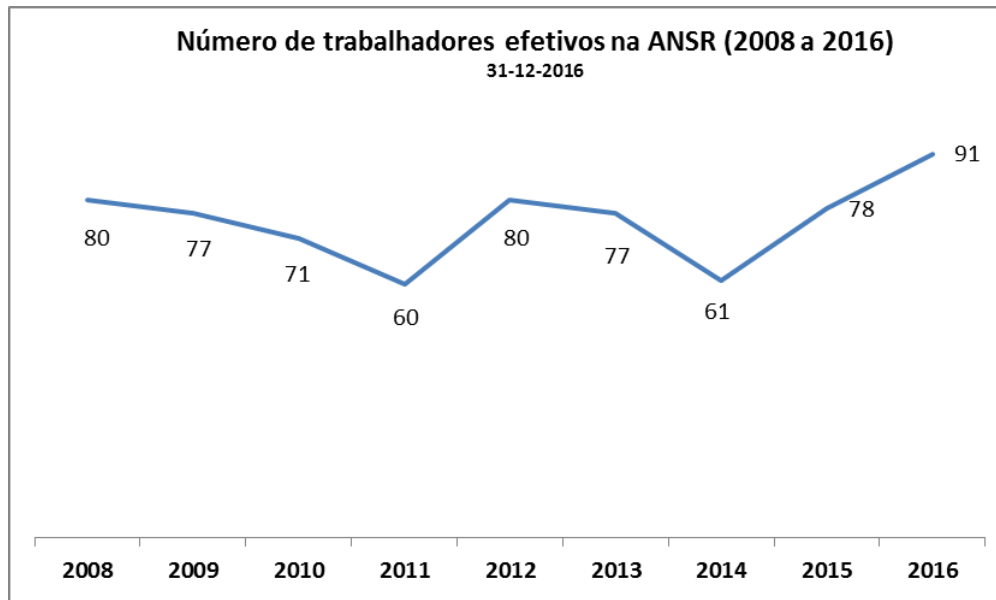


Gráfico 2 – Número de trabalhadores efetivos da ANSR - evolução 2008 a 2016.  
Fonte: GeRFiP - Mapa interno de controlo

De seguida, apresenta-se o gráfico exemplificativo do número de postos de trabalho ocupados vs número de trabalhadores em regime de mobilidade em qualquer das suas modalidades.

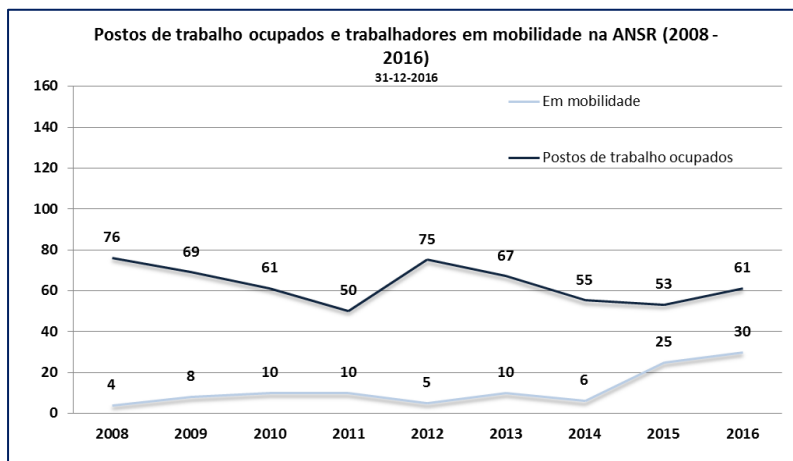


Gráfico 3 – Número de trabalhadores – mobilidade vs postos ocupados  
Fonte: Mapa interno de controlo

O pessoal em mobilidade em qualquer das suas modalidades representa cerca de um terço da força produtiva da ANSR. O ideal seria que o número de mobilidades reduzisse substancialmente, aumentando, por seu turno, o número de postos de trabalho ocupados. 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.

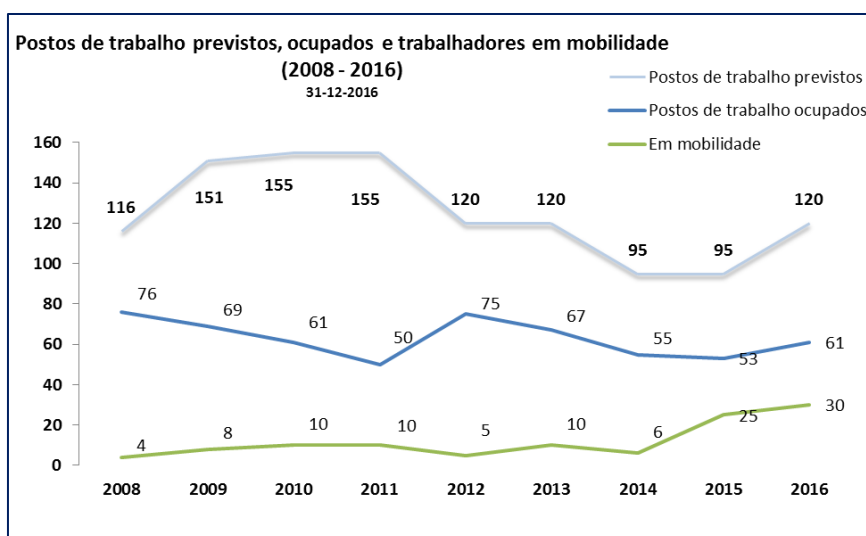


Gráfico 4 – Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados  
Fonte: Mapa interno de controlo

Considerando o facto de a ANSR se encontrar sedeadada no Concelho de Oeiras, designadamente na freguesia de Barcarena, a sua política de recrutamento tem sido muito focada em pessoas que vivam no Concelho ou em Concelhos limítrofes. Assim, podemos mesmo afirmar que a esmagadora maioria dos trabalhadores em exercício de funções neste organismo, é oriunda dos concelhos de Oeiras, Sintra, Cascais, Lisboa e Amadora, por ordem decrescente, conforme se pode aferir no gráfico seguinte.

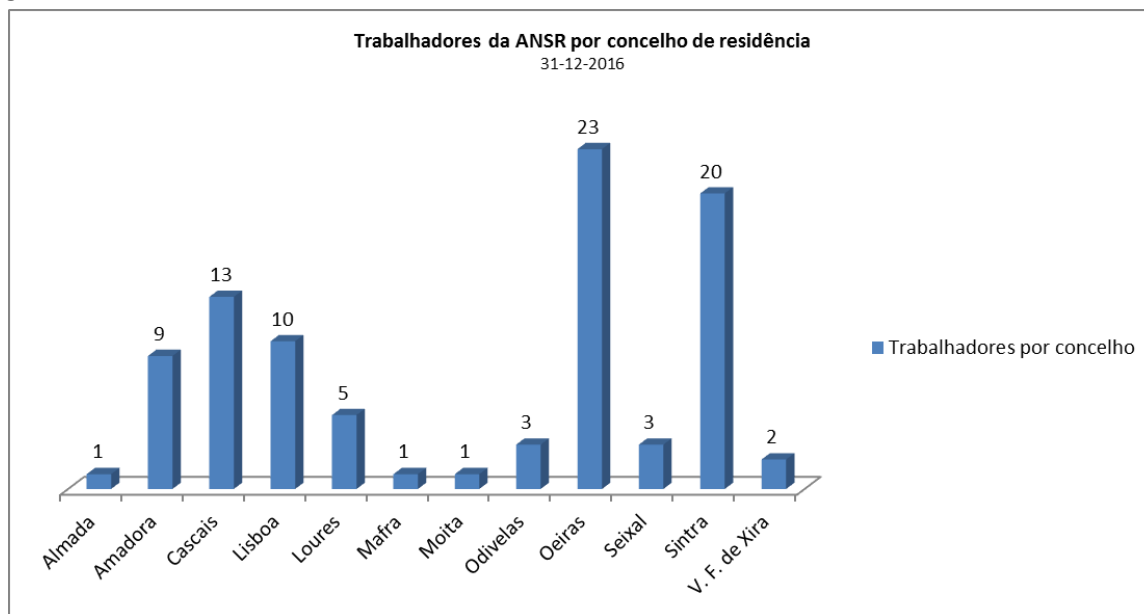


Gráfico 5 – Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência  
Fonte: Mapa interno de controlo

Importa desde já referir que a escassez de recursos humanos existente na ANSR tem tido de forma inegável uma implicação direta no desempenho dos serviços, que de resto poderia ser ainda de um melhor nível, caso o seu mapa de pessoal comportasse o efetivo para o qual está desenhado e, principalmente alocasse mais técnicos com especialização no domínio de atividade deste organismo público. Ainda à cerca desta questão, cumpre-nos referir que, a ANSR conta na sua Unidade de Gestão de Contraordenações e mais precisamente no que se refere aos recursos diretamente afetos ao processamento das contraordenações rodoviárias, apenas 17 juristas, quando o ideal seria um número que rondasse os 29 juristas. Ainda assim, e pese embora todas as muitas dificuldades e sucessivos constrangimentos quotidianamente surgidos, a ANSR e os seus efetivos têm-se caracterizado pelo seu inabalável espírito de missão pública que, diga-se e em abono da verdade, só por uma enorme dedicação, esforço e empenho, têm conseguido levar avante a missão deste organismo.

Ainda neste contexto, é de salientar também, que esse empenho muito determinado por parte dos seus trabalhadores, se deve também à forma equilibradamente pensada e estruturada deste organismo, o qual, tem vindo a assegurar a integração de todos os trabalhadores, facilitando a

interação entre os mesmos, sempre assente nos princípios do respeito profissional, diálogo e também pela forma exemplar de como os seus dirigentes medeiam e gerem os seus recursos.

De mencionar que no âmbito dos serviços partilhados (psc), cabe à SGMAI colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR, sendo que de seguida se apresenta um quadro resumo de todos os efetivos deste organismo, reportado a 31 de dezembro de 2016, com a inclusão do número de trabalhadores existentes no mapa de pessoal da ANSR – Artigo 29.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, e daqueles que se encontram em mobilidade:

| Ano de 2016, 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            | 59                           | 26                          | 21            | 47        | -33              | -12                   |
| Informática                             | Especialista de Informática | 2                            | 0                           | 0             | 0         | -2               | -2                    |
|                                         | Técnico de Informática      | 2                            | 2                           | 0             | 2         | 0                | 0                     |
| Assistente técnico                      | Coordenador Técnico         | 1                            | 0                           | 0             | 0         | -1               | -1                    |
|                                         | Assistente Técnico          | 40                           | 22                          | 7             | 29        | -18              | -11                   |
| Assistente operacional                  | Assistente Operacional      | 6                            | 2                           | 2             | 4         | -4               | -2                    |
| <b>Total</b>                            |                             | <b>120</b>                   | <b>61</b>                   | <b>30</b>     | <b>91</b> | <b>-59</b>       | <b>-29</b>            |

Quadro 10 - Mapa de Pessoal da ANSR 2016  
Fonte: Mapa interno de controlo

Do quadro anterior relativo ao mapa de pessoal da ANSR, infere-se que, à data de 31 de dezembro de 2016, encontravam-se a exercer funções 91 trabalhadores, 67 % ocupavam um posto de trabalho no mapa de pessoal e 33 % encontravam-se em mobilidade em qualquer das suas modalidades. Verificou-se um aumento de 16,7 % de trabalhadores em exercício de funções. Isto é, face ao mapa de pessoal aprovado para 2016, a taxa de efetivos foi de 75,8 %.



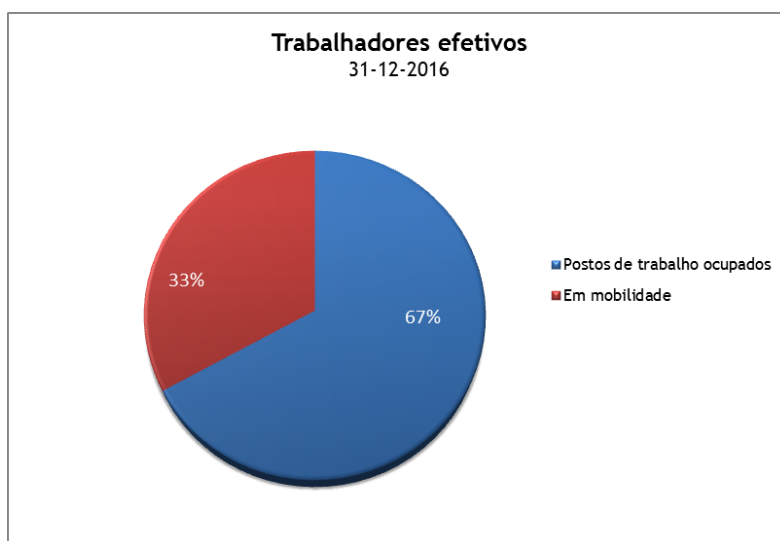


Gráfico 6 – Trabalhadores efetivos na ANSR  
Fonte: Mapa interno de controlo

Com base nos resultados do QUAR 2016, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

| RECURSOS HUMANOS – 2016                        |           |             |            |             |
|------------------------------------------------|-----------|-------------|------------|-------------|
| Designação                                     | Pontuação | Planeados   | Executados | Desvio      |
| Dirigentes - Direção superior de 1º e 2º       | 20        | 40          | 40 (2)     | 0           |
| Dirigentes - Direção intermédia de 1º e 2º     | 16        | 128         | 112 (7)    | -16         |
| Técnico Superior e Especialista de Informática | 12        | 732         | 564 (47)   | -168        |
| Assistente Técnico e Técnico de Informática    | 8         | 336         | 232 (29)   | -88         |
| Assistente Operacional                         | 5         | 30          | 30 (6)     | 0           |
| <b>Total</b>                                   | <b>61</b> | <b>1266</b> | <b>994</b> | <b>-272</b> |

Quadro 11 - Recursos Humanos – Desvios do QUAR

Conforme quadro supra verifica-se que o desvio mais assinalável corresponde ao da categoria de Técnico Superior com -120 pontos do que os previstos em mapa de pessoal da ANSR. A esta categoria, segue-se a de Assistente Técnico em que o desvio não é tão significativo e como tal correspondendo a -73 pontos dos inicialmente planeados. Contudo, e quando analisada a taxa de concretização de ambas as carreiras pluricategoriais que encerram em si mesmas diferentes níveis de complexidade técnica, designadamente de 3º e 2º (técnicos superiores e assistentes técnicos) respetivamente, verifica-se que, no que concerne à de 3º grau, a taxa de concretização foi de 79,6%, enquanto na de 2º grau foi de 72,5%. Já no concernente à carreira de Assistente Operacional, verificou-se um desvio positivo de 15 pontos, traduzido por uma taxa de concretização de 100%.

A ANSR fechou o ano de 2016 com um efetivo humano ainda abaixo das necessidades, o que, já como retratado no presente relatório, não deixou de constituir algum constrangimento para o regular desempenho da sua atividade operacional. Em termos gerais e atendendo ao desvio total verificável entre os recursos humanos planeados e os realizados, constatámos um desvio total de 194 pontos negativos, ou seja, a uma taxa de concretização correspondente a 81,3% dos efetivos planeados em mapa de pessoal.

Seguidamente apresentam-se os indicadores de gestão dos recursos humanos relativos a 2016.

| Recursos Humanos                      |                                                                                 |       |     |      |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|------|
| <b>Idade Média</b>                    | Somatório das Idades                                                            |       | 49  | Anos |
|                                       | Total de Efetivos                                                               |       |     |      |
| <b>Nível Médio de Antiguidade</b>     | Somatório das Antiguidades                                                      |       | 22  | Anos |
|                                       | Total de Efetivos                                                               |       |     |      |
| <b>Taxa de Tecnicidade</b>            | Total Pessoal Técnico Superior                                                  |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 52% |      |
| <b>Taxa de Feminização</b>            | Total Efetivos Femininos                                                        |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 62% |      |
| <b>Taxa de Enquadramento</b>          | Total Dirigentes                                                                |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 10% |      |
| <b>Taxa de Envelhecimento</b>         | Somatório dos Efetivos idade =>55                                               |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 31% |      |
| <b>Taxa de Habilitação Superior</b>   | Total Bach+Lic+Mest+Dout                                                        |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 63% |      |
| <b>Taxa de Habilitação Secundária</b> | Total Habilitações do 11º ao 12º ano                                            |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 26% |      |
| <b>Taxa de Habilitação Básica</b>     | Total Habilitações =< 9º ano                                                    |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 11% |      |
| <b>Taxa de Admissão</b>               | Total de Admissões                                                              |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 27% |      |
| <b>Taxa de Saídas</b>                 | Total de Saídas                                                                 |       |     |      |
|                                       | Total de Efetivos                                                               | X 100 | 13% |      |
| <b>Índice de Absentismo</b>           | Total de Dias de Ausência                                                       |       |     |      |
|                                       | Total de dias potenciais de trabalho<br>(dias úteis ano (251) x total efetivos) | X 100 | 3%  |      |

## 7.2 FORMAÇÃO PROFISSIONAL

O capital humano é fundamental para o funcionamento de qualquer organismo, sendo que a ANSR consciente dessa realidade tem vindo a adotar toda uma postura de grande dinamismo relativamente à qualificação profissional dos seus trabalhadores, facultando possibilidades de formação para que os seus trabalhadores possam, com eficiência, desenvolver o seu trabalho e, assim, alcançarem de forma eficaz as tarefas e os objetivos a que se propõem no âmbito do SIADAP3 e, nesse propósito permitindo à organização não só o concretizar dos objetivos da sua própria missão (SIADAP1), como também desenvolver um serviço que se quer e se deseja de excelência na administração pública nacional.

Ainda neste contexto, e tendo por objetivo último a concretização das ambiciosas metas previstas em sede de QUAR, a formação é encarada pela ANSR como uma área verdadeiramente crítica, para a qual foram elencados no plano de formação de 2016, todos os cursos que, adequadamente, correspondem a algumas das necessidades efetivas e necessárias do organismo e, neste sentido, reforcem as competências nas áreas de negócio deste organismo, designadamente a da segurança rodoviária e a do direito contraordenacional rodoviário. A adoção de uma cultura de gestão, facilitadora da mudança e da inovação organizacional, ancorada numa lógica de melhoria contínua do serviço é pois um pilar verdadeiramente estruturante da nossa organização.

Durante o ano de 2016 e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da ANSR, foram proporcionadas 14 ações de formação, num total de 267 horas. De seguida pode-se constatar o gráfico com o número total de horas de formação ministradas.

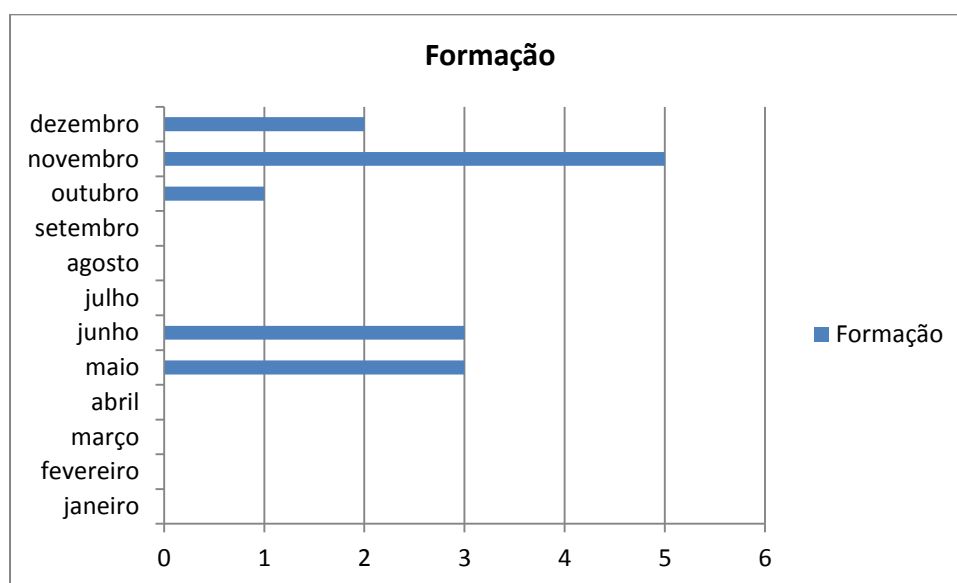


Gráfico 7 – Total de horas em ações de formação - 2016

No âmbito dos serviços partilhados, compete à SGMAI garantir e promover ações de formação que satisfaçam as necessidades internas, contudo, durante o ano de 2016, uma vez mais, coube à ANSR proceder à elaboração de algumas ações de formação, consideradas prementes aos trabalhadores da ANSR, destacando-se a participação nas ações de formação que constam do quadro que se segue.

#### AÇÕES DE FORMAÇÃO DESENVOLVIDAS EM 2016

| Nº           | Designação do Curso                                                                                  | Mês | N.º Horas  |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------|
| 1            | Recrutamento de Pessoas na Administração Pública                                                     | 1   | 28         |
| 2            | Workshop de Contratação Pública                                                                      | 1   | 28         |
| 3            | Workshop de Contratação Pública                                                                      | 1   | 28         |
| 4            | Coaching - Nivel Inicial                                                                             | 1   | 20         |
| 5            | Especializado Design Gráfico                                                                         | 1   | 84         |
| 6            | O Futuro da Gestão Documental                                                                        | 1   | 2          |
| 7            | Sistema de Normalização Contabilística na Administração Pública                                      | 1   | 21         |
| 8            | Gestão Documental: Utopia e Realidade                                                                | 1   | 4          |
| 9            | La Gestion de Emergencias                                                                            | 1   | 10         |
| 10           | Preservação Comum do Património Digital                                                              | 1   | 7          |
| 11           | Código de Contratação Pública- Empreitadas de Obras Públicas                                         | 1   | 21         |
| 12           | Direito à Informação versus Segurança                                                                | 1   | 6          |
| 13           | Instrumentos para Cobrança de Créditos : a injunção e sua tramitação, o Pepex e subsequente execução | 1   | 4          |
| 14           | Instrumentos para Cobrança de Créditos: a injunção e sua tramitação, o Pepex e subsequente execução  | 1   | 4          |
| <b>TOTAL</b> |                                                                                                      |     | <b>267</b> |

Quadro 12 – Ações de formação realizadas em 2016

## ENCARGOS COM FORMAÇÃO:

| Despesas em 2015 | Orçamento corrigido | Execução |
|------------------|---------------------|----------|
| <b>Formação</b>  | 20.000,00           | 3.336,90 |

Quadro 13 – Encargos com formação

Fonte: GeRFIP

Em 2016, a execução das ações de formação ficou muito aquém do orçamento disponível (0,15%) devido, essencialmente, ao cancelamento de diversas ações de formação previstas para a ANSR, extraído em grande parte do Programa de Cursos do Instituto Nacional da Administração (INA).

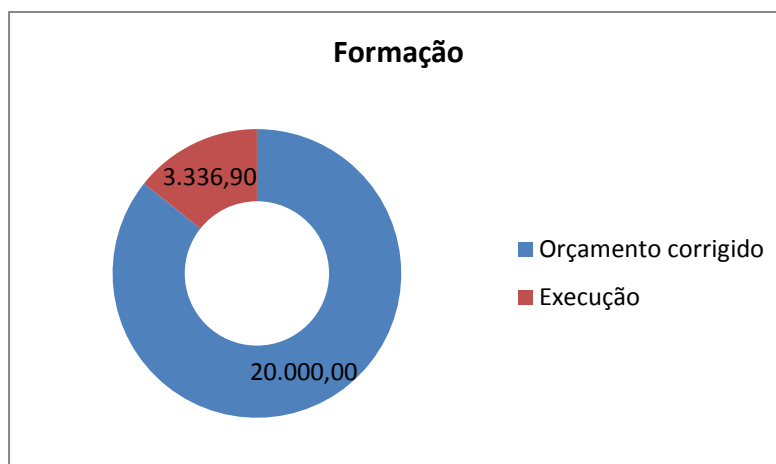


Gráfico 8 – Execução de ações de formação – 2016

|                                                                          |            |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Nº médio de funcionários ANSR (2016)</b>                              | <b>91</b>  |
| <b>Nº participantes em sessões de formação (2016)</b>                    | <b>14</b>  |
| <b>Taxa de funcionários abrangidos pela formação profissional (2016)</b> | <b>15%</b> |

Quadro 14 – Taxa de funcionários abrangidos pela formação – 2016

A taxa de execução da Formação do ano de 2016 foi de 15%, correspondente ao número total de participantes sobre o número médio de funcionários existentes no mapa de pessoal da ANSR.

## 7.3 RECURSOS FINANCEIROS

### 7.3.1 Despesas ANSR

A gestão da ANSR no que respeita à área financeira é assegurada em parceria com a SGMAI no âmbito do protocolo de prestação de serviços comuns (PSC). Como já mencionado no início deste relatório, o apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da ANSR é assegurado pela SGMAI, cuja orgânica foi aprovada pelo [Decreto-Lei n.º 161-A/2013, de 2 de dezembro](#), e que consagra no n.º 4 do artigo 10.º “Assegurar a gestão técnica, administrativa e financeira dos programas e fundos, no cumprimento de todas as normas e obrigações para o efeito estabelecidas pelos instrumentos nacionais e comunitários relevantes”.

Ora 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*, prosseguindo uma gestão orçamental focalizada na otimização de recursos.

Neste contexto, o orçamento corrigido<sup>5</sup> de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2016 foi na ordem dos 25,6 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 22,1 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 86%, conforme pode ser observado no quadro infra. Tal evidência deveu-se, essencialmente, ao adiamento de projetos de investimento estruturante denominado de SINCRO - Rede nacional de radares e também devido à redução de encargos com a aquisição de bens e serviços ao longo do ano.

(Unidade: Euros)

| AGRUPAMENTOS DE DESPESA         | ORÇAMENTO CORRIGIDO | DESPESAS EFETIVAS | DESVIO ORÇAMENTAL <sup>6</sup> |                  | GRAU EXECUÇÃO |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|------------------|---------------|
| DESPESAS COM PESSOAL            | 2.157.199           | 2.142.042         | ✓                              | 15.157           | 99%           |
| AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS    | 6.780.497           | 5.856.865         | ✓                              | 923.632          | 86%           |
| TRF CORRENTES E OUTROS ENCARGOS | 10.593.380          | 9.656.158         | ✓                              | 937.222          | 91%           |
| AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL    | 6.041.239           | 4.458.339         | ✗                              | 1.582.900        | 74%           |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>25.572.315</b>   | <b>22.113.403</b> | ✓                              | <b>3.458.911</b> | <b>86%</b>    |

Quadro 15 – Execução Orçamental 2016 (despesa)  
Fonte: Plataforma eletrónica partilhada de gestão financeira (GeRFiP)

<sup>5</sup> Orçamento corrigido = Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

<sup>6</sup> ✓ quando o grau de execução ≥ 85%, correspondendo a um bom nível de execução orçamental; ✗ quando o grau de execução < 85%, correspondendo a um baixo nível de execução orçamental

Neste contexto, as despesas efetivas a 31 de dezembro de 2016 repartiram-se do seguinte modo:



Gráfico 9 – Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2016

### 7.3.2 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 (CE).

O orçamento corrigido de receitas inscritas no OE para 2016 totalizou 31,4 milhões de euros, o qual foi executado em 93%. Para tal, contribuiu o bom nível de execução de coimas rodoviárias (ANSR) e FGA (superior ao previsto) que permitiram compensar a fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA) de entidades públicas.

(Unidade: Euros)

| COMPONENTES DE RECEITAS            | ORÇAMENT O CORRIGIDO | RECEITAS EFETIVAS | DESVIO ORÇAMENTAL <sup>7</sup> | GRAU EXECUÇÃ O |
|------------------------------------|----------------------|-------------------|--------------------------------|----------------|
| COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)          | 23.721.082           | 23.299.911        | ✓ 421.171                      | 98%            |
| COIMAS RODOVIÁRIAS (E. MUNICIPAIS) | 1.000.000            | 501.084           | ✗ 498.916                      | 50%            |

<sup>7</sup> ✓ quando o grau de execução ≥ 85%, correspondendo a um bom nível de execução orçamental; ✗ quando o grau de execução < 85%, correspondendo a um baixo nível de execução orçamental

|                                      |                   |                   |   |                  |            |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|---|------------------|------------|
| CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR        | 2.500.000         | 2.057.853         | ☒ | 442.147          | 82%        |
| FUNDO GARANTIA AUTOMÓVEL (FGA)       | 3.050.000         | 3.178.518         | ☑ | -128.518         | 104%       |
| R.PRÓPRIAS PROJ. COFINANCIADOS (FSE) | 27.246            | 9.000             | ☒ | 18.246           | 33%        |
| FUNDOS EUROPEUS (SAMA)               | 1.134.201         | 325.902           | ☒ | 808.300          | 29%        |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>31.432.529</b> | <b>29.372.267</b> | ☑ | <b>2.060.262</b> | <b>93%</b> |

Quadro 16 – Execução Orçamental 2016 (receita)  
 Fonte: Plataforma eletrónica partilhada de gestão financeira (GeRFiP)

Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2016 repartiram-se do seguinte modo:

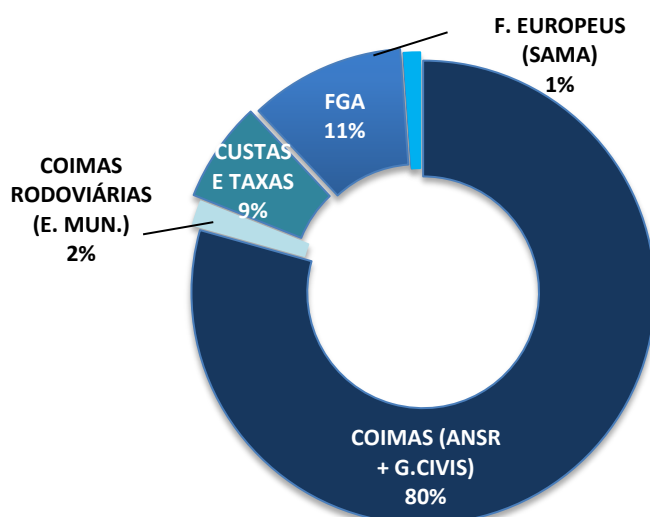


Gráfico 10 – Repartição das receitas efetivas da ANSR 2016

### 7.3.3 Receitas provenientes de Coimas Rodoviárias

Em 2016, 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 75,5 milhões de euros (excluindo o valor de custas judiciais associadas).

Ao abrigo do Decreto-lei nº. 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 DE VALORES COIMAS RODOVIÁRIAS | RECEITAS GERAIS 2015 | RECEITAS GERAIS 2016 | DISTRIBUIÇÃO EFETIVA 2016 (%) | DISTRIBUIÇÃO LEGAL (%) |
|--------------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|------------------------|
| ESTADO                                     | 31.355.616           | 28.212.431           | 37,4%                         | 40%/ T.COIMAS - 5% FMJ |
| ANSR                                       | 25.344.429           | 23.300.117           | 30,9%                         | 30%/ TOTAL COIMAS      |
| GNR                                        | 14.947.103           | 12.972.933           | 17,2%                         | 30%/ COIMAS GNR        |
| PSP                                        | 9.600.300            | 9.030.893            | 12,0%                         | 30%/ COIMAS PSP        |
| FUNDO MOD. JUSTIÇA                         | 1.650.296            | 1.484.865            | 2,0%                          | 5%/ ESTADO             |
| ENT. MUNICIPAIS                            | 414.886              | 501.097              | 0,7%                          | 55%/ COIMAS E.MUN.     |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>83.312.630</b>    | <b>75.502.337</b>    |                               |                        |

Quadro 17 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias - 2016  
 Fonte: Sistema de Informação de Gestão de Autos (SIGA) e Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT)

O Produto das coimas arrecadadas por infrações ao Código da Estrada, a 31 de dezembro de 2016, repartiu-se do seguinte modo:

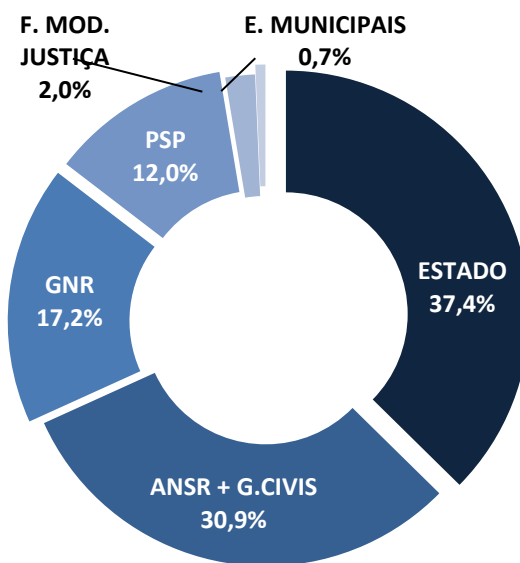


Gráfico 11 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias 2016

Em 2016, o valor total líquido<sup>8</sup> de coimas rodoviárias sofreu uma descida (-9%) face ao ano anterior, para tal contribuiu, essencialmente, a diminuição do n.º de autos decididos (-2%).

<sup>8</sup> Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos

### 7.3.4 Encargos com Pessoal

No ano de 2016, registou-se uma despesa global de 2,1 milhões de euros que contempla um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 81% representam os pagamentos de remunerações (1,7 milhões de euros), conforme ilustrado no gráfico seguinte.

(Unidade: Euros)

| Rubrica de Despesa                            | Execução<br>2015 | Execução<br>2016 |
|-----------------------------------------------|------------------|------------------|
| <i>Pessoal dos Quadros da Função Pública</i>  | 980.660          | 1.028.457        |
| <i>Caixa Geral de Aposentações</i>            | 283.690          | 326.226          |
| <i>Subsídio de Férias e de Natal</i>          | 190.763          | 229.646          |
| <i>Pessoal em qualquer outra situação</i>     | 154.429          | 336.632          |
| <i>Subsídio de refeição</i>                   | 63.666           | 79.008           |
| <i>Segurança Social</i>                       | 43.493           | 64.921           |
| <i>Representação</i>                          | 32.962           | 34.331           |
| <i>Contribuição da Ent. Patronal - SS</i>     |                  |                  |
| <i>Pessoal aguardando a Aposentação</i>       | 24               |                  |
| <i>Indemnizações por cessação de funções</i>  |                  |                  |
| <i>Programa de Rescisões por Mútuo Acordo</i> |                  |                  |
| <i>Horas extraordinárias</i>                  | 9.644            | 7.204            |
| <i>Acidentes de Trabalho</i>                  | 9.125            | 9.161            |
| <i>Remunerações por Doença / Maternidade</i>  | 2.459            | 1.430            |
| <i>Outras Despesas</i>                        | 6.025            | 6.025            |
| <i>Outros abonos em numerário ou espécie</i>  | 3.790            | 5.317            |
| <i>Ajudas de custo</i>                        | 4.359            | 5.150            |
| <i>Subsidio familiar a crianças e jovens</i>  | 2.285            | 7.263            |
| <i>Gratificações</i>                          | 1.279            | 1.271            |
| <i>Suplementos e prémio</i>                   |                  |                  |
| <b>Despesas totais com Pessoal</b>            | <b>1.788.653</b> | <b>2.142.042</b> |

Quadro 19 – Encargos com Pessoal – 2015 e 2016

Fonte: GerFiP

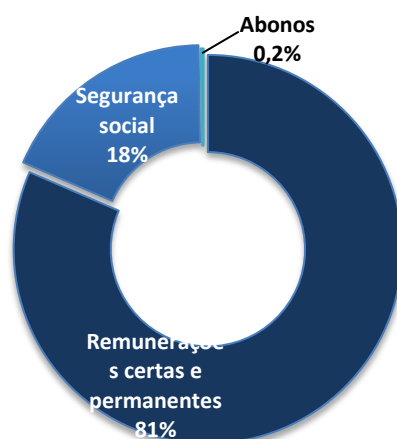


Gráfico 12 – Distribuição dos encargos com Pessoal ANSR 2016

## 7.4 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, SCoT, SIGET e SmartDOCS. Os recursos tecnológicos na ANSR são a base de sustentação da sua atividade operacional e, neste sentido, encontram-se a montante de todo o processo de desmaterialização contraordenacional.

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

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

## Nível de abrangência e integração aplicacional

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

### ❖ SIGA

O Sistema de Gestão de Contraordenações (SIGA) é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR, a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas. As entidades envolvidas neste sistema são a ANSR, PRP - Prevenção Rodoviária Portuguesa, PSP - Polícia de Segurança Pública; IMT - Instituto de Mobilidade dos Transportes, IP; GNR - Guarda Nacional Republicana, Polícias e Entidades Municipais, SIBS - Sociedade Interbancária de Serviços, CTT- Correios de Portugal, SA, IGCP – Instituto de Gestão do Crédito Público, e 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 e também as integrações com o IMT informando o processo de emissão de títulos de condução. Este sistema funciona de forma integrada com o Sistema de Cadastro do Infrator (SRIC) e também com os sistemas das diversas entidades autuantes. Permite a gestão de cobranças e reembolsos e procede à emissão de ofícios e autos de entrega de documentos. Para além destas funcionalidades procede ainda à tramitação dos autos de contraordenação e estabelece o controlo da sua evolução pelas várias fases do processo contraordenação. Ainda a nível do controlo, o SIGA controla os pagamentos, recebendo informação de cobranças diretamente da SIBS e CTT e permitindo registar pagamentos efetuados às entidades autuantes e também ao controlo das inibições de condução e entregas dos documentos de condução, cauções de inibição ou frequências de ações de formação, informando para tal o Registo de Infrações de Condutor (RIC).

### ❖ SCoT

O Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança, destacando-se o registo de contraordenações, o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação, (ex. autos de apreensão, testes do álcool, guias de substituição de documentos) e ainda o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, 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 têm um nível elevado de automatização. O SCoT tem desenvolvidas integrações com sistemas do IMT, do Instituto dos Registos e do Notariado (IRN) e com o próprio SIGA que é propriedade da ANSR.

#### ❖ Site da ANSR

Em 2016 a ANSR deu continuidade a algumas pequenas melhorias no sítio eletrónico da ANSR ([www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)), visando facilitar e promover uma informação com mais relevância e qualidade ao cidadão, o qual, encontra não só todo um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida pela ANSR, designadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária, legislação rodoviária, mas também artigos técnicos e/ou eventos que contam habitualmente com a participação deste organismo, e ainda uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária. Também neste *site* é possível ao cidadão, aceder a diversos formulários normalizados (conforme a ISO 9001:2008), através dos quais se pode efetuar todo o tipo de diligências, pedidos e/ou reclamações.

#### ❖ Videoconferência

Em Julho de 2016, a ANSR implementou o sistema de videoconferência em todos os distritos. O sistema implementado para além de libertar os recursos da GNR que anteriormente estavam a desempenhar a atividade de inquirição de testemunhas no âmbito dos processos de contraordenação rodoviária, permite a desmaterialização do processo de audição de testemunhas, com evidentes ganhos ao nível da eficiência da tramitação do processo contraordenacional e ainda contribui para a redução de recursos humanos e financeiros, tornando mais célere a instrução do processo e consequentemente a diminuição entre a data da prática da infração e a decisão.

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

## ❖ Portal das Contraordenações Rodoviárias

No âmbito da sua política de qualidade (norma NP EN ISO 9001:2008) e de um conjunto de medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos, a ANSR disponibiliza o “[Portal das Contraordenações](#)”, o qual se encontra devidamente integrado no Portal da ANSR (site), disponibilizando assim um canal privilegiado no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitindo aos cidadãos acederem *online* a informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação e consultarem o registo de infrações de condutor (RIC).

O Portal permite a consulta de processos de contraordenação, onde o utilizador poderá consultar toda a informação respeitante aos processos de contraordenação onde é arguido, facultando ainda informação acerca de prazos e a possibilidade de atuar em relação a estes, como por exemplo efetuar requerimentos. Esta possibilidade estende-se aos mandatários. O Portal fornece toda a informação relativa a documentos apreendidos, bem como a sanções acessórias cumpridas pelo utilizador/arguido, permitindo ao utilizador efetuar outro tipo de pedidos que não estejam diretamente ligados a processos, como por exemplo, o pedido de Certidão RIC e disponibiliza alertas sobre as ações necessárias nos processos de contraordenação onde se é arguido.



## ❖ SIGET

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

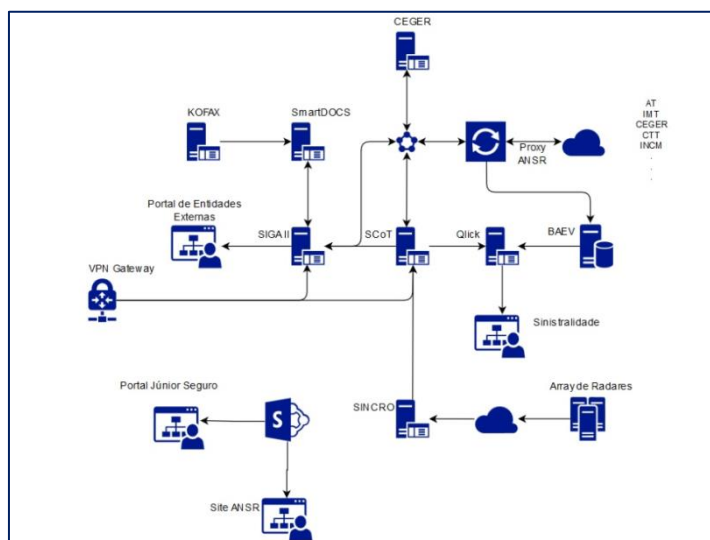
A operação tem de observar e validar os elementos de prova da infração (fotografia do veículo com legenda) a fim de verificar se a fotografia tem as informações e a qualidade que permitam a correta e inequívoca identificação do veículo infrator, nomeadamente, da sua matrícula.

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



O Smartdocs é uma solução de gestão documental com interface *web*, dotada de ferramentas de aumento de produtividade, de otimização do fluxo de informação e do controlo de manuseamento dos documentos que circulam no interior da ANSR. Trata-se de uma aplicação transversal a todas as áreas funcionais da organização, excetuando a componente documental no que concerne aos autos de contraordenação. Esta aplicação permite o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária que são rececionados na ANSR e que são digitalizados no módulo de captura (Kofax) e integrados automaticamente no smartDOCS V4 e no SIGA, bem como o tratamento dos autos de contraordenação, envio dos processos de contraordenação para tribunal e devolução sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos à entidade autuante, ao tribunal, ao infrator ou ao emissor, e ainda a integração automática de emails permitindo o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por email, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão, obtendo métricas referentes aos registos integrados no smartDOCS V4. Todos os documentos são caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa. Esta será mais uma medida tendente à modernização administrativa, com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos na relação estabelecida com o cidadão.

Abaixo, apresenta-se de forma sintetizada um esboço macro dos sistemas da ANSR.



## 8. Empresas prestadoras de serviços (*outsourcing*)

As empresas que prestaram serviços durante o ano de 2016 para a ANSR foram as seguintes:

| DENOMINAÇÃO                                                                                                                                           | ATIVIDADE                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accenture - Consultores de Gestão, S.A. e Coritel, S.A.                                                                                               | Manutenção aplicacional e suporte técnico do Sistema SIGA / SRIC e SCOT e Reengenharia do SIGA |
| ALTRAN S.A.                                                                                                                                           | Apoio técnico à exploração de "Acidentes Rodoviários"                                          |
| Additive - Tecnologia, Lda                                                                                                                            | Apoio informático                                                                              |
| Cofely GDF Suez S.A.                                                                                                                                  | Manutenção das instalações do Tagus Park                                                       |
| Digita 44 - Atualizações de Bases de dados, Lda.                                                                                                      | Recolha de dados de acidentes (BEAV's)                                                         |
| Ergoensaio - Consultores de gestão, Lda.                                                                                                              | Controlo de gestão e execução de processos financeiros                                         |
| Voos e Sonhos, Lda.                                                                                                                                   | Transporte rodoviário dos trabalhadores da ANSR                                                |
| CLECE, S.A.                                                                                                                                           | Serviços de higiene e limpeza das instalações da ANSR                                          |
| RH Portugal / RH Mais, Lda.                                                                                                                           | Atendimento telefónico                                                                         |
| MEO – Serviços de Comunicações e Multimédia, S.A., PT PRO – Serviços Administrativos e de Gestão Partilhados, S.A. e Universidade Católica Portuguesa | Serviços de gestão dos processos de contraordenações                                           |
| Comansegur - Segurança, S.A.                                                                                                                          | Vigilância e Segurança das instalações da ANSR                                                 |
| LowMargin, Lda.                                                                                                                                       | Serviços de análise de dados de sinistralidade rodoviária                                      |



## 9. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2016

A ANSR desenvolveu durante o ano de 2016 todo um conjunto de documentação administrativa que sucessivamente tem vindo a ser alterada e/ou ajustada às reais necessidades operativas, pelo que, também enquadradas no âmbito das melhores práticas de gestão, procedeu à atualização de todos os seus documentos administrativos, tal como de seguida se elencam:

- ✓ 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, consequentemente permitir a desmaterialização de processos.
- ✓ 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 (ISO 9001:2008).
- ✓ 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.
- ✓ Inquérito de satisfação de qualidade – nova edição de inquéritos de avaliação da satisfação dos utentes da ANSR por contacto telefónico e contacto *online* através do site da ANSR.
- ✓ Introdução do serviço de espera personalizada na linha geral de atendimento telefónico - de acordo com as melhores práticas de atendimento, foi possível introduzir conteúdos áudio automatizados (IVR) para facilitar o contacto, por parte dos utentes da ANSR, de forma a melhorar o encaminhamento da chamada através do menu de opções; prestar informações sobre os serviços da ANSR, enquanto espera pelo operador; potenciar o profissionalismo do organismo; e reduzir a perda de chamadas.

- ✓ Inquérito de avaliação dos fornecedores – no âmbito do sistema de qualidade ISO 9001:2008, a ANSR desenvolveu uma minuta de avaliação tipificada e procedeu à avaliação de todos os fornecedores de bens e serviços ao longo do ano.
- ✓ Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (UTE) - constituição de um grupo multilateral entre ANSR, PSP, GNR e SGMAI para iniciar as diligências internas e externas (junto do IGCP) para preparação da implementação do Documento Único de Cobrança (DUC) nas contraordenações indiretas e Terminais de Pagamento Automático (TPA); e adesão ao serviço de tesouraria externa do IGCP para captação de valores fora de Portugal diretamente para os cofres do Tesouro.

Considerando a atual conjuntura económica e financeira nacional, os organismos da administração pública central, quer por via das entidades reguladoras, quer pelas orientações emanadas ao nível dos seus próprios ministérios, e no caso aqui em apreço, pelo próprio Ministério da Administração Interna, têm vindo a fomentar um nível de reporte e profundidade na exigente informação prestada com o objetivo de tornar as contas públicas mais transparentes, fiáveis e atualizadas, permitindo, desta forma, espelhar integralmente o estado das contas públicas. Neste contexto, pode-se inferir que este novo paradigma conduziu a ANSR para um nível de serviço e reporte aos principais *stakeholders* de maior qualidade comparativamente aos anos transatos.

Durante o ano de 2016, a ANSR tem vindo a encetar esforços para corresponder às novas exigências com a entrega dos elementos solicitados, sempre no prazo estipulado, numa base mensal (por norma, até ao dia 8 do mês seguinte):

|                                           |                                                                    |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <i>Mapa de fundos disponíveis;</i>        | <i>Reporte das Despesas;</i>                                       |
| <i>Mapa de Previsão das despesas;</i>     | <i>Reporte do Fundo Garantia Automóvel;</i>                        |
| <i>Mapa de Previsão das receitas;</i>     | <i>Análise económica e financeira de projetos TIC;</i>             |
| <i>Mapa de Pagamentos em atraso;</i>      | <i>Reporte de contratação externa;</i>                             |
| <i>Listagem dos pagamentos em atraso;</i> | <i>Reporte de contratos;</i>                                       |
| <i>Unidade de Tesouraria;</i>             | <i>Reportes setoriais (formação, call center, expediente,...);</i> |
| <i>Mapas de controlo orçamental;</i>      | <i>Reporte dos Terminais de Pagamento Automático (TPA);</i>        |
| <i>Reporte Bancário;</i>                  | <i>Reporte da Frota Automóvel.</i>                                 |
| <i>Reporte das Receitas;</i>              |                                                                    |

## 10. Avaliação Final

### 10.1 Avaliação quantitativa

#### Objetivos Estratégicos e Operacionais

Dos quatro objetivos operacionais da ANSR estipulados para o ano de 2016, todos (4) foram superados, conforme se verifica na tabela abaixo:

| Objetivos Operacionais | Índice de superação<br>(base 100) |
|------------------------|-----------------------------------|
| Ob. Operacional 1      | 140,00 %                          |
| Ob. Operacional 2      | 170,00 %                          |
| Ob. Operacional 3      | 121,00 %                          |
| Ob. Operacional 4      | 111,00%                           |

Quadro 20 – Índice de superação dos Objetivos Operacionais

Os objetivos estratégicos e operacionais definidos em sede de QUAR para 2016, não constituem em si mesmos 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 seleccionados.

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. Atentos a esta realidade, foram considerados em sede de QUAR, quatros objetivos operacionais e respetivos indicadores que, foram não só atingidos, como 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 ( $\mu=30\%$ ), cujo resultado foi de 36%, o que se traduziu num cumprimento do objetivo em 119,00%, com um desvio positivo de 19%.

### Objetivo Estratégico 2 – Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário

Este objetivo estratégico de eficiência concretizou-se através do indicador 2 do objetivo operacional 2, traduzido pela superação da meta estipulada ( $\mu=10\%$ ), e cujo resultado foi de 3%, ou seja, um valor correspondente a 170,00%, o que representou um desvio positivo de 70%.

### Objetivo Estratégico 3 – Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR

Este objetivo estratégico de eficiência consubstanciou-se através da concretização do indicador 3 do objetivo operacional 3, traduzido pela superação da meta estipulada ( $\geq 500.000\text{€}$ ), e cujo resultado foi de 604.905 (121,00%), o que representou um desvio positivo de 21%.

### Objetivo Estratégico 4 – Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria continua

Este objetivo estratégico de qualidade concretizou-se através do indicador 4 do objetivo operacional 4, traduzido pela superação da meta estipulada ( $\mu=72\%$ ), e cujo resultado foi de 80%, ou seja, um valor correspondente a 111,00%, o que representou um desvio positivo de 11%.

## 10.2 Avaliação qualitativa

| Objetivos Operacionais (OO)                                                                                                          |                              |                              |                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
|                                                                                                                                      | Eficácia                     | Eficiência                   | Qualidade                    |
| O.O.1 Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010. | Ponderação 25 %<br>(119,00%) |                              |                              |
| O.O.2 Limitar a taxa de prescrição de autos de contraordenação rodoviária em 10%.                                                    |                              | Ponderação 50 %<br>(145,00%) |                              |
| O.O.3 Aumentar a captação de financiamento comunitário.                                                                              |                              |                              |                              |
| O.O.4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão.                                                                                     |                              |                              | Ponderação 25 %<br>(111,00%) |

Quadro 21 – QUAR da ANSR 2016: Ponderação e resultados

Analizando o quadro acima constata-se que durante o ano de 2016 a ANSR nos três parâmetros avaliativos, atingiu não só um resultado positivo, como também, viu todos os objetivos referentes àqueles parâmetros serem superados. Assim, a ANSR conseguiu em 2016 um resultado combinado muito positivo em todos os parâmetros de avaliação, o que desde logo traduz o reflexo de uma organização forte e estabilizada, sendo que, a nível global, a taxa de realização final foi de 130%. Neste contexto, importa desde já realçar que, apesar de se ter alcançado tal desempenho, os mesmos só foram alcançados e superados, graças ao esforço, empenho e dedicação abnegada dos seus trabalhadores e colaboradores.

A ANSR apesar da sua reconhecida 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. De forma a colmatar esta situação de défice de recursos humanos, a ANSR em 2016 deu prosseguimento ao recrutamento de mais trabalhadores (tal como já oportunamente referenciado neste relatório), por forma a colmatar o grande *deficit* de postos de trabalho existentes.

A ANSR continua consciente de que só com o aumentar dos seus efetivos poderá crescer e ganhar um “peso” institucional diferente, pelo que, continuará a encetar esforços no sentido de ver o seu mapa de pessoal aumentado. Como já referido no presente relatório e em outros anteriores, o enorme volume de trabalho existente nesta organização, não é, de forma alguma, condizente com o número de efetivos constantes no mapa de pessoal, e também por essa razão, estamos conscientes de que os resultados atingidos ao longo destes últimos anos se devem ao muito 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 2016, consideramos que se torna verdadeiramente imperativo continuar a aposta no recrutamento de mais efetivos, para que este organismo possa manter de forma sustentável a concretização da sua nobre missão, e assim, desempenhar com qualidade e excelência um serviço em prol da sociedade.

Na verdade, e mesmo com todas as muitas condicionantes referidas ao longo do presente relatório, a ANSR continua a ser uma organização moderna, assente nos princípios de economia, eficiência e eficácia, e constituindo-se, também por essas razões, 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 2016 foi de **“Desempenho bom”**.

## 11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ano de 2016 constituiu-se como mais um ano de esforço, dedicação e de resultados relativamente animadores no que à segurança rodoviária respeita, na senda dos bons resultados alcançados em 2015, situação que já se vinha verificando nos últimos anos.

O ano 2016 registou em termos de vítimas mortais e de feridos graves, um número inferior ao registado no ano imediatamente transato (-7,1% e -6,0%, respetivamente). Também o número de feridos leves diminuiu em 1,3%. No entanto, e pese embora tenha havido uma redução do número de vítimas, o número de acidentes rodoviários (com e sem vítimas) registados no ano de 2016 sofreu um ligeiro aumento face ao ano de 2015 (+3,5%).

A realidade em termos de segurança rodoviária é sempre espelhada pelos números que traduzem um resultado evolutivo de continuidade verdadeiramente positiva, onde, de acordo com os dados aí constantes, se pode continuar a afirmar a existência de uma sustentada redução dos níveis de sinistralidade ocorridos em Portugal.

Este fenómeno não acontece por “obra do acaso” mas sim como resultado de um processo enquadrado num conjunto de políticas e ações ministradas pelas mais diversas entidades atuantes no mundo rodoviário, a que a certamente a ENSR não ficou alheia, e que o PENSE dará continuidade, mas também por uma vontade política verdadeiramente expressa dos sucessivos governos nacionais no sentido de se promover uma “cultura de segurança” assente nos mais variados princípios de bem-estar social e económico.

Neste contexto, importa desde já ressaltar o facto de nos últimos anos, o nosso país ter apresentado um desempenho assinalável na senda europeia, sendo que para a concretização de tal desiderato, não podemos afastar ou esquecer a existência de uma verdadeira abordagem holística e integrada numa panóplia multidisciplinar de políticas públicas. Na verdade, as políticas de segurança rodoviária, quer a nível local, nacional, europeu ou internacional, devem integrar os objetivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa, não se podendo “desligar” a política de segurança rodoviária às políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros, comércio e relações externas, entre outras.

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 se observarmos a evolução da sinistralidade em Portugal face à média europeia, podemos afirmar que temos vindo a primar pela bitola dos melhores países da Europa e até conseguimos superar a média comunitária, recolhida do documento da Comissão Europeia – “Road Safety Scoreboard”, publicado em 2016.

Em 2016 a ANSR focou-se não só nos seus objetivos operacionais como também na incrementação de parcerias com diversas entidades do setor, no sentido de promover o aumento da segurança rodoviária nacional. Continuamos a aposta determinante no combate a comportamentos erráticos,

tais como o consumo do álcool aquando da prática da condução, das velocidades excessivas, do uso do telemóvel e/ou aparelhos radiofónicos, e também do não uso de cinto de segurança em especial nos bancos traseiros, da fadiga, entre outros.

Continuámos também durante o ano transato de 2016 a envidar esforços e sinergias com os nossos parceiros públicos e de Ministério, designadamente com as forças policiais (GNR e PSP) que quotidianamente desenvolvem operações de fiscalização no terreno, e sem as quais, indubitavelmente a nossa missão não poderia ser cumprida. A ANSR não é uma entidade operacional, não tendo os meios, nem as atribuições das forças de segurança, mas ainda assim não deixa de ser a entidade com responsabilidades no planeamento e coordenação da política de segurança rodoviária nacional.

A ANSR no âmbito das suas atribuições, 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 de Governo que vigorou em 2016, correspondente XXI Governo Constitucional, considerou prioritário a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade. Assim e de acordo com aquele programa governativo, terá de ser dada prioridade à atualização e desenvolvimento da Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária, a aplicar no período 2016-2022, mediante avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário.

Ainda de acordo com o programa governativo, o Governo português incentivará todos os municípios portugueses a elaborar e aprovar os respetivos Planos Municipais de Segurança Rodoviária, considerado como instrumentos fundamentais da promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos. Também a concretização e o alargamento do Sistema Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e a melhoria da articulação e partilha de informação entre as todas as entidades com informação sobre os veículos ou os seus proprietários e condutores e as forças de segurança será uma prioridade. O reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumento das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias, bem como o desenvolvimento de um Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos e o desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário constituirão prioridade governativa.

A ANSR em conformidade com aqueles programas governativos tem vindo a seguir uma política gestonária 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 encontrou-se plasmada em todos os projetos desenvolvidos durante o ano aqui em avaliação, pois só com uma aposta decisiva em tais projetos, tem sido 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 NP EN ISO 9001:2008.

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. Por esta razão, em 2016 a ANSR procurou dar continuidade à consolidação dos bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária, os quais culminaram, com o valor mais baixo registado em termos de vítimas mortais (no local). 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.

A ANSR como agência nacional exclusivamente dedicada à segurança rodoviária, desenvolveu durante o ano de 2016, 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, nesse contexto, 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 se trata de uma das áreas onde o nosso país registou maiores progressos, em especial a verificada no decurso dos últimos anos.

Contudo, e tal como vem sendo demonstrado ao longo do presente relatório, há que neste capítulo conclusivo voltar e referir e destacar o facto de durante o ano de 2016, este organismo da Administração Central do Estado, ter-se deparado com um conjunto significativo de dificuldades e constrangimentos, quer de natureza endógena, quer exógena, os quais, contudo, não tiveram qualquer expressão menos positiva em termos de QUAR. Neste quadro, podemos mesmo considerar que os resultados obtidos foram verdadeiramente positivos, tendo a ANSR superado com sucesso todos os objetivos a que se propôs, seja nos parâmetros avaliativos de eficácia, eficiência e qualidade.

Considerando o ano de 2016 face ao ano imediatamente transato (2015), há a referir o facto de o número de autos registados ter aumentado em 6,2%. Contudo, e pelas dificuldades de contratação de pessoal já oportunamente referenciado neste relatório, o número de autos decididos desceu (ainda que não de forma muito significativa) em 2,2%. Já a taxa de prescrição diminuiu em 85,9% o que, denota uma franca evolução face aos dados obtidos em anos anteriores. Ainda neste contexto é de salientar também o facto de ter havido um pequeno aumento dos autos cobrados em 2,8%.

No que respeita a dados da sinistralidade rodoviária, e sem incorreremos o risco de nos repetirmos nesta fase conclusiva do relatório, salientamos os números mais representativos que demonstram que em 2016 e face a 2015, o número de mortos (no local) diminuiu em 7,1%, o número de feridos graves diminuiu em 6,0% e o número de feridos leves diminuiu em 1,3%. Estas diminuições traduzem



o principal objetivo da missão da ANSR, e são estes números que espelham a realidade nacional portuguesa do século XXI que em nada tem a ver com o ocorrido há alguns anos atrás e em especial com os números terríveis associados ao drama rodoviário existente nos anos 90 do século passado.

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 consequentemente à segurança rodoviária é pois, sinónimo de um amplo conjunto de boas práticas tendentes ao seu incremento, pelo que urge uma abordagem coerente e holística, que tenha em conta as sinergias com outros objetivos políticos. Aliás, importa desde já ressaltar o facto de nos últimos anos, Portugal ter apresentado um dos melhores desempenhos a nível comunitário.

A verdade é que, pese embora esta melhoria muito significativa, ainda há um longo trabalho a fazer para que o nosso país possa reduzir ainda mais a sinistralidade rodoviária. No entanto, é de frisar o facto de a nível europeu, Portugal ter registado entre 2010 e 2016 a maior descida do espaço comunitário, com -40% o que o coloca no 1º lugar do ranking europeu.

Para esta redução significativa, muito contribuiu a existência de um documento enquadrador da política nacional de segurança rodoviária que foi o principal impulsionador contributivo para a redução da sinistralidade rodoviária no nosso país. Na verdade, a sinistralidade rodoviária, desde sempre, tem-se constituído como um flagelo inaceitável, quer pelas suas consequências sociais, quer pelas suas consequências económicas, pelo que a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) foi decisiva para o atingir de resultados muito positivos, tendo-se assumido como um marco crucial na forma como se procedeu à abordagem da segurança rodoviária, 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 que importa verdadeiramente melhorar, tais como todas as questões relacionadas com a condução sob o efeito do álcool ou de substâncias estupefacientes, o uso indevido do telemóvel, a velocidade excessiva, o não uso do capacete, o não uso do cinto 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.

Em 2016, a taxa de mortalidade média na estrada da União Europeia (UE) foi de 50 mortes por 1 milhão de habitantes, ou seja, de nível semelhante à dos últimos três anos. Ainda a nível comunitário entre 2010 e 2016 a variação foi de -19%, o que também traduz um resultado muito positivo alcançado pelos restantes países comunitários. Já no que respeita ao período entre 2015 e 2016 a variação foi (aqui mais branda) de -2%. As estatísticas por país indicam que o número de mortes na estrada é ainda muito variável em toda a UE, embora as disparidades estejam a diminuir de ano para

ano. Sem nos querermos alongar muito e mantendo a objetividade espelhada ao longo do presente relatório, importa, ainda assim, referir que dentro de uma lógica de avaliação com o recurso exigível de “benchmarking” (que nos tem vindo sempre a assistir aquando da redação destes balanços anuais), referir que para atingir o objetivo estratégico da UE de [reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020](#), há que envidar esforços adicionais.

Neste contexto e atentos a esta realidade, cabe também a todos os atores atuantes no mundo rodoviário, sejam as entidades públicas, sejam também as muitas entidades privadas que quotidianamente trabalham e elencam esforços no sentido de contribuírem para a segurança rodoviária, serem os protagonistas neste domínio, uma vez que a maioria das medidas mais correntes (como por exemplo, o controlo do cumprimento das normas e regras de trânsito, o desenvolvimento e manutenção das infraestruturas rodoviárias, a elaboração de campanhas de educação e sensibilização, entre outras) é tomada a nível nacional e local e não tanto a nível comunitário (UE).

É pois neste sentido que a área da segurança rodoviária deve ser hoje, mais do que nunca, tratada como um desígnio dos estados modernos e em especial, como acima referido, dos estados europeus, sendo que para tal, o nosso país não se pode imiscuir desse objetivo.

Ainda assim, e 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 deste organismo, enquanto entidade que tem por missão “*o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário*”, foi atingido. E em boa verdade, diga-se, pelo facto da ANSR e também dos seus *stakeholders* continuarem os esforços tendentes à redução dos níveis de sinistralidade sendo que, cada vez mais, se tem vindo a dar uma maior importância ao incremento da informação existente e à “gestão do conhecimento”, dando assim corpo à simplificação dos mais variados processos que concorrem para esse desiderato nacional, europeu e mundial que é reduzir a sinistralidade rodoviária, com todas as naturais consequências que daí advêm em termos de desenvolvimento e progresso económico e social.

O ano de 2017, constituirá certamente mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados mais animadores no que à segurança rodoviária respeita.

Concluindo o presente relatório, podemos afirmar que o ano de 2016 continuou à semelhança do ano anterior (2015) marcado por 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 neste organismo. Tais adversidades, contudo, não nos impediram de alcançar e superar os objetivos estratégicos fundamentais ligados à nossa missão, de promoção da segurança rodoviária e, consequentemente, de redução dos efeitos negativos da sinistralidade rodoviária em Portugal.

A redução da sinistralidade verificada nos últimos anos e que esperamos que se continue a verificar futuramente, desta feita com a aplicação do novo plano estratégico nacional “PENSE 2020” é resultado de um amplo conjunto de fatores, tais como melhores infraestruturas rodoviárias, veículos automóveis mais seguros a nível da sua segurança passiva e ativa, um sistema de emergência cada vez mais eficiente, resultando num socorro mais rápido e eficaz, mas também pela existência de uma cada vez maior consciencialização por parte dos cidadãos no uso dos equipamentos de segurança que são cada vez mais utilizados, tais como os cintos de segurança, os capacetes de proteção e os sistemas de retenção de crianças, proporcionando assim uma muito maior proteção em caso de acidente rodoviário.

Estamos pois convencidos que a ANSR que tem como Visão *“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”* continuará focada em 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.

Neste contexto, a ANSR e por inerência o MAI e as suas forças e serviços de segurança muito têm contribuído para a melhoria da segurança rodoviária nacional, sendo certo que, sem a participação muito ativa e empenhada da sociedade civil, através das organizações, associações e outras entidades que atuam no domínio da segurança rodoviária, não seria possível encontrarmo-nos no patamar de desenvolvimento em que nos encontramos e também por essa razão, expressamos aqui uma palavra de reconhecida gratidão a todos quantos aqueles que diariamente trabalham em prol de um objetivo que nos é comum - o combate à sinistralidade rodoviária.

## ABREVIATURAS

|                       |                                                                           |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| ANEBE                 | Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas                   |
| <a href="#">ANPC</a>  | Autoridade Nacional de Proteção Civil                                     |
| <a href="#">ANSR</a>  | Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária                               |
| APCAP                 | Associação Portuguesa Sociedades Concessionárias Autoestradas             |
| BEAV's                | Boletins Estatísticos de Acidentes Viação                                 |
| CSR                   | Conselho de Segurança Rodoviária                                          |
| <a href="#">DGS</a>   | Direção-Geral de Saúde                                                    |
| ENSR                  | Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária                               |
| <a href="#">IEP</a>   | Instituto de Estradas de Portugal                                         |
| <a href="#">ETSC</a>  | European Transport Safety Council                                         |
| <a href="#">GNR</a>   | Guarda Nacional Republicana                                               |
| IC's                  | Itinerários Complementares                                                |
| <a href="#">IGCP</a>  | Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público, I.P.              |
| <a href="#">IGFPJ</a> | Instituto de Gestão Financeira e Patrimonial da Justiça                   |
| <a href="#">IML</a>   | Instituto de Medicina Legal                                               |
| <a href="#">IMT</a>   | Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.                           |
| <a href="#">INA</a>   | Direção Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas - INA |
| <a href="#">IRN</a>   | Instituto dos Registos e do Notariado                                     |
| MAI                   | Ministério da Administração Interna                                       |
| <a href="#">ME</a>    | Ministério da Educação                                                    |
| <a href="#">MP</a>    | Ministério Público                                                        |
| NAGO                  | Núcleo de Apoio à Gestão e Operações                                      |
| NAP                   | Núcleo de Apoio à Presidência                                             |
| NCPA                  | 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                                         |
| ONGs                  | Organizações Não Governamentais                                           |
| <a href="#">ONU</a>   | Organização das Nações Unidas                                             |
| OSR                   | Observatório de Segurança Rodoviária                                      |
| <a href="#">PRP</a>   | Prevenção Rodoviária Portuguesa                                           |
| <a href="#">PSP</a>   | Polícia de Segurança Pública                                              |

|                       |                                                         |
|-----------------------|---------------------------------------------------------|
| QUAR                  | Quadro de Avaliação e Responsabilização                 |
| SCoT                  | Sistema de Contraordenações de Trânsito                 |
| <a href="#">SEF</a>   | Serviço de Estrangeiros e Fronteiras                    |
| <a href="#">SGMAI</a> | Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna |
| SIC                   | Sistema de Informação Contabilística                    |
| SIGA                  | Sistema de Informação de Gestão de Autos                |
| SINCRO                | Sistema Nacional de Controlo de Velocidade              |
| SWOT                  | Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats       |
| <a href="#">UE</a>    | União Europeia                                          |
| UGCO                  | Unidade de Gestão de Contraordenações                   |
| UPR                   | Unidade de Prevenção Rodoviária                         |
| <a href="#">WHO</a>   | World Health Organization                               |

## FICHA TÉCNICA

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