

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2017



ansr
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2017

OEIRAS

ÍNDICE

1.Introdução.....	8
2.Enquadramento Institucional e a Segurança Rodoviária.....	9
2.1 Enquadramento institucional	9
2.2. Balanço de Segurança Rodoviária.....	16
3. Missão, Visão e Valores Institucionais	20
3.1 Definição da estratégia	20
3.2 Os Stakeholders	22
4. Autoavaliação.....	25
4.1 Objetivos Estratégicos - Resumo do QUAR da ANSR	25
4.2 Concretização do QUAR da ANSR	26
4.3 Quadro de avaliação dos resultados.....	27
4.4 Análise da avaliação dos resultados	27
4.5 Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)	31
4.6 Análise SWOT - Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho	34
5. A Estratégia 2017-2019.....	37
5.1 Vetores estratégicos	37
5.2. Mapa estratégico	38
6. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano	40
6.1 Participação em Eventos.....	40
6.2. Cooperação e eventos nacionais e internacionais.....	41
6.3. Campanhas de Prevenção e Segurança Rodoviária	43
6.4 Novos projetos : Projetos SLIAV e SIUAV	44
6.4.1 Projeto SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários)	44
6.4.2 Projeto SIUAV (Sistema de Informação único de Acidentes Viários).....	45
6.5 Carta por pontos	46
6.6 SINCRO- Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	49
6.7. Comissão técnica Ad – Hoc (CTA 37), para tradução e adaptação da norma ISO 39001: 2012 -Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária.....	55
6.8 Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2017.....	57
7. Indicadores gerais de desempenho	60
7.1 Autos de contra ordenação	60

7.2 Dados de Sinistralidade Rodoviária	63
7.3 Inspeções aos Pontos negros.....	67
7.4 Vistorias	68
7.5 Pareceres/instruções técnicas	69
7.6 Autorizações para ministração das ações de formação	69
7.7 Aprovação de Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito.....	69
8. Legislação	70
9. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional.....	71
9.1 Recursos Humanos.....	71
9.2 Formação Profissional.....	79
9.3 Recursos Financeiros.....	83
9.3.1 Despesas ANSR.....	83
9.3.2 Receitas ANSR	85
9.3.3 Distribuição de Receitas provenientes de Coimas Rodoviárias.....	86
9.3.4 Encargos com Pessoal	88
9.4. Recursos tecnológicos e materiais.....	89
10. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing)	97
11. Avaliação Final	99
11.1 Avaliação quantitativa	99
11.2 Avaliação qualitativa	100
12. CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
13 -ABREVIATURAS	113

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 : Resultados do inquérito de satisfação do cidadão 2017.....	31
Gráfico 2 : Autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2017/2016	610
Gráfico 3 :Distribuição de autos Decididos por nível de gravidade – 2017/2016	61
Gráfico 4 : Evolução do nº de autos prescritos 2013-2017	63
Gráfico 5 : Evolução do número de vítimas mortais a 30 dias: 2010/2017	66
Gráfico 6 : Número de trabalhadores efetivos da ANSR - evolução 2008 a 2017.	72
Gráfico 7 : Número de trabalhadores – mobilidade vs postos ocupados.....	73
Gráfico 8 : Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados	74
Gráfico 9 : Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência	75
Gráfico 10 : Trabalhadores efetivos na ANSR	77
Gráfico 11 : Total de horas em ações de formação - 2017	80
Gráfico 12 : número de cursos de cursos realizados & não realizados	82
Gráfico 13 : Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2017.....	84
Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2017 repartiram-se do seguinte modo:....	86
Gráfico 14 : Repartição das receitas efetivas da ANSR 2017(a corrigir)	86
Gráfico 15 : Distribuição dos valores de coimas rodoviárias 2017	87
Gráfico 16 : Distribuição dos encargos com Pessoal ANSR 2017	89

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 : Novo Organograma 2017.....	11
Quadro 2: Evolução do número de vítimas mortais e /ou feridos graves e respetiva variação percentual (de 2010 a 2016).....	19
Quadro 3: QUAR da ANSR 2017	22
Quadro 4: Estrutura dos stakeholders.....	23
Quadro 5 – Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas.....	25
Quadro 6 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR.....	26
Quadro 7 : Avaliação de resultados	27
Quadro 8: Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)	34
Quadro 9 : Mapa Estratégico 2017-2019	39
Quadro 10: Modelo de implementação dos Projetos SLIAV e SIUAV.....	46
Quadro 11 : nº de condutores versus perda de pontos	47
Quadro 12 : Subtração de pontos - Processos de cassação.....	47

Quadro 13 : nº de processos de cassação concluídos versus títulos de condução cassados	47
Quadro 14 : N.º de processos de cassação fase de audição versus fase de notificação final	48
Quadro 15 : N.º de processos de cassação versus n.º de impugnações judiciais da decisão de cassação	48
Quadro 16 : N.º de condutores notificados versus prova realizada	48
Quadro 17 :N.º de condutores notificados/frequentadas/não frequentadas	49
Quadro 18 : Esquema do SINCRO	50
Quadro 19 : Fiscalização automática da velocidade	51
Quadro 20 : Arquitetura lógica do SINCRO	52
Quadro 21 : Esquema de um LCV	53
Quadro 22: Locais de controlo de velocidade (LCV)	54
Quadro 23 : Tipologia de infrações LCV	54
Quadro 24 : Reporte de atividade ANSR.....	59
Quadro 25 : Autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2017/2016.....	60
Quadro 26 : Distribuição de autos Decididos por nível de gravidade – 2017/2016.....	61
Quadro 27 :Distribuição de autos registados/decididos/prescritos e cobrados – 2017/2016.....	62
Quadro 28 : Número total de acidentes de viação com e sem vítimas mortais no local, com feridos graves ou feridos leves	64
Quadro 29 : Número total de acidentes de viação com e sem vítimas mortais no local, com feridos graves ou feridos leves	66
Quadro 30: Pontos Negros.....	68
Quadro 31 : Mapa de Pessoal da ANSR 2017	77
Quadro 32 : Recursos Humanos – Desvios do QUAR.....	78
Quadro 33 : Nº de postos de trabalho previstos, ocupados, efetivos por ano	79
Quadro 34 : Ações de formação realizadas em 2017	81
Quadro 35 : Execução orçamental da formação em 2017	82
Quadro 36 : Taxa de trabalhadores abrangidos pela formação – 2017	82
Quadro 37 : Execução Orçamental 2017 (despesa).....	84
Quadro 38 : Execução Orçamental 2017 (receita).....	86
Quadro 39 : Distribuição dos valores de coimas rodoviárias, 2017.....	87
Quadro 40 : Encargos com Pessoal – 2016 e 2017	88
Quadro 41 : Portal das Contraordenações	94
Quadro 42 :Esboço macro dos sistemas da ANSR	96
Quadro 43 : empresas prestadoras de serviços.....	98

Quadro 44 : Relação entre objetivos estratégicos e objetivos operacionais	99
Quadro 45 : Avaliação final do Organismo	100
Quadro 46 : QUAR da ANSR 2017: Ponderação e resultados	101

1.INTRODUÇÃO

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), na redação do presente relatório de atividades, vem nos termos da legislação aplicável, dar conhecimento da atividade desenvolvida no ano de 2017.

Informações disponíveis da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANSR) e da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), permitem identificar como muito expressivo o impacto das políticas de segurança rodoviária na sinistralidade rodoviária.

O presente relatório de atividades tem como objetivo fundamental discriminar as várias atividades desenvolvidas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) durante o ano de 2017.

2.ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

2.1 Enquadramento institucional

A ANSR é um organismo da administração central do Estado, que visa, acima de tudo, assegurar os interesses coletivos da sociedade, designadamente aqueles que respeitam às políticas de segurança rodoviária ao nível nacional. Como organismo da administração pública que é, insere-se num vasto conjunto de outros organismos com personalidade jurídica, às quais, a lei, atribuiu 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, 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 a primeira Lei orgânica (DL n.º 77/2007, de 27 de março), a missão da ANSR *“...deve ser suportada por uma estrutura leve e ágil, centralizada e focada nos seus desígnios e objetivos, com recurso à contratação de serviços e a meios tecnológicos para assegurar a capacidade necessária para o processamento do elevado número de autos de contraordenação, verificados em Portugal, com o objetivo último da sua significativa diminuição, por via da alteração de comportamentos dos condutores”*. Desta forma, o planeamento e a coordenação das políticas de segurança rodoviária ficaram concentrados numa única entidade.

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

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

Assim e de acordo com o Decreto Regulamentar nº28/2012, de 12 de março, que redefiniu a missão e tipo de organização interna da ANSR prossegue, as seguintes atribuições:

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

- ✓ Elaborar e monitorizar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e 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 Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, veio a estabelecer a nova estrutura nuclear da ANSR, as competências das respetivas unidades orgânicas, e estabeleceu o número máximo de unidades orgânicas flexíveis em seis. A ANSR ficou estruturada nas seguintes unidades orgânicas nucleares:

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

Com a publicação do Despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro de 2017, foram criadas as seguintes seis Unidades Orgânicas Flexíveis da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária:

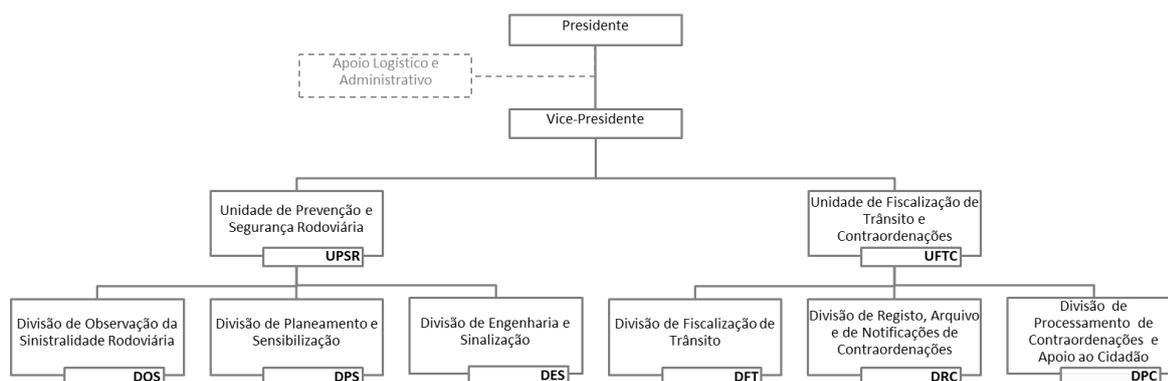
- a) A Divisão de Observação da Sinistralidade Rodoviária (DOS);
- b) A Divisão de Planeamento e Sensibilização (DPS);
- c) A Divisão de Engenharia e Sinalização (DES);
- d) A Divisão de Fiscalização de Trânsito (DFT);

- e) A Divisão de Registo, Arquivo e de Notificações de Contraordenações (DRC);
- f) A Divisão de Processamento de contraordenações e Apoio ao Cidadão (DPC);

As Unidades Orgânicas definidas nas alíneas a), b) e c) dependem da Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária e as Unidades Orgânicas d), e) e f) dependem da Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações.

O organograma da ANSR que, de acordo com o artigo 6.º do Decreto Regulamentar acima referido, obedece ao modelo de estrutura hierarquizada, ficou assim definido conforme se mostra no Quadro seguinte:

Quadro 1 : Novo Organograma 2017



As competências das seis Unidades Orgânicas flexíveis criadas foram definidas no referido despacho nos seguintes termos:

À DOS compete, designadamente:

- ✓ Proceder à recolha e análise dos dados referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- ✓ Proceder ao estabelecimento de sistemas, técnicas e procedimentos que visem a desmaterialização do processo de recolha dos dados sobre sinistralidade rodoviária, em coordenação com as outras entidades envolvidas;
- ✓ Estudar e implementar processos de controlo da qualidade da recolha, processamento e divulgação eficiente das estatísticas da sinistralidade rodoviária;

- ✓ Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular da sinistralidade;
- ✓ Elaborar fichas temáticas sobre aspetos relevantes da sinistralidade rodoviária;
- ✓ Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à segurança rodoviária.

À DPS compete, designadamente:

- ✓ Promover estudos e análises relativas a causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários em articulação com entidades fiscalizadoras, bem como propor as necessárias medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pela gestão das infraestruturas rodoviárias e fiscalização;
- ✓ Acompanhar estudos de âmbito municipal ou intermunicipal, elaborados pelas Autarquias locais ou pelas Comunidades Intermunicipais no domínio da segurança rodoviária, bem como documentos estruturantes nesta área de intervenção;
- ✓ Contribuir para a realização de planos intermunicipais de segurança rodoviária e respetivos planos de ação municipais e proceder ao seu registo mantendo-o atualizado;
- ✓ Promover e avaliar projetos e estudos das autarquias locais no domínio da segurança rodoviária;
- ✓ Promover a realização de estudos sobre as atitudes e os comportamentos dos utentes da via pública;
- ✓ Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- ✓ Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias no domínio da segurança rodoviária com entidades públicas e privadas;
- ✓ Promover e desenvolver ações de sensibilização e de informação dos cidadãos para as questões da segurança rodoviária.

À DES compete, designadamente:

- ✓ Propor normas relativas à configuração das vias tendo em conta boas práticas que visem a redução da sinistralidade rodoviária;
- ✓ Propor normas relativas à sinalização, incluindo a sinalização luminosa;
- ✓ Assegurar a operação e o desenvolvimento, na vertente tecnológica, do sistema nacional de controlo da velocidade;

- ✓ Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;
- ✓ Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- ✓ Emitir recomendações às entidades gestoras das vias para que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente;
- ✓ Promover a emissão de instruções técnicas destinadas às entidades intervenientes em matéria rodoviária sobre sinalização e circulação rodoviária;
- ✓ Promover e acompanhar a realização de estudos e de reconstituições técnico-científicas de acidentes rodoviários que se venham a revelar necessários para a investigação das causas de determinado tipo de acidentes.

À DFT compete, designadamente:

- ✓ Preparar o plano nacional de fiscalização de trânsito e assegurar a sua regular atualização;
- ✓ Elaborar estatísticas sobre os resultados das ações de fiscalização desencadeadas pelas entidades fiscalizadoras;
- ✓ Preparar instruções técnicas para uniformização e coordenação da atuação das entidades com competência de fiscalização das disposições sobre trânsito;
- ✓ Assegurar a credenciação e o registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito;
- ✓ Analisar os pedidos de equiparação de trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, bem como a emissão do respetivo cartão;
- ✓ Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- ✓ Levantar e notificar os autos de contraordenação rodoviária cujas infrações foram verificadas com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- ✓ Emitir pareceres e esclarecimentos sobre a utilização das vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões e veículos;
- ✓ Propor a elaboração de normas e regulamentos complementares ao Código da Estrada e legislação complementar em matéria de ordenamento rodoviário e sinalização;
- ✓ Promover e propor a atualização de legislação rodoviária nacional e ou comunitária, bem como adotar medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;

- ✓ Propor a realização de estudos que tenham por base a caracterização das deferentes infrações rodoviárias tipificadas no Código da Estrada ou em legislação complementar e em legislação especial cuja aplicação esteja cometida à ANSR.
- ✓ Analisar as candidaturas à ministração das ações de formação de segurança rodoviária., a que se refere o artigo 148º do Código da Estrada;
- ✓ Apoiar as entidades fiscalizadoras e as entidades judiciais no âmbito da fiscalização do trânsito.

À DRC compete, designadamente:

- ✓ Assegurar a gestão centralizada dos dados dos autos de contraordenação no respetivo sistema de gestão;
- ✓ Elaborar estatísticas de caracterização dos factos ilícitos cometidos no âmbito das contraordenações praticadas;
- ✓ Assegurar a gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação, preferencialmente de forma digitalizada;
- ✓ Assegurar a emissão e o controlo das notificações iniciais e das notificações das decisões administrativas;
- ✓ Apoiar as entidades judiciais e as entidades fiscalizadoras no âmbito de processos de natureza criminal rodoviária e contraordenacional rodoviária e propor medidas que visem maximizar a eficiência do processo;
- ✓ Assegurar o registo das decisões judiciais sobre processos de contraordenação e das sentenças judiciais;
- ✓ Preparar instruções técnicas e recomendações para uniformização da atuação das entidades com competência de fiscalização das disposições sobre trânsito rodoviário no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- ✓ Propor e acompanhar os desenvolvimentos de novas funcionalidades nos sistemas informáticos de apoio à fiscalização do trânsito rodoviário e da instrução do processo contraordenacional, nomeadamente, que contribuam para a automatização Da identificação e notificação no âmbito do processo contraordenacional;
- ✓ Manter permanentemente atualizada a informação a disponibilizar no portal de contraordenações rodoviárias;
- ✓ Apoiar o registo de utilizadores no Portal de Contraordenações rodoviárias;
- ✓ Assegurar a emissão da certidão de registo individual do condutor;

- ✓ Manter atualizados os dados do registo de infrações do condutor e zelar para que o acesso e comunicação da informação sobre registos respeitem as condições previstas na lei.

À DPC compete, designadamente:

- ✓ Assegurar a instrução dos processos de contraordenação, incluindo os provenientes dos meios telemáticos de fiscalização automática, coordenando a articulação com a entidade que, em regime de prestação de serviços, assegura a elaboração das propostas de decisão;
- ✓ Proceder à difusão de orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos de contraordenação rodoviária;
- ✓ Assegurar a inquirição de testemunhas, peritos, ou consultores técnicos, no âmbito da instrução dos processos de contraordenação rodoviária e promoção das demais diligências que se mostrem necessárias realizar no âmbito da instrução dos processos;
- ✓ Disponibilizar a consulta dos processos a quem para tal tiver legitimidade;
- ✓ Promover e assegurar os procedimentos inerentes à cobrança e depósito das receitas provenientes das coimas;
- ✓ Acompanhar o cumprimento das ações da formação aplicada como condicionante da suspensão da execução da inibição de conduzir aplicada em processo contraordenacional rodoviário;
- ✓ Preparar as certidões de dívida, quando se verifique que a coima ou as custas não forem pagas, decorrido o prazo legal de pagamento;
- ✓ Promover a execução das sanções acessórias, quando se verifique que as mesmas não foram cumpridas, decorrido o prazo legal para o seu cumprimento e participação do ilícito criminal aos tribunais competentes;
- ✓ Apoiar o atendimento direto aos cidadãos, emitindo instruções e esclarecimentos às entidades que asseguram o atendimento no âmbito de processos de contraordenação rodoviária;
- ✓ Apoiar o atendimento não presencial em matéria de contraordenações rodoviárias;
- ✓ Apoiar a formação dos recursos em regime de prestação de serviços em matéria de contraordenações rodoviárias;
- ✓ Apoiar as entidades judiciais e as entidades fiscalizadoras no âmbito de processos de contraordenação rodoviária e propor medidas que visem maximizar a eficiência do processo;
- ✓ Promover a realização de estudos relativos à caracterização da reincidência na prática de infrações rodoviárias.

2.2. Balanço de Segurança Rodoviária

O programa do XXI Governo Constitucional considerou como prioritária a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade, 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 2017-2019, 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 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.

Este programa prevê ainda para o período temporal considerado, o desenvolvimento de um “Programa de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos” bem como a continuidade do desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário.

Em 2016 foi desenvolvido a nível nacional, um documento fundamental e estruturante, denominado 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. 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).

O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, PENSE 2020, foi aprovado em Conselho de Ministros a 20 de abril de 2017, após discussão Pública que decorreu de 9 de dezembro de 2016 a 8 de janeiro de 2017 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, publicada no Diário da República 1.ª série, n.º 116, de 19 de junho de 2017).

O PENSE 2020, estabelece as seguintes metas:

- **41 Mortos a 30 dias/Milhão de Habitantes**, o que representa uma diminuição de 56% relativamente ao valor registado em 2010, ou seja, seis pontos percentuais acima da meta europeia para o mesmo período;
- **178 Feridos Graves (MAIS ≥ 3)/Milhão de habitantes**, que representa uma diminuição de 22%, face ao valor apurado em 2010 (a Comissão Europeia não fixou nenhum objetivo nesta matéria).

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

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

1. Melhorar a gestão da segurança rodoviária;
2. Utilizadores mais seguros;
3. Infraestrutura mais segura;
4. Veículos mais seguros; e
5. Melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

A decisão, a gestão, o acompanhamento e o controlo do PENSE 2020 e do respetivo Plano de Ação será efetuada de acordo com :

- Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR) – Tem como missão acompanhar a execução do PENSE 2020 e assegurar o seu cumprimento efetivo e atempado, sendo presidida pelo Ministro da Administração Interna.
- Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR) – Tem como missão acompanhar a execução do plano de ação do PENSE 2020, sendo presidido pelo Secretário de Estado da Proteção Civil.
- Conselho Científico de Monitorização (CCM) – Tem como missão avaliar de forma permanente o cumprimento dos programas de ação setoriais, propor medidas corretivas e sugerir processos e programas de melhoria contínua.

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

Após a aprovação do PENSE 2020, em diálogo com os diversos organismos responsáveis pela execução das 107 medidas, das quais 64% são da responsabilidade de organismos do MAI, foi efetuado o seu planeamento e orçamentação, que foram apreciados pela Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), que se realizou a 12 de janeiro 2018.

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, eram contabilizadas como feridos graves, sendo que apenas no mês de Agosto é possível apurar o número de vítimas mortais a 30 dias do ano anterior, verificando-se que a evolução dos valores definitivos desde 2010 tem sido a seguinte:

	Acidentes com vítimas	% *	Acidentes c/ v.mortais e/ou f.graves	% *	Acidentes com v.mortais	% *	Vítimas mortais	% *
2010	35426	-	2832	-	857	-	937	-
2011	32541	-8,1	2670	-5,7	826	-3,6	891	-4,9
2012	29867	-8,2	2289	-14,3	667	-19,2	718	-19,4
2013	30339	1,6	2202	-3,8	585	-12,3	637	-11,3
2014	30604	0,9	2331	5,9	603	3,1	638	0,2
2015	31953	4,4	2374	1,8	554	-8,1	593	-7,1
2016	32299	1,1	2215	-6,7	529	-4,5	563	-5,1

Quadro 2: Evolução do número de vítimas mortais e /ou feridos graves e respetiva variação percentual (de 2010 a 2016)

Ainda a este propósito, é de referir que de acordo com a Comissão Europeia, no período 2010-2016, Portugal foi o país que conseguiu uma maior redução de 40% no número de mortos a 30 dias, valor que é mais do dobro do valor atingido pela União Europeia que foi de “apenas” 19%. Esta excelente evolução registada colocou Portugal na 16ª posição nos 28 países europeus, apesar de ainda não ter atingido o valor médio de mortos por milhão habitantes na União Europeia¹.

Durante o ano de 2017 registou-se um agravamento da sinistralidade rodoviária relativamente ao ano anterior. Em 2017 o número de vítimas mortais a 24 horas foi de 510 o que representa um acréscimo de 14,6% relativamente ao ano anterior. Embora ainda não estejam disponíveis os dados a 30 dias, com base nos valores provisórios estima-se que o número de mortos seja de 592 o que, a confirmar-se, representaria um acréscimo muito menos significativo do registado com as vítimas mortais a 24 horas.

No concernente à fiscalização dos comportamentos de risco, a ANSR apostou de forma decisiva em 2017 na consolidação do SINCRO, tendo iniciado a operação do sistema em julho daquele ano e reforçando o controlo efetuado pelas forças aos limites de velocidade.

Ainda durante 2017, no âmbito dos protocolos de cooperação celebrados entre a ANSR e as Comunidades Intermunicipais (CIM) para a promoção da elaboração de Planos Intermunicipais de Segurança Rodoviária (PISR), foram realizadas avaliações de segurança rodoviária aos locais de maior sinistralidade e/ou perceção de risco. Os referidos PISR preveem a criação de estruturas intermunicipais responsáveis pela implementação, gestão e monitorização das ações previstas no Plano, designadamente a criação do Conselho Intermunicipal de Segurança Rodoviária e o Observatório Intermunicipal de Segurança Rodoviária.

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

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

A estratégia da ANSR definida, materializou-se no QUAR (Quadro de Avaliação e Responsabilização) 2017, 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 avaliação da sua

Objectivos Relevantes							
Os objectivos mais relevantes são: O1, O4 e O7							
Relação entre Objectivos Estratégicos e Objectivos Operacionais							
	OO1	OO2	OO3	OO4	OO5	OO6	OO7
OE1	X						
OE2			X	X	X		
OE3							X
OE4		X				X	

Recursos Humanos *						
DESIGNAÇÃO	BONIFICAÇÃO	PLANEJADOS	REALIZADO DEZ. 2017	PLANEJADOS BONO.	REALIZADO 12/2017 BONO.	DESVIO
Dirigentes - Direcção Superior	20	2	2	40	40	0
Dirigentes - Direcção Intermediária e Chefes de Equipa	16	8	8	128	128	0
Técnicos Superiores - (Inclui Especialistas de Informática)	12	61	49	732	588	-144
Coordenadores Técnicos - (Inclui Chefes de Secção)	9	1	0	9	0	-9
Assistentes Técnicos - (Inclui Técnicos de Informática)	8	42	36	336	288	-48
Assistentes Operacionais	5	6	5	30	25	-5
TOTAL		120	100	1 275	1 069	-206

* De acordo com o Mapa de Pessoal para 2017 aprovado pela tutela.

Recursos Financeiros		Unidade: Euros	
DESIGNAÇÃO	ORÇ. INICIAL 2017	EXECUTADO DEZ. 2017	DESVIO
Despesas c/ Pessoal	3 189 652	2 617 208	-572 444
Aquisições de Bens e Serviços	7 484 596	6 455 163	-1 029 433
Outras Despesas Correntes	12 459 003	13 032 048	573 045
Despesas de Capital	7 298 735	1 700 731	-5 598 004
TOTAL DA DESPESA	30 431 986	23 805 150	-6 626 836

Indicadores	
11 - Percentagem de redução do n.º vítimas mortais desde 2010	Relatório da sinistralidade rodoviária
12 - Data de aprovação do Plano	Despacho de aprovação do documento
13 - Número de Inspeções técnicas	Lista de controlo de registos de inspeções técnicas
14 - Percentagem de recuperação de pendência	Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)
15 - Data de entrada em produção	Despacho de aprovação da entrada em produção
16 - Percentagem de execução	Relatório de Atividades da ANSR
17 - Número de avaliações positivas no inquérito / número de avaliações realizadas no inquérito x 100	Relatório de Atividades da ANSR e Relatório de Avaliação de Satisfação do Cidadão 2017

O Presidente da ANSR
 Jorge Quebb

24/1/18

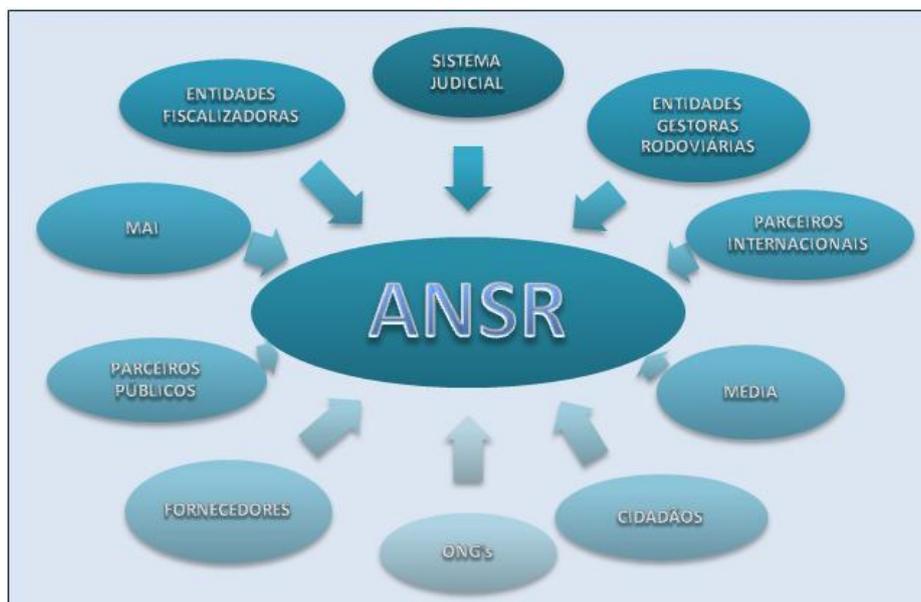
Quadro 3: QUAR da ANSR 2017

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 uma interação com 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 fato de cada *stakeholder* ser motivado por um conjunto de objetivos, na maior parte das vezes, objetivos comuns ou objetivos partilhados, permitindo assim alavancar resultados positivos, embora nalguns casos, possam também haver objetivos conflitantes. Cabe então à organização encontrar a posição de equilíbrio que otimize 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.



Quadro 4: Estrutura dos stakeholders

- ✓ O Ministério da Administração Interna que inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna, a Secretaria-Geral do MAI, a Inspeção-geral da Administração Interna (IGAI), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), o Observatório de Tráfico de Seres Humanos (OTSH), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF);
- ✓ As entidades fiscalizadoras, designadamente a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e as autarquias locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de polícia municipal ou de empresas municipais;
- ✓ O sistema judicial, abarcando os Tribunais, o Ministério Público, e a Provedoria de Justiça;

- ✓ As entidades gestoras rodoviárias, designadamente, as autarquias locais e as entidades concessionárias da rede rodoviária nacional;
- ✓ Os parceiros internacionais, incluindo a participação em grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG;
- ✓ Os *media*, que incluem todos os órgãos de comunicação social, com especial ênfase para os grandes títulos nacionais e as revistas da especialidade;
- ✓ Os cidadãos, incluindo todos os utilizadores diretos e indiretos do sistema viário, tais como condutores, peões, ciclistas, utentes de transportes públicos, etc.;
- ✓ Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), o Instituto de Medicina Legal (IML), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), a Direção-Geral de Saúde (DGS), o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça (IGFIJ), o GEP , entre outros;
- ✓ Os prestadores de serviços, no qual se incluem todas as entidades públicas e privadas que prestam serviços à ANSR;
- ✓ As ONG, enquanto estruturas associativas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviárias.

4. AUTOAVALIAÇÃO

4.1 Objetivos Estratégicos - Resumo do QUAR da ANSR

O Quadro de avaliação e responsabilização (QUAR) aprovado para o ciclo de gestão de 2017 honra os objetivos estratégicos plurianuais superiormente aprovados, bem como a Missão e as atribuições legais da ANSR. No processo de elaboração deste QUAR foram considerados os objetivos estratégicos que se encontram plasmados no quadro 3 infra, onde figuram igualmente os objetivos operacionais, respetivos indicadores e metas a alcançar.

Objetivos Estratégicos	Objetivos Operacionais	Indicadores	Metas
OE1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária	OO1: Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com a meta europeia, de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010	Percentagem de redução do número de vítimas mortais desde 2010	35%
OE2: Modernizar a fiscalização rodoviária	OO3: Realizar inspeções técnicas às vias rodoviárias no âmbito de protocolos celebrados entre a ANSR e as comunidades intermunicipais	Número de inspeções técnicas	3
	OO4: Integrar no SIGA, até 31.07.2017, todos os processos contraordenacionais pendentes de 2015	Percentagem de recuperação de pendência	100%
	OO5: Implementar a desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinemómetros móveis	Data de entrada em produção	Dez.17
OE3: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária	OO7: Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Número de avaliações positivas no inquérito/número de avaliações realizadas no inquérito x 100	75%
OE4: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes	OO2: Desenvolver e implementar o Plano Nacional de Proteção de Circulação Pedonal e combate aos Atropelamentos, abrangendo a mobilidade em modos suaves	Data de aprovação do Plano	Dez.17
	OO6: Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2017	Percentagem de execução	80%

Quadro 5 – Objetivos Estratégicos, Operacionais, Indicadores e Metas

4.2 Concretização do QUAR da ANSR

Até 31 de dezembro de 2017 foi realizada a avaliação dos resultados alcançados, chegando-se às conclusões, sintetizadas no quadro seguinte:

Objetivos Operacionais	Indicador	Taxa de realização (base 100)				Desvio	
		Resultado	Superou	Atingiu	Não atingiu		
OO1: Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com a meta europeia , de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010	Percentagem de redução do número de vítimas mortais desde 2010	36,8%	X			102,90 %	2,90%
OO2: Desenvolver e implementar o Plano Nacional de Proteção de Circulação Pedonal e combate aos Atropelamentos, abrangendo a mobilidade em modos suaves	Data de aprovação do Plano	Dez.17		X		100,00 %	0,00%
OO3: Realizar inspeções técnicas às vias rodoviárias no âmbito de protocolos celebrados entre a ANSR e as comunidades intermunicipais	Número de inspeções técnicas	3		X		100,00 %	0,00%
OO4: Integrar no SIGA, até 31.07.2017, todos os processos contraordenacionais pendentes de 2015	Percentagem de recuperação de pendência	100%		X		100,00 %	0,00%
OO5: Implementar a desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinómetros móveis	Data de entrada em produção	Dez.17		X		100,00 %	0,00%
OO6: Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2016	Percentagem de execução	55,5%			X	69,40%	-30,60%
OO7: Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Número de avaliações positivas no inquérito/número de avaliações realizadas no inquérito x 100	93,0%	X			124,00 %	24,00%

Quadro 6 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR

Elaborando uma análise às taxas de realização respeitantes aos vários objetivos verifica-se que existem dois objetivos que foram superados, quatro que foram atingidos e apenas um objetivo que não foi atingido. Importa relevar que associado ao objetivo implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2016, não atingido, dado que encontrava-se associado um conjunto alargado de medidas de eficiência orçamental significativamente ambiciosas, tendo como base a cobrança associada ao SINCRO. O que mais penalizou o resultado obtido, deveu-se a diversos constrangimentos exteriores, administrativos e legais, que serão explanados em 4.4.

4.3 Quadro de avaliação dos resultados

A avaliação final da ANSR é a que consta do quadro seguinte:

Avaliação final do organismo				 ANSR AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA
Parâmetro	Peso	Resultado	Resultado Ponderado	
Eficácia	42%	101,0%	42%	Atingiu
Eficiência	42%	89,8%	38%	Não atingiu
Qualidade	16%	124,0%	20%	Superou
Taxa de Realização final:				100%

Quadro 7 : Avaliação de resultados

4.4 Análise da avaliação dos resultados

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 1 – Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com a meta europeia, de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010.

Em termos absolutos foi superado o objetivo, dado que a meta de 2017 era de 35 % de redução, tendo sido alcançado o valor de 36,8% de redução de vítimas mortais.

Conforme anteriormente já foi referido o valor provisório estimado para o número de mortos a 30 dias em 2017 é de 592. Considerando que em 2010 o valor registado foi de 937, no período de 2010 a 2017 registou-se uma redução no número de mortos a 30 dias de 36,8%.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 2 – DESENVOLVER E IMPLEMENTAR O PROGRAMA DE PROTEÇÃO PEDONAL E DE COMBATE AOS ATROPELAMENTOS, ABRANGENDO A MOBILIDADE EM MODOS SUAVES

Este objetivo foi atingido, sendo, no entanto de realçar que a sinistralidade com peões apresenta em Portugal valores muito elevados, quer em termos absolutos – 38.824 vítimas entre 2010 e 2016, das quais 1.111 mortos e 2.962 feridos graves – quer no seu peso relativo em relação ao total das vítimas da insegurança rodoviária, claramente superior à média europeia.

Reconhecendo a necessidade de reduzir de forma drástica e sustentada as consequências dos atropelamentos, o XXI Governo Constitucional inscreveu esse combate no seu Programa.

Esta preocupação consta, aliás, do PENSE 2020, o documento de políticas públicas nacionais para a segurança rodoviária, consubstanciada no respetivo Plano de Ação através da Ação 14 (Programa de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos), integrada no Objetivo Operacional 6 (Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis) e no Objetivo Estratégico 2 (Utilizadores mais seguros).

Contudo, atendendo à dimensão do problema, o presente Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos foi desenvolvido na perspetiva de operacionalizar uma intervenção mais abrangente, identificando grupos e fatores de risco, medidas para a sua mitigação, agentes envolvidos e as ferramentas necessárias às intervenções que consubstanciem uma melhor relação custo/benefício.

Para a sua elaboração foi explorado o conjunto das ações e medidas constantes do PENSE 2020, tendo em atenção que este documento abrange todas as medidas que foram aprovadas na perspetiva da contínua construção do Sistema Seguro que se pretende para Portugal. Como apoio à elaboração do plano foi utilizado um sistema de apoio à decisão que reúne as melhores evidências,

cientificamente comprovadas, sobre a efetividade das medidas destinadas a mitigar os efeitos da sinistralidade.

O desenvolvimento do plano trouxe à evidência, a necessidade do reforço do envolvimento das autarquias neste combate, considerando as suas atribuições e competências e o facto de os atropelamentos serem um fenómeno de carácter eminentemente urbano, em vias cuja responsabilidade é dos municípios. Esta constatação levou ao estabelecimento de novas medidas que consagram uma melhor resposta à necessária partilha de responsabilidades, outro dos pilares fundamentais da segurança rodoviária, e à caracterização das regiões onde as medidas devem ser implementadas de forma mais urgente.

Este Programa encontra-se suportado num diagnóstico detalhado da sinistralidade com peões. Em seguida, tendo em vista a sua operacionalização, estabelece metas em termos de vítimas mortais e feridos graves para o território do continente e sugere a metodologia de desagregação das mesmas pelos municípios. Para além das medidas previstas na ação 14 do Plano de Ação do PENSE 2020, são identificadas novas medidas com carácter estruturante, bem como outras medidas que, fazendo parte daquele plano têm um efeito significativo na sinistralidade pedonal. Para execução deste corpo de ações e medidas é salientado o papel das autarquias na concretização do plano, clarifica-se a partilha de responsabilidades entre a administração central e os municípios e estabelece-se um guia de orientação para a intervenção das autarquias na infraestrutura.

Em resumo, este Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos está assente na vontade política, no empenhamento dos vários serviços da administração pública e das autarquias com responsabilidade na execução de medidas que foram sujeitas ao escrutínio científico mais atualizado que permitiu, também, hierarquizar as prioridades na intervenção.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 3 – Realizar “Avaliações de Segurança Rodoviária” no âmbito de protocolos celebrados entre a ANSR e as comunidades intermunicipais.

Foram realizadas 3 avaliações de segurança rodoviária, no âmbito dos protocolos de cooperação celebrados entre a ANSR e as CIM do Médio Tejo, do Algarve e da Região de Leiria, tendo este objetivo sido atingido.

Neste contexto foram realizados levantamentos de campo em 85 pontos de acumulação de acidentes e/ou perceção de risco, que resultaram em relatórios (por cada local avaliado) contendo a sua caracterização, a identificação dos perigos e problemas de segurança rodoviária bem como

propostas de medidas corretivas. Para cada CIM foi produzido um relatório global que integra as avaliações de todos os locais avaliados no seu território.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 4- Integrar no SIGA, até 31.07.2017, todos os processos contraordenacionais pendentes de 2015.

Este objetivo foi atingido.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 5- Implementar a desmaterialização do processo das contraordenações registadas por cinemómetros móveis.

Pode concluir-se que o objetivo operacional 5 do QUAR foi cumprido, na medida em que, por parte da ANSR, a solução está implementada, ou seja, estão instalados o *hardware* e *software*, nos 24 Destacamentos de Trânsito da GNR e nos 18 Comandos Distritais da PSP.

Contudo, na GNR devido à sua organização e método de trabalho, é preciso dotar a solução de mais funcionalidades, entretanto identificadas por esta Força, que exigem adaptação do SCoT e, por conseguinte, apesar de a solução base ter já sido testada com sucesso nos Destacamentos, não está ainda a funcionar.

Esta adaptação está em estudo e preparação por parte da ANSR.

No caso da PSP, a solução implementada está a funcionar nos 18 Comandos.

Nota: nas instalações do Barreiro do Comando Distrital de Setúbal da PSP, a solução está implementada e em funcionamento. Na sede deste Comando Distrital (Setúbal), a PSP encontra-se a preparar as ligações físicas necessárias à implementação da solução.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 6 – Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2017

Este objetivo não foi atingido, tendo em consideração que 80 % deste objetivo foi estimado tendo como base a cobrança associada ao SINCRO.

Tal situação deveu-se ao facto de se terem verificado atrasos não previstos, ocasionados por vários constrangimentos administrativos e legais, como seja todo o processo de contratação dos ramais de

acesso à rede de BT da EDP, assim como devido à morosidade e complexidade de todo o processo contraordenacional, que teve como consequência o atraso no tempo da cobrança, e por tais motivos não foi possível cumprir este objetivo, apesar de todo o esforço despendido para ultrapassar estas dificuldades que foram surgindo no decurso deste processo.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 7 – Aumentar o nível de satisfação do cidadão

Este objetivo foi superado.

Os resultados dos inquéritos de satisfação ao cidadão realizados ao longo do ano de 2017, por via telefónica apontaram para uma taxa global de respostas positivas de 93%, superando assim a meta de 75 %.

A taxa foi calculada através da média da percentagem de respostas positivas a 6 (seis) perguntas face ao total de respostas.



Gráfico 1 : Resultados do inquérito de satisfação do cidadão 2017

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 devidamente qualificada (Gradualbusiness) de auditores afetos à área de auditoria e controlo
1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	X		Existe um regulamento interno de ética da ANSR
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	X		
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos os 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		Foi realizada uma prestação de esclarecimentos ao IGAI, tendo sido ainda realizada uma auditoria externa no âmbito da manutenção do seu sistema de gestão de qualidade (NP EN ISO 9001:2008) pela empresa Lloyds Register em novembro de 2017, sem registo de quaisquer não conformidades ou observações. Foram igualmente realizadas auditorias regulares efetuadas pela empresa Gradualbusiness.

2 - Atividades e procedimentos de controlo administrativo implementados no serviço

2.1 Existem manuais de procedimentos internos?	X		Manual de procedimentos no Sistema de Gestão da Qualidade da ANSR
2.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	X		
2.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	X		Elaborado pela SGMAI ao abrigo da PSC
2.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?	X		Em 2017 houve alguma rotatividade interdepartamental de

			peçoal na organizaço como consequênci da criaço nas novas unidades orgânicas e ainda devida à entrada e saída de peçoal.
2.5 As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	X		Manual de funções no Sistema de Gestão da Qualidade da ANSR
2.6 Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	X		Existem fluxogramas para todos os processos no Sistema de Gestão da Qualidade da ANSR
2.7 Os circuitos dos documentos estão claramente definidos de forma a evitar redundâncias?	X		
2.8 Existe um plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas?	X		
2.9 O plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas é executado e monitorizado?	X		

3 - Fiabilidade dos sistemas de informação

3.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X		A gestão documental é feita pela aplicação SmartDOCS. A contabilidade é feita na plataforma GERFIF da Espap e a tesouraria pelo programa de reconciliação bancária , PRB.
3.2 As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	X		As diferentes aplicações estão integradas e a troca de informação é assegurada por webservices.
3.3 Encontra-se instituído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs dos sistemas?	X		
3.4 A informação extraída dos sistemas de informação é utilizada nos processos de decisão?	X		Sim, designadamente no plano nacional de segurança rodoviária, PENSE 2020
3.5 Estão instituídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	X		Garantido pela RNSI
3.6 A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de backups)?	X		A preservação da informação das máquinas cliente é da responsabilidade dos utilizadores. O servidor de file share tem duas rotinas de backup em

			redundância para disco e tape
3.7 A segurança na troca de informações e <i>software</i> está garantida?	X		A troca de informação entre aplicações internas é feita recorrendo a Webservices e o acesso externo às aplicações da ANSR é assegurada por circuitos privados em MPLS

Quadro 8: Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)

4.6 Análise SWOT - Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho

A última análise SWOT foi efetuada em 2016, sendo que este tipo de avaliação tem a periodicidade bianual.

No entanto, até nova avaliação SWOT prevista para 2018, mantem-se válida a última realizada.

A metodologia *SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, consiste numa técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos da organização, bem como 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

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

Pontos Fracos

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

Oportunidades

- ✓ Adoção de incentivos financeiros legais para todos os funcionários da ANSR
 - ✓ Otimização e diversificação dos canais de comunicação
 - ✓ Alteração da natureza do serviço: autonomia financeira e alargamento do âmbito das competências e da missão
 - ✓ Governação em rede com os *stakeholders*
 - ✓ 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 *know-how* especializado (PALOP, em particular)
-

Ameaças

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

5. A ESTRATÉGIA 2017-2019

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

5.1 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 da ferramenta da CAF, com periodicidade bianual, para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua. Refira-se a este propósito que a ANSR almejou e manteve a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2008 do EFQM, tendo tido a sua última avaliação externa pela entidade certificadora Loyd's, em Novembro de 2017.

Economia e eficiência operacional

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, isto é, para além da preocupação de

eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência. Ao eleger-se este vetor estratégico, considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos clientes, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso da ANSR.

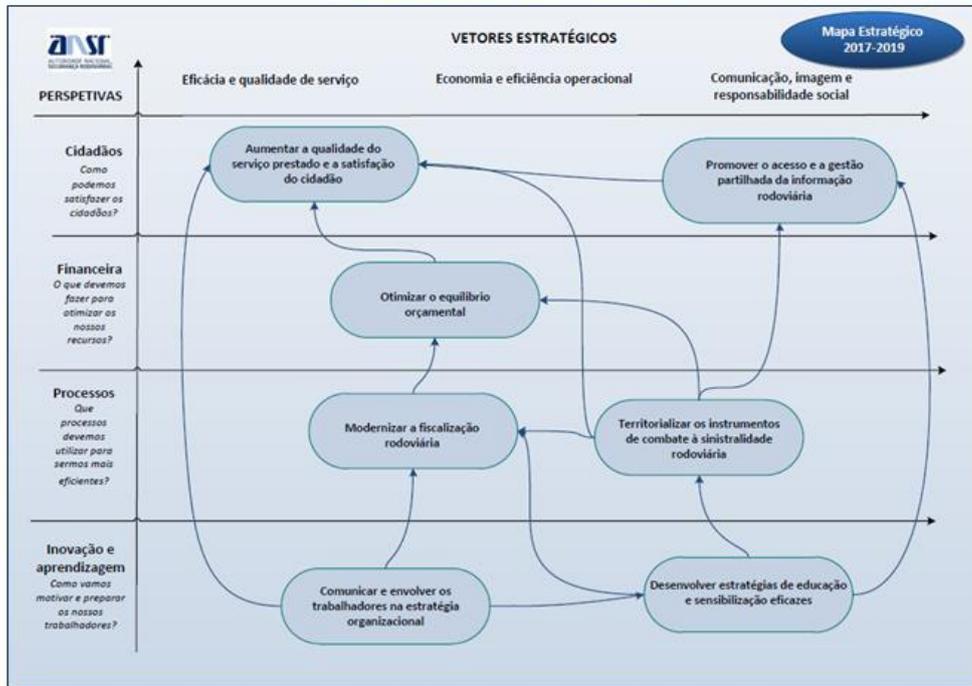
Comunicação e imagem

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

5.2. Mapa estratégico

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

Mapa Estratégico 2017-2019



Aprovação:

Data: 20/04/2017

Quadro 9 : Mapa Estratégico 2017-2019

6. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS, PREVISTAS E NÃO PREVISTAS NO PLANO

6.1 Participação em Eventos

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária, a ANSR em 2017, promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades, que a seguir se indicam:

- Evento sobre a Carta por Pontos, realizado pela Escola Fixa de Trânsito da Câmara Municipal de Albufeira;
- Lançamento da “Capital Jovem da Segurança Rodoviária 2017” (Porto) e da edição de 2017 do programa “BP Segurança ao Segundo” – Fórum Estudante e BP Portugal;
- Sessão Técnica “Melhoria da Segurança Rodoviária Dentro das Localidades” – PRP e ETSC;
- “1.º Seminário Qualidade e Segurança 2017” – Transdev;
- “Segurex 2017”;
- “1.ª Demonstração Temática de Segurança e Proteção Civil” – Câmara Municipal da Lourinhã;
- “IV Encontro do Fórum de Auditores de Segurança Rodoviária”;
- “IV Congresso da Ordem dos Engenheiros Técnicos”;
- Apresentação do Programa “Algarve Seguro 2017”;
- “Convenção Anual das Inspeções Automóveis” – ANCIA;
- Ação de Sensibilização no Agrupamento de Escolas Conde de Oeiras;
- “Fórum Cidades e Vilas com bicicletas públicas Partilhadas – Partilhar de Experiências dos Sistemas – FPCUB;
- “Sécur’Été 2017 – Verão em Portugal” – Cap Magellan;
- “XII Edição do Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta” – FPCUB;
- Conferência “Dia Europeu Sem Uma Morte na Estrada” – ANCIA;
- Workshop do Projeto Europeu “Autocits”;
- “XIV Noite Europeia sem Acidentes” – ANEBE e FEBE (Espanha);
- Seminário “Road Safety Report e o Futuro da Mobilidade” – Dekra;
- Seminário TPI “Make Road Safety a Priority and a International Stratégic Intervention—From Performance to Professional Activity. Thinking Together—PENSE 2020”;
- Dia Mundial em Memória das Vítimas de Estrada;
- Salão Automóvel 2017 – ACAP e AIP;

- Seminário “Sinistralidade na Atividade de Pronto Socorro – ARAN.

6.2. Cooperação e eventos nacionais e internacionais

A ANSR, durante o ano de 2017, participou de forma ativa em diversos fóruns nacionais e internacionais.

Ao nível nacional, participou em 9 de novembro de 2017, na semana de curso de Engenharia Mecânica 2017 e em 10 de outubro de 2017, tendo organizado o 3º Workshop AUTOCITS que decorreu em Oeiras.

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

O projeto iniciou-se em novembro de 2016 e tem fim previsto para dezembro de 2018. Os objetivos do AUTOCITS são:

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

Ao nível Internacional, participou em 3 e 4 de abril, em Bruxelas, na 1ª Conferência Europeia de condução conectada e autónoma promovida pela Comissão Europeia.

Em 5 e 6 de abril, participou no 2º Workshop e na Assembleia Geral do projeto AUTOCITS, que se realizou em Paris.

Em 28 e 29 de junho, participou no “*Workshop on Governance of Autonomous Vehicles*”, em Genebra.

E nos dias 6 e 7 de dezembro, participou em Genebra, na “*Special Session do WP1 – Global Forum for Road Safety*”, dedicada à condução autónoma.

6.3. Campanhas de Prevenção e Segurança Rodoviária

A ANSR em 2017, e de acordo com o disposto na Resolução de Conselho de Ministros n.º 47/2010, de 25 de junho, foram desenvolvidas as seguintes campanhas:

- Campanha de Fátima

No âmbito das comemorações do 13 de maio e da visita do Papa Francisco foi elaborado um folheto para apelar a uma responsabilidade mútua entre utilizadores. O guia do peregrino e do condutor teve como *slogan principal*: “Uma aliança segura na estrada”.

Os folhetos foram distribuídos nos postos de apoio aos peregrinos e foi veiculada informação através do Facebook.

- Campanha de Verão

Sob o *slogan* , **Antes de Conduzir, Pense!**

A campanha abordou os seguintes comportamentos de risco : álcool, cansaço, uso de telemóvel e velocidade.

A campanha decorreu nos meses de agosto e setembro, contando com o envolvimento de parceiros estratégicos como a PSP, GNR e GALP/BP.

Foram difundidos *spots* de rádio, ao nível nacional e regional, transmitidos *spots* de televisão e distribuídos folhetos e um caderno temático para um verão sem acidentes, em postos de abastecimento da GALP e da BP.

- Campanha de motos

Lançamento em agosto de 2017 de ações de sensibilização para motociclistas (ANSR, em colaboração com a GNR e PSP). A ANSR forneceu à GNR e à PSP 80.000 folhetos.

- Campanha de Natal e Ano Novo

Com o *slogan* ***O seu melhor presente é estar presente***, a campanha decorreu de 19 de dezembro a 2 de janeiro, com foco em dois comportamentos de risco : fadiga (Natal) e álcool (Ano novo).

Foi utilizada uma estratégia integrada de meios, designadamente: redes sociais (Facebook, Twitter e Instagram), tv, rádio; painéis multimédia das gasolinhas; painéis de mensagem variável das AE; multibanco; distribuição de folhetos com o apoio das forças de segurança (PSP e GNR), de gasolinhas (GALP e BP) e de concessionária de autoestrada (Ascendi).

- Colaboração com outras campanhas

Colaboração com a PSP no âmbito da Campanha *“Sentes a batida- Quando andas na rua não deixes que a tua música preferida se transforme num pesadelo”*, cujo objetivo foi alertar para a distração dos jovens peões e para a utilização indevida de *phones*.

6.4 Novos projetos : Projetos SLIAV e SIUAV

6.4.1 Projeto SLIAV (Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários)

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

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

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

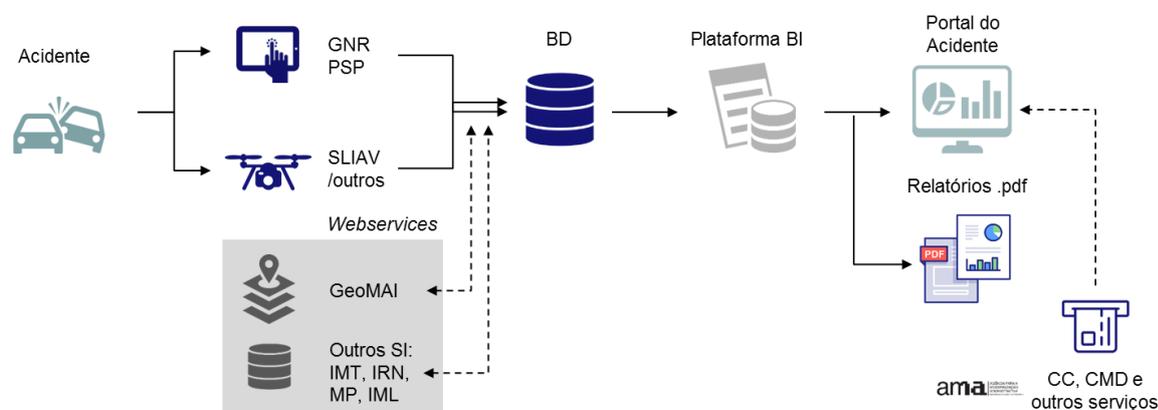
A fase 2 do projeto decorrerá durante o ano de 2018, passando por um processo de contratação pública, para desenvolvimento da plataforma, implementação, testes, formação e produção/operação.

O Investimento elegível para a segunda fase, será financiado através do programa Operacional da Competitividade e Internacionalização (POCI), sendo que o investimento para aquisição dos drones, será custeado pelas receitas próprias da ANSR.

6.4.2 Projeto SIUAV (Sistema de Informação único de Acidentes Viários)

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

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



6.5 Carta por pontos

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

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

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

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

Assim, através do decreto regulamentar, procede -se à fixação das regras de candidatura, renovação, ministração, conteúdos programáticos e carga horária das ações de formação de segurança rodoviária cuja frequência é obrigatória quando os condutores atinjam cinco ou menos pontos, definindo igualmente os direitos e deveres dos condutores enquanto formandos, das regras das ações de formação para atribuição de um ponto aquando da revalidação da carta de condução e das regras relativas à realização de prova teórica do exame de condução quando os condutores atinjam três ou menos pontos. Nesta regulamentação incluem -se ainda, os critérios a considerar para a

cassação do título de condução do condutor tendo por base a falta não justificada à ação de formação de segurança rodoviária ou à prova teórica do exame de condução, bem como a sua reprovação.

(dados de 31/12/2017)

n.º de pontos	0 pontos	2 Pontos	3 Pontos	4 Pontos	6 Pontos	7 Pontos	8 Pontos	9 Pontos	10 Pontos
n.º de condutores	112	11	0	27	5864	22	3397	5	9225

Quadro 11 : n.º de condutores versus perda de pontos

N.º de processos de cassação instruídos	
2016	2017
16	64

Quadro12 : Subtração de pontos - Processos de cassação

N.º de processos de cassação concluídos versus títulos de condução cassados	
2016	2017
16	41

Quadro 13 : n.º de processos de cassação concluídos versus títulos de condução cassados

N.º de processos de cassação fase de audição versus fase de notificação final			
2016		2017	
Audição	Notificação final	Audição	Notificação final
0	0	5	13

Quadro 14 : N.º de processos de cassação fase de audição versus fase de notificação final

N.º de processos de cassação versus n.º de impugnações judiciais da decisão de cassação	
2016	2017
1	4

Quadro 15 : N.º de processos de cassação versus n.º de impugnações judiciais da decisão de cassação

a. Subtração de pontos – Prova teórica

N.º de condutores notificados versus prova realizada			
2016		2017	
Notificados	Prova realizada	Notificados	Prova realizada
1	1	5	3(a)

Quadro 16 : N.º de condutores notificados versus prova realizada

- (a) Um condutor realizou a prova teórica e reprovou. Foi aberto processo de cassação.
- (b) Subtração de pontos – Ação de formação de segurança rodoviária

N.º de condutores notificados/frequentadas/não frequentadas			
Ano	Notificados	Frequentada	Não frequentada
2016	1	1	0
2017	23 (a)	11	7 (b)

Quadro17 :N.º de condutores notificados/frequentadas/não frequentadas

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

(b) 6 (seis) condutores que não frequentaram a ação de formação. Foi aberto processo de cassação.

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

- Frequentaram ação de formação voluntária no período correspondente à revalidação da carta de condução: 4 (quatro) condutores.

(d) Entidades formadoras autorizadas para ministrar as ações de formação de segurança rodoviária

- 49 (quarenta e nove) entidades formadoras autorizadas pela ANSR.

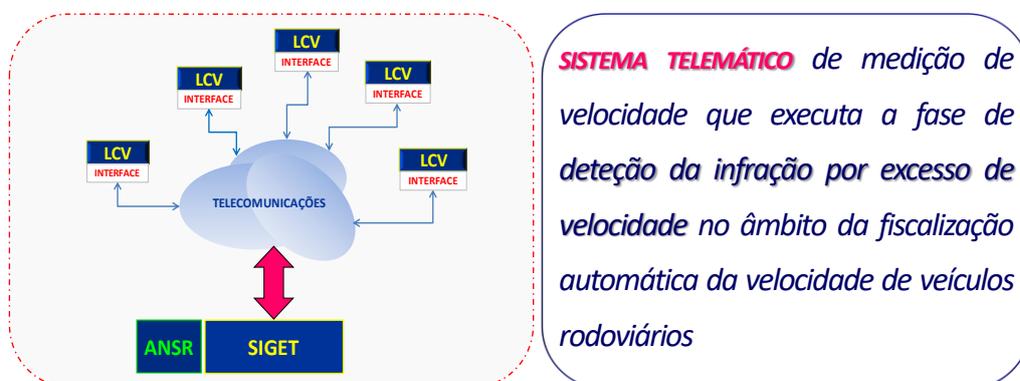
6.6 SINCRO- Sistema Nacional de Controlo de Velocidade

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) é um sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática da infração por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova (fotografia do veículo com matrícula, local, data/hora velocidade, etc.) e, garantindo a sua confidencialidade, integridade, autenticidade, proceder automaticamente ao seu envio ao Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) onde será levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator também de forma automática.

Este sistema constitui uma solução tecnológica integrada que através da definição de interfaces e de um quadro de responsabilidades para cada um dos subsistemas (interfaces abertas), constitui 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.

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

O esquema do SINCRO está representado no Quadro seguinte:

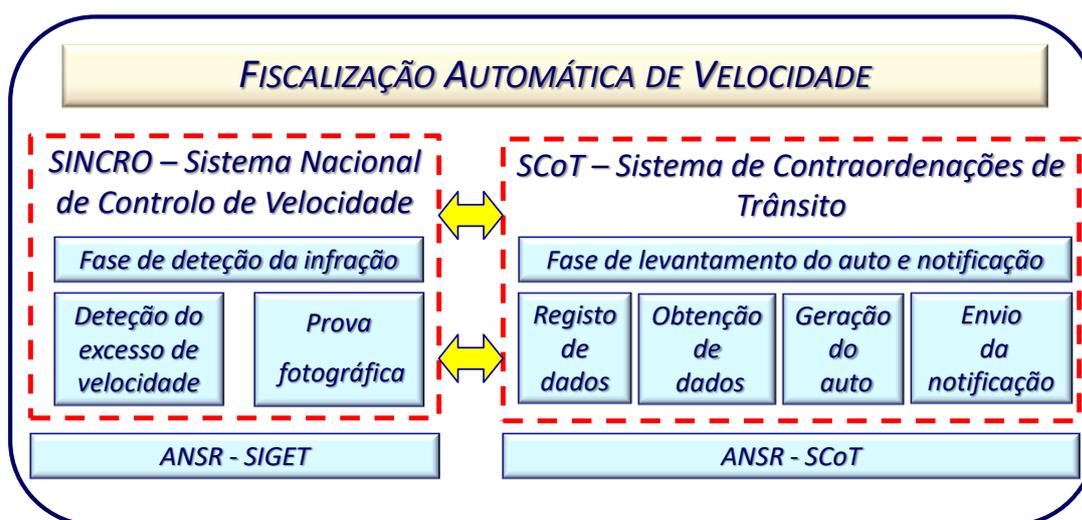


Quadro 18 : Esquema do SINCRO

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

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

O esquema da fiscalização automática da velocidade é representado No Quadro 19.



Quadro 19 : Fiscalização automática da velocidade

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

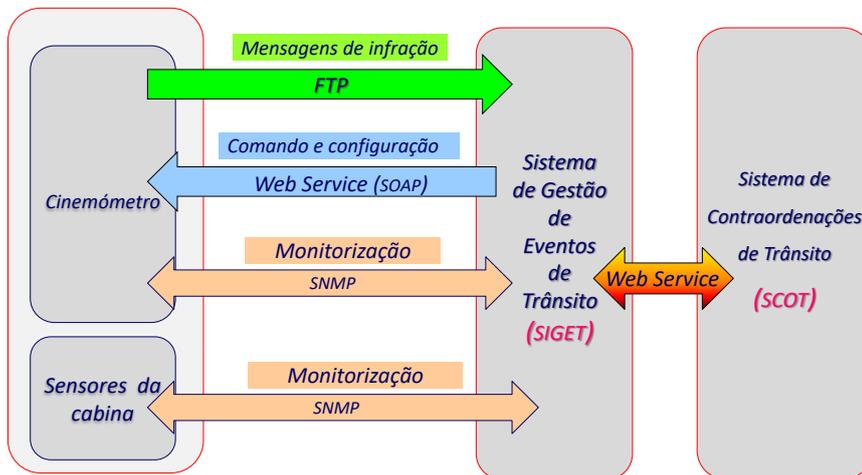
- a) Criar forma universal de interligação do SIGET aos Locais de Controlo de Velocidade para qualquer sistema de deteção de velocidade aprovado pela ANSR;
- b) Especificar cabinas para a instalação dos cinemómetros aprovados para fiscalização da velocidade por parte da ANSR para permitir a existência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

Esta arquitetura contém os seguintes elementos de inovação:

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

Os locais de controlo de velocidade comunicam com o SIGET através de dois barramentos lógicos principais: i) um barramento para fluxos de informação (mensagens de infração e controlo) e ii) um barramento para monitorização do estado da cabina e do cinemómetro.

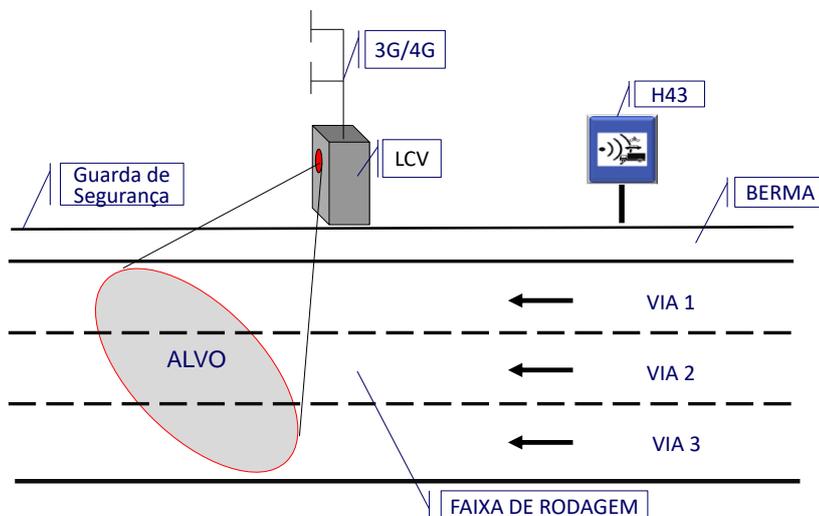
O SIGET comunica com o Sistema de Contraordenações de Trânsito através de *web service*.



Quadro20- Arquitetura lógica do SINCRO

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

O Quadro seguinte apresenta o esquema de um LCV:



Quadro21 - Esquema de um LCV

O SINCRO contém 50 LCV e 30 cinemómetros-radar instalados. Prevê-se a rotatividade dos cinemómetros pelas cabinas.

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

Depois de efetuados os testes de configuração e de operacionalização, o SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade, entrou gradualmente em produção a partir de julho de 2017, consistindo o mesmo dum sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática das infrações por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova e proceder automaticamente ao seu envio para o Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) onde é levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator também de forma automática. O SINCRO contempla 50 locais de velocidade (LCV) e 30 equipamentos cinemómetros-radar (LCV), que se encontram instalados nos seguintes locais:

Estrada	Sentido	Km
A 1	C	2+100
A 1	D	4+100
A 1	D	42+000
A 1	C	188+600
A 2	D	8+750
A 2	C	13+950
A 3	C	1+500
A 3	D	2+800
A 4	D	15+200
A 4-1	D	0+100
A 5	D	1+100
A 5	D	4+965
A 5	C	6+825
A 5	D	7+750
A 7	D	38+150
A 8	D	11+836
A 20	C	9+100
A 20	C	12+650
A 23	D	18+600
A 24	D	93+680
A 24	C	97+900
A 25	C	48+800
A 25	D	52+200
A 25	D	62+400
A 28	D	21+100
A 28	D	34+300
A 29	C	37+300

A 29	C	40+900
A 29	D	47+300
IP 3	C	69+000
IP 7	C	10+200
IP 7	D	10+750
IC 20	C	1+900
IC 20	D	2+150
IC 20	D	6+600
IC 19	C	5+300
IC 19	D	5+910
IC 19	D	10+250
IC 17	C	12+650
ER 125	C	49+575
ER 125	D	68+650
ER 125	C	102+000
EN 1	C	128+040
EN 1	C	178+700
EN 4	D	155+600
EN 6	C	7+875
EN 10	C	49+900
EN 223	C	18+820
EN 6-3	C	0+730
EN 6-3	D	0+950

Quadro 22- Locais de controlo de velocidade (LCV)

No ano de 2017 foram registados 366.550 eventos, tendo sido classificados 251691 e enviados para o SCoT 187.319.

Destes 187.319 eventos, foram tratadas 177.745 infrações, sendo:

Tipologia	N.º de infrações
Leves	92.647
Graves	82.359
Muito Graves	2.739
	177.745

Quadro 23 : Tipologia de infrações LCV

6.7. Comissão técnica Ad – Hoc (CTA 37), para tradução e adaptação da norma ISO 39001: 2012 -Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária

Por iniciativa do Senhor Presidente da ANSR, em 2017 a Norma ISO 39001: Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária foi incluída como a medida A9.33, do plano estratégico nacional de segurança rodoviária (PENSE 2020), ficando a ANSR com a responsabilidade pela tradução e promoção desta norma pelo País, tanto em organizações públicas, como em organizações privadas.

Foi constituída uma Comissão Técnica *ad hoc* de Normalização CTA 37 “Gestão da segurança rodoviária nas organizações”, por proposta da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, aceite pelo IPQ - Instituto Português da Qualidade (Organismo Nacional de Normalização).

A CTA 37 desenvolveu os seus trabalhos durante um ano, tendo tido a 1ª reunião a 26 de novembro de 2016 e a última reunião a 30 de outubro de 2017.

A CTA 37 teve como vogais elementos de um vasto conjunto de entidades dos setores de: transportes, indústria, comércio, distribuição, logística, infraestruturas, universidades, bem como de entidades certificadoras, seguradoras e com boas práticas já implementadas tendo como referência esta Norma.

A CTA 37 traduziu e adaptou esta norma para português, tendo a versão portuguesa da Norma, NP ISO 39001:2017:Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, sido editada pelo Instituto Português da Qualidade em 2017-12-15.

Importa agora divulgar a referida norma pelas organizações públicas e privadas que interagem com o sistema de tráfego rodoviário (medida do PENSE), no sentido de incentivar a implementação de uma ferramenta que pode ajudar a reduzir e, em última instância, até a eliminar a incidência e risco de morte e de ferimentos graves, relacionados com acidentes rodoviários dos seus trabalhadores, em serviço ou durante deslocações de e para o trabalho.

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

empresas de transportes de mercadorias e de passageiros, como para entidades gestoras de vias (Municípios e outras).

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

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

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

6.8 Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2017

A ANSR desenvolveu durante o ano de 2017 todo um conjunto de documentação administrativa que teve uma alteração significativa na sequência da criação das Unidades flexíveis pelo Despacho nº 7759/2017, de 4 de setembro de 2017 e ainda na sequência de ajustamentos ao nível operacional, devidamente enquadrados no âmbito das suas melhores práticas de gestão, tendo para tal procedido à atualização de todos os seus documentos administrativos, tal como de seguida se elencam:

- ✓ Revisão do Manual da Qualidade (Ed. 2017.11.13) e do Manual de funções (Ed. 2017.11.13) – Enquadrado na necessidade de definição de perfis dos postos de trabalho/referenciais de funções, com a finalidade de identificar os objetivos de cada função face à nova estrutura, respetivas competências, responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como o perfil de competências necessárias para o seu melhor desempenho, procedeu-se à revisão deste manual tendo em vista clarificar os papéis dos trabalhadores e colaboradores da ANSR. Esta revisão já teve em conta a nova estrutura da norma de gestão da qualidade, de transição da ISO 9001:2008 para a versão ISO 9001:2015.
- ✓ Revisão do Manual de Procedimentos (Ed. 2017.11.10)- Tendo por objetivo a definição, revisão, com vista à harmonização dos procedimentos internos e à sua adequabilidade face às boas práticas, com a conseqüente revisão dos fluxogramas, de modo a ser uma ferramenta indutora da melhoria contínua, podendo conduzir a mais-valias em termos de eficiência operacional, monitorização dos processos, agilização do relacionamento entre serviços/entidades e, conseqüentemente permitir a desmaterialização de processos.
- ✓ Revisão do Manual de Funções (Ed. 2017.11.10): A ANSR na sequência da reestruturação interna, definiu novos perfis de funções e adequou outros, num total de 46 perfis, de modo a identificar os objetivos, competências e responsabilidades, para cada perfil definido.
- ✓ Auditoria de Acompanhamento : Foi a última auditoria de acompanhamento pela entidade certificadora, Loyd's, em 14 e 15 de novembro de 2017, não tendo sido registadas quaisquer não conformidade ou observações. Ficou agendada para 2018, a realização da auditoria de transição da Norma, ISO 9001:2008 para a nova versão da Norma, ISO 9001:2015, assim como a auditoria de renovação da certificação, pois termina o ciclo de 3 anos, pelo que a certificação terá de ser renovada até ao final da validade do certificado, isto é, até 10 de agosto de 2018.
- ✓ Atividade de preparação para a certificação no domínio ambiental pela ISO 14001:2015: Relativamente ao Sistema de Gestão Ambiental pelo referencial da Norma ISO 14001:2015, trata-

se de um trabalho iniciado em 2016, que ainda não se encontra concluído, sendo necessário prosseguir com a elaboração da estrutura documental necessária à implementação do Sistema de Gestão Ambiental (ISO 14001:2015) e às auditorias internas para avaliação interna de preparação para a auditoria de concessão neste referencial normativo, no sentido de tornar possível ter o sistema preparado em 2018 e assim obter a Certificação neste domínio, ainda no final 2018, ou não sendo possível, no primeiro trimestre de 2019.

- ✓ Avaliação da qualidade do ar respirável : Com o objetivo da certificação ambiental pela ISO 14001:2015, foi efetuada uma avaliação da qualidade do ar respirável pelo Instituto Dr. Ricardo Jorge.
- ✓ Constituição da Comissão técnica Ad – Hoc (CTA 37), para tradução e adaptação da norma ISO 39001: Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, presidida pela ANSR:
- ✓ 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.
- ✓ 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.

Durante o ano de 2017, 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>	

Quadro 24 – Reporte de atividade ANSR

7. INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO

7.1 Autos de contra ordenação

Nos parágrafos seguintes procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR, estabelecidos numa relação temporal 2017-2016.

Distribuição de autos registados/decididos/prescritos e cobrados – 2017/2016				
Autos	2016	2017	2017/2016	%
Registados	1.248.089	990.364	257.725	-20,65
Decididos	861.402	594.903	-266.499	-30,94
Prescritos	31.485	61.776	30.291	96,21
Cobrados	1.126.313	840.063	-286.250	-25,41

Quadro 25 - Autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2017/2016

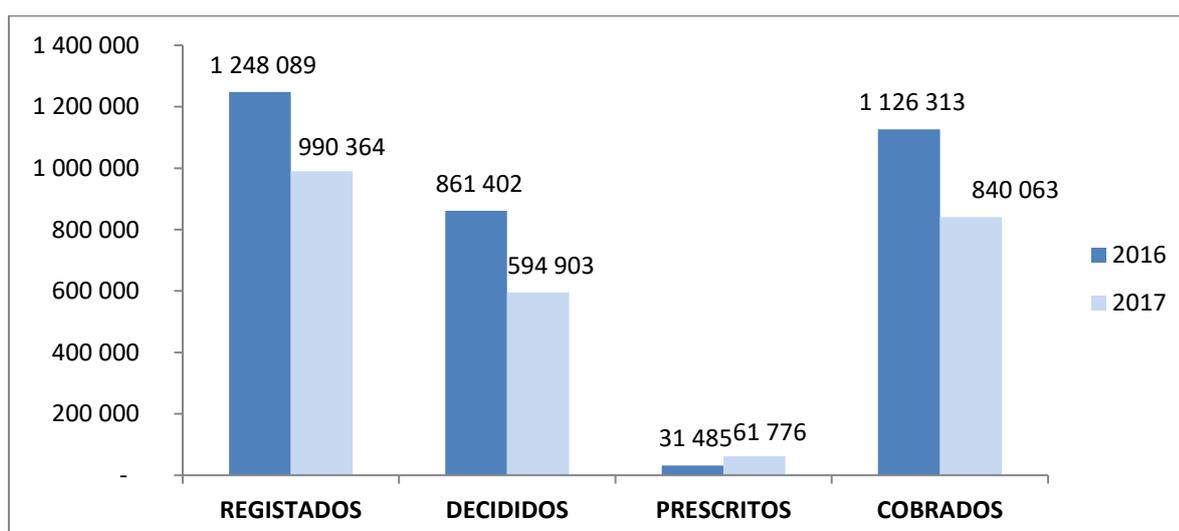


Gráfico 2 - Autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2017/2016

No que respeita aos autos decididos, verificou-se também um decréscimo de -226.499 unidades comparativamente ao ano de 2016.

Distribuição de autos Decididos por nível de gravidade – 2017/2016				
	2016	2017	2017/2016	%
Total decidido	961.402	594.903	-266.499	-30,94
Leves	735.428	557.907	-177.521	-24,14
Graves	96.654	29.703	-66.951	-69,27
Muito Graves	29.320	7.293	-22.027	-75,13

Quadro 26 --Distribuição de autos Decididos por nível de gravidade – 2017/2016

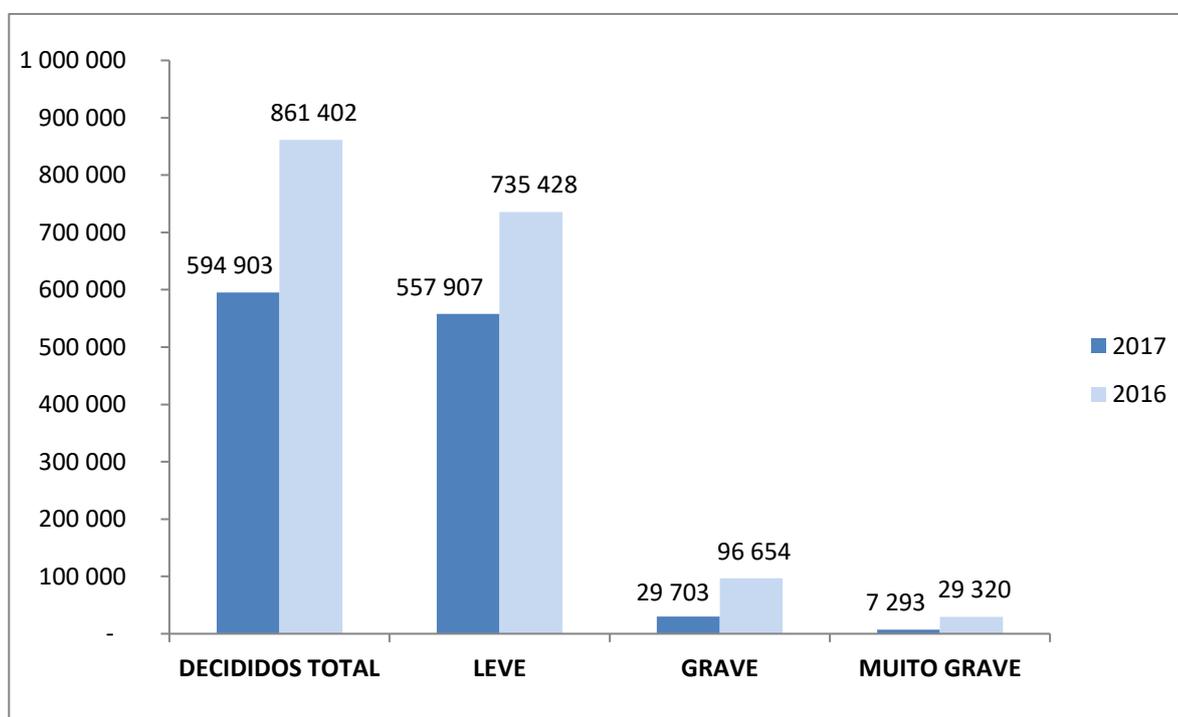


Gráfico 3- Distribuição de autos Decididos por nível de gravidade – 2017/2016

Distribuição de autos registados/decididos/prescritos e cobrados – 2017/2016				
Autos	2016	2017	2017/2016	%
Registados	1.248.089	990.364	257.725	-20,65
Decididos	861.402	594.903	-266.499	-30,94
Prescritos	31.485	61.776	30.291	49,00
Cobrados	1.126.313	840.063	-286.250	-25,41

Quadro 27 - Distribuição de autos registados/decididos/prescritos e cobrados – 2017/2016

Em 2017, o número de autos cobrados também diminuiu. Verificou-se um decréscimo de -286.250 unidades comparativamente ao ano de 2016 (-25,41%).

Em 2017 entrou em produção um novo sistema informático de gestão de autos (SIGA II), que durante largos meses demonstrou instabilidade em várias funcionalidades, em concreto na funcionalidade associada à decisão, conjugado com a impossibilidade de utilizar a assinatura eletrónica qualificada com o cartão de cidadão, o que contribuiu para que o n.º de autos prescritos em 2017 fosse superior ao do ano de 2016 (+ 49%)

Não obstante o valor de autos prescritos em 2017 ter aumentado comparativamente ao ano de 2016, a ANSR não pode deixar de realçar, a substancial redução de autos prescritos desde 2013 fruto do trabalho realizado na otimização dos recursos humanos disponíveis e das ferramentas informáticas de apoio conforme gráfico abaixo.

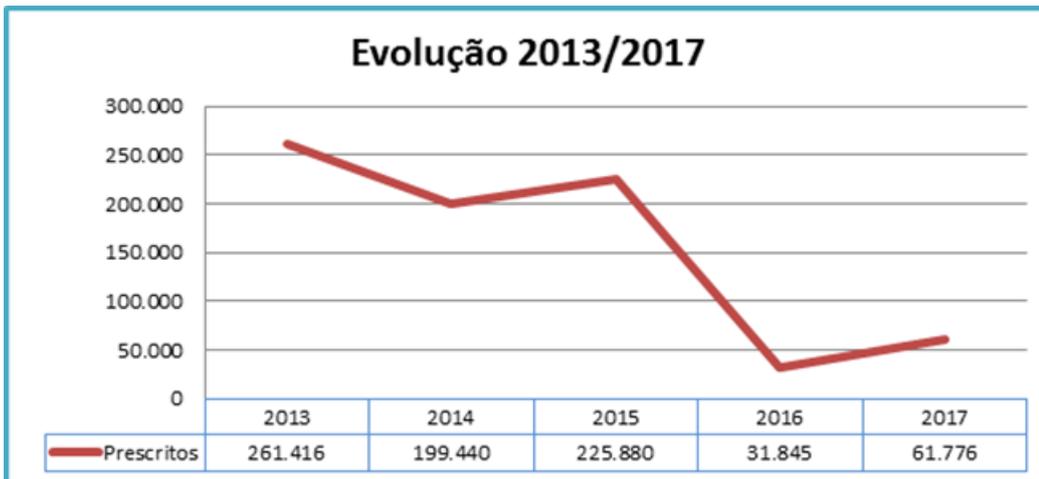


Gráfico 4 : Evolução do nº de autos prescritos 2013-2017

7.2 Dados de Sinistralidade Rodoviária

A contabilização de vítimas mortais de acidentes de viação de acordo com a definição internacional inclui as pessoas que faleceram nos 30 dias após o sinistro. Em Portugal, o apuramento do número de vítimas mortais é efetuado através da metodologia fixada no Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, em que o número de "Mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente. Assim, nos dados que a seguir se apresentam apenas são contabilizados os óbitos ocorridos no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

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

	Continente ⁽²⁾		Reg. Autónomas ⁽³⁾		Total			
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	Dif.	Var%
Total de acidentes ⁽¹⁾	127210	130210	5947	6029	133157	136239	3082	2,3%
Vítimas mortais	445	510	10	10	455	520	65	14,3%
Feridos graves	2102	2198	193	208	2295	2406	111	4,8%
Feridos leves	39121	41787	1620	1637	40741	43424	2683	6,6%

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

⁽²⁾ Fonte: BEAV (2016 e 2017)

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

Quadro 28 – Número total de acidentes de viação com e sem vítimas mortais no local, com feridos graves ou feridos leves

Analisados os dados do Continente e das Regiões Autónomas de forma agregada, verifica-se um aumento de 3082 acidentes rodoviários (+2,3%) face a 2016. Também em relação ao número de vítimas se constatou um acréscimo, quer das vítimas mortais, com mais 65 (+14,3%), quer dos feridos graves, mais 111 (+4,8%) e dos feridos leves, mais 2683 (+6,6%).

Considerando apenas o Continente, e comparando o ano de 2016 com 2017, registaram-se mais 3000 acidentes (+2%), mais 65 mortos (+15%), mais 96 feridos graves (+4%) e mais 2666 feridos leves (+7%) relativamente ao ano transato.

Nas Regiões Autónomas, constatou-se um aumento de 82 acidentes (+1,4%), em relação ao ano de 2016, sendo que, no que respeita às vítimas mortais, se verificou o mesmo valor em ambos os anos. No caso dos feridos graves e leves, observou-se um agravamento de mais 15 (+7,8%) e mais 17 (+1,0%) vítimas, respetivamente.

Atendendo à distribuição geográfica da sinistralidade em termos de acidentes com e sem vítimas, apenas três distritos registaram melhor performance em 2017 do que no ano anterior: Lisboa, com menos 159 acidentes, Bragança com menos 54 e Viana do Castelo com menos 26. Évora manteve o mesmo número de acidentes e nos restantes distritos este indicador piorou, destacando-se Leiria, com mais 574 acidentes (+9%), Faro com mais 507 (+5%) e Setúbal com mais 454 (+5%).

Em números absolutos, e apesar da melhoria, Lisboa foi o distrito com maior número de acidentes, 26710, seguido do Porto com 23616 sinistros.

Observando o número de mortos no local, por distrito, verifica-se que foi no Porto que se registou um maior número de vítimas mortais, 68, seguindo-se Setúbal, com 56 e Lisboa, com 51.

Os distritos onde o número de mortos mais aumentou foram o Porto, com mais 22 (+48%), Setúbal com mais 20 (+56%) e Santarém com mais 19 (+79%). Por outro lado, Viseu apresentou a maior redução, com menos 7 vítimas mortais (-30%), seguindo-se Lisboa com menos 6 (-11%) e Portalegre, Beja e Leiria, todos com menos 5 mortos, representando variações de menos 33%, menos 19% e menos 16%, respetivamente.

Os cinco distritos com o maior número de feridos graves no ano de 2017, foram Lisboa, Faro, Setúbal, Santarém e Porto registando 317, 192, 190, 187 e 172 vítimas graves respetivamente. As evoluções mais negativas tiveram lugar em Santarém, com mais 51 (+38%) feridos graves, Setúbal com mais 38 (+25%) e Faro com mais 30 (+19%). No sentido oposto, Viseu registou menos 21 feridos graves (-19%), Braga menos 15 (-10%) e Bragança menos 15 (-27%).

Relativamente aos feridos leves, apenas dois distritos apresentaram melhorias relativamente a 2016: Évora com menos 39 feridos leves (-8%) e Portalegre com menos 7 (-2%). Os restantes distritos registaram uma performance pior no ano de 2017, evidenciando-se Lisboa com mais 587 feridos leves (+7%), Braga com mais 336 (+10%), Porto com um incremento de 306 (+4%) e Setúbal com mais 277 (+10%).

Apesar do número de vítimas que faleceram nos 30 dias seguintes à ocorrência do acidente (“Mortos a 30 dias”) durante o ano de 2017 ainda ter um carácter provisório, conforme nota da tabela infra, a informação disponível permite concluir que a sua evolução foi menos desfavorável do que a das vítimas mortais registadas no local, uma vez que sofreram um aumento inferior em relação ao ano de 2016: + 5% “mortos a 30 dias” *versus* +15% mortos no local.

Por outro lado, verifica-se que a variação referente ao período de 2010 a 2017 correspondeu a uma redução de 37% “mortos a 30 dias” *contra* -31% mortos no local.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	var. % 16-17	var. % 10-17
Mortos no local	741	689	573	518	482	473	445	510	14,6%	- 31,2 %
Mortos a 30 dias*	937	891	718	637	638	593	563	592	5,2%	- 36,8 %

*Valores de 2017 são provisórios

Quadro 29 – Número total de acidentes de viação com e sem vítimas mortais no local, com feridos graves ou feridos leves

Com efeito, quando se compara a evolução observada entre 2010 e 2017 em Portugal e nos restantes Estados Membros (gráfico), constata-se que o nosso país registou a quarta maior redução a nível europeu, e cerca de 1,8 vezes superior à média europeia.

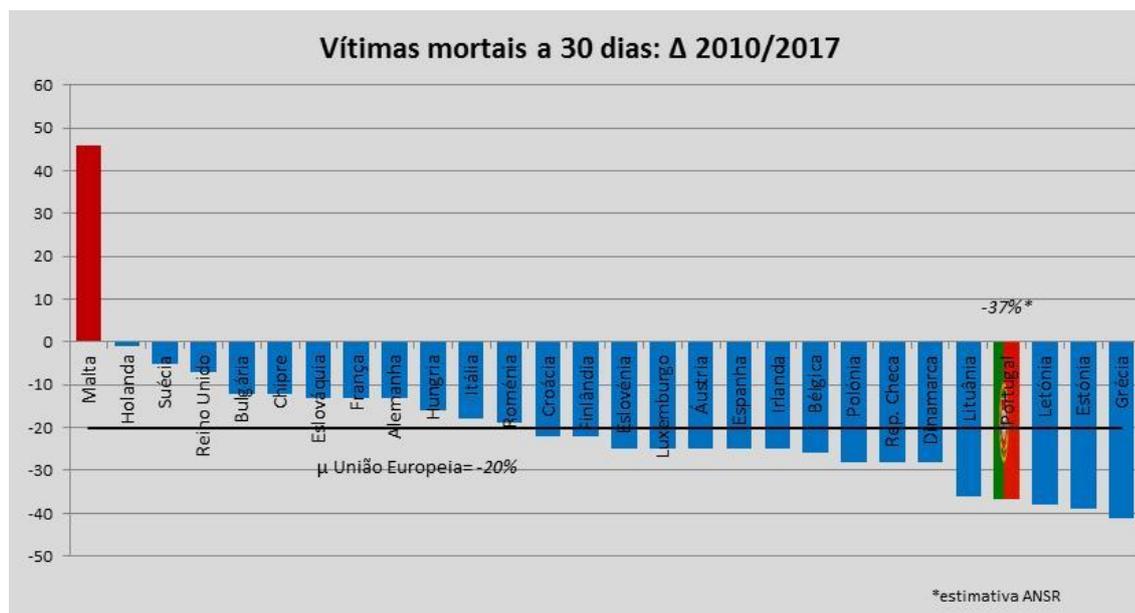


Gráfico 5- Evolução do número de vítimas mortais a 30 dias: 2010/2017

7.3 Inspeções aos Pontos negros

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

Neste sentido, em 2017 realizaram-se 30 inspeções aos pontos negros registados no ano de 2016, ou seja, um acréscimo de 4 inspeções (1,15%) 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 distritos, com vista à identificação de desconformidades na sinalização existente e de deficiências nas condições de circulação nos locais identificados.

Via	Distrito	Km Inicial	Km Final	Sentido
EN206	Braga	27,7	27,9	
A3	Braga	38,68	38,85	Crescente
A3	Porto	1,6	1,8	Decrescente
EN 14	Porto	4,4	4,6	
A 20	Porto	12,3	12,5	Crescente
A 20	Porto	12,6	12,8	Crescente
A20	Porto	15,9	16	Crescente
A28	Porto	3,6	3,8	Crescente
A28	Porto	6,18	6,35	Decrescente
EN 108	Porto	18,896	18,96	
EN223	Aveiro	18,7	18,9	
EN16	Viseu	80,4	80,6	

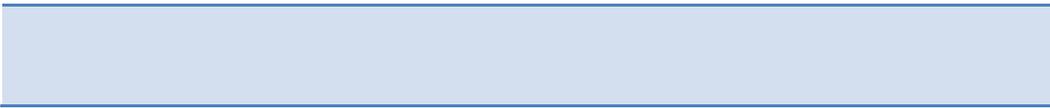
EN 6	Lisboa	6	6,2	
EN 6	Lisboa	7,7	7,8	
EN 6	Lisboa	8,2	8,4	
EN6-7	Lisboa	3,6	3,7	
IC17	Lisboa	5,3	5,5	Crescente
IC17	Lisboa	9	9,1	Decrescente
IC17	Lisboa	13	13,2	Crescente
IC17	Lisboa	13,7	13,9	Decrescente
EN 125	Faro	87,3	87,5	
EN 125	Faro	100,3	100,5	
A8	Leiria	68,78	68,9	Crescente
EN9	Lisboa	17,2	17,4	
EN249-4	Lisboa	8,1	8,3	
IC19	Lisboa	5,9	6,1	Decrescente
A2	Lisboa	2,65	2,8	Crescente
A2	Setúbal	5,35	5,5	Decrescente
A2	Setúbal	5,6	5,8	Decrescente
IC2	Coimbra	191,4	191,5	Crescente

Quadro 30: Pontos Negros

7.4 Vistorias

Em 2017, a ANSR participou na realização de uma vistoria 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.

**EN 256 – Variante à ponte de Albardão, incluindo nova ponte sobre o rio Degébe,
em Reguengos de Monsaraz., em 28.07.2017**



7.5 Pareceres/instruções técnicas

Foram emitidos pareceres e instruções técnicas no âmbito das matérias seguintes:

- Circulação rodoviária (105);
 - Sinalização do trânsito (155);
 - Provas desportivas (1);
 - Regulamentos municipais (1);
 - Transporte de crianças (90);
 - Procedimentos de fiscalização do trânsito (83).
- Foram ainda emitidas 22 credenciais a agentes de fiscalização de empresas públicas municipais e renovadas 225 credenciais.

7.6 Autorizações para ministração das ações de formação

Foram emitidas 48 autorizações para ministração das ações de formação previstas no artigo 148º do Código da Estrada e Decreto Regulamentar nº 1-A/2015, de 30 de maio, no âmbito do regime da carta por pontos.

7.7 Aprovação de Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito

Em 2017, foram aprovados 5 modelos de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito:

- 3 cinemómetros;
- 1 parquímetro;
- 1 sonómetro.

8. LEGISLAÇÃO

Em termos de medidas legislativas adotadas no ano de 2017, indicam-se de seguida descrição dos atos legislativos tidos como os mais relevantes publicados naquele ano, sendo que no âmbito das suas atribuições, esta Autoridade pronunciou-se ainda relativamente a muitos outros diplomas.

- Despacho n.º 295/2017 – Criação de um grupo de trabalho que proceda à análise da sinistralidade com tratores e defina medidas de combate a essa sinistralidade;
- Despacho n.º 3033/2017 - Aprovação do equipamento sonómetro, marca Svantek, modelo SVAN 971, para utilização no controlo e fiscalização do trânsito;
- Despacho n.º 3034/2017 - Aprovação do equipamento cinómetro, marca BY Via, modelo BV 1000;
- Despacho n.º 3035/2017 - Aprovação complementar do equipamento cinómetro radar marca JENOPTIK, modelo MultaRadar C, para controlo e fiscalização do trânsito;
- Despacho n.º 3715/2017 – Aprovação do equipamento cinómetro radar da marca JENOPTIK, modelo MultaRadar C, para controlo e fiscalização do trânsito;
- Despacho n.º 7759/2017 - Definição das Unidades Orgânicas Flexíveis da ANSR;
- Lei n.º 47/2017, de 7 de julho - Considera contraordenação grave a paragem e o estacionamento em lugar reservado a veículos de pessoas com deficiência (décima sexta alteração ao Código da Estrada);
- Lei n.º 49/2017, de 10 de julho – Estabelece os princípios e as regras do intercâmbio transfronteiriço de informações relacionadas com a prática de infrações rodoviárias num Estado membro da União Europeia, transpõe a Diretiva 2015/413/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, e revoga a Lei n.º 4/2014, de 7 de fevereiro;
- Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio - Aprova a estrutura nuclear da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
- Despacho n.º 5592/2017 – Designação, em regime de substituição, da Diretora da Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações;

- Despacho n.º 5593/2017 – Designação, em regime de substituição, do Diretor da Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017 - Aprova o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020.
- Despacho n.º 7369/2017 – Aprovação do equipamento Cinemómetro Lidar, marca Jenoptik, modelo TraffiStar S350, para controlo e fiscalização do trânsito;
- Despacho n.º 7759/2017 – Definição das unidades orgânicas flexíveis da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
- Despacho n.º 8105/2017 – Designação, em regime de substituição, da Chefe de Divisão de Observação da Sinistralidade Rodoviária;
- Despacho n.º 8106/2017 – Designação, em regime de substituição, da Chefe de Divisão de Processamento de Contraordenações e Apoio ao Cidadão;
- Despacho n.º 8108/2017 – Designação, em regime de substituição, da Chefe de Divisão de Fiscalização de Trânsito;
- Despacho n.º 8109/2017 – Designação, em regime de substituição, da Chefe de Divisão de Registo, Arquivo e Notificações de Contraordenações;
- Despacho n.º 8328/2017 – Designação, em regime de substituição, do Chefe de Divisão de Engenharia e Sinalização;
- Despacho n.º 9872/2017 - Aprovação do equipamento parquímetro da marca iParqueStreet, modelo i1T/K destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos
- Despacho n.º 10328/2017 – Delegação de competências no Secretário de Estado da Proteção Civil, José Artur Tavares Neves;
- Despacho n.º 11288/2017 – Designação, em regime de substituição, da Chefe de Divisão de Planeamento e Sensibilização;

9. ANÁLISE DA AFETAÇÃO REAL E PREVISTA DOS RECURSOS HUMANOS, FORMAÇÃO PROFISSIONAL

9.1 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

Ihe 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 2017 foi possível recrutar 11 trabalhadores através de procedimentos de mobilidade em qualquer das suas modalidades, atingindo o número máximo de 100 efetivos (a 31 de dezembro), estando 9 em mobilidade noutros Organismos, o que totaliza 101 trabalhadores em funções na ANSR, ultrapassando o valor “record” alcançado em 2012, conforme se demonstra no gráfico abaixo.

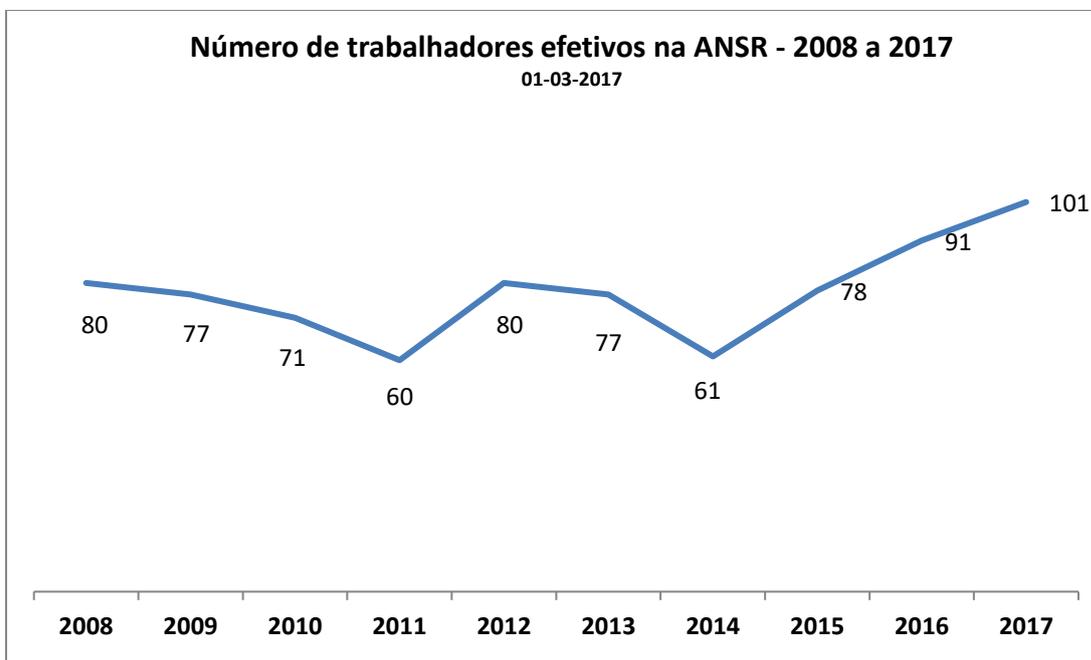


Gráfico 6 - Número de trabalhadores efetivos da ANSR - evolução 2008 a 2017.

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.

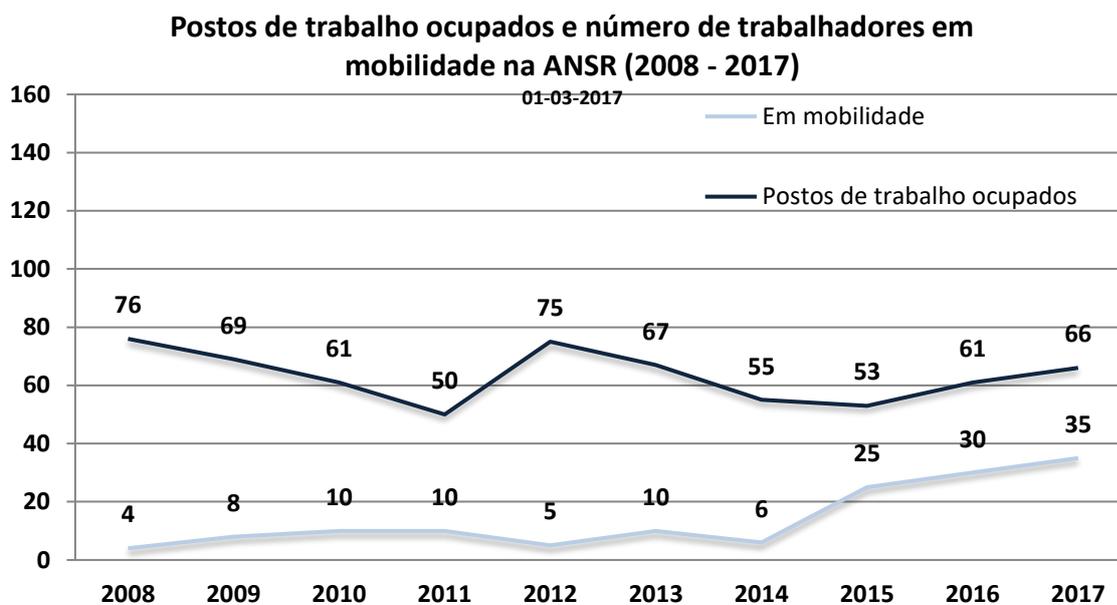


Gráfico 7 - Número de trabalhadores – mobilidade vs postos ocupados

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.

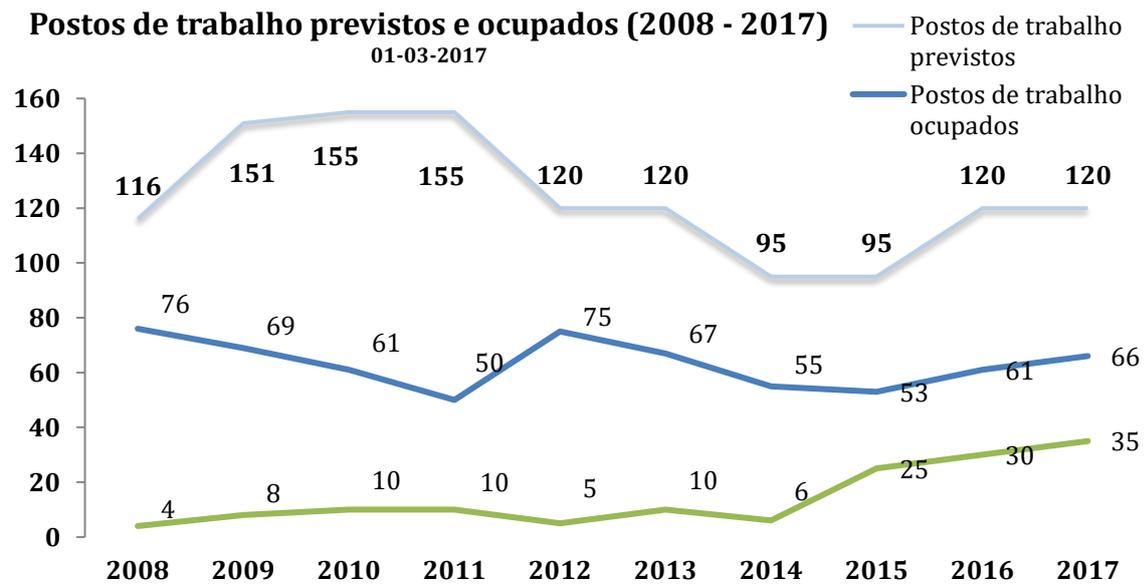


Gráfico 8- Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados

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.

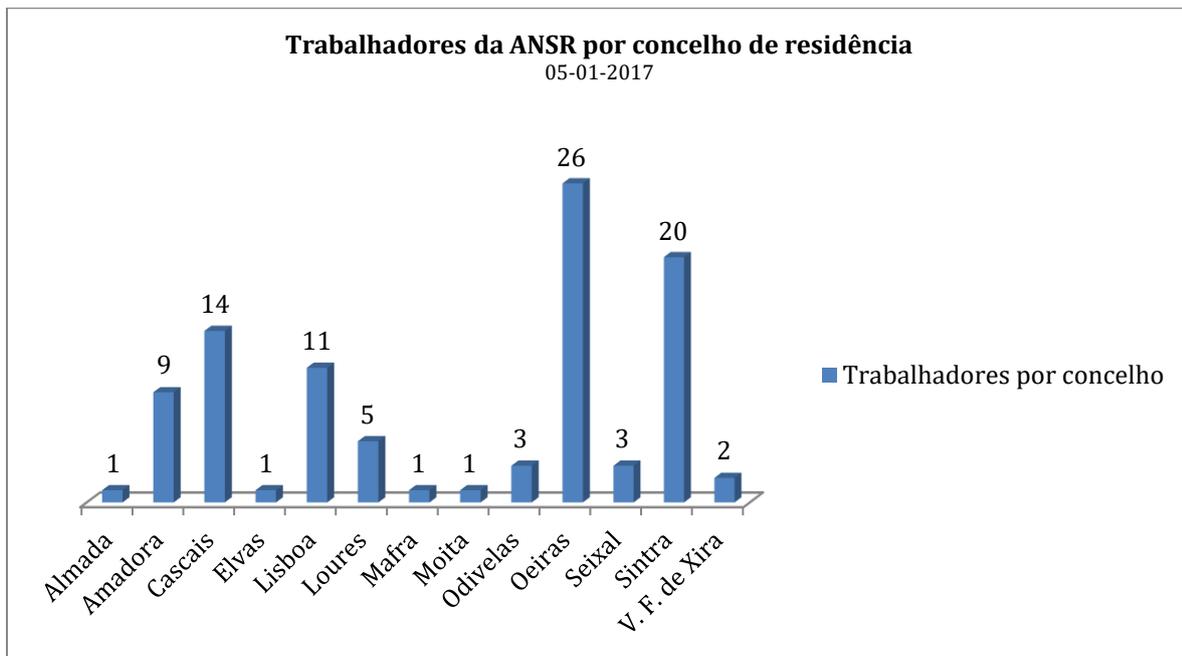


Gráfico 9– Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência

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 da prestação de serviços comuns (psc), cabe à SGMAI colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR, sendo que de seguida se apresenta um quadro resumo de todos os efetivos deste organismo, reportado a 31 de dezembro de 2017, 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 2018, reportado a 1 de janeiro de 2018

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 Divisão	6	5	1	6	-1	0
Técnico superior	Técnico Superior	86	49	5	54	-37	-32
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	25	4	29	-15	-11
Assistente operacional	Assistente Operacional	5	4	1	5	-1	0
Total		146	89	11	100	-57	-46

Quadro 31 : Mapa de Pessoal da ANSR 2017

Fonte: Mapa interno de controlo

À data de 1 de janeiro de 2018, encontravam-se a exercer funções 100 trabalhadores, 89 ocupavam um posto de trabalho no mapa de pessoal e 11 encontravam-se em mobilidade em qualquer das suas modalidades. Verificou-se um aumento de 31,46 % de trabalhadores do quadro, relativamente ao anterior.

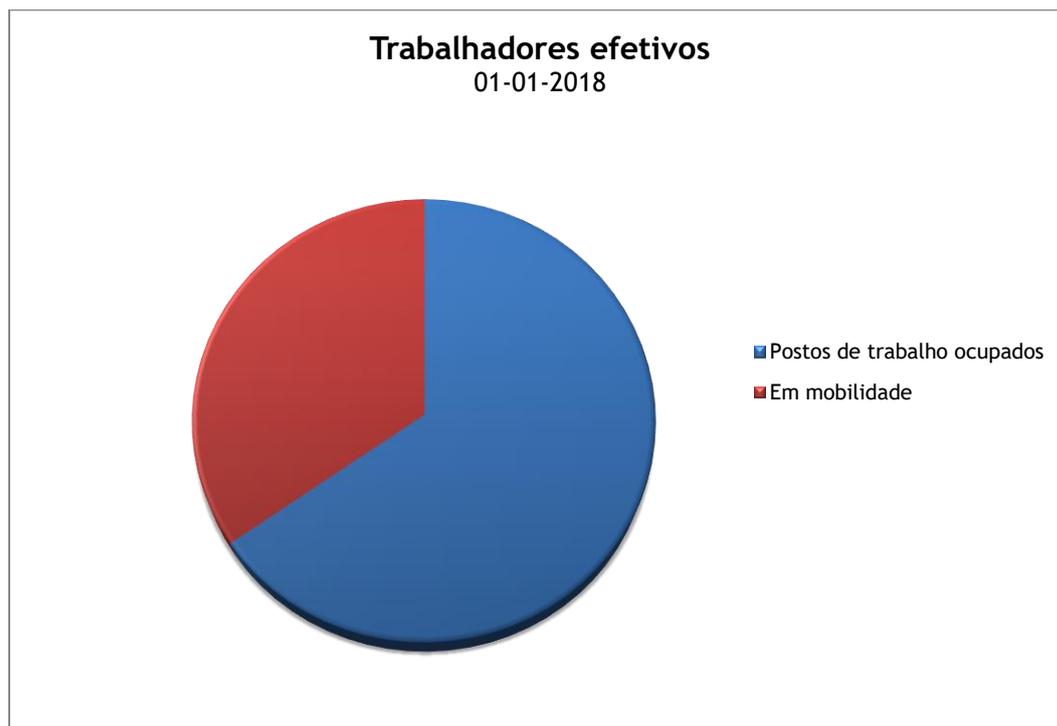


Gráfico 10– Trabalhadores efetivos na ANSR

Fonte: Mapa interno de controlo

Com base nos resultados do QUAR 2017, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

RECURSOS HUMANOS – 2017				
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
Total	61	1266	994	-272

Quadro 32 - 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 2017 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.

Postos de trabalho previstos	116	151	155	155	120	120	95	95	120	120
Postos de trabalho ocupados	76	69	61	50	75	67	55	53	61	66
Em mobilidade	4	8	10	10	5	10	6	25	30	35
Efetivos	80	77	71	60	80	77	61	78	91	101
Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Quadro 33 : Nº de postos de trabalho previstos, ocupados, efetivos por ano

9.2 Formação Profissional

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

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

A ANSR entende que a área da formação é um fator crítico de sucesso para a implementação da estratégia definida tendo-se, nesta medida, procurado harmonizar todas as ações formativas com os objetivos organizacionais e também com os objetivos individuais de cada trabalhador, constantes do SIADAP 2 e 3.

Durante o ano de 2017, e na sequência da reestruturação interna, a ANSR entendeu desenvolver um rigoroso trabalho para definição dos perfis alocados a cada posto de trabalho, contemplando um alargado conjunto de competências necessárias para o adequado exercício das atividades profissionais, e que consistiu num processo de recolha, análise e sistematização de informação acerca de cada função, com a finalidade de identificar os seus objetivos, as suas responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como as competências necessárias para o seu desempenho. Deste trabalho resultou, em 2017, a redefinição de 46 referenciais de função que foram compilados num completo manual organizacional de análise e descrição de funções.

Durante o ano de 2017 e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da ANSR, foram proporcionadas 48 ações de formação, num total de 2.938 horas. De seguida exibe-se um gráfico com a performance mensal da formação durante o ano.



Gráfico 11- Total de horas em ações de formação - 2017

No início de 2017, a ANSR procedeu à elaboração do plano anual de formação, destacando-se a realização das ações de formação que constam do quadro seguinte:

AÇÕES DE FORMAÇÃO DESENVOLVIDAS EM 2017

N.º	Designação do Curso	Mês	N.º Horas
1	Diploma de Especialização de Compars e Contratação Pública	3	120
2	Segurança da Informação e Cibersegurança	3	30
3	Regimes de Responsabilidades dos Dirigentes da AP	4	40
4	Incêndios Florestais	5	6
5	Dashboard: Comunicar eficazmente a informação de gestão de decisores	6	24
6	Programa Avançado em Novos Desafios na Gestão Financeira Pública	6	22
7	Formação on-line da Plataforma Vortal	7	6
8	Autodesk Autocad	8	99
9	Acrobat: Formulário, Segurança e Assinaturas Digitais	9	56
10	Acrobat: Formulários, segurança e assinaturas digitais	9	112
11	Gestão de Informação Arquivística na AP em rede	9	28
12	Regulamento Europeu de Dados Pessoais e desafios das organizações	9	6
13	Parentalidade a proteção na maternidade, paternidade e adoção	9	14
14	Técnicas de Trabalho Colaborativo	9	42
15	A Administração Pública e a Proteção de Dados	10	84
16	Automatização de processos administrativos - Office às ferramentas	10	112

	Workflow		
17	Conferencia dedicada ao e-government 2017: A transformação digital do Estado e o desenvolvimento da Sociedade	10	6
18	Estilos e Competências de Liderança	10	14
19	Ética e Deontologia Profissional na Administração Pública	10	21
20	Impacto do novo Regulamento Geral da Proteção de Dados na AP	10	2
21	Processamento de Vencimentos e Ajudas de Custo	10	28
22	Programação em Excel	10	84
23	Regime Geral de Contraordenações	10	161
24	Regulamento Geral de Proteção de Dados	10	84
25	Saber Elaborar Pareceres e Informações Jurídicas	10	28
26	Um mergulho no Escuro da Deep e Dark Web	10	4
27	A implementação do Regulamento de Proteção de Dados nos Organismos Públicos	11	21
28	Arquivo: Organização e Manutenção	11	390
29	Bases de dados (Modelo Relacional e Linguagem SQL)	11	28
30	Conceção, Gestão e Avaliação de Projetos	11	28
31	Contabilidade Pública para Não Financeiros	11	84
32	Folha de Cálculo de Excel	11	42
33	Folha de Cálculo Excel	11	105
34	ISO: 9001: 2015 e a gestão do risco	11	28
35	Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas	11	570
36	O Código da Contratação Pública: Execução dos Contratos	11	63
37	O Sistema de Normalização Contabilística para AP	11	21
38	Implementação do Regulamento Geral de Proteção de Dados	11	7
39	Saber comunicar com pessoas difíceis	11	84
40	Saber Comunicar com pessoas difíceis	11	14
41	Sistema Integrado de Avaliação de Administração na AP	11	24
42	Técnicas de Melhorar o Relacionamento Interpessoal	11	21
43	Contencioso Administrativo	12	28
44	Estratégia, Inovação e Valor no Serviço Público	12	21
45	Folha de Cálculo Excel	12	21
46	Prevenção de riscos na utilização de ecrãs de visualização	12	28
47	Recrutamento de Pessoas na AP	12	56
48	Windows: Administração	12	21
	Total		2.938

Quadro 34 – Ações de formação realizadas em 2017

ENCARGOS COM FORMAÇÃO:

(Unidade: Euros)

Despesas em 2017	Orçamento corrigido	Execução
Formação	40.000,00	30.476,00

Quadro 35 – Execução orçamental da formação em 2017

Fonte: GeRFIP

Em 2017, o nível de execução orçamental das ações de formação foi positivo (76%), tendo sido possível realizar 48 ações em 62 previstas no Plano de Formação aprovado, representando uma taxa de execução do Plano de Formação na ordem dos 77%.



Gráfico 12 – número de cursos de cursos realizados & não realizados

N.º de trabalhadores ANSR em 2017 (final de dezembro)	100
N.º participantes em sessões de formação (2017)	77
Taxa de trabalhadores abrangidos pela formação profissional (2017)	77%

Quadro 36 – Taxa de trabalhadores abrangidos pela formação – 2017

Por fim, a taxa de abrangência dos trabalhadores em Formação durante 2017 atingiu também 77%, correspondente ao número total de participantes sobre o número de trabalhadores existentes no mapa de pessoal da ANSR no final de dezembro do presente exercício.

9.3 Recursos Financeiros

9.3.1 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).

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

Neste contexto, o orçamento corrigido² de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2017 foi na ordem dos 28 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 23,8 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 85%, conforme pode ser observado no quadro infra. Tal evidência deveu-se, essencialmente, a dois fatores:

- 1) Adiamento de projetos de investimento estruturantes, nomeadamente 2ª fase da desmaterialização de operações de fiscalização e simplificação do levantamento de acidentes rodoviários (SLIAV);
- 2) Redução dos encargos variáveis associada à menor volumetria de autos registados e decididos.

(Unidade: Euros)

AGRUPAMENTOS DE DESPESA	ORÇAMENTO CORRIGIDO	DESPESAS EFETIVAS	DESVIO ORÇAMENTAL ³	GRAU EXECUÇÃO
DESPESAS COM PESSOAL	2.620.571	2.616.295	4.276	100%
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	8.356.742	6.455.163	1.901.579	77%

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

³ quando o grau de execução $\geq 70\%$, correspondendo a um bom nível de execução orçamental; quando o grau de execução $< 70\%$, correspondendo a um baixo nível de execução orçamental

TRF CORRENTES E OUTROS ENCARGOS	13.043.385	13.032.048	11.337	100%
AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	4.007.998	1.700.731	2.307.267	42%
TOTAL	28.028.696	23.804.236	4.224.460	85%

Quadro 37 – Execução Orçamental 2017 (despesa)

Fonte: Plataforma eletrónica partilhada de gestão financeira (GeRFiP)

Neste contexto, as despesas efetivas a 31 de dezembro de 2017 repartiram-se do seguinte modo:

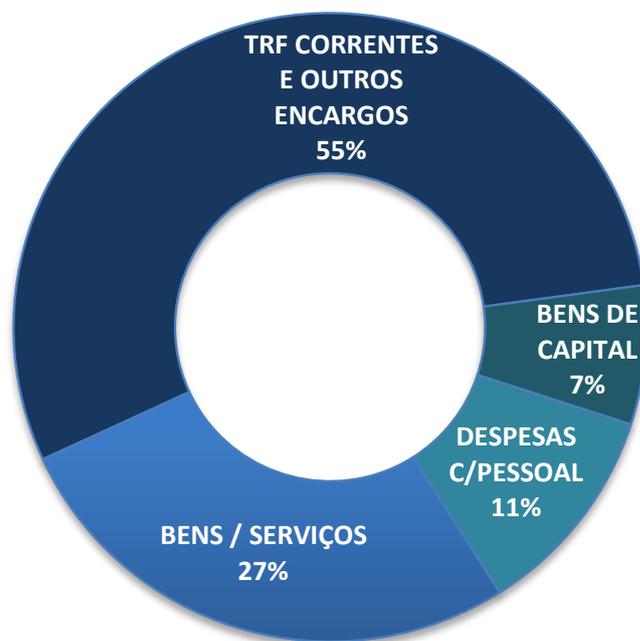


Gráfico 13- Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2017

9.3.2 Receitas ANSR

O orçamento da ANSR é constituído, em grande parte, por receitas próprias, conferindo-lhe um desafio acrescido resultante da boa execução em termos de eficiência ao nível da cobrança de coimas do Código da Estrada (CE). O orçamento corrigido de receitas inscritas no OE para 2017 totalizou 35,5 milhões de euros, o qual foi executado em 74%. Para tal, contribuiu o bom nível de execução de Fundo de Garantia Automóvel (superior ao previsto), contudo não permitiu compensar a fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA) e arrecadação de custas judiciais e taxas ANSR.

(Unidade: Euros)

COMPONENTES DE RECEITAS	ORÇAMENTO CORRIGIDO	RECEITAS EFETIVAS	DESVIO ORÇAMENTAL ⁴	GRAU EXECUÇÃO
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)	26.203.755	20.872.312	5.331.443	80%
COIMAS RODOVIÁRIAS (E. MUNICIPAIS)	1.000.000	400.352	599.648	40%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	2.550.000	925.834	1.624.166	36%
FUNDO GARANTIA AUTOMÓVEL (FGA)	3.200.000	3.335.308	-135.308	104%
R.PRÓPRIAS PROJ. COFINANCIADOS (FE)	206.345	172.788	33.557	84%
FUNDOS EUROPEUS (SAMA)	2.323.405	666.074	1.657.331	29%
TOTAL	35.483.505	26.372.667	9.110.838	74%

⁴ quando o grau de execução $\geq 70\%$, correspondendo a um bom nível de execução orçamental; quando o grau de execução $< 70\%$, correspondendo a um baixo nível de execução orçamental

Quadro 38 – Execução Orçamental 2017 (receita)

Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2017 repartiram-se do seguinte modo:

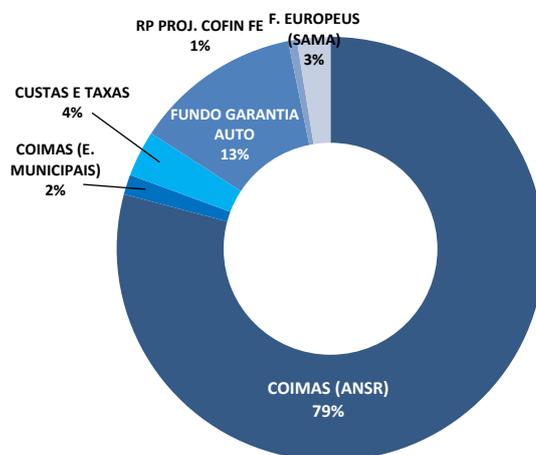


Gráfico 14– Repartição das receitas efetivas da ANSR 2017

9.3.3 Distribuição de Receitas provenientes de Coimas Rodoviárias

Em 2017, a ANSR na qualidade de entidade com competência para a cobrança e distribuição dos valores de coimas arrecadadas de acordo com o estipulado pelo Código da Estrada, registou um valor global de 68,2 milhões de euros (incluindo o valor de custas judiciais associadas).

Nos termos do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro, com alteração de acordo com o disposto no artigo n.º 7 do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro, com alteração do artigo n.º 5 do Decreto-Lei n.º 14/2011, de 25 de janeiro e artigo n.º 11 do Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro e alínea b) e c) do artigo 3º da Lei n.º 10/2017, de 3 de março, o resultado anual da distribuição de receitas provenientes de coimas rodoviárias foi o seguinte:

DISTRIBUIÇÃO DE VALORES COIMAS RODOVIÁRIAS	RECEITAS GERAIS 2016	RECEITAS GERAIS 2017	DISTRIBUIÇÃO EFETIVA 2017 (%)
ESTADO	28.212.431	25.226.130	37%
ANSR	23.299.911	14.332.810	21%
ANSR (CUSTAS)	2.057.853	925.834	1%
SGMAI		6.712.356	10%
GNR	12.972.933	11.546.931	17%
PSP	9.030.893	7.708.707	11%
FUNDO P/ MODERNIZAÇÃO JUSTIÇA	1.484.865	1.327.691	2%
ENTIDADES MUNICIPAIS	501.084	400.285,76	1%
TOTAL	77.559.971	68.180.745	

Quadro 39 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias, 2017

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 2017, repartiu-se do seguinte modo:

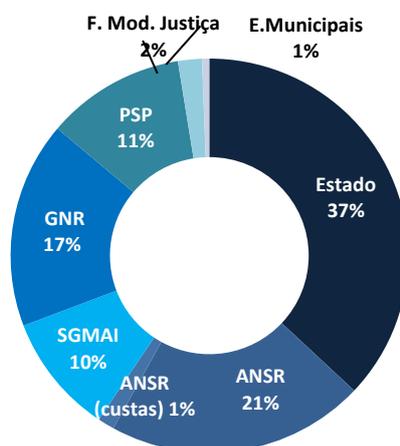


Gráfico 15– Distribuição dos valores de coimas rodoviárias 2017

Em 2017, o valor total líquido⁵ de coimas rodoviárias sofreu uma descida (-12%) face ao ano anterior, para tal contribuiu, essencialmente, a diminuição do n.º de autos cobrados e decididos no presente exercício.

9.3.4 Encargos com Pessoal

No ano de 2017, registou-se uma despesa global de 2,6 milhões de euros que contempla um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 79% representam os pagamentos de remunerações (2,1 milhões de euros), conforme ilustrado no gráfico seguinte.

(Unidade: Euros)

Rubrica de Despesa	Execução 2016	Execução 2017
Pessoal dos Quadros da Função Pública	1.028.457	1.214.215
Pessoal aguardando a aposentação	0	3.439
Pessoal em qualquer outra situação	336.632	428.736
Gratificações	1.271	1.396
Representação	34.331	36.624
Subsídio de refeição	79.008	98.002
Subsídio de Férias	113.330	141.416
Subsídio de Natal	116.316	140.228
Horas extraordinárias	7.204	7.134
Ajudas de custo	5.150	4.640
Indemnizações por cessação de funções	0	4.334
Outros abonos em numerário ou espécie	5.317	16.146
Subsidio familiar a crianças e jovens	7.263	7.175
Caixa Geral de Aposentações	326.226	396.445
Segurança Social	64.921	99.857
Outras pensões		584
Acidentes de Trabalho	9.161	9.207
Caixa Geral de Aposentações		
Outras Despesas	6.025	5.032
Remunerações por Doença / Maternidade	1.430	1.684
Despesas totais com Pessoal	2.142.042	2.616.295

Quadro 40 – Encargos com Pessoal – 2016 e 2017

⁵ Líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos

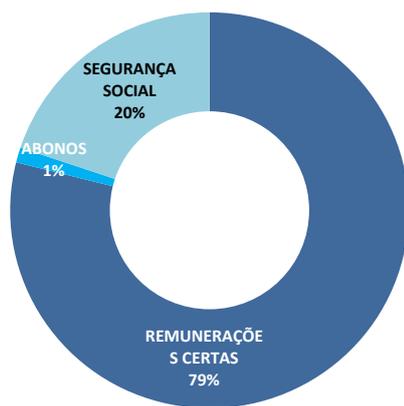


Gráfico 16 – Distribuição dos encargos com Pessoal ANSR 2017

9.4. Recursos tecnológicos e materiais

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI – EMSP/RNSI (Equipa Multidisciplinar de Sistemas e Produção/Rede Nacional de Segurança Interna) assegurar os sistemas de informação da ANSR, bem como prestar o respetivo suporte tecnológico, nomeadamente ao SIGA, SCoT, SIGET e SmartDOCS. Os recursos tecnológicos na ANSR são a base de sustentação da sua atividade operacional e, neste sentido, encontram-se a montante de todo o processo de desmaterialização contraordenacional.

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

- ✓ Reduzir o número de documentos em suporte papel na tramitação do processo contraordenacional;
- ✓ Diminuir os recursos humanos necessários para o registo dos documentos acima referidos;
- ✓ Diminuir de forma significativa o tempo para disponibilização aos juristas dos documentos entrados na ANSR relativos aos processos de contraordenações;

- ✓ Disponibilizar aos juristas e decisores, através de um único interface (SIGA), toda a documentação disponível referente a cada processo, aumentando assim a produtividade.

Nível de abrangência e integração aplicacional

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

❖ SIGA

O Sistema de Gestão de Contraordenações (SIGA) é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR, a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas. As entidades envolvidas neste sistema são a ANSR, 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 2017 a ANSR deu continuidade a algumas pequenas melhorias no sítio eletrónico da ANSR (www.ansr.pt), visando facilitar e promover uma informação com mais relevância e qualidade ao cidadão, o qual, encontra não só todo um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida pela ANSR, designadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária, legislação rodoviária, mas também artigos técnicos e/ou eventos que contam habitualmente com a participação deste organismo, e ainda uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária. Também neste *site* é possível ao cidadão, aceder a diversos formulários normalizados (conforme a ISO 9001:2008), através dos quais se pode efetuar todo o tipo de diligências, pedidos e/ou reclamações.

❖ **Videoconferência**

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



Quadro 41 : Portal das Contraordenações

❖ 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).

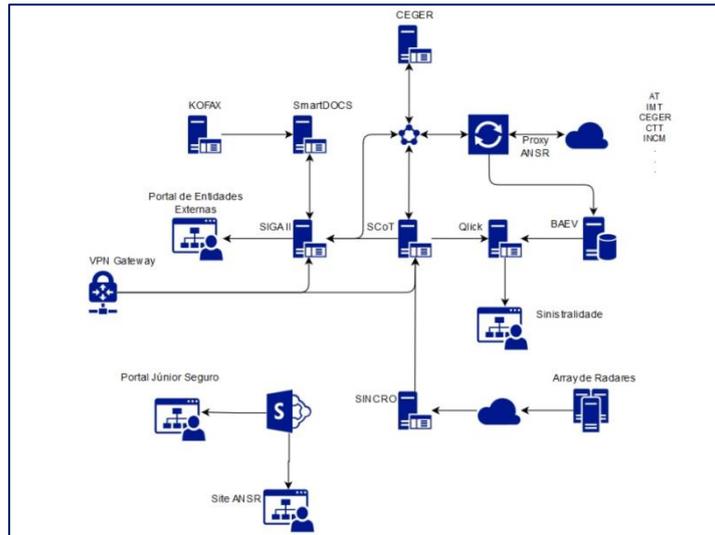
A operação tem de observar e validar os elementos de prova da infração (fotografia do veículo com legenda) a fim de verificar se a fotografia tem as informações e a qualidade que permitam a correta e inequívoca identificação do veículo infrator, nomeadamente, da sua matrícula.

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.

❖ **Smartdocs**

O Smartdocs é uma solução de gestão documental com interface *web*, dotada de ferramentas de aumento de produtividade, de otimização do fluxo de informação e do controlo de manuseamento dos documentos que circulam no interior da ANSR. Trata-se de uma aplicação transversal a todas as áreas funcionais da organização, excetuando a componente documental no que concerne aos autos de contraordenação. Esta aplicação permite o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária que são rececionados na ANSR e que são digitalizados no módulo de captura (Kofax) e integrados automaticamente no smartDOCS 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.

Apresenta-se de forma sintetizada um esboço macro dos sistemas da ANSR.



Quadro 42 :Esboço macro dos sistemas da ANSR

10. EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVIÇOS (OUTSOURCING)

As empresas que prestaram serviços durante o ano de 2017 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
COMPTA, S.A.	Manutenção do sistema de videoconferência
EYSSA, S.A. /MICOTEC, Lda.	Manutenção do SINCRO (radares fixos)
Searchwind, 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 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
EAD, S.A.	Serviços de custódia, arquivo e transporte de autos de contraordenação

MICOTEC, Lda.

Desmaterialização do processamento das
contraordenações registadas por cinemómetros móveis

Quadro 43 : empresas prestadoras de serviços

11. AVALIAÇÃO FINAL

11.1 Avaliação quantitativa

Objetivos Estratégicos e Operacionais

Foram definidos 7 objetivos operacionais e 4 objetivos estratégicos para a ANSR que se relacionam da seguinte forma:

	OO1	OO2	OO3	OO4	OO5	OO6	OO7
OE1	X						
OE2			X	X	X		
OE3							X
OE4		X				X	

Quadro 44 – Relação entre objetivos estratégicos e objetivos operacionais

Os objetivos estratégicos e operacionais definidos em sede de QUAR para 2017, 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 selecionados.

Considerando o nº1 do artigo 11º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação do desempenho dos serviços realiza-se com base nos parâmetros de «Objetivos de Eficácia», «Objetivos

de Eficiência» e «Objetivos de Qualidade», pelo que todos os objetivos definidos se enquadram devidamente naqueles princípios.

Neste pressuposto, a ANSR desde sempre, procurou identificar um conjunto de objetivos operacionais que de certa forma pudessem servir adequadamente aqueles objetivos e, assim, responder de forma assertiva ao estipulado naquele diploma. Atentos a esta realidade, foram considerados em sede de QUAR, 7 objetivos operacionais, que se traduziram na avaliação qualitativa expressa no ponto seguinte.

11.2 Avaliação qualitativa

Quadro 45 – Avaliação final do Organismo

Avaliação final do organismo				
Parâmetro	Peso	Resultado	Resultado Ponderado	
Eficácia	42%	101,0%	42%	Atingiu
Eficiência	42%	89,8%	38%	Não atingiu
Qualidade	16%	124,0%	20%	Superou
Taxa de Realização final:				100%



Objetivos Operacionais (OO)			
	Eficácia	Eficiência	Qualidade
OO1: Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com a meta europeia , de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010	Ponderação 42% (100,95%)		
OO2: Desenvolver e implementar o Plano Nacional de Proteção de Circulação Pedonal e combate aos Atropelamentos, abrangendo a mobilidade em modos suaves			
OO3: Realizar inspeções técnicas às vias rodoviárias no âmbito de protocolos celebrados entre a ANSR e as comunidades intermunicipais			
OO4: Integrar no SIGA, até 31.07.2017, todos os processos contraordenacionais pendentes de 2015		Ponderação 42% (89,79%)	
OO5: Implementar a desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinemómetros móveis			
OO6: Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2017			
OO7: Aumentar o nível de satisfação do cidadão			Ponderação 16% (124,00%)

Quadro 46 – QUAR da ANSR 2017: Ponderação e resultados

Analisando o quadro acima constata-se que durante o ano de 2017 a ANSR, em termos de eficiência nos três parâmetros de avaliação (OO4, OO5 e OO6), a ANSR não atingiu este parâmetro, por constrangimentos externos vários, devidamente justificados no ponto seguinte.

Em termos de eficácia, nos três parâmetros de avaliação (OO1, OO2 e OO3), a ANSR atingiu este parâmetro.

Em termos de qualidade, percecionada pelos utentes (cidadão) e ainda pela conformidade do seu Sistema da Qualidade ISO 9001:2008, a ANSR superou este parâmetro (124%).

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. Apesar do aumento do número de posto de trabalho ocupados e do esforço que tem vindo a ser feito, relativamente a 2016, a ANSR ainda tem um grande *deficit* de postos de trabalho ocupados, particularmente no que se refere ao número de decisores dos processos de contra-ordenação.

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 2017, 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 satisfatório – atingiu todos os objetivos ou os mais relevantes”***

12. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao nível nacional, em termos absolutos, verificou-se que a percentagem de redução do número de vítimas mortais tendo por base o valor de 2010, ficou nos 36,8%, tendo superado a meta definida no QUAR para 2017.

As vítimas mortais a 30 dias por milhão de habitantes diminuíram 20% a nível europeu entre 2010 e 2017.

Ao nível europeu, apesar dos números terem aumentado relativamente a 2016, verificou-se que Portugal registou uma redução de 33% sendo a quinta maior redução comparativamente com outros países europeus, tendo a Grécia atingido o melhor resultado com 41% de redução.

Comparando 2017 com 2016 Portugal registou um aumento de 9% no número de mortos a 30 dias por milhão de habitantes.

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 sistema rodoviário, a que a certamente a ANSR 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, 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, tendo alcançado o 5º lugar nessa redução, o que permite afirmar que temos conseguido um resultado ainda assim relativamente satisfatório.

Continuámos também durante o ano transato de 2017 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.

Ainda neste contexto, foi desenvolvido o Plano Nacional de Fiscalização de acordo com os princípios definidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais.

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 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 de Segurança Rodoviária, 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.

Assim a ANSR tem vindo a apoiar e a continuar a promover a elaboração de planos intermunicipais de segurança rodoviária em conjunto com a CIM.

De realçar que em 2017, após efetuados os testes de configuração e de operacionalização, o SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade, entrou gradualmente em produção a partir de julho de 2017, consistindo o mesmo dum sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática das infrações por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova e proceder automaticamente ao seu envio para o Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) onde é levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator também de forma automática. O SINCRO contempla 50 locais de velocidade (LCV) e 30 equipamentos cinemómetros-radar (LCV).

Ainda em 2017 é de destacar que foram estabelecidas as condições necessárias para implementar a desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinemómetros móveis, tendo este objetivo relevante do QUAR sido cumprido.

A “simplificação do processamento de contraordenações registadas por radares móveis, significando a deteção e a comunicação (envio da fotografia e restantes elementos de prova da infração) automáticas da infração por excesso de velocidade poderá vir a ser integrada no Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO). Poderá, assim, vir a constituir-se uma extensão do SINCRO aos radares móveis utilizados pelas forças de segurança, sendo para o efeito, necessário.

Alterar o software de ligação do equipamento portátil que está conectado a cada um dos radares móveis com um interface para o SIGET, incluindo a diferenciação entre as contraordenações diretas (com interseção do condutor) e as indiretas.

Para os radares móveis existentes em funcionamento, esta solução implica a adesão do fabricante dos respetivos equipamentos.

Em futuras aquisições de radares este interface poderá constituir uma das obrigações dos fornecedores.

A solução atual correspondente à simplificação do processamento de contraordenações registadas por radares móveis consiste na ligação do backoffice dos sistemas proprietários ao SCoT através de um interface já disponível e testado na PSP, GNR e PML para os equipamentos do fornecedor Micotec.

Esta funcionalidade permite evitar o duplo carregamento da informação recolhida pelo backoffice dos radares no SCoT, bem como a inserção da fotoradar na notificação e, assim, beneficiar das ligações do SCoT a bases de dados externas (IMT, IRN, INCM, etc.) reduzindo o trabalho administrativo das forças de segurança.

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, e o Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos, finalizado em 2017, o desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário constituirão prioridade governativa.

A sinistralidade com peões apresenta em Portugal valores muito elevados, quer em termos absolutos – 38.824 vítimas entre 2010 e 2016, das quais 1.111 mortos e 2.962 feridos graves – quer no seu peso relativo em relação ao total das vítimas da insegurança rodoviária, claramente superior à média europeia.

Reconhecendo a necessidade de reduzir de forma drástica e sustentada as consequências dos atropelamentos, o XXI Governo Constitucional inscreveu esse combate no seu Programa.

Esta preocupação consta, aliás, do PENSE 2020, o documento de políticas públicas nacionais para a segurança rodoviária, consubstanciada no respetivo Plano de Ação através da Ação 14 (Programa de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos), integrada no Objetivo Operacional 6 (Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis) e no Objetivo Estratégico 2 (Utilizadores mais seguros).

Contudo, atendendo à dimensão do problema, o presente Plano de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos foi desenvolvido na perspetiva de operacionalizar uma intervenção mais abrangente, identificando grupos e fatores de risco, medidas para a sua mitigação, agentes envolvidos e as ferramentas necessárias às intervenções que consubstanciem uma melhor relação custo/benefício.

Para a sua elaboração foi explorado o conjunto das ações e medidas constantes do PENSE 2020, tendo em atenção que este documento abrange todas as medidas que foram aprovadas na perspetiva da contínua construção do Sistema Seguro que se pretende para Portugal. Como apoio à elaboração do plano foi utilizado um sistema de apoio à decisão que reúne as melhores evidências, cientificamente comprovadas, sobre a efetividade das medidas destinadas a mitigar os efeitos da sinistralidade.

O desenvolvimento do plano trouxe à evidência, a necessidade do reforço do envolvimento das autarquias neste combate, considerando as suas atribuições e competências e o facto de os atropelamentos serem um fenómeno de carácter eminentemente urbano, em vias cuja responsabilidade é dos municípios. Esta constatação levou ao estabelecimento de novas medidas que consagram uma melhor resposta à necessária partilha de responsabilidades, outro dos pilares fundamentais da segurança rodoviária, e à caracterização das regiões onde as medidas devem ser implementadas de forma mais urgente.

Este Programa encontra-se suportado num diagnóstico detalhado da sinistralidade com peões. Em seguida, tendo em vista a sua operacionalização, estabelece metas em termos de vítimas mortais e feridos graves para o território do continente e sugere a metodologia de desagregação das mesmas pelos municípios. Para além das medidas previstas na ação 14 do Plano de Ação do PENSE 2020, são identificadas novas medidas com carácter estruturante, bem como outras medidas que, fazendo parte daquele plano têm um efeito significativo na sinistralidade pedonal. Para execução deste corpo de ações e medidas é salientado o papel das autarquias na concretização do plano, clarifica-se a partilha de responsabilidades entre a administração central e os municípios e estabelece-se um guia de orientação para a intervenção das autarquias na infraestrutura, para o qual foi desenvolvido uma “*Toolbox*”, contendo as soluções técnicas recomendadas para os problemas mais correntes.

Em resumo, este Plano de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos está assente na vontade política, no empenhamento dos vários serviços da administração pública e das autarquias com responsabilidade na execução de medidas que foram sujeitas ao escrutínio científico mais atualizado que permitiu, também, hierarquizar as prioridades na intervenção.

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 2017 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.

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 2017, 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., com exceção do objetivo de implementação das medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2017, que devido a atrasos não previstos, ocasionados por vários constrangimentos administrativos e legais, como seja todo o processo de contratação dos ramais de acesso à rede de BT da EDP, assim como todo processo contraordenacional que é moroso e complexo, teve como consequência o atraso no tempo da cobrança, e por tais motivos não foi possível cumprir (Objetivo 6 do QUAR).

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.

Neste contexto e atentos a esta realidade, cabe também a todos os atores do sistema 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).

Ao nível de Campanhas de sensibilização, a ANSR em 2017, realizou diversas Campanhas nomeadamente, a Campanha de Fátima, a Campanha de Verão, a Campanha de Motos, a Campanha de Natal e Ano Novo , tendo a colaboração e envolvimento de parceiros estratégicos como seja, da PSP e GNR.

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.

Ao nível do Sistema de Gestão da Qualidade pela Norma ISO 9001:2008, foi realizada a auditoria de acompanhamento pela Loyd's em Novembro de 2017, não tendo sido registadas quaisquer não conformidades e observações.

Ainda ao nível da normalização, em 2017, foi constituída no âmbito Sistema Português da Qualidade (IPQ), uma Comissão Técnica *ad hoc* de Normalização “CTA 37 - Gestão da segurança rodoviária nas organizações”, que traduziu e adaptou a Norma ISO 39001 para a sua versão portuguesa, NP ISSO 39001:2017 –Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária , com a finalização dos trabalhos foi conseguida em tempo record em dezembro de 2017, graça apo empenho da ANSR e dos vogais da CTA37.

Importa agora divulgar a referida norma pelas organizações públicas e privadas que interagem com o sistema de tráfego rodoviário (medida do PENSE), no sentido de incentivar a implementação de uma

ferramenta que pode ajudar a reduzir e, em última instância, até a eliminar a incidência e risco de morte e de ferimentos graves, relacionados com acidentes rodoviários dos seus trabalhadores, em serviço ou durante deslocações de e para o trabalho.

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

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

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

- ✓ Permitir a redução do número e gravidade dos acidentes ou dos potenciais acidentes;
- ✓ Permitir a redução do impacto económico e social associado aos acidentes rodoviários, nomeadamente, perda de vidas, dos custos com o absentismo, redução do número de feridos graves, custos associados à incapacidade temporária ou permanente dos recursos humanos e custos materiais vários;
- ✓ Permitir, à semelhança de outros Países, a redução de custos com seguros, por diminuição de risco associado;
- ✓ Contribuir para a melhoria da Responsabilidade Social;
- ✓ Permitir a redução do risco do levantamento de ações judiciais para imputação de responsabilidades;
- ✓ Dar maior confiança aos utilizadores /consumidores na seleção das empresas cujas frotas de veículos, estão abrangidas pela certificação nesta Norma;

- ✓ Permitir uma fácil adaptação deste referencial normativo às empresas já certificadas pela NP ISO 9001:2015.

Ainda ao nível da Normalização, a ANSR participa como vogal na Subcomissão Técnica 5 da CT155 , que se encontra a traduzir para português uma norma Australiana sobre iluminação em passagens para peões, *Norma AS/NZS 1158.4:2015 :Lighting for roads and public spaces*.

Participa ainda no Grupo de trabalho do ENCPE 2020, da APA, GT3 – Iluminação, que se relaciona com as compras públicas ecológicas, nomeadamente no que se refere à iluminação dos semáforos e dos equipamentos de iluminação das infra- estruturas.

Em 2017, o nível de execução orçamental das ações de formação foi positivo (76%), tendo sido possível realizar 48 ações em 62 previstas no Plano de Formação aprovado, representando uma taxa de execução do Plano de Formação na ordem dos 77%.

Concluindo o presente relatório, podemos afirmar que o ano de 2017 continuou à semelhança do ano anterior (2016) 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, conseqüentemente, 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.

13 -ABREVIATURAS

ANEBE	Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas
ANPC	Autoridade Nacional de Proteção Civil
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APCAP	Associação Portuguesa Sociedades Concessionárias Autoestradas
BEAV's	Boletins Estatísticos de Acidentes Viação
CSR	Conselho de Segurança Rodoviária
DGS	Direção-Geral de Saúde
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
IP	Infraestruturas de Portugal
ETSC	European Transport Safety Council
GNR	Guarda Nacional Republicana
IC's	Itinerários Complementares
IGCP	Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público, I.P.
IGFPJ	Instituto de Gestão Financeira e Patrimonial da Justiça
IML	Instituto de Medicina Legal
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INA	Direção Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas - INA
IRN	Instituto dos Registos e do Notariado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Educação
MP	Ministério Público
NAGO	Núcleo de Apoio à Gestão e Operações
NAP	Núcleo de Apoio à Presidência
NCPCA	Núcleo de Coordenação de Processamento e Cobrança de Autos
NCRAN	Núcleo de Coordenação de Registo, Arquivo e Notificação
NEP	Núcleo de Estudos e Planeamento
NFT	Núcleo de Fiscalização e Trânsito
ONGs	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OSR	Observatório de Segurança Rodoviária
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
QUAR	Quadro de Avaliação e Responsabilização
SCoT	Sistema de Contraordenações de Trânsito
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

<u>SGMAI</u>	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
SIUAV	SIUAV Sistema de Informação único de Acidentes Viários
SLIAV	Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários
<u>UE</u>	União Europeia
UGCO	Unidade de Gestão de Contraordenações
UPR	Unidade de Prevenção Rodoviária
<u>WHO</u>	World Health Organization

FICHA TÉCNICA

Elaboração: Técnico Superior – Joaquim Pinto Machado com a consulta de relatórios de atividade anteriores

Supervisão: Presidente – Jorge Jacob