

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2012



Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2012

OEIRAS

ÍNDICE GERAL

1. Introdução	1
2. Enquadramento Institucional.....	6
3. Orientações gerais e específicas.....	14
4. Análise Conjuntural	32
5. Missão, Visão e Valores Institucionais.....	37
5.1 Definição da Estratégia.....	38
5.2 Os Stakeholders.....	39
6. Autoavaliação	42
6.1 Objetivos estratégicos	42
6.2 Concretização do QUAR.....	43
6.3 Quadro de avaliação dos resulta	
6.4 Análise da avaliação dos resultados	44
6.5 Avaliação do Sistema de Controlo Interno.....	58
6.6 Análise SWOT.....	62
6.6.1 Análise SWOT interações	62
6.7 O plano estratégico da ANSR (2011-2013)	66
6.7.1 A estratégia 2011-2013.....	66
6.7.2 Vetores estratégicos	66
6.7.3 Objetivos estratégicos (indicadores e iniciativas).....	68
6.8 Mapa estratégico.....	75
7. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano, com indicação de resultados	76
7.1 Participação em eventos	76
7.2 Campanhas de prevenção e segurança rodoviária.....	78
7.3 Dados de sinistralidade rodoviária.....	81
7.4 Pontos negros – inspeções.....	74
7.5 Vistorias	87
7.6 Outras inspeções de vias	87
7.7 Aprovação de equipamento de controlo e fiscalização de trânsito.....	87
7.8 SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	88
7.9 Parcerias e protocolos desenvolvidos	89

8. Legislação	90
9. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional, recursos financeiros e recursos materiais e tecnológicos	94
9.1 Recursos Humanos	94
9.2 Formação Profissional	103
9.3 Recursos Financeiros	108
9.3.1 Despesas	108
9.3.2 Receitas	109
9.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias	111
9.3.4 Encargos com pessoal	111
9.4 Recursos Materiais	113
9.5 Recursos Tecnológicos	113
10. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing)	119
11. Documentação de gestão administrativa desenvolvida no triénio (parcial) 2011-2013	120
12. Avaliação Final	125
12.1 Avaliação Quantitativa	125
12.2 Avaliação Qualitativa	127
13. Conclusões Prospetivas	130

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1	Resumo do Quar	42
Quadro 2	Objetivos operacionais.....	43
Quadro 3	Quadro de avaliação dos resultados.....	44
Quadro 4	Avaliação do sistema de controlo interno.....	59
Quadro 5	Nº de trabalhadores efetivos.....	95
Quadro 6	Mapa de pessoal.....	98
Quadro 7	Médias etárias de pessoal.....	100
Quadro 8	Taxa de escolaridade.....	101
Quadro 9	Taxa de igualdade de género.....	101
Quadro 10	Encargos com formação profissional.....	106
Quadro 11	Execução orçamental (despesa).....	108
Quadro 12	Execução orçamental (receita).....	110
Quadro 13	Distribuição da receita proveniente de coimas rodoviárias.....	111
Quadro 14	Encargos com o pessoal.....	112
Quadro 15	Índice de superação dos objetivos estratégicos.....	125
Quadro 16	QUAR da ANSR – desvios.....	127

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Autos prescritos/registados (%)	47
Gráfico 2	Autos prescritos evolução	48
Gráfico 3	Autos registados/decididos/cobardos/prescritos	48
Gráfico 4	Total de horas em ações de formação	104
Gráfico 5	Despesas por agrupamento	109
Gráfico 6	Componente da receita.....	110
Gráfico 7	Distribuição da receita.....	100

INTRODUÇÃO

A segurança rodoviária, consubstanciada nas Grandes Opções do Plano 2010-2013 e no Programa do XIX Governo Constitucional, assenta a sua política na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) a qual estabelece, como meta para o horizonte temporal de 2008-2015, colocar Portugal entre os dez países da União Europeia com a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária.

De salientar, que o atual programa do Governo contempla a prevenção rodoviária como um desígnio nacional, área onde na última década o nosso país registou os maiores progressos, importando, contudo, não abrandar o ritmo de melhoria gradual dos indicadores.

A segurança rodoviária é hoje um tema incontornável em qualquer agenda política, especialmente na dos países mais prósperos e evoluídos. Na verdade, trata-se de afirmar o direito à vida, à integridade física, à cidadania e à propriedade. A consubstanciação destes direitos traduz-se no nível de desenvolvimento dos países e, conseqüentemente, no bem-estar das populações.

A correlação direta existente entre a segurança rodoviária e a atividade económica, o mundo do trabalho, o lazer e a saúde pública, é muito estreita, envolvendo um enorme conjunto de atividades que fazem parte do quotidiano de todos os cidadãos.

Na realidade, o ambiente externo, a mobilidade sustentável e a segurança rodoviária são hoje assuntos globais, que preocupam e que de certa forma assombram o modelo de desenvolvimento que tem vindo a ser seguido pela esmagadora maioria dos países.

Atualmente e cada vez mais, as populações têm necessidade de se deslocar não só para satisfazerem as suas necessidades básicas, como também para acederem aos cuidados de saúde, ao sistema de ensino, ao trabalho e ao lazer. No século XXI, as deslocações e as viagens fazem já parte integrante da nossa condição humana.

O sistema rodoviário tem contribuído decisivamente para fomentar a aproximação entre as pessoas, reduzindo os tempos de viagem, mas também melhorando as acessibilidades, e, assim, proporcionando maior liberdade, justiça social, conforto e qualidade de vida aos cidadãos a quem o Estado visa servir.

Ainda que o atual sistema rodoviário tenha trazido grandes benefícios à civilização mundial, muitas tem sido as conseqüências negativas do sistema, fruto do drama associado à

sinistralidade rodoviária, a qual, se tornou num dos maiores flagelos dos tempos modernos, tendo-se convertido nas últimas décadas num problema de saúde pública à escala mundial, com enormes repercussões a nível social e económico e afetando todos os cidadãos do mundo.

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

A celebração do Dia Mundial da Saúde em 2004, dedicado à segurança rodoviária e a publicação do relatório *“World Report on Road Traffic Injury Prevention”* pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e pelo Banco Mundial colocaram, definitivamente, o fenómeno da sinistralidade rodoviária na agenda das preocupações mundiais sobre saúde pública.

De acordo com esse relatório, morriam cerca de 1,2 milhões de pessoas por ano, vítimas de acidentes de viação e ficavam feridas cerca de 30 a 40 milhões. Estes números trágicos prenunciavam uma realidade ainda mais preocupante pelo facto de 85% das vítimas mortais, (96% de crianças), ocorrerem em países subdesenvolvidos, que dispõem apenas de cerca de 40% dos veículos motorizados do mundo inteiro. Com o aumento previsível das taxas de motorização dos países emergentes, estima esse relatório que os acidentes rodoviários serão em 2020 a terceira causa de morte em todo o mundo.

Em conformidade com esta resolução, entre 2011 e 2020, todos os Estados devem dotar-se de condições mínimas de atuação, de acordo com as boas práticas internacionais, devendo dispor de uma entidade responsável pelas matérias de prevenção e segurança rodoviária, proceder ao estudo dos acidentes ocorridos e adotar um plano de ação realista e ambicioso, alicerçado nos cinco pilares da segurança rodoviária:

- ✓ Infraestrutura;
- ✓ Veículo;
- ✓ Comportamento humano;
- ✓ Planeamento e gestão da segurança rodoviária;
- ✓ Socorro à vítima.

Da experiência acumulada nos últimos trinta anos, verifica-se que, nos países mais ricos, foram atingidos níveis substanciais de redução do número de vítimas dos acidentes rodoviários, o que

permite concluir que, também nos países menos desenvolvidos, é possível melhorar se forem adotadas as medidas apropriadas.

Na realidade, não é mensurável a quantificação do preço do sofrimento humano, mas podemos medir o dano que a sinistralidade tem para as economias nacionais.

O custo anual dos danos causados pelos acidentes rodoviários foi calculado num valor superior a 500.000 milhões de dólares, sendo que nas economias em desenvolvimento este valor ascende a mais de 100.000 milhões, quantidade superior ao total recebido por estes países para ajudas ao seu desenvolvimento e que representa cerca de 1,5% do seu produto nacional bruto.

No que respeita ao nosso país e de acordo com dados estatísticos, conclui-se que desde 1975 já ocorreram em Portugal Continental mais de um milhão e trezentos mil acidentes com vítimas, de que resultaram cerca de 65.000 mortos e um número superior a um milhão e setecentos mil feridos.

Contudo, nos últimos 10 anos assistimos, a uma muito significativa redução do número de vítimas resultantes de acidentes rodoviários, pese embora o facto de, infelizmente, continuarem a morrer nas nossas estradas, diariamente, uma média de cerca de 3 pessoas, ficando gravemente feridos em média, 10 cidadãos (condutores, passageiros, peões e/ou outros).

Estes números são deveras preocupantes e traduzem-se no facto de a mortalidade rodoviária ser ainda uma das principais causas de morte em Portugal, contudo, estamos certos que muitos deles são evitáveis e como tal suscetíveis de intervenção, nomeadamente por via do combate aos comportamentos de risco.

De acordo com dados de 2009, a Organização Mundial de Saúde (OMS), estima que em 2030, as mortes por acidente rodoviários ascendam ao quinto lugar da tabela. No ano dessa projeção, os acidentes rodoviários eram a nona principal causa de degradação da saúde a nível mundial, número que traduz bem o impacto desse drama à escala mundial.

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

permitir, a nível mundial, a estabilização do número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020 e, posteriormente, a redução desses valores.

O facto deste relatório não se ter limitado apenas a descrever a gravidade da sinistralidade rodoviária, o seu impacto em custos sociais e económicos e em avaliar a dimensão da tragédia humana quando comparado com outras causas de morte, mas também, o facto de ter caracterizado os fatores de risco, tipificando o conjunto de intervenções destinadas à melhoria da segurança rodoviária e propondo um conjunto de recomendações estruturais e organizacionais a serem adotadas pelos diversos países, para que, do ponto de vista político, a probabilidade de sucesso das intervenções tenha o maior impacto possível.

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

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

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

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

rodoviário”, ainda que, ao contrário das recomendações daqueles relatórios, não seja dotada de autonomia financeira e, naturalmente, por essa mesma razão, bem mais limitada no seu âmbito de ação.

Note-se que, até então, nenhuma entidade em Portugal tinha como atribuição própria essas competências, vindo a ANSR a suprir tal lacuna e indo assim ao encontro das melhores recomendações internacionais. Países como a Suécia, a Finlândia, a Inglaterra, a Alemanha ou os Estados Unidos da América, já há muitas décadas que têm agências desta natureza.

Neste contexto, e seguindo aquelas recomendações internacionais, foi criada na sequência da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

1. ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

O Programa do XIX Governo Constitucional atualmente em funções consagra a modernização da Administração Pública como um dos instrumentos essenciais da estratégia de desenvolvimento do País.

Para melhor se compreender a realidade presente, tem que se recuar ao passado, e é precisamente aqui que encontramos o XVII Governo Constitucional (2005-2009), o qual, procedeu a uma reorganização estrutural da Administração Pública, através da então Resolução do Conselho de Ministros nº 124/2005, de 4 de agosto - o "Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado" (PRACE), tendo como objetivo a promoção da cidadania, do desenvolvimento económico e da qualidade dos serviços públicos, com ganhos de eficiência, pela simplificação, racionalização e automatização que permitam a diminuição do número de serviços e dos recursos a eles afetos.

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

É neste prosseguimento que é criada a lei orgânica da SGMAI – Decreto-Lei n.º 76/2007, de 29 de março, a qual consagra no seu artigo 2º a existência de "*Apoio técnico e a prestação de serviços comuns, desde que não cometidos por lei a outros serviços, designadamente, nos domínios técnico-jurídico e de contencioso, da organização e gestão de recursos, da gestão financeira, acompanhamento e controlo da execução orçamental, da documentação e arquivo e da comunicação e relações públicas, aos órgãos e serviços do MAI.*"

De uma forma geral, visou-se com esta nova figura - prestação de serviços comuns -, aumentar a produtividade baseada na normalização dos processos e também, na especialização e obtenção de custos inferiores, quer através da concentração de funções, quer através da eliminação de duplicações. O apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da ANSR é assegurado pela Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI).

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

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

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

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

➤ O planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária

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

➤ A promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária

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

➤ A aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário

Destaca-se a gestão centralizada do processo contraordenacional no que respeita à instrução e decisão dos autos e a informatização de todas as fases processuais, desde o levantamento do

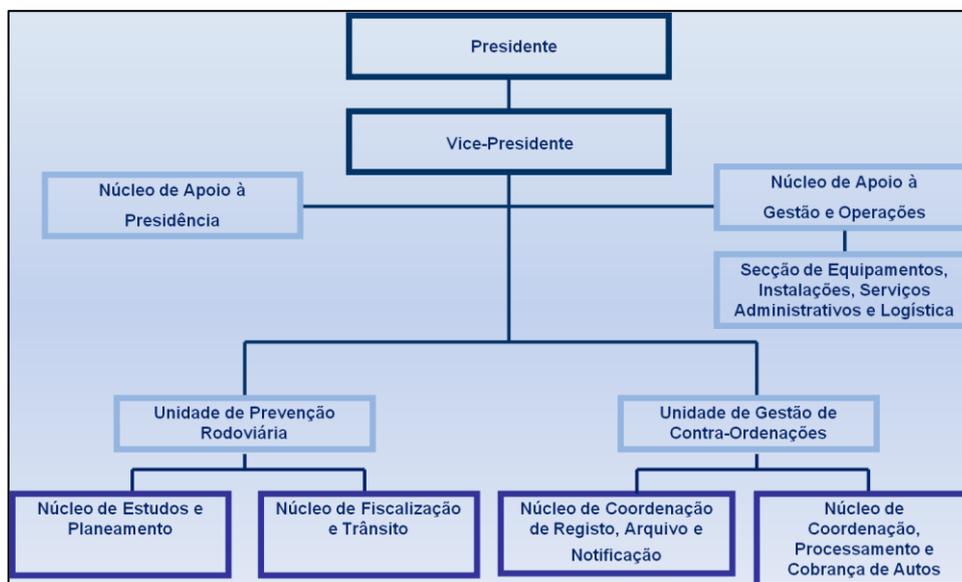
auto pelas entidades autuantes até à sua decisão administrativa de forma a otimizar todo o processo, assegurando assim:

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

A ANSR prossegue, no âmbito da sua missão, as seguintes atribuições:

- ✓ Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- ✓ Elaborar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- ✓ Elaborar estudos de legislação em matéria rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ✓ Regular e superintender as auditorias de segurança rodoviária, nos termos da lei, fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e gestão dos autos levantados por infrações ao código da estrada;
- ✓ 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 legislação complementar rodoviária, lhe cometam expressamente;
- ✓ Promover o estudo das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito e assegurar a existência e o funcionamento de um Observatório de Segurança Rodoviária.

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



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

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

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

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

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

Ao NEP compete, designadamente:

- ✓ Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- ✓ Realizar ou promover a realização de estudos sobre o comportamento dos utentes da via pública;
- ✓ Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões do trânsito e da segurança rodoviária;
- ✓ Promover a difusão de informação relativa a situações que afetem a fluidez do trânsito;
- ✓ Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- ✓ Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular dos acidentes e da sinistralidade;
- ✓ Contribuir para a elaboração dos Planos Nacionais de Segurança Rodoviária bem como dos documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- ✓ Promover a realização de estudos de legislação rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ✓ Estudar, propor ou desenvolver iniciativas visando a segurança rodoviária;
- ✓ Promover estudos e análises de zonas e períodos de maior frequência de acidentes, propondo medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pelas infraestruturas rodoviárias e pela fiscalização;
- ✓ Apoiar a atuação do Observatório de Segurança Rodoviária através da execução dos estudos e análises necessários para a sua intervenção.

Ao NFT compete, designadamente:

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

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

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

Ao NCRAN, compete, designadamente:

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

Ao NCPCA compete, nomeadamente:

- ✓ O processamento administrativo dos autos, coordenando a articulação com a entidade que, em regime de *outsourcing*, assegurar a elaboração das propostas de decisão;
- ✓ A inquirição de testemunhas;
- ✓ A difusão das orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos;
- ✓ O apoio à formação dos recursos do *outsourcing*;
- ✓ A coordenação dos serviços de cobrança, em *outsourcing*;
- ✓ O registo de sentenças judiciais;
- ✓ A devolução de cauções;
- ✓ O apoio ao atendimento presencial dos cidadãos;
- ✓ Apoio ao *call centre* em matéria de contraordenações.

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

- ✓ Gestão financeira e logística;
- ✓ Gestão de recursos humanos;
- ✓ Informática;
- ✓ Equipamentos, instalações e serviços administrativos;
- ✓ Planeamento e relações internacionais;
- ✓ Apoio jurídico;

- ✓ Atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos.

A esta Unidade Orgânica, são afetos, pela Secretaria-Geral, os recursos humanos necessários ao desenvolvimento das suas competências orgânicas.

No âmbito do NAGO, e pelo Despacho n.º 13227/2009, de 16 de março, foi criada a Secção de Equipamentos, Instalações, Serviços Administrativos e Logística (SEISAL), que visa assegurar funções de carácter predominantemente administrativo.

À SEISAL compete, designadamente:

- ✓ Gerir a frota automóvel afeta à ANSR;
- ✓ Organizar e manter atualizado o cadastro e inventário dos bens móveis e equipamentos da ANSR;
- ✓ Prestar apoio administrativo nos processos de aquisição de bens e serviços;
- ✓ Manter atualizada uma lista de fornecedores de bens e serviços;
- ✓ Gerir o economato da ANSR.

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

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

- ✓ Assegurar o apoio ao nível do atendimento, secretariado e motoristas ao Presidente e Vice-Presidente;
- ✓ Organizar as agendas do Presidente e do Vice-Presidente e as suas deslocações em serviço;
- ✓ Prestar apoio técnico e jurídico nos processos em que a ANSR intervenha, nomeadamente no âmbito da contratação pública;
- ✓ Assegurar as atividades de auditoria e de controlo interno da ANSR;
- ✓ Acompanhar as auditorias externas e preparar os respetivos processos de contraditório;
- ✓ Pronunciar-se sobre propostas de orientações administrativas;
- ✓ Elaborar propostas, estudos e pareceres, e coordenar e acompanhar os projetos determinados pelo presidente;
- ✓ Efetuar a recolha, análise e tratamento das informações veiculadas pelos órgãos de comunicação social, direta ou indiretamente relacionadas com a ANSR;

- ✓ Garantir a resposta tempestiva a questões colocadas à ANSR pelos órgãos de comunicação social;
- ✓ Divulgar as ações e eventos promovidos pela ANSR junto da comunicação social, Governos Cívicos e outros;
- ✓ Promover a participação da ANSR em eventos e cerimónias relacionadas com a sua área de atividade;
- ✓ Assegurar a organização, logística e protocolo de eventos promovidos pela ANSR;
- ✓ Assegurar a gestão, manutenção e atualização dos conteúdos da ANSR nos diversos canais de comunicação, designadamente no *site* institucional da Internet, Intranet, Portal do Cidadão e Portal de Segurança;
- ✓ Garantir a publicação da *newsletter* da ANSR;
- ✓ Promover a cultura organizacional da ANSR, através de ações internas que contribuam para incrementar a coesão e a interação entre os trabalhadores.

2. ORIENTAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS

A problemática da segurança rodoviária foi definida como uma prioridade governativa do XIX Governo Constitucional a que o Estado deve acorrer, pois de acordo com aquele programa *“quando falamos em segurança é imprescindível compreender, antes do mais, que em causa está uma realidade multifacetada, que abrange questões tão relevantes como a prevenção dos riscos para a estabilidade social, o combate à criminalidade, a protecção civil ou a sinistralidade rodoviária”*.

Neste contexto, a ANSR como agência governamental tem por objetivo último *“dar prioridade ao combate à sinistralidade rodoviária, procedendo a uma rigorosa avaliação do sistema actualmente existente e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização selectiva dos comportamentos de maior risco”*.

Ainda assim, e apesar desta preocupação governativa atual, refira-se que as grandes linhas estratégicas orientadoras para a segurança rodoviária que incluem o período atualmente vigente, onde se pretende reduzir de forma substancial os índices da sinistralidade rodoviária nacional e que têm por objetivo colocar em 2015 o nosso país como um dos mais baixos em termos de sinistralidade, remontam já ao XVII Governo Constitucional (2005-2009).

Na realidade, já em 2006 foram alcançadas as metas que haviam sido previstas para 2010, sendo que a prevenção rodoviária tem vindo a ser encarada pelos sucessivos governos, como uma das áreas críticas e que, em abono da verdade, o nosso país tem registado franco progresso. Na senda já iniciada de melhoria gradual dos indicadores referentes, designadamente, aos últimos cinco anos de existência desta Autoridade, 2012 ficou marcado pela consolidação daqueles indicadores, dando-se agora dar corpo a uma série de medidas que visam alavancar os muito bons resultados entretanto obtidos no nosso país.

Projetos como o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), o qual, inserido no âmbito do objetivo operacional nº 7 da ENSR foi identificado como uma ação-chave cuja responsabilidade de execução foi atribuída à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária no domínio da sua missão e atribuições legais, definidas no DL 77/2007, de 29 de Março.

Este sistema de características telemáticas, constitui a infraestrutura física e tecnológica (equipamentos, hardware, software, telecomunicações e energia) que assegurará,

automaticamente, a fase de deteção da infração por excesso de velocidade do serviço de fiscalização automático de velocidade, irá iniciar operação em 2013.

Este sistema assume uma especial relevância para a segurança rodoviária nacional, vindo possibilitar a fiscalização automática de forma mais eficiente e, conseqüentemente mais eficaz, tendo para tal, sido estabelecido pela própria ANSR, o critério de qualidade global para todo o sistema, nomeadamente o enquadramento do projeto, respetiva execução, arquitetura, definição das suas propriedades fundamentais e aquisição de equipamento.

Também no ano de 2012 e no que ao âmbito do processo contraordenacional rodoviário respeita, foram criados mecanismos legais de otimização do processamento das contraordenações rodoviárias, e simultaneamente, foi dada continuidade ao desenvolvimento de soluções tecnológicas que visam agilizar o processo de contraordenação, permitindo uma maior celeridade na tramitação processual e uma maior racionalização dos recursos, humanos e materiais, afetos a esta autoridade.

Com o envolvimento de uma série de entidades, nomeadamente, com autarquias e outras entidades, públicas e privadas, com responsabilidades no sector, foram desenvolvidas várias ações de sensibilização, de prevenção e de segurança rodoviária a nível local, regional e nacional.

Prevê-se dar continuidade a estes desenvolvimentos durante o decorrer do ano de 2013, em que será dada continuidade à monitorização intercalar da ENSR iniciada em 2012, como também promover-se-á junto das entidades responsáveis, programas de formação para crianças e jovens, de âmbito nacional.

Todas estas orientações estratégicas foram materializadas no QUAR 2012, através dos seguintes objetivos estratégicos:

- ❖ Melhorar os indicadores de sinistralidade através da elaboração, coordenação, execução e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária;
- ❖ Aumentar a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema de contraordenações rodoviárias para prevenir comportamentos de risco;
- ❖ Incrementar a adoção de comportamentos seguros no trânsito através da realização de campanhas de informação e sensibilização;
- ❖ Alinhar e motivar os colaboradores .

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

- ✓ Executar as ações da responsabilidade exclusiva da ANSR previstas na ENSR para o ano de 2011 e 2012;
- ✓ Participação em grupos de trabalho e comissões especializadas;
- ✓ Realização de vistorias de âmbito nacional para abertura ao trânsito de vias ou troços de vias em colaboração com o INIR;
- ✓ Publicação das estatísticas de sinistralidade no âmbito das atribuições do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR);
- ✓ Aprovação de equipamentos de fiscalização;
- ✓ Coordenação da política de segurança rodoviária com as forças de segurança (GNR, PSP e Polícias Municipais);
- ✓ Realização de inspeções de segurança rodoviária a todos os pontos negros detetados no ano de 2011, num total de 41 pontos negros;
- ✓ Realização de campanhas de prevenção rodoviária e de inúmeras outras ações de sensibilização;
- ✓ Estudos, pareceres e propostas de legislação;
- ✓ Alteração ao Código da Estrada;
- ✓ Representação em organismos internacionais;
- ✓ Redução do prazo médio entre a prática da infração e a decisão;
- ✓ Melhoramento da caracterização da sinistralidade;
- ✓ Aumento da notoriedade da imagem e de ações de sensibilização promovidas e/ou apoiadas pela ANSR;
- ✓ Introdução e consolidação de medidas de modernização administrativa;
- ✓ Simplificação do acesso a bases de dados da ANSR;
- ✓ Introdução de novas funcionalidades operativas no sistema informático de instrução e decisão de autos de contraordenação;
- ✓ Introdução da assinatura eletrónica qualificada;

- ✓ Sistema de videoconferência para audiência dos arguidos;
- ✓ Emissão e expedição automática das notificações iniciais dos autos de contraordenação;
- ✓ Automatização das notificações por carta simples;
- ✓ Introdução de um sistema de *Business Intelligence*.

O ano de 2012 registou-se como sendo o último ano de uma direção em que se completaram seis repletos anos de vida de uma instituição onde se alcançaram enormes progressos na estruturação das políticas de segurança rodoviária e na consolidação das medidas destinadas à dissuasão dos comportamentos de risco por parte dos condutores.

Na verdade, a ANSR é hoje um organismo de referência na Administração Central do Estado, não só pelos resultados que tem conseguido obter mas também pelo modelo de gestão adotado.

Das várias medidas que de seguida se elencarão, destacam-se as seguintes:

- ✓ A aprovação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) que foi decisiva para a redução dos indicadores de sinistralidade em cerca de 30% no número de vítimas mortais e no número de feridos graves, no período compreendido entre 2007 e 2012. Estes valores contrariaram as previsões mais pessimistas que referiam ser impossível manter taxas de redução semelhantes às verificadas no início da década de 2000. Tal não só foi possível, como também essas taxas foram superadas, partindo-se no entanto de valores muito mais baixos.
- ✓ Os indicadores de sinistralidade registados estão pois em linha com os objetivos traçados na ENSR estimando-se que, neste período, tenham sido salvas em Portugal 727 pessoas.
- ✓ Entre 2009 e 2011 foram implementados um conjunto de melhorias organizacionais que permitiram poupar um montante de € 4.938.797,00 na aquisição de bens e serviços correntes, o que representa uma redução percentual de 34%, obtida em 2011, em comparação com o ano de 2009. No mesmo período, as receitas provenientes das contraordenações aumentaram para € 785.698,00.
- ✓ Em 2012, conseguiu-se uma redução na rubrica referente à aquisição de bens e serviços correntes de 60%, o que se traduziu numa poupança de cerca de € 8.000.000,00 relativamente ao ano de 2009.

- ✓ Também em 2012 foi obtida a certificação do sistema de gestão da qualidade da ANSR, aplicável a todas as vertentes da sua missão, de acordo com os requisitos da norma NP EN ISO 9001:2008, certificado emitido pela empresa Lloyd's Register Quality Assurance em 11 de Agosto de 2012.

Importa destacar que no âmbito do seu plano estratégico 2011-2013, a ANSR elegeu a qualidade do serviço como um vetor fundamental no desempenho da sua missão organizacional: o planeamento e a coordenação das políticas nacionais de segurança rodoviária e a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

Neste sentido, ao longo dos últimos três anos, a ANSR concebeu e desenvolveu um sistema de gestão de qualidade com o objetivo de consolidar os processos internos, aumentar a satisfação do cliente e fomentar a melhoria contínua, visando a promoção de um serviço de excelência sustentável.

Este esforço veio a ser reconhecido com a obtenção da certificação do seu sistema de gestão de qualidade de acordo com os requisitos da norma ISO 9001:2008, emitida pela prestigiada multinacional Lloyd's Register, a mais antiga e uma das maiores e mais importantes empresas certificadoras a nível mundial.

A ANSR deu, assim, em 2012, mais um passo decisivo na concretização da sua visão institucional: "Traçar o rumo da segurança rodoviária sustentável".

É pois de salientar que todos estes resultados foram obtidos com enorme escassez de recursos humanos.

Na realidade, a ANSR nunca dispôs de mais do que 50 a 60% do número de trabalhadores previstos no seu mapa de pessoal e, mesmo assim, tem desempenhado com sucesso a sua missão com um número médio de cerca de 73 trabalhadores. O número mais baixo verificou-se nos anos de 2011 e 2012 em que chegou a ser inferior a 60 efetivos.

Para iguais funções e recorrendo aos mesmos *outsourcing* a antiga Direcção-Geral de Viação dispunha de cerca de 1000 trabalhadores.

Na realidade, as dificuldades administrativas envolvidas nos processos de recrutamento de trabalhadores, dando como exemplo os procedimentos internos para o preenchimento de

21 postos de trabalho da carreira e categoria de assistente técnico e para o preenchimento de 21 postos de trabalho da carreira e categoria de técnico superior, previstos e não ocupados no Mapa de Pessoal da ANSR, que foram concluídos, respetivamente, em maio e em setembro de 2012 e que demoraram mais de dois anos cada um a serem concluídos.

Com um número tão reduzido de pessoal, só foi possível cumprir a missão confiada a esta Autoridade devido ao enorme esforço, dedicação, competência técnica e profissionalismo, sempre demonstrado por todos os trabalhadores, coadjuvados pelos colaboradores das empresas de *outsourcing* que sempre se souberam integrar na dinâmica da ANSR.

Em jeito de balanço e no que se refere às principais atividades, responsabilidades e resultados obtidos pela ANSR no período compreendido entre abril de 2007 e o final de 2012, destacam-se, entre outras, as seguintes:

- Ao nível do planeamento estratégico e gestão organizacional:

- ✓ Aumento das receitas e diminuição das despesas de funcionamento, nomeadamente dos custos com aquisições de bens e serviços: entre 2009 e 2011 as receitas referentes às contraordenações aumentaram € 785.698 e as despesas com aquisições de bens serviços diminuíram € 4.938.797. Em 2012 conseguiu-se uma poupança de cerca de € 8.000.000,00 relativamente ao ano de 2009 no que se refere às aquisições de bens serviços;
- ✓ Aprovação pelo SAMA/POFC da candidatura denominada “*Mais perto, mais seguro*” no valor de € 4.418.926,74, dos quais € 2.118.875,37 (47,95%) correspondem à comparticipação do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER);
- ✓ Aprovação pelo Programa Operacional de Potencial Humano (POPH) de uma candidatura no valor de € 31.285,04 para a realização das ações previstas no Plano de Formação de 2012.
- ✓ Realização de uma autoavaliação organizacional com recurso à metodologia CAF – *Common Assessment Framework – estrutura de avaliação dos serviços*, tendo sido estabelecidos três programas de melhoria organizacional que têm vindo a ser implementados ao longo destes últimos anos, nomeadamente:

Programa 1 - reforço da liderança e gestão estratégica para otimização de resultados;

Programa 2 – envolvimento e motivação das pessoas, com reflexo na sua produtividade;

Programa 3 – Comunicação interna e externa da ANSR;

- ✓ Elaboração do *Plano Estratégico para o triénio 2011 – 2013*, baseado na metodologia Balanced Scorecard (BSC), tendo sido definidos 10 objetivos estratégicos e 75 iniciativas-chave, monitorizadas através de 36 indicadores de gestão;
- ✓ Obtenção da certificação do sistema de gestão da qualidade da ANSR, aplicável a todas as vertentes da sua missão, de acordo com os requisitos da norma NP EN ISO 9001:2008, certificado emitido pela empresa Lloyd's Register Quality Assurance em 11 de Agosto de 2012;
- ✓ Adesão ao Projeto de Gestão de Recursos Financeiros Partilhada (GeRFIP) – migração para o Plano Oficial de Contabilidade Pública (POCP);
- ✓ Adesão ao Projeto de Portaria Arquivística do Ministério da Administração Interna (MAI), iniciativa transversal do ministério, destinado à uniformização de processos e classificação de documentos, assegurando, simultaneamente, a reformulação dos arquivos internos de documentos de acordo com a Lista Classificadora de Documentos do MAI;
- ✓ Preparação de um protocolo a celebrar com a Secretaria Geral do MAI destinado a regular a prestação de serviços comuns através da definição de níveis de serviço pretendidos;
- ✓ Mudança da sede de Lisboa para as atuais instalações no Tagus Park;
- ✓ Definição e produção de relatórios financeiros, de desempenho e de resultados para monitorização da atividade da ANSR;
- ✓ Elaboração e um Manual Interativo que incorpora todos os procedimentos relativos à atividade da ANSR, designadamente:

Elaboração dos seguintes manuais:

- ❖ Manual da Qualidade
- ❖ Manual de Acolhimento
- ❖ Manual de Análise e Descrição de Funções
- ❖ Manual de Procedimentos
- ❖ Manual de Pontos Negros
- ❖ Manual para Organização e Chek-list de Eventos
- ❖ Matriz de Gestão e Arquivo de Evidências e Referências

Elaboração dos seguintes Regulamentos e Normas:

- ❖ Regulamento de Aquisição de Bens e Serviços
- ❖ Regulamento de Estacionamento de Veículos no Parque Coberto
- ❖ Regulamento de Informações e Comunicações Internas
- ❖ Regulamento do código de ética
- ❖ Regulamento do conselho de segurança rodoviário
- ❖ Regulamento do horário de trabalho da ANSR
- ❖ Regulamento interno do Fundo de Maneio
- ❖ Regulamento de Uso e Gestão de Veículos da ANSR
- ❖ Regulamento do Economato
- ❖ Relatório de Avaliação de Satisfação de Fornecedores e de Clientes
- ❖ Relatório de Avaliação do SGQ da ANSR e relatório de auditoria
- ❖ Relatório de Monitorização Intercalar do Plano Estratégico
- ❖ Relatórios de Atividades
- ❖ Norma de Controlo Interno
- ❖ Procedimento de realização de reuniões na ANSR

Elaboração dos seguintes Planos de Gestão:

- ❖ Plano de Formação da ANSR
- ❖ Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e de Infrações Conexas
- ❖ Plano Estratégico 2010 / 2012
- ❖ Planos de Atividades
- ❖ QUAR

Ao nível do planeamento e coordenação das políticas de segurança rodoviária:

- ✓ Redução de todos os indicadores de sinistralidade no período compreendido entre 2007 e 2012 (dados relativamente a dezembro de 2012), destacando-se a redução de cerca de 30% no número de vítimas mortais e de 30% no número de feridos graves. Estima-se que neste período tenham sido salvas 727 pessoas;
- ✓ Elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 - 2015, documento aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de Junho. Este documento envolveu a participação de 12 Ministérios, 31 entidades e de cerca de 110 técnicos, que trabalharam em 14 grupos de trabalho;
- ✓ Elaboração anual do Relatório de Segurança Rodoviária;
- ✓ Realização de inspeções anuais a todos pontos negros detetados pelo Observatório de Segurança Rodoviária da ANSR, conjuntamente com as entidades gestoras das vias;
- ✓ Organização da Assinatura da Carta Europeia de Segurança Rodoviária em Portugal em que aderiram 25 entidades portuguesas;

Receção do PIN Award “Road Safety Pin”, atribuído a Portugal pelo European Transport Safety Council (ETSC), prémio que distingue os estados membros que mais se destacam na aplicação de medidas destinadas a promover a segurança rodoviária e a reduzir a sinistralidade.

- ✓ Participação em trabalhos de várias organizações internacionais, designadamente da ONU, OCDE, UE, SGIA, bem como de várias ONGs, das quais se destacam o ETSC, entidade que atribuiu a Portugal o prémio de segurança rodoviária - PIN Award.
- ✓ Implementação da nova metodologia de contagem das vítimas mortais a 30 dias, que entrou em vigor no dia 1 de Janeiro de 2010;

- ✓ Determinação do custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal através de um estudo desenvolvido pelo Centro de Análise Económica da Regulação Social (CARS) da Universidade Autónoma de Lisboa (UAL), a pedido da ANSR;
- ✓ Elaboração do documento de suporte à ratificação da Convenção sobre a Circulação Rodoviária adotada em Viena, em 8 de Novembro de 1968, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, em 16 de Julho - Decreto do Presidente da República n.º 92/2010, de 13 de Setembro;
- ✓ Elaboração do documento de suporte à ratificação da Convenção sobre a Sinalização Rodoviária, adotada em Viena em 8 de Novembro de 1968, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 92-A/2009, em 3 de Julho - Decreto do Presidente da República n.º 94-A/2009, de 28 de Setembro;
- ✓ Celebração de Protocolos de Cooperação com várias Associações, Universidades, Câmaras Municipais, com o Governo Regional dos Açores e os dezoito Governos Civis;
- ✓ Promoção de inúmeras parcerias de colaboração das quais se destacam as realizadas com a FECO Portugal-Associação dos cartoonistas, a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana, a Prevenção Rodoviária Portuguesa, o Instituto Português de Juventude, a APSI-Associação para a Promoção da Segurança Infantil, a ACT-Autoridade para Condições do Trabalho, a DGADR-Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, os Governos Civis, o INATEL Fundação, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a União das Misericórdias Portuguesas, a ACAP-Associação Automóvel de Portugal, a Federação de Motociclismo de Portugal, a Confederação Nacional Independente do País e Encarregados de Educação, a ANAFRE-Associação Nacional de Freguesias, a CNA-Confederação Nacional de Agricultura, a CA-Crédito Agrícola, entre outras;
- ✓ Celebração do acordo de cooperação entre Portugal e a Lituânia em matérias de prevenção e segurança rodoviária;

- ✓ Elaboração, aprovação e divulgação do Guia para a Elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária;
- ✓ Celebração de um Protocolo para a Implementação de Planos Municipais de Segurança Rodoviária nos Concelhos do Distrito do Porto celebrado entre a ANSR, a Universidade do Porto e o Governo Civil do Porto;
- ✓ Preparação de um protocolo a celebrar com o Instituto Nacional de estatística (INE) que tem por objeto a definição de procedimentos de articulação de competências com vista à produção de informação estatística relativa a acidentes de viação;
- ✓ Acompanhamento das ações realizadas pelas várias Associações no âmbito dos Concursos de Segurança Rodoviária de 2007, 2008 e 2009 do MAI;
- ✓ Definição dos critérios e requisitos técnicos para a localização de radares fixos;
- ✓ Elaboração da Instrução Técnica de Sinalização de Mensagem Variável;
- ✓ Elaboração de um Glossário de Segurança Rodoviária;
- ✓ Definição de Indicadores de Risco, de Desempenho de Segurança Rodoviária e de Comportamento dos Utentes, com base nos documentos da União Europeia desenvolvidos no contexto do projecto SafetyNet - Road Exposure Data e Road Safety Performance Indicators;
- ✓ Realização de vistorias para abertura ao trânsito de novas vias ou novos troços de via, integrando os técnicos da ANSR a equipa do InIR, conforme resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, de 17 de Novembro;
- ✓ Emissão de instruções técnicas destinadas às entidades fiscalizadoras do trânsito com o objetivo de uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora;
- ✓ Aprovação de equipamentos utilizados na fiscalização do trânsito;
- ✓ Com o objetivo de melhorar a eficiência na recolha e envio dos dados dos acidentes de viação (BEAV's) foi implementado o envio eletrónico dos dados

da PSP e está em fase de testes o envio dos dados por parte da GNR, substituindo-se definitivamente o suporte em papel;

- Ao nível da promoção de campanhas de educação e sensibilização rodoviária

- ✓ Participação em inúmeras ações relativas à divulgação das atividades de segurança rodoviária da ANSR, tais como organização e participação em seminários, congressos, palestras, programas de televisão e rádio, publicação de artigos, etc.;
- ✓ Organização conjunta com o ETSC de dois seminários “Pin Talk” em Portugal, nomeadamente “Reduzir as velocidades em Portugal”, realizado em 2007 e “Safe & Sober Talk”, realizado em 2010;
- ✓ Realização de dezoito Fora Distritais para divulgação da ENSR;

Realização das seguintes Campanhas de Segurança Rodoviária:

Em 2008:

- ❖ Mortos na Estrada -Vamos travar esse Drama- Páscoa
- ❖ Mortos na Estrada – Vamos travar esse Drama – Verão
- ❖ Mortos na Estrada – Estamos a travar esse Drama – Natal e fim de ano

Em 2009:

- ❖ Mortos na Estrada -Vamos travar esse Drama- Páscoa
- ❖ Mortos na Estrada – Vamos travar esse Drama – Verão
- ❖ Mortos na Estrada – Estamos a travar esse Drama – Natal e fim de ano.
- ❖ Estrada Amiga – 15 de Agosto a 15 de Setembro (TV)

Em 2010:

- ❖ Mortes na Estrada – Estamos a Travar este Drama- Páscoa
- ❖ Mortes na Estrada – Estamos a Travar este Drama - Neste Verão, dê Férias à Velocidade
- ❖ Mortes na Estrada – Estamos a Travar este Drama - Nestas Festas, o que pode oferecer é estar presente – Natal e Fim de Ano
- ❖ Visita do Papa a Fátima (Maio) e Peregrinação a Fátima (Outubro)
- ❖ Dia da Memória

Em 2011:

- ❖ Realização das campanhas sazonais nas férias da Páscoa e do Verão;
- ❖ Peregrinação a Fátima (Maio);
- ❖ Dia da Memória, a 20 de Novembro – colaboração com a Estrada;
- ❖ Relativamente à Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020, a ANSR, através de uma parceria com a organização internacional YOURS, adaptou a coleção *“Surreal”*, composta por cinco cartazes dirigidos ao público jovem: *“Se beber não conduza!”*; *“Use capacete!”*; *“Utilize cinto de segurança!”*; *“Modere a velocidade!”* e *“Torne-se visível!”*;
- ❖ Realização de seis campanhas temáticas recorrendo a seis ilustres cartoonistas, tendo-se já realizado as campanhas: *“Peões Seniores”*; *“Tratores Agrícolas”*; *“Condutores de Veículos de 2 Rodas”*; *“Regresso às Aulas”* e; *“Sou o Maior, Conduzo em Segurança”*;

Em 2012:

- ❖ Campanha dos Peregrinos de Fátima em 13 de Maio
- ❖ Campanha dos Condutores Jovens/Dia Europeu de Segurança Rodoviária 24/25 de Julho
- ❖ Verão (só internet) 15 de Julho a 15 de Setembro
- ❖ Campanha de regresso às aulas – 19 de Setembro
- ❖ Campanha dos Peregrinos em 13 de Outubro
- ❖ Campanha Guerra aos polegares da Fundação Vodafone – 10 de Abril
- ❖ Dia da memória- iniciativa da Estrada Viva dia 18 de Novembro

- ✓ Durante o período 2008-2011 as campanhas nacionais foram replicadas pelos Governos Cívicos utilizando as imagens para imprensa e Outdoor e *spots* de rádio;
- ✓ Lançamento da Campanha Estrada Amiga que passou na RTP;

- Ao nível da dissuasão dos comportamentos de risco e aplicação do direito contraordenacional rodoviário entendeu-se em três áreas complementares:

- ✓ Apoio às entidades fiscalizadoras para aumentar a probabilidade de fiscalização dos condutores:
- ✓ Desenvolvimento e manutenção do Sistema de Contraordenações do Trânsito (SCoT) em utilização na PSP e GNR;
- ✓ Introdução de novas funcionalidades no SCoT, designadamente as notificações indiretas dos autos de contraordenação que permitiram a redução do tempo médio entre a data da prática da infração e a data da notificação do auto de contraordenação de 83 para 5 dias;
- ✓ Introdução da assinatura eletrónica qualificada no processo de notificação dos autos de contraordenações aos infratores, por parte da GNR e PSP;
- ✓ Preparação ao nível tecnológico e legislativo do alargamento do SCoT às entidades municipais autuantes (Câmaras, Polícias e Empresas Municipais e Região Autónoma dos Açores);
- ✓ Formação às entidades fiscalizadoras no âmbito do levantamento e preenchimento dos autos de contraordenação;
- ✓ Promoção de alterações legislativas destinadas a aumentar a probabilidade de aplicação da lei aos infratores:
 - Promoção da alteração do regime jurídico do Registo de Infrações do Condutor, Decreto-Lei 130/2009, de 1 de Junho, para permitir o acesso a esta base de dados do IMTT, dos Tribunais, da PSP e GNR e ainda permitir a automatização da emissão das certidões;

- Promoção da alteração legislativa ao Código da Estrada que permitiu a publicação do Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de julho, documento que prevê:
 - i) a delegação de competências nos técnicos superiores para a aplicação de coimas, sanções acessórias e outras medidas disciplinadoras previstas no Código da Estrada;
 - ii) clarificação da redação do artigo 148.º do CE e alteração dos requisitos para cassação do título de condução;
 - iii) a possibilidade de inquirição de arguidos e testemunhas por videoconferência, fazendo a gravação destes registos prova em Tribunal;
 - iv) implementação da assinatura eletrónica qualificada nos atos processuais;

- ✓ Elaboração de uma proposta de alteração ao Código da Estrada, com o propósito de simplificar o envio de processos a tribunal para execução, através de certidão de dívida ao invés do original do processo de contraordenação e limitar no tempo a possibilidade de o arguido apresentar requerimentos no processo, nomeadamente, pedidos de pagamento em prestações, de suspensão ou atenuação especial da sanção acessória, os quais devem ser apresentados no prazo para apresentação da defesa e não em qualquer outra altura do processo e/ou mesmo após a notificação da decisão.

- ✓ Lançamento, em outubro de 2012, da edição da ANSR do Código da Estrada, em versão digital.

- ✓ Introdução de medidas destinadas a melhorar a eficácia, a eficiência e a qualidade do processamento contraordenacional:

- ✓ Centralização do processamento contraordenacional;

- ✓ Uniformização de procedimentos jurídicos e administrativos;

- ✓ Celebração de protocolos com os 18 Governos Cívicos no âmbito do atendimento presencial ao cidadão nas matérias relativas aos processos de contraordenação;

- ✓ Formação e apoio aos colaboradores dos governos civis nas matérias protocoladas;
- ✓ Formação e apoio às Forças de Segurança que passaram a garantir a interação com os cidadãos em matéria de contraordenações, na sequência do Despacho n.º 3762/2012, de 28 de fevereiro, relativo à transferência de competências dos governos civis;
- ✓ Automatização de etapas no processo decisório;
- ✓ Interligação de diferentes bases de dados de forma automática;
- ✓ Introdução da assinatura eletrónica qualificada no processo de notificação da decisão administrativa aos infratores;
- ✓ Possibilidade dos juristas decisores optarem pelo regime de teletrabalho;
- ✓ Implementação de indicadores de gestão caracterizadores de todas as fases do processo contraordenacional;
- ✓ Ampliação das formas os locais de pagamento através dos sistemas de cobranças às redes SIBS, CTT e PAYSHOP;
- ✓ Introdução do Documento Único de Cobrança - DUC;
- ✓ Implementação de uma plataforma de comunicação com as polícias municipais e empresas municipais para registo automático dos autos de contraordenações por si levantados e da cobrança do valor da coima de acordo com o novo regime de distribuição da receita (Dec. Lei n.º 197/2008, de 07.10 e Portaria n.º 1463/2008, de 17 de fevereiro);
- ✓ Implementação do Portal das Contraordenações que permite aos condutores ao cidadão interagir com a ANSR e acompanharem os seus processos;
- ✓ Desmaterialização do processo físico contraordenacional e arquivo eletrónico digital;

- ✓ Simplificação da comunicação da decisão administrativa através de novos “*templates*” escritos em linguagem de “Português Claro” e reformulação do respetivo “*layout*”.

- Ao nível da modernização e inovação:

- ✓ Desenvolvimento e manutenção do sistema SCOT em utilização na PSP e GNR.
- ✓ Introdução da assinatura eletrónica;
- ✓ Alargamento do Sistema de Contraordenações do Trânsito (SCoT) às entidades municipais autuantes – Câmaras, Polícias e Empresas Municipais e Região Autónoma dos Açores (processo em curso);
- ✓ Modernização, desenvolvimento, manutenção e migração para a Rede Nacional de Segurança Interna do Sistema de Informação e Gestão de Autos de Contraordenações (SIGA) e do Sistema de Registo Individual de Condutores (SRIC);
- ✓ Interligação entre os diferentes sistemas de informação, nomeadamente do SCOT, SIGA e SRIC, do Sistema de Gestão Documental (Smartdocs) e do Sistema de Informação de Gestão (Qlickview);
- ✓ Levantamento das necessidades da ANSR para implementação do sistema de videoconferência através de um projeto-piloto que decorreu com a inquirição de testemunhas em processos de contraordenação reais;
- ✓ Implementação de um projeto de referência para a aquisição do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO). Neste quadro, foi estabelecido como estratégia o desenvolvimento de uma arquitetura tecnológica aberta e uma implementação de referência para validação de opções tecnológicas e processuais que permitisse que as opções na primeira fase não condicionassem as fases posteriores na liberdade de optar pelas propostas de mercado mais vantajosas;

- ✓ Lançamento do Sistema de Informação dos Acidentes de Viação (SIAV) utilizando informação georreferenciada dos acidentes de viação pelas forças de segurança (projeto em curso);
- ✓ Portal das Contraordenações;
- ✓ Plataforma dos Municípios;
- ✓ Otimização do processo de tratamento das notificações das contraordenações indiretas dos autos de contraordenação pelas forças de segurança (projeto futuro);
- ✓ Projeto destinado a apoiar a fiscalização através da deteção automática de infrações (projeto futuro).

4. ANÁLISE CONJUNTURAL

Ao já difícil ano de 2011 seguiu-se um ainda mais complicado ano de 2012 marcado pela continuação de uma conjuntura macroeconómica desfavorável que correspondeu ao segundo ano de implementação do Programa de Ajustamento Económico e Financeiro (PAEF) acordado com a Troika (FMI, UE e BCE).

Na verdade, Portugal acumulou nesta última década desequilíbrios macroeconómicos e debilidades estruturais: défices elevados das contas externas e públicas, endividamento público e privado, e rigidez dos mercados e trabalho e de produto. Todos estes problemas estiveram associados a um período de quase estagnação económica e aumento do desemprego.

A nível interno, a ANSR também tem sentido profundas dificuldades sendo certo que em 2012 e ao contrário do verificado no ano anterior, conseguiu-se dirimir alguns dos efeitos negativos da falta de recursos humanos, pois por um lado beneficiou do trabalho que vinha já sendo desenvolvido com uma clara aposta na agilização e automatização dos processos, designadamente pelo recurso às novas tecnologias de informação e comunicação, mas também pelos dois procedimentos concursais entretanto abertos para ingresso de 21 Técnicos Superiores e 21 Assistentes Técnicos do seu Mapa de Pessoal.

Na realidade, esta organização só poderá desempenhar de forma eficaz as suas atribuições se se consolidar no que respeita ao efetivo disponível, sendo certo que qualquer organização pública é parte integrante de um complexo sistema social, o qual, pelas suas características dinâmicas, mutantes e complexas, inseridas num macro sistema de redes organizacionais transversais podem, pela sua própria natureza, exigir um constante desafio de mudança comportamental por parte dos seus trabalhadores e dirigentes.

Na verdade, e tendo em consideração a necessidade premente de reforma no atual contexto da Administração, a qualificação e a aprendizagem organizacional aparecem como prioridade para o bom desempenho dos serviços. Só com uma clara compreensão dos seus múltiplos processos organizacionais será possível mudá-los ou, pelo menos, influenciá-los. Neste sentido, devem as organizações públicas estatais fomentar a implementação de iniciativas e atividades que visem harmonizar a qualificação dos seus recursos humanos com os processos de qualidade e desenvolvimento organizacional, aumentando assim o património de conhecimento na organização e incrementando a sua produtividade.

Para o fazer, a organização pública deve auto conhecer-se profundamente, mas também conhecer o seu ambiente externo, identificando todas as condicionantes exógenas, designadamente os fatores políticos, económicos, sociais, tecnológicos, mas também legais e ambientais¹ que influenciam ou podem condicionar a sua atividade quotidiana.

No fundo, mediante um modelo de análise da envolvente externa macroambiental, a organização fica mais bem capacitada para compreender todas as variáveis que se caracterizam por estar fora do controlo direto da mesma, sendo que estas podem representar ameaças ou oportunidades, para a qual a organização deverá procurar evitar ou aproveitar, por forma a poder implementar uma adequada estratégia organizacional.

Importa aqui destacar que no âmbito daquela análise, o orçamento de Estado aprovado para o ano de 2012, consubstanciou o prosseguimento de uma política de redução do défice das contas públicas já iniciada em 2010 com um ajustamento assente na redução da despesa pública primária.

Assim, todas as principais rubricas da despesa foram afetadas, desde os consumos intermédios às prestações sociais, passando pelo investimento e pelas despesas com o pessoal. Os sacrifícios exigidos em 2012 a todos os trabalhadores, em especial, para todos aqueles que trabalham na Administração e/ou nas empresas públicas, com as naturais consequências organizacionais.

A execução de um exigente orçamento nacional, exigiu às organizações que, para se conseguir alcançar os níveis de redução de despesa previstos e necessários, se dispusesse de um quadro de rigor reforçado e, conseqüentemente, de uma disciplina que envolvesse e responsabilizasse não só os responsáveis políticos, mas também todos os dirigentes de direção superior e intermédia e restantes funcionários da administração pública.

O orçamento de Estado de 2012 definiu uma estratégia que visou atingir a consolidação orçamental, iniciada em 2006, e que foi interrompida em 2009 pelos efeitos da crise internacional e reiniciada em 2010, num contexto de grandes dificuldades.

Neste contexto, o ano de 2012 ficou marcado por um esforço de correção dos desequilíbrios a nível das contas públicas, à semelhança do já ocorrido no ano anterior.

No que concerne à área da segurança rodoviária, o orçamento de Estado é suficientemente claro no que respeita ao nível do aprofundamento da Estratégia Nacional de Segurança

¹ A análise dos fatores políticos, económicos, sociais, tecnológicos, legais e ambientais, designada por PESTLE, traduz-se, num modelo de análise da envolvente externa das organizações, tendo a ANSR procedido em 2011 à realização da mesma.

Rodoviária (ENSR), onde a principal meta continua a ser a melhoria gradual dos indicadores de sinistralidade.

Também o reforço das atividades fiscalizadoras, a intensificação das parcerias e a diversificação das abordagens foram fatores muito importantes para o alcançar daquele objetivo.

O quadro macroeconómico desfavorável que Portugal enfrentou em 2012 determinou, assim, a adoção de medidas de forte contenção de despesa pública, as quais, em parte, tiveram reflexo direto na regular atividade desenvolvida pela ANSR.

Neste difícil contexto, a estratégia adotada pela gestão da ANSR foi a de contemplar objetivos relacionados com o reforço de uma política de racionalização da despesa, de aumento de receita e de obtenção de novas fontes de financiamento no sentido de não inviabilizar o desenvolvimento dos projetos estruturantes (Sistema Nacional de Controlo de Velocidade - SINCRO, videoconferência, arquivo digital de contraordenações, etc.).

Foi com esta preocupação, que já no ano de 2011, e no que diz respeito à sua gestão interna, a ANSR elaborou um plano estratégico para o período 2011-2013, definindo um conjunto de prioridades e decisões, as quais devem orientar o desenvolvimento e a construção do futuro desta Autoridade no sentido de esta melhor poder cumprir os objetivos ligados à sua nobre missão.

Este muito completo e abrangente documento de gestão interna, baseado na metodologia do *Balanced ScoreCard*, tem por base a definição de um conjunto de prioridades orientadoras do desenvolvimento da ANSR, visando impor uma racionalidade central às decisões, estimulando a convergência de esforços e focalizando a atenção dos decisores nos fatores-chave de sucesso da organização.

O Plano estratégico foi precedido de um estudo de autoavaliação organizacional realizado no ano de 2010 com recurso à metodologia CAF (*Common Assessment Framework*) sendo que as respetivas conclusões foram levadas em linha de conta na definição dos objetivos definidos no âmbito do plano estratégico 2011-2013.

Também em 2012, a ANSR procedeu a uma nova atualização do manual interativo que incorpora todos os procedimentos relativos à atividade corrente dos seus diversos serviços, caracterizando-os em termos dos seus fluxogramas de atividades. O mesmo procedimento foi adotado para o Plano de Gestão de Riscos e de Infrações Conexas desta Autoridade.

Num ano de difícil conjuntura económica, 2012 foi, à semelhança do ano anterior, decisivo para a continuidade do prosseguimento das estratégias delineadas já no ano anterior, a qual passou, entre outras medidas, pela concretização de objetivos já enunciados, como por exemplo, a desmaterialização dos processos de contraordenação, facilitando o acesso e a consulta dos elementos de suporte ao processo, mas também por uma reorganização interna do arquivo, com a respetiva indexação documental e melhor gestão, permitindo um funcionamento mais eficiente do expediente que sustenta todos os sistemas operacionais de gestão interna da ANSR.

Todos estes novos investimentos iniciados em 2011 e desenvolvidos em 2012, que integraram um conjunto de ações inovadoras e complementares entre si, visaram, para de além da modernização administrativa, facilitar também o relacionamento dos cidadãos e das empresas com a ANSR.

O ano de 2012 foi o ano em que, mesmo com poucos recursos humanos, principalmente durante o primeiro semestre, ainda assim se conseguiu reduzir em 2 meses, o intervalo de tempo entre a prática da infração e a efetiva aplicação da sanção, tendo para tal contribuído a introdução da aplicação da assinatura eletrónica qualificada nas decisões administrativas em 2011, e que se repercutiu com resultados francamente positivos no ano aqui em avaliação.

O ano transato ficou ainda marcado pela realização de outras ações, tais como o desenvolvimento do programa de modernização administrativa da ANSR, a não menos importante promoção da capacitação interna dos recursos humanos com base num plano de formação verdadeiramente adequado às necessidades da organização.

O ano 2012 ficou também marcado por ser o ano em que a ANSR deu continuidade afirmada à agilização e automatização dos processos, nomeadamente por uma forte aposta em todos os níveis de operacionalização das novas tecnologias de informação e comunicação, situação de já iniciada em 2011, mas também pelo facto de se ter contratado mais pessoal, alavancado uma situação de profundo *deficit* de recursos humanos.

Em 31 de dezembro de 2012, a Autoridade contava com 83 elementos efetivos, tendo havido um incremento de 23 face ao período homólogo de 2011.

Mas o ano de 2012 foi também decisivo para a ANSR por se ter constituído como o ano em que a ANSR obteve, no âmbito do seu plano estratégico 2011-2013², a certificação em qualidade (obtida em agosto de 2012) e de acordo com os requisitos exigíveis pela norma europeia **ISO 9001:2008**, tendo a mesma sido atribuída pela prestigiada empresa multinacional inglesa Lloyd Register, a mais antiga e uma das maiores e mais importantes empresas certificadoras a nível mundial.

Foi pois com este propósito que ao longo dos últimos dois anos, a ANSR concebeu e desenvolveu o sistema de gestão de qualidade com o objetivo de consolidar os processos internos, mas também de aumentar a satisfação do cliente e fomentar a melhoria contínua, visando a promoção de um serviço de excelência sustentável.

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

² Para mais informações consultar Relatório de Atividades de 2011

5. MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

A missão

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

A visão

“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”

Os valores

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

5.1 DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

Neste quarto ano de atividades da ANSR a estratégia definida materializou-se no QUAR 2012, conforme quadro da página seguinte:

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2012							Ultima actualização:		
Ministério da Administração Interna									
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária									
Missão: planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário									
Objectivos estratégicos (OE):									
OE 1 Melhorar os indicadores de sinistralidade através da elaboração, coordenação, execução e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária									
OE 2 Aumentar a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema de contraordenações rodoviárias para prevenir comportamentos de risco									
OE 3 Incrementar a adoção de comportamentos seguros no trânsito através da realização de campanhas de informação e sensibilização									
OE 4 Alinhar e motivar os colaboradores									
Objetivos operacionais	Meta 2011	Meta 2012	Resultado	Concretização			Desvios		
				Classificação					
				Superou	Atingiu	Não atingiu			
EFICÁCIA									
OB 1	Ponderação 100%								
Elaborar o plano de ações 2012-2015 no âmbito da revisão intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	Ind 1	(nº de planos aprovados/nº grupos de trabalho)*100	n.a.	78%-82%					
	Peso 100%								
EFICIÊNCIA									
OB 2	Ponderação 100%								
Reduzir o prazo médio entre a prática da infração e a decisão	Ind 2	$\Sigma(\text{data da decisão} - \text{data do registo}) / \text{nº de registos medido em meses}$	9	6					
	Peso 100%								
QUALIDADE									
OB 3	Ponderação 50%								
Melhorar o envolvimento e participação dos cidadãos através do incremento do número de ações no âmbito do plano de comunicação da ENSR	Ind 3	Número de Ações desenvolvidas em 2011	10-12	10-12					
	Peso 100%								
OB 4	Ponderação 50%								
Promover a qualificação dos colaboradores através de formação	Ind 4	Taxa / Percentagem de trabalhadores abrangidos pela formação profissional no período 2011-2013 (valor acumulado)	60%	70%					
	Peso 100%								
Justificação para os desvios ...									
Explicação da fórmula utilizada									
* As metas de n-1 não são aplicáveis por se tratar(em) de indicador(es) novo(s) e o ano anterior não poder ser utilizado como referência									
Meios disponíveis									
Recursos Humanos	Pontuação	Planeados	Executados	Desvio					
Dirigentes - Direção superior	20	40							
Dirigentes - Direção intermédia e Chefes de equipa	16	128							
Técnico Superior	12	684							
Coordenador Técnico	9	9							
Assistente Técnico	8	392							
Encarregado geral operacional	7	0							
Encarregado operacional	6	0							
Assistente Operacional	5	15							
TOTAL		1268	0						
Orçamento (M€)	Estimado	Realizado	Desvio						
Funcionamento	39,69								
PIDDAC									
Peso na avaliação	Eficácia	Eficiência	Qualidade						
	25%	50%	25%						
Listagem das fontes de verificação									
Indicador 1 - Relatório de Monitorização da ENSR									
Indicador 2 - Sistema Informático de Gestão de Autos									
Indicador 3 - Relatório de monitorização de atividades da ANSR de 2012									
Indicador 4 - Relatório de formação da ANSR de 2012									

5.2 Os STAKEHOLDERS

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

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

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

A ANSR tem um conjunto muito alargado de *stakeholders* de cariz interno, nomeadamente, os dirigentes de topo (de 1º e 2º grau), os intermédios (de 1º e 2º grau), os funcionários e restantes colaboradores das empresas que nela prestam serviços.

A nível externo, identificam-se uma série de diferentes *stakeholders*, conforme ilustrado na figura seguinte.



- ✓ O Ministério da Administração Interna que inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna, o do Secretário de Estado da Proteção Civil, a Secretaria-Geral do MAI, a Direção-Geral da Administração Interna (DGAI), a Inspeção-geral da Administração Interna (IGAI), a Direção de Equipamentos e Infraestruturas (DGIE), a Empresa de Meios Aéreos, SA (EMA), a Unidade de Tecnologias de Informação de Segurança (UTIS) e, ainda, os Governos Cívicos;
- ✓ As entidades fiscalizadoras, designadamente a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e as autarquias locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de polícia municipal ou de empresas municipais;
- ✓ O sistema judicial, abrangendo os Tribunais, o Ministério Público, e a Provedoria de Justiça;
- ✓ As entidades gestoras rodoviárias, designadamente, as autarquias locais e as entidades concessionárias da rede rodoviária nacional;
- ✓ Os parceiros internacionais, incluindo a participação em grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG's;
- ✓ Os *media*, que incluem todos os órgãos de comunicação social, com especial ênfase para os grandes títulos nacionais e as revistas da especialidade;

- ✓ Os cidadãos, incluindo todos os utilizadores diretos e indiretos do sistema viário, tais como condutores, peões, ciclistas, utentes de transportes públicos, etc.;
- ✓ Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres (IMTT), o Instituto de Infra Estruturas Rodoviárias, IP (INIR), o Instituto de Medicina Legal (IML), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), a Direção-Geral de Saúde (DGS), o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça (IGFIJ), entre outros;
- ✓ Os prestadores de serviços, no qual se incluem todas as entidades públicas e privadas que prestam serviços à ANSR;
- ✓ As ONG's, enquanto estruturas associativas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviárias.

6. AUTOAVALIAÇÃO

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

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

6.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS - RESUMO DO QUAR DA ANSR

Os vetores estratégicos acima referidos estão refletidos nos objetivos estratégicos do QUAR 2012;

Objetivos Estratégicos	Objetivos Operacionais	Indicadores	Metas
O.E. 1 Melhorar os indicadores de sinistralidade através da elaboração, coordenação, execução e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	O.O.1 Elaborar o plano de ações 2012-2015 no âmbito da revisão intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	(Nº de planos apresentados/nº grupos de trabalho) x 100	78%-82% (80%)
O.E.2 Aumentar a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema de contraordenações rodoviárias para prevenir comportamentos de risco	O.O.2 Reduzir o prazo médio entre a prática da infração e a decisão	$\sum(\text{data da decisão} - \text{data do registo}) / \text{nº de registos medido em meses}$	6
O.E. 3 Incrementar a adoção de comportamentos seguros no trânsito através da realização de campanhas de informação e sensibilização	O.O. 3 Melhorar o envolvimento e participação dos cidadãos através do incremento do número de ações no âmbito do plano de comunicação da ENSR	Número de ações desenvolvidas em 2012	10-12(11)
O.E.4 Alinhar e motivar os colaboradores	O.O. 4 Promover a qualificação dos colaboradores através de formação	Taxa/percentagem de trabalhadores abrangidos por formação profissional no período 2011-2013 (valor acumulado)	70%

Quadro 1 - Resumo do QUAR

6.2 CONCRETIZAÇÃO DO QUAR DA ANSR

Até 31 de dezembro de 2012 foi realizada a avaliação dos resultados alcançados, chegando-se às conclusões, sintetizadas nos quadros seguintes:

Objetivos Operacionais	Indicadores					Taxa de realização (Base 100)	Desvio
		Resultado	Superou	Atingiu	Não atingiu		
O.O.1 Elaborar o plano de ações 2012-2015 no âmbito da revisão intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	(Nº de planos apresentados/nº grupos de trabalho) x 100	85%	X			104%	4%
O.O.2 Reduzir o prazo médio entre a prática da infração e a decisão	$\Sigma(\text{data da decisão}-\text{data do registo}) / \text{n}^\circ \text{ de registos medido em meses}$	4	X			150%	50%
O.O.3 Melhorar o envolvimento e participação dos cidadãos através do incremento do número de ações no âmbito do plano de comunicação da ENSR	Número de ações desenvolvidas em 2012	14	X			117%	17%
O.O.5 Promover a qualificação dos colaboradores através de formação	Taxa/percentagem de trabalhadores abrangidos por formação profissional no período 2011-2013 (valor acumulado)	95%	X			136%	36%

Quadro 2 – Objetivos Operacionais, indicadores, cumprimento dos objetivos, taxa de realização e desvios

6.3 QUADRO DE AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

Parâmetro	Avaliação final do organismo		Resultado	
	Ponderação	Taxa de realização		
Eficácia	25 %	104 %	25,9 %	Superou
Eficiência	50 %	150 %	75,0 %	Superou
Qualidade	25 %	126 %	31,6 %	Superou
			Taxa de Realização final:	133%

6.4 ANÁLISE DA AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 1 – Elaborar o plano de ações 2012-2015 no âmbito da revisão intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

▪ **Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI):**

A definição do plano de ações, desenvolveu-se a três níveis, nomeadamente pela constituição de uma estrutura técnica – constituição de 13 grupos de trabalho multidisciplinares, com representantes das várias entidades públicas cujas competências têm influência na segurança rodoviária, mas também através de uma estrutura de pilotagem, constituída por representantes dos vários ministérios e que assumiu a necessária coordenação interministerial e finalmente por um grupo consultivo – organizações não-governamentais e associações do setor da segurança rodoviária. Neste sentido foram realizadas duas reuniões intercalares, tendo a primeira sido realizada em fevereiro e a segunda no mês de setembro.

▪ **Apreciação qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados:**

Apesar da conjuntura desfavorável, a ANSR ainda assim, conseguiu atingir com sucesso e superação todos os objetivos propostos no âmbito do QUAR 2012, tendo alcançado um desvio positivo total de 133%. No que diz respeito ao primeiro indicador, relacionado com o nº de planos aprovados relativamente ao número de grupos de trabalho constituídos para o ano em análise, este foi superado, na medida em que se concluíram, 6 planos em 7 grupos de trabalho, traduzindo-se num resultado verdadeiramente positivo e por essa razão superando-se a meta de 78%-82% (80%). Com esta superação, verificou-se para este indicador uma taxa de realização de 104%, o que corresponde a um desvio positivo de 4% (quatro).

- **Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho e conclusões prospetivas**

No âmbito deste objetivo, a ANSR entendeu para o ano de 2013, desenvolver a implementação da ENSR, medidos através de dois indicadores, designadamente, pela percentagem de ações executadas da exclusiva responsabilidade da ANSR para esse ano e também pelo nº de planos apresentados sobre o número de grupos de trabalho desenvolvidos.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 2 - Reduzir o prazo médio entre a prática da infração e a decisão

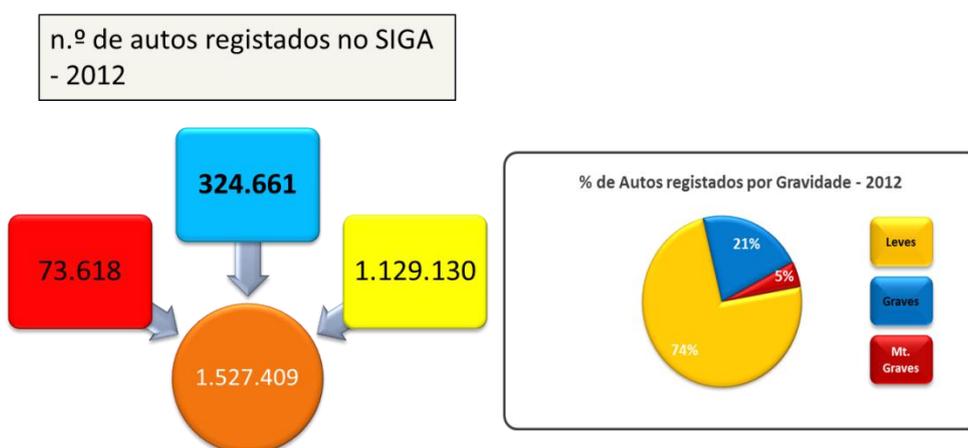
- **Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI):**

Os procedimentos adotados centraram-se na continuidade do reforço dos vários automatismos já introduzidos dois anos antes (2010), mas desenvolvidos e aperfeiçoados em 2011 e 2012, promovendo-se uma maior celeridade na tramitação dos processos.

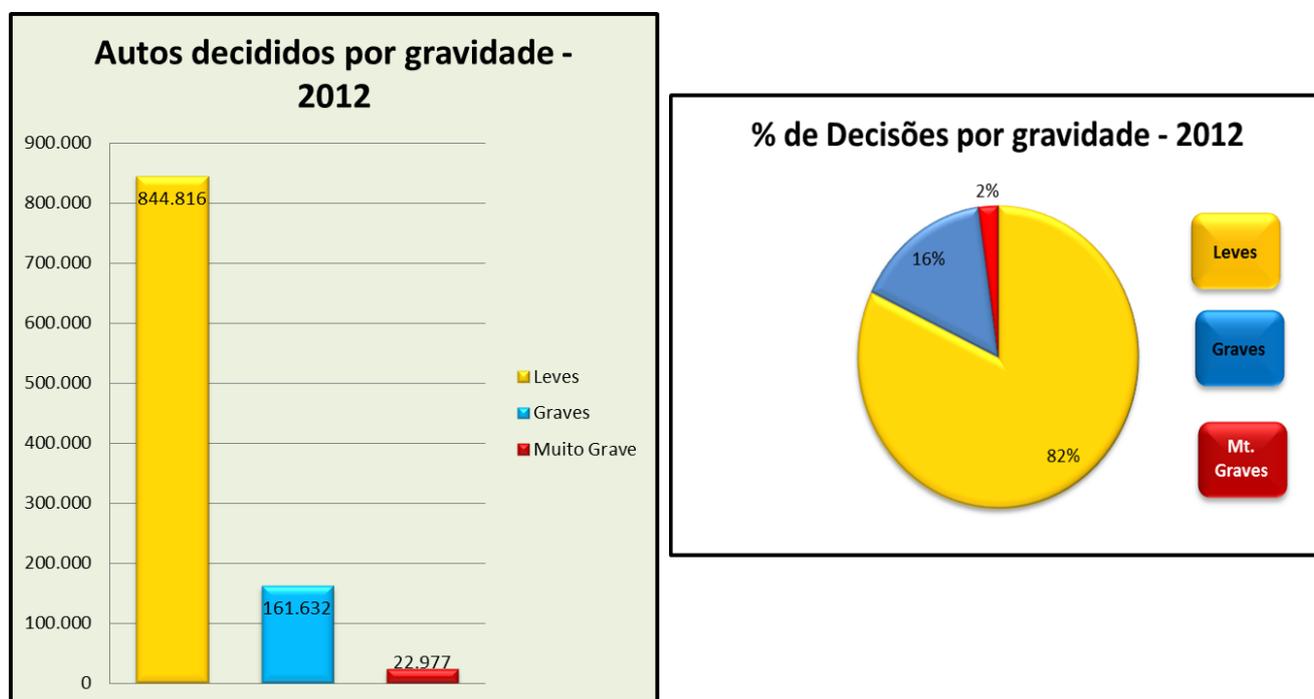
No que diz respeito ao cumprimento/superação deste objetivo do QUAR 2012, podemos dizer que o mesmo foi largamente superado, tendo-se atingido uma taxa de realização de 150%, o que reflete uma redução em mais de 2 meses face à meta estipulada para esse ano.

- **Apreciação quantitativa dos resultados alcançados:**

Quantitativamente os resultados foram na senda de 2011 claramente positivos, tendo sido registados em 2012 no SIGA (Sistema Informático de Gestão de Autos) 1.527.409 autos (um milhão, quinhentos e vinte sete mil, quatrocentos e nove):



Por tipo de gravidade, os autos de contraordenação registados em 2012 tem a seguinte distribuição:



Fonte: Relatório da UGCO - SIGA 2012

Durante o ano aqui em análise foram decididos 1.029.425 (um milhão, vinte e nove mil, quatrocentos e vinte e cinco) processos de contraordenação.

Relativamente ao número de prescrições, e tal como se evidencia nos quadros seguintes, este aumentou no ano de 2012, comparativamente ao período compreendido entre os anos de 2010 a 2011, tendo-se registado um total de 371.412 processos, número que corresponde a 24,3% do número de autos registados no ano de 2012.

Este aumento consubstanciado num acréscimo de 6% face ao ocorrido em 2011, deveu-se, essencialmente, ao facto de durante o ano de 2012 a ANSR ter apenas contado com 5 juristas decisores, sendo que o quadro de pessoal da UGCO prevê 27 técnicos superiores juristas.

Ora, esta realidade, somada ao facto de terem chegado à ANSR um conjunto muito elevado de autos prescritos, designadamente 153.760 (cento e cinquenta e três mil, setecentos e sessenta) e/ou em vias de prescrição muito contribuiu para o atingir daquele número (24,3%).

Espera-se contudo que, no âmbito da melhoria contínua do sistema contraordenacional, arrancado em dezembro de 2012 com o projeto de desmaterialização do processo de contraordenação, haja, nos próximos anos, significativas reduções no que à prescrição respeita.

Na verdade, o modelo até então existente baseava-se na tramitação do processo contraordenacional em suporte físico, em que todas as peças processuais desde a sua entrada na ANSR até ao seu arquivo circulavam em suporte de papel. O tratamento de tão elevado número de documentos que fazem parte do processo de contraordenação constituía uma elevada preocupação, pelo que foi implementado um novo modelo que passa pela captura e digitalização destes documentos e a sua integração com os sistemas de informação da ANSR.

Com esta nova solução, as melhorias esperadas são as seguintes:

- ❖ Uma diminuição significativa do tempo para disponibilização aos juristas dos documentos entrados na ANSR relativos aos processos de contraordenações;
- ❖ Minimização de recursos para o registo dos documentos referidos;
- ❖ Minimização do acesso aos documentos em suporte papel no apoio às decisões dos juristas da UGCO;
- ❖ Disponibilização aos juristas e decisores, através de um único interface, de toda a documentação disponível.

Com a adoção destas medidas, estima-se que o tempo médio compreendido entre a prática da infração e a aplicação da respetiva sanção possa ser substancialmente reduzido reforçando-se, assim, o efeito disciplinador da fiscalização e, sobretudo, a dissuasão das más práticas de condução que, em larga medida, estão na base dos acidentes rodoviários.

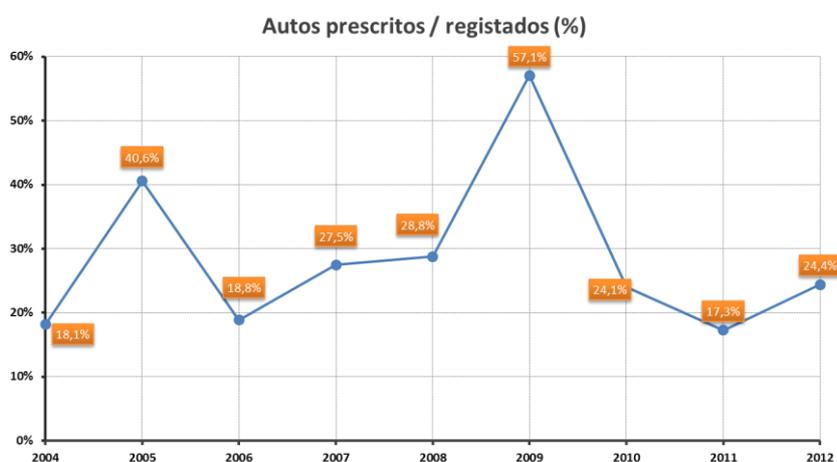


Gráfico 1

Fonte: Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)

Nos quadros seguintes, apresentam-se os dados dos autos prescritos por mês referentes ao período compreendido entre 2010 e 2012.

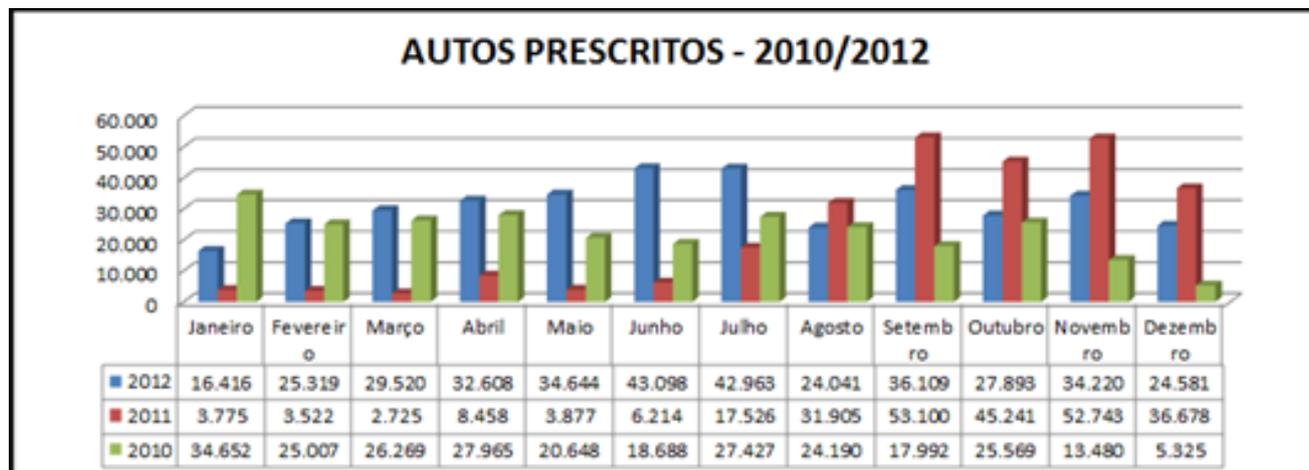


Gráfico 2
Fonte: Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)

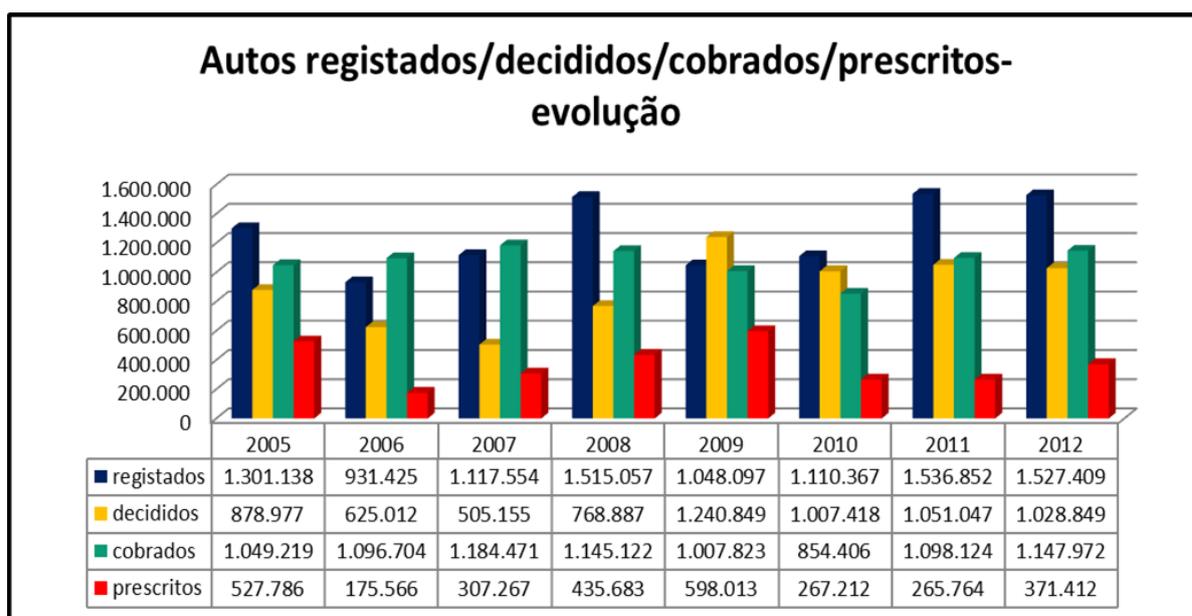


Gráfico 3
Fonte: Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)

Como resulta destes quadros, o número de processos cobrados em 2012 aumentou comparativamente ao número de processos cobrados em 2011.

- **Apreciação qualitativa dos resultados alcançados:**

Em termos qualitativos, a utilização plena de soluções tecnológicas que permitiram maior fiabilidade dos dados inseridos nos sistemas informáticos de apoio à decisão dos processos de contraordenação contribuiu, de forma decisiva, para um maior rigor na decisão dos processos.

Por outro lado, a implementação de automatismos contribuiu significativamente para a maior celeridade na tramitação dos processos de contraordenação e concomitantemente para alcançar o objetivo.

- **Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho e conclusões prospetivas:**

Apesar do ligeiro aumento de prescrições, fruto da explicação já atrás mencionada, podemos dizer que ainda assim, verificou-se uma melhor organização dos processos internos em 2012 e que a desmaterialização do processo contraordenacional, iniciada em dezembro daquele ano, irá contribuir largamente para a agilização e simplificação do fluxo do processo, permitindo, assim, eliminar a execução de tarefas que não trazem qualquer valor acrescentado, mas que, fruto dos poucos recursos existentes foram ainda necessárias em 2012.

A desmaterialização dos processos permitirá pois uma maior celeridade no processamento, designadamente na diminuição do hiato existente entre o recebimento do auto de contraordenação nas instalações da ANSR e a sua disponibilização informática ao jurista decisor para elaboração de proposta final de decisão.

Este passará a ser acompanhado de todos os elementos comprovativos da prática e da notificação da infração, dos requerimentos apresentados pelo infrator, nomeadamente da defesa, do pedido de pagamento da coima em prestações (se existir), e da atenuação da aplicação da sanção acessória.

Uma das grandes reformas então prevista para 2012 e adiada para 2013, prende-se com a aprovação, entretanto já realizada em Conselho de Ministros de 21 de fevereiro, das alterações ao Código da Estrada.

Neste contexto, foi aprovada uma proposta de lei de alteração ao Código da Estrada, colmatando inconstitucionalidades orgânicas, identificadas pelo Tribunal Constitucional, e introduzindo alterações processuais, de forma a conferir maior celeridade à aplicação e à execução das sanções rodoviárias.

Foi também introduzida uma redução do limite da taxa de álcool no sangue para condutores em regime probatório e condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, táxis, automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas, passando a ser sancionados com coima os que apresentem uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,2 g/l.

Acreditamos pois que estas alterações ao Código da Estrada irão contribuir, decisivamente, para o aumento da segurança rodoviária nacional.

A satisfação dos cidadãos será em 2013 exponencialmente aumentada com a implementação do novo Portal das Contraordenações, o qual, disponibilizará na Internet um conjunto de funcionalidades destinadas a complementar os canais físicos atualmente existentes para a interação com os cidadãos e organizações no âmbito dos processos de contraordenações rodoviárias.

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

Tal como no ano transato, importa desde já salientar que a escassez de recursos humanos, muito embora o aumento verificado em 2012 face ao ano precedente, e também a inexistência de um verdadeiro arquivo interno são fatores que decisivamente prejudicam o desempenho da ANSR em matéria de aplicação do direito contraordenacional rodoviário, impedindo a fixação de objetivos mais ambiciosos.

No que respeita à Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO) esta conta com menos de 1/5 dos técnicos superiores previstos no mapa de pessoal aprovado – dos 27 juristas previstos naquele a UGCO contou com apenas uma média de 5 juristas durante o ano de 2012 (-4 juristas que em 2011), sendo que esse número foi reforçado em setembro de 2012, com a entrada de mais 7 juristas decisores, perfazendo um total de 12 juristas no último trimestre.

Contudo, e apesar das várias medidas de gestão adotadas, não é possível, com o número substancialmente reduzido de juristas afetos à Unidade de Gestão de Contraordenações, alcançar os resultados desejados.

Ainda assim, a ANSR traçou uma vez mais, uma ambiciosa redução no objetivo relativo à redução do prazo médio entre a prática da infração e da decisão para o ano de 2012. Para além do principal efeito do processo fiscalização/sanção em termos de segurança rodoviária – dissuasão geral e específica – é também sabido que os índices de cumprimento voluntário descem, quando a expectativa da não aplicação de sanções aumenta.

OBJETIVO OPERACIONAL N.º 3 – MELHORAR O ENVOLVIMENTO E A PARTICIPAÇÃO DOS CIDADÃOS ATRAVÉS DO INCREMENTO DO NÚMERO DE AÇÕES NO ÂMBITO DO PLANO DE COMUNICAÇÃO DA ENSR

▪ **Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI):**

De acordo com o princípio de fixação de objetivos em cascata foi introduzido no SIADAP o objetivo de incremento na realização destas ações.

▪ **Apreciação qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados**

A meta estabelecida para este objetivo foi largamente ultrapassada fruto do forte empenhamento em todos os níveis hierárquicos que conduziu, não só ao pleno aproveitamento das oportunidades surgidas, como também um conjunto considerável de iniciativas próprias.

▪ **Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho e conclusões prospetivas**

A divulgação das várias ações desenvolvidas pela ANSR nomeadamente pela continuação da publicação interna, denominada “*O Deck*”, constituiu, uma das muitas medidas de reforço positivo interno que, certamente, contribuíram para os bons resultados alcançados no ano de 2012.

Na verdade, esta publicação mensal ao fazer uso de informação escrita, gráfica e fotográfica, sobre as várias ações quotidianas internas e externas desenvolvidas pela organização, acaba por refletir, o esforço, o empenho e a dedicação de todos quantos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para o sucesso das mesmas.



OBJETIVO OPERACIONAL N.º 4 – PROMOVER A QUALIFICAÇÃO DOS COLABORADORES ATRAVÉS DE FORMAÇÃO

- **Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI):**

A formação profissional dos recursos humanos da ANSR, desde sempre que constitui uma prioridade organizacional, existindo uma política de formação de pessoal que garante a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas.

Esta preocupação, é ainda maior, quando, se pretende dar cumprimento a uma obrigatoriedade legal, decorrente da entrada em vigor da Resolução do Conselho de Ministros nº 89/2010, de 17 de novembro, que aprova o plano de ação para a formação profissional dos trabalhadores da Administração Pública para o período 2011-2013.

- **Apreciação qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados**

A meta estabelecida para este objetivo foi largamente ultrapassada, tendo-se conseguido um desvio positivo de 36%, o que corresponde uma taxa de realização de 136% resultante do forte empenho da organização nesta área crítica de sucesso dos trabalhadores.

As ações ministradas foram alvo de tratamento através de avaliações conduzidas para o efeito. Neste contexto, entendeu-se desenvolver uma parametrização avaliativa centrada em critérios, tais como, a avaliação global da ação ministrada e a avaliação dos atributos, estes últimos consistindo nos seguintes:

- ✓ Duração da ação de formação
- ✓ Ritmo das sessões
- ✓ Equilíbrio das componentes teórico/práticas simuladas
- ✓ Grau de alcance dos objetivos formativos da ação
- ✓ Adequação das matérias dadas face ao meu nível de conhecimentos
- ✓ Adequação da metodologia da formação utilizada
- ✓ Empenho e motivação do grupo de formandos
- ✓ Apoio logístico da Organização/Coordenação/Coffee-Breaks
- ✓ Qualidade dos suportes didáticos utilizados
- ✓ Qualidade das instalações

No que respeita à avaliação dos formadores (internos e externos) foram considerados os seguintes critérios:

- ✓ Domínio dos assuntos
 - ✓ Clareza na exposição das matérias dadas
 - ✓ Disponibilidade para esclarecer dúvidas
 - ✓ Animação/exercícios práticos/simulação de casos concretos
 - ✓ Relacionamento com os participantes
 - ✓ Metodologias pedagógicas utilizadas
 - ✓ Apreciação global do formador
- **Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho e conclusões prospetivas**

Como já mencionado neste relatório, e no âmbito do seu Plano Estratégico para o triénio 2011-2013, a ANSR elegeu a qualificação profissional do capital humano como um instrumento fundamental 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.

Neste sentido e por forma a operacionalizar esta intenção estratégica, a ANSR apresentou em março de 2012 a candidatura ao Programa Operacional de Potencial Humano (POPH), denominada “Capacitar o capital humano rumo à excelência organizacional” que foi submetida pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI), em virtude de esta ser a entidade beneficiária nos termos do regulamento específico da Medida 9.3.3 daquele programa operacional.

Sobre esta matéria, importa referir, que a SGMAI é a entidade, no contexto do MAI, a quem compete, nos termos da sua lei orgânica, assegurar a centralização de funções e de atividades comuns de vários serviços do Ministério, entre os quais a ANSR, designadamente na área da formação profissional.

Desta forma, a ANSR pode contar com o apoio da SGMAI, através da sua Direção de Serviços de Modernização e Qualificação, que possui larga experiência no desenvolvimento de projetos neste domínio, e que, contribuiu com os meios técnicos e humanos necessários à prossecução dos objetivos daquela candidatura.

A concretização das ambiciosas metas previstas naquele documento estratégico pressupôs, 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.

O projeto de formação a que a ANSR se propõe para 2013 visa assim, antes de mais, dar resposta a essa necessidade de alteração do paradigma de gestão da ANSR, encontrando-se perfeitamente alinhado e harmonizado não só com os objetivos organizacionais previstos no referido plano estratégico e no QUAR (SIADAP 1), mas também com os objetivos individuais de cada trabalhador, constantes do SIADAP 2 e 3.

Tendo em vista assegurar a coerência do projeto formativo com a estratégia e os objetivos organizacionais, o processo iniciado em finais de 2011 e desenvolvido durante o ano de 2012 foi desenvolvido em três etapas, a saber: análise e descrição de funções, diagnóstico de necessidades de formação e elaboração do plano de formação.

O plano de formação encontra-se estruturado de acordo com as seguintes áreas formativas:

Formação de Dirigentes:

Dada a natureza dos cargos que ocupam na ANSR, os dirigentes assumem-se como os principais atores chave para a gestão da mudança organizacional, considerada crítica para a prossecução dos objetivos definidos, que requerem uma liderança forte e mobilizadora, em sintonia com as exigências da modernização do serviço.

Neste contexto, o projeto formativo contempla um Programa de Gestão e Liderança no sentido de desenvolver novos líderes que entendam o valor do trabalho em equipa, estejam focados na obtenção de resultados, compreendam a visão organizacional a longo prazo e tenham capacidade de criar e gerir equipas de alto desempenho.

Este Programa será baseado no método do caso, criado pela Harvard Business School, esperando-se que possa vir a constituir uma experiência formativa estimulante de alto retorno, viva e interativa, de descoberta e de partilha, permitindo desenvolver a competência analítica e favorecendo a decisão prudente.

A candidatura inclui, ainda, uma ação de formação de atualização de dirigentes intermédios, subordinada à temática da melhoria da eficiência operacional – Lean Management, ao abrigo da Portaria n.º 146/2011, de 7 de abril, focada na redução de custos operacionais e, simultaneamente, no aumento da satisfação dos clientes.

Área Comportamental:

Tendo presente o enquadramento e a dinâmica organizacional, a formação nesta área considera-se estruturante na medida em que constitui um fator facilitador do processo de modernização administrativa em curso, promovendo o desenvolvimento de competências que permitam:

- Participar de forma assertiva no processo de mudança organizacional;
- A eficaz gestão do relacionamento interpessoal e o conhecimento das técnicas específicas de comunicação orientadas para o trabalho em equipa;
- Conhecer metodologias de organização pessoal do trabalho, identificando os desperdiçadores de tempo e as formas de os controlar;
- Delinear estratégias e técnicas para gerir positivamente o *stress* pessoal e profissional;

- Desenvolver técnicas de comunicação adequadas para uma eficaz apresentação em público (congressos, reuniões, sessões de sensibilização/formação, etc.).

Área de Gestão Pública:

A formação nesta área visa dotar os trabalhadores com as adequadas competências técnicas e transversais em vários domínios da gestão organizacional, no sentido de os alinhar e envolver na estratégia e nos objetivos definidos. Concretamente, pretende-se que os participantes nesta formação compreendam:

- A importância do planeamento estratégico e a metodologia do *Balanced Scorecard*;
- A necessidade de fixação de objetivos, no âmbito de um sistema de avaliação do desempenho organizacional, e o modo como eles se integram e articulam na ANSR;
- Os aspetos, legais, técnicos e a aplicação prática do SIADAP;
- A metodologia e as vantagens inerentes à gestão baseada em projetos;
- As obrigações e os procedimentos legais decorrentes do Código dos Contratos Públicos.

Área de Negócio:

Nesta vertente de formação, procura-se reforçar as competências dos trabalhadores na área do *core business* da ANSR: a segurança rodoviária e o direito contraordenacional rodoviário. Para esse efeito, será realizado um curso de formação inicial, dirigido a pessoal recém-admitido e a admitir brevemente pela ANSR, no sentido de garantir o seu enquadramento técnico-Profissional no contexto da missão e da estratégia organizacional.

Por outro lado, serão ainda ministrados dois cursos de aperfeiçoamento, atualização e especialização naquelas áreas críticas da missão, dirigidos a um público selecionado, no sentido da ANSR poder continuar a assegurar, ao mais alto nível, a expertise do negócio.

A candidatura encontra-se associada ao projeto “Mais perto, mais seguro” (Contrato n.º 2011/016960), aprovado pelo SAMA, cujo objetivo é contribuir para a modernização administrativa da ANSR, em termos de prestação do serviço ao cliente, agilização dos processos e dos procedimentos e, ainda, informatização e automatização das atividades de negócio.

No contexto do objetivo n.º 3 daquele plano estratégico – “Alinhar e motivar os colaboradores”, que visa genericamente a qualificação e valorização profissional do pessoal afeto à ANSR, encontram-se previstas uma série de iniciativas, nelas se destacando a elaboração de um

manual de análise e descrição de funções e o levantamento de necessidades de formação conducentes à conceção dos planos de formação anuais.

A ANSR está consciente que o investimento realizado em formação deve ser bem ponderado e, como tal, deve ter em conta as reais necessidades dos trabalhadores/organização e não constituir uma opção avulsa sem qualquer sentido estratégico.

6.5 AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO (SCI)

Questões	Aplicado			Fundamentação
	S	N	NA	
1 – Ambiente de controlo				
1.1 Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	X			
1.2 É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	X			
1.3 Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	X			Existe um elemento da categoria de Técnico Superior afeto à área de auditoria e controlo
1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	X			
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	X			
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos contactos regulares entre a direção e os dirigentes das unidades orgânicas?	X			
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?	X			Realizada no âmbito da obtenção da certificação de qualidade (ISO 9001:2008) pela empresa multinacional Lloyds Register
2 – Estrutura organizacional				
2.1 A estrutura organizacional estabelecida obedece às regras definidas legalmente?	X			
2.2 Qual a percentagem de trabalhadores do serviço avaliados de acordo com o SIADAP 2 e 3?				100 %
2.3 Qual a percentagem de trabalhadores do serviço que frequentaram pelo menos uma ação de formação?				94%
3 – Atividades e procedimentos de controlo administrativo implementados no serviço				
3.1 Existem manuais de procedimentos internos?	X			

3.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	X			
3.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	X			Elaborado pela SGMAI ao abrigo da PSC
3.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?		X		A escassez de RH impede a existência de rotatividade na organização
3.5 As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	X			
3.6 Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	X			
3.7 Os circuitos dos documentos estão claramente definidos de forma a evitar redundâncias?	X			
3.8 Existe um plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas?	X			
3.9 O plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas é executado e monitorizado?	X			
4 – Fiabilidade dos sistemas de informação				
4.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X			
4.2 As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	X			
4.3 Encontra-se instituído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs dos sistemas?	X			
4.4 A informação extraída dos sistemas de informação é utilizada nos processos de decisão?	X			
4.5 Estão instituídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	X			
4.6 A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de <i>backups</i>)?	X			
4.7 A segurança na troca de informações e <i>software</i> está garantida?	X			

Quadro 4- Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)

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

Em 2012, ano correspondente ao 2º ano de concretização do Plano Estratégico 2011-2013, a ANSR baseou-se na análise elaborada no ano anterior em que recorreu à metodologia *SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos de uma dada organização, bem como as oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente, tendo sido identificada a seguinte situação:

Pontos fortes

- ✓ *Expertise* na área de negócio;
- ✓ Dirigentes qualificados e motivados;
- ✓ Implementação da CAF numa ótica de melhoria contínua;
- ✓ Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias;
- ✓ Participação em grupos de trabalho internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária.

Pontos fracos

- ✓ Notoriedade, comunicação e imagem organizacionais;
- ✓ Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos;
- ✓ Insuficiência de descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho;
- ✓ Complexidade de gestão e de coordenação dos vários *outsourcings*;
- ✓ Custo médio elevado do colaborador externo;
- ✓ Inexistência de ferramentas de apoio à gestão e monitorização da atividade (sistemas de *Business Intelligence*);
- ✓ Natureza de serviço integrado, dependente da SGMAI no âmbito da partilha de serviços comuns;
- ✓ Inadequada estrutura orgânica para prossecução dos objetivos ligados à missão;
- ✓ Fortes debilidades do sistema de gestão e organização do arquivo de contraordenações;
- ✓ Cultura organizacional pouco sedimentada.

Oportunidades

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

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;
- ✓ Desastres naturais, tecnológicos e humanos suscetíveis de afetar a atividade.

6.6.1 ANÁLISE SWOT: INTERAÇÕES

A análise **SWOT** encontra-se retratada na matriz com quatro quadrantes, relacionando as quatro variáveis envolvidas: forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, conforme seguidamente ilustrado.

		ENVOLVENTE INTERNA													
		Pontos Fracos							Pontos Fortes						
		Notoriedade, comunicação e imagem organizacionais	Dificuldade de recrutamento e de fidelização de RH.	Insuficiência de descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho	Complexidade de gestão e de coordenação dos vários <i>outsourcings</i> . Custo médio elevado do colaborador externo	Fragilidades do sistema de controlo interno e ausência de um responsável pela revisão e análise de qualidade do mesmo. Insuficiência de procedimentos escritos	Inexistência de ferramentas de apoio à gestão e monitorização da actividade (sistemas de Business Intelligence)	Natureza de serviço integrado, dependente da SGMAI no âmbito da PSC. Inadequada estrutura orgânica para prossecução dos objectivos ligados à missão	Fortes debilidades do sistema de gestão e organização do arquivo de contra-ordenações	Cultura organizacional pouco sedimentada	Expertise na área de negócio	Dirigentes qualificados e motivados	Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias	Implementação da CAF numa óptica de melhoria contínua	Participação em grupos de trabalho internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária
ENVOLVENTE EXTERNA	Ameaças	Alterações políticas e legislativas susceptíveis de gerar instabilidade na área de negócio	-												
		Factores socioculturais com consequências na segurança rodoviária	-							-	+	+		+	+
		Sentimento de impunidade dos condutores gerado por ineficácia do sistema contra-ordenacional 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 actividades fiscalizadoras	-						-	-					
		Desastres naturais, tecnológicos e humanos susceptíveis de afectar a actividade	-						-	-					
	Oportunidades	Optimização e diversificação dos canais de comunicação	+	+			+				+				+
		Alteração da natureza do serviço: autonomia financeira e alargamento do âmbito das competências e da Missão	+						+		+		+		
		Adopção da fase negocial nos procedimentos de contratação. Maior racionalização dos custos	+		+		+				+		+		
		Governança em rede com os <i>stakeholders</i>	+	+	+		+		+		+			+	+
		Aposta nas novas tecnologias de informação e comunicação (TIC). Apropriação dos principais SI	+				+	+		+	+	+			+
		Cooperação internacional e exportação de <i>know-how</i> especializado (PALOP, em particular)	+									+			+
QREN, enquanto fonte de financiamento para apoiar investimentos estruturantes	+				+	+			+	+	+				

Legenda:

(+) Interacção positiva: ameaça combatida/aproveitamento de oportunidade

(-) Interacção negativa: ameaça potenciada/opportunidade desperdiçada

6.7 O PLANO ESTRATÉGICO DA ANSR PARA O TRIÉNIO 2011-2013

Desde há muito que a Administração Portuguesa tem como preocupação fomentar a implementação das melhores práticas através de iniciativas e atividades que visem a harmonização e a qualificação dos recursos humanos em sintonia com os processos de qualidade e desenvolvimento organizacional, aumentando assim o património de conhecimento das suas próprias organizações e, conseqüentemente, incrementando a produtividade daquelas.

Neste contexto, a ANSR como entidade organizacional do Estado, que se afirma pela excelência das suas ações, entendeu proceder à elaboração de um documento interno, onde de forma metódica e sistematizada, fossem enunciados os principais objetivos a prosseguir no triénio 2011-2013. Nesse documento estruturante, foram definidos os respetivos indicadores e iniciativas associadas, devidamente enquadrados numa estratégia global, clara e coerente com o intuito de, assim, melhor esta organização, poder responder aos desafios que o futuro lhe reserva.

Ainda neste contexto importa pois referir que no âmbito do projeto “*Estratégia Mais*” promovido pelo Ministério da Administração Interna (MAI), a ANSR desenvolveu entre outubro de 2009 e julho de 2010 um estudo de autoavaliação organizacional com recurso à metodologia da CAF (*Common Assesment Framework*). A este propósito, merece ser sublinhado o facto de a ANSR ter sido o único organismo no seio do MAI que concluiu a autoavaliação dos seus serviços em conformidade com o previsto naquela estratégia.

O trabalho de avaliação - CAF, teve por objetivo proceder a um diagnóstico profundo da ANSR, enquanto organização determinante para a segurança rodoviária nacional para que, com esse conhecimento, se pudessem tomar as medidas conducentes à sua melhoria, quer na vertente do seu ambiente organizacional interno, quer em relação à envolvente externa e, em particular, com os seus *stakeholders*. Esta autoavaliação foi encarada como uma ferramenta de gestão tendo em vista permitir a identificação dos seus pontos fortes bem como dos aspetos a melhorar.

A metodologia utilizada na elaboração do estudo, foi assim utilizada como uma ferramenta de diagnóstico do desempenho numa perspetiva de melhoria contínua, permitindo também que a ANSR, com base nesta avaliação, pudesse estabelecer os seus objetivos gerais estratégicos e operacionais para melhoria da qualidade dos serviços prestados.

Desta forma, em 2011 e tendo por base as conclusões daquele processo de autoavaliação, entendeu esta Autoridade dar seguimento a esse trabalho, o qual constituiu o ponto de partida para a elaboração do plano estratégico 2011-2013.

Para o efeito, no período compreendido entre o início de novembro de 2010 e finais de fevereiro de 2011, foram promovidas internamente reuniões semanais com a participação de todos os dirigentes e chefias da ANSR, as quais permitiram recolher um conjunto de contribuições que estiveram na base da elaboração do plano estratégico que resulta, assim, de um processo participado que envolveu os principais atores da organização.

A elaboração do plano estratégico da ANSR assentou o seu desenvolvimento na metodologia de gestão do *Balanced Scorecard* (BSC).

A escolha desta metodologia teve por base o facto do BSC se traduzir num método de gestão que funciona como suporte à definição e desenvolvimento estratégico de uma organização possibilitando, desta forma, a medição da execução das respetivas atividades bem como o alcance dos objetivos finais.

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

A formulação da estratégia foi também precedida, como já atrás foi mencionado, de uma análise ao meio envolvente externo (análise dos *stakeholders* e análise PESTLE) após o que foram identificados, através da análise SWOT, não só os principais pontos fortes e fracos, como também as ameaças e oportunidades da ANSR.

A definição dos vetores estratégicos, dos objetivos e respetivas iniciativas associadas, consubstancia uma boa parte da análise desenvolvida no plano estratégico da ANSR, que teve sempre por base a visão, a missão e os valores da organização, os quais constituem os pilares estruturais da existência da ANSR, enquanto organismo público, que visa servir os cidadãos e, em última instância, o Estado. Finalmente, elencaram-se uma série de indicadores que permitem medir o cumprimento dos objetivos e assim conseguir-se monitorizar, a todo o tempo, a estratégia da ANSR.

Perspetivado numa lógica mais abrangente o plano estratégico, devido à sua conceptualidade multidimensional acaba por abranger todas as atividades críticas da organização, dotando-as de senso de unidade, direção e propósito, facilitando as mudanças necessárias induzidas pelo seu próprio ambiente.

O alinhamento entre programas e objetivos estratégicos, por um lado, e a alocação de recursos humanos, financeiros, tecnológicos e materiais da organização por outro, é essencial para assegurar a consistência da estratégia e a sua implementação ao longo do triénio estipulado (2011-2013).

Deste modo, o plano estratégico foi concebido como uma espécie de modelo que visa orientar e presidir às principais decisões e ações da organização, estabelecendo os programas de ação necessários para alcançar os objetivos definidos e alocando os recursos necessários para a sua prossecução.

Tanto a missão (razão de ser da organização) como os objetivos de médio/longo prazo devem ter um certo sentido de permanência no tempo e apenas serem submetidos a alterações, fruto de condições externas e/ou internas, em situações verdadeiramente excecionais.

Na verdade, nada pode ser mais desestabilizador do que as sucessivas alterações e mudanças ocorridas de forma regular nas organizações.

A estabilidade desejada nos objetivos de médio/longo prazo é uma realidade incontornável para uma eficiente e eficaz gestão. Ainda assim, e fruto do dinamismo constante das sociedades atuais, muitas são as vezes em que por necessidade conjuntural existem forçosamente alterações e desvios aos objetivos inicialmente programados.

Neste sentido, a estratégia formulada para o ano de 2012 não foi encarada como imutável mas antes passível de alterações e/ou ajustamentos, em qualquer fase da sua execução, sempre que as circunstâncias assim o exijam.

Cientes de que mais importante do que a formulação da estratégia em si é a sua eficaz execução, considerou-se que a mesma deveria ser objeto de um estreito acompanhamento e permanente monitorização, razão pela qual foi também criada uma comissão de acompanhamento do plano estratégico (CAPE), a quem também em 2012 competiu assegurar a eficácia e a qualidade da respetiva execução.

6.7.1 A ESTRATÉGIA 2011-2013

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2011-2013, de acordo com um modelo de organização que busca a excelência no desempenho da sua missão, norteando-se pelas melhores práticas existentes em instituições estrangeiras congéneres.

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

6.7.2 VETORES ESTRATÉGICOS

Da análise estratégica efetuada, que incluiu a análise dos *stakeholders*, a análise PESTLE e, ainda, a análise SWOT, 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 pretendeu apostar muito claramente num aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos seus clientes e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso, nos quais se destacam a implementação, no ano de 2010, da ferramenta da CAF para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua.

Este processo constituiu, de resto, o primeiro passo conducente à almejada certificação de qualidade dos serviços da ANSR, ao abrigo da norma ISO 9001:2008 do EFQM, situação concretizada e obtida em agosto de 2012.

❖ **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, ou seja, 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, considerou-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, numa lógica de sustentabilidade económica.

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, imagem e responsabilidade social**

Tendo presente as conclusões que resultaram da análise estratégica efetuada, que apontaram para a necessidade de exponenciar a marca ANSR, considerou-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, a ANSR pretende 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.

Por outro lado, no âmbito da responsabilidade social corporativa, visa-se a integração das preocupações sociais e ambientais na gestão corrente da ANSR através da implementação de medidas que possam contribuir de forma positiva para a sociedade e para a proteção do meio ambiente, numa lógica de desenvolvimento sustentável.

No contexto desta orientação estratégica pretende-se, assim, dar a conhecer a ANSR de forma ética e responsável e, simultaneamente, proporcionar aos seus colaboradores uma experiência solidária e diferente, promovendo laços de coesão interna.

6.7.3 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (INDICADORES E INICIATIVAS)

No âmbito da análise estratégica efetuada no plano estratégico 2011-2013, foram definidos dez objetivos estratégicos abaixo identificados, os quais foram distribuídos horizontalmente segundo as perspetivas da metodologia BSC (inovação e aprendizagem, processos, financeira e cliente).

Os 36 indicadores e as 75 iniciativas não contam deste relatório de atividades, sendo que, para aceder aos mesmos, terá que ser consultado o referido documento estratégico da ANSR. De salientar, contudo que tais indicadores permitem medir o nível de concretização dos objetivos constantes das iniciativas programadas.

Os indicadores visam, assim, quantificar o nível de performance estratégica da ANSR, enquanto as iniciativas constituem os meios críticos essenciais ao cumprimento das metas estabelecidas no plano estratégico.

- **OBJETIVO ESTRATÉGICO 1 - PROMOVER A AUTOAVALIAÇÃO ORGANIZACIONAL E UMA CULTURA DE MELHORIA CONTINUA**

No âmbito deste objetivo estratégico, determinou-se a implementação e a monitorização dos programas de melhoria identificados no estudo de autoavaliação organizacional efetuado em 2010, nos domínios do reforço da liderança e gestão estratégica para a otimização de resultados, bem como do envolvimento e motivação das pessoas, com reflexo direto na sua produtividade e, também, da comunicação e imagem interna e externa da ANSR, estando então prevista para 2012 um novo processo de autoavaliação dos serviços, igualmente com recurso à ferramenta da CAF. Contudo, tal relançamento da CAF não foi possível de desenvolver em 2012 por questões de mera operacionalidade de recursos. No sentido de introduzir uma cultura de melhoria contínua e de promoção da excelência, determinou-se, também dentro deste objetivo, a criação de um concurso interno destinado a premiar ideias inovadoras apresentadas pelos colaboradores e que, comprovadamente, possam contribuir para a melhoria da eficiência e da qualidade do serviço prestado.

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 2 - COMUNICAR E ENVOLVER OS COLABORADORES NA ESTRATÉGIA

Tendo presente que o sucesso da estratégia preconizada se encontra dependente do grau de envolvimento e colaboração de todos aqueles que trabalham na organização, entendeu-se proceder no âmbito deste objetivo, à realização de sessões informativas mensais, no auditório do edifício, ministradas pelas várias unidades orgânicas da ANSR e subordinadas às várias iniciativas incluídas no plano estratégico (p. e., videoconferência, projeto SINCRO, Documento Único de Cobrança, etc.) visando a sua divulgação e discussão entre todos os trabalhadores.

Tais ações, potenciadoras da concretização da estratégia e da obtenção de resultados, são devidamente enquadradas no Programa de Divulgação de Iniciativas Estratégicas (PDIE) que é preparado e aprovado anualmente.

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 3 - ALINHAR E MOTIVAR OS COLABORADORES

Para além das sessões referidas no objetivo anterior, alinhadas com a estratégia, a ANSR entendeu apostar e reforçar a formação dos seus colaboradores, no sentido da sua qualificação e valorização profissional.

Neste contexto, foi determinado realizar-se estudos visando a definição de um perfil para cada posto de trabalho (situação iniciada em novembro de 2011), após os quais foram concebidos os diversos referenciais de função que contemplaram um conjunto de competências (funcionais e comportamentais) necessárias para o adequado exercício das atividades.

Em ordem a apurar os *gaps* de competências de cada colaborador foi desenvolvido em 2012 um conjunto de diagnósticos de necessidades formativas que constituem a base dos planos de formação anuais.

Também com o objetivo de fomentar a cultura organizacional e promover a coesão e interação entre os trabalhadores foi publicado mensalmente o boletim informativo interno “O Deck” e apostou-se em iniciativas periódicas de *Teambuilding*, nos termos previstos num plano elaborado para o efeito e designado - Plano de Animação e Dinamização Interna (PADI).

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 4 - AGILIZAR/AUTOMATIZAR PROCESSOS E APERFEIÇOAR O SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

Neste objetivo entendeu-se que todos os esforços tendentes à prossecução da desmaterialização dos processos bem como à reengenharia e automatização dos mesmos, são considerados fundamentais para aumentar a eficiência e a produtividade organizacional.

Considerou-se igualmente prioritário o recrutamento de um técnico superior de auditoria interno, situação concretizada em setembro de 2012, o qual tem por objetivo proceder à avaliação da gestão e ao funcionamento da organização, de uma forma sistemática, de acordo com os princípios da legalidade e da boa gestão financeira: economia, eficiência e eficácia.

Como já atrás foi referido, entendeu-se no âmbito deste objetivo, proceder à criação de uma Comissão de Acompanhamento do Plano Estratégico (CAPE) responsável pela monitorização e avaliação permanente das ações nele incluídas e que reúne periodicamente para esse efeito.

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 5 - MELHORAR AS CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO E A CARACTERIZAÇÃO DA SINISTRALIDADE

Pretende-se, com este objetivo, não só aumentar a qualidade das campanhas de segurança rodoviária em geral, mas também reforçar este tipo de ações junto de diversos segmentos específicos (idosos, crianças, motociclistas, tratoristas, etc.) que têm contribuído de forma relevante para as estatísticas da sinistralidade em Portugal.

No âmbito da caracterização da sinistralidade e dentro do objetivo aqui referenciado, determinou-se, também proceder à realização de um estudo sobre o custo social dos acidentes de viação (estudo elaborado e apresentado em 17 de abril de 2012) e a definição dos conceitos de ferido grave e de ferido ligeiro, logo que se encontrasse aprovada a necessária Diretiva Comunitária enquadradora.

Ainda neste domínio, merece particular relevância a implementação do projeto SIAV (Sistema de Informação de Acidentes de Viação), que irá incluir a georreferenciação dos locais dos acidentes, o qual contribuirá decisivamente para a melhoria da caracterização da sinistralidade e, conseqüentemente para a redução da mesma.

- **OBJETIVO ESTRATÉGICO 6 - ASSEGURAR A APLICAÇÃO DA LEI E CONTRIBUIR PARA A MELHORIA DA FISCALIZAÇÃO**

No quadro deste objetivo entendeu-se que deveriam ser implementados um conjunto de procedimentos que visam acelerar a tramitação dos autos de contraordenação promovendo-se, por um lado, a redução do número de dias decorridos entre a prática da infração e a decisão e, conseqüentemente, a redução da taxa de prescrição das contraordenações e, por outro, o aumento do efeito dissuasor gerado pela melhoria da eficácia do sistema.

Também no âmbito deste objetivo estratégico, se entendeu intensificar os esforços ao nível da observação das vias e das inspeções a pontos negros bem como no que respeita à emissão de recomendações às entidades gestoras das vias.

Também no âmbito deste objetivo e como previsto na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, em 2012, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) deu início ao processo de Revisão Intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), com a colaboração do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE-IUL), tendo em vista a atualização e desenvolvimento dos objetivos e das ações chave para o período 2013-2015.

- **OBJETIVO ESTRATÉGICO 7 - MELHORAR A COORDENAÇÃO DA ENSR E FOMENTAR A PARTILHA DO CONHECIMENTO E O TRABALHO EM REDE E COLABORATIVO**

Cientes da complexidade de coordenação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), dada a grande diversidade de atores nela intervenientes, e reconhecendo as virtualidades que um modelo de governação em rede pode proporcionar ao nível da eficácia do serviço prestado, a ANSR entendeu desenvolver um conjunto diversificado de ações tendo em vista a concretização deste objetivo estratégico.

Neste quadro estipulou-se, por exemplo:

- ✓ Proceder à elaboração, em estreita colaboração com as entidades fiscalizadoras (GNR e PSP), de um glossário de segurança rodoviária que irá depois permitir a atualização do manual de preenchimento dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV);
- ✓ A conceção de um manual de recolha, tratamento e divulgação dos dados de sinistralidade rodoviária.

No âmbito do trabalho em rede e colaborativo entendeu-se promover a automatização das certidões de RIC nos Governos Cívicos (substituída ainda em 2011, pela Polícia de Segurança Pública), entidades fiscalizadoras, tribunais e IMTT e realizar várias ações de (in) formação junto dos vários *stakeholders* relacionadas com processos em que estes intervenham.

Também no âmbito deste objetivo estratégico, entendeu a ANSR que deverá ser desenvolvido um portal interno colaborativo tendo como objetivos a harmonização da cultura interna da organização, assim como funcionar como meio de divulgação de informação e também como ferramenta para a gestão do conhecimento, o que, certamente, se traduzirá numa maior eficiência nos procedimentos que impliquem partilha de informação, com impacto na melhoria do serviço prestado ao cliente.

- **OBJETIVO ESTRATÉGICO 8 - REDUZIR DESPESAS E AUMENTAR RECEITAS**

Face ao quadro macroeconómico desfavorável que reina nestes últimos anos, e tendo em conta as dificuldades financeiras que o país atravessa, a direção da ANSR definiu como prioridade estratégica, prosseguir uma natural política de contenção de despesas, mas sobretudo, de captação de novas fontes de financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo QREN.

Neste contexto, determinou-se no âmbito do plano estratégico de 2011-2013, que serão levados a cabo várias iniciativas, designadamente a adoção da fase negocial nos procedimentos de contratação pública, a renegociação de contratos já existentes com fornecedores e a otimização/agilização dos serviços de *outsourcing* no sentido de melhor se adaptarem às necessidades operacionais.

Para além disso, será introduzida uma metodologia de elaboração do orçamento com base nas atividades e objetivos anualmente previstos (orçamentação por programas), conforme estabelecido no plano estratégico da ANSR e, reforçados, os procedimentos ao nível do controlo orçamental.

No que se refere ao recurso aos apoios comunitários (FEDER e FSE), foram e serão ainda submetidas também em 2012, candidaturas aos Programas Operacionais Regionais do Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve para financiamento dos vários projetos, nomeadamente o do SINCRO, cujo investimento total se encontra estimado em 3.290.250,00 €, e também, no âmbito do objetivo nº 3 do plano, apresentada já em princípios de 2012, uma

candidatura para o projeto de formação ao abrigo do Programa Operacional Potencial Humano (POPH).

Pretende-se, com este objetivo estratégico, adotar uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros nacionais contribuindo-se, desta forma, para a sustentabilidade das finanças públicas.

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 9 - AUMENTAR A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO E A SATISFAÇÃO DO CLIENTE

No contexto deste objetivo, determinou-se o desenvolvimento de um Sistema de Gestão de Qualidade (SGQ) que assegure o cumprimento dos requisitos da norma ISO 9001:2008 e que permitisse a certificação da ANSR (situação concretizada em agosto de 2012) visando-se, desta forma, aumentar a satisfação dos clientes e fomentar uma cultura de melhoria contínua, promovendo um serviço de excelência sustentável.

- OBJETIVO ESTRATÉGICO 10 - REFORÇAR A COMUNICAÇÃO, CONSOLIDAR A IMAGEM ORGANIZACIONAL E RESPONSABILIDADE SOCIAL

Considerando a necessidade de reforçar a notoriedade e a imagem da ANSR, entendeu-se no âmbito deste objetivo, intensificar esforços de comunicação nos canais atualmente existentes bem como noutros que se revelem pertinentes para esse efeito, os quais serão devidamente enquadrados e articulados no âmbito de um plano integrado de comunicação, a desenvolver durante o ano de 2013.

Tendo presente a emergência e as potencialidades evidenciadas pelas redes sociais, enquanto modo de comunicação de massas, estipulou-se a realização de um estudo de avaliação sobre a pertinência da ANSR aderir a esses media, designadamente ao *facebook* e ao *twitter*, sendo que, acabou por optar por criar uma página na rede social *facebook*, tendo atingido mais de um milhão de “amigos” em finais de 2012.

Também em 2012 e no que a este objetivo estratégico respeita, saliente-se que a ANSR continuou a assegurar a disponibilização de conteúdos da organização, quer no portal do cidadão (atualizando dados), quer no portal de segurança (introdução de informação) do Ministério da Administração Interna.

No sentido de aumentar a eficácia da comunicação e reforçar a satisfação e a confiança dos cidadãos, entendeu-se pertinente desenvolver um projeto de simplificação da linguagem comunicacional, nas decisões administrativas, visando a disponibilização de conteúdos em

português claro, situação desenvolvida em 2012 e que será, constituirá um grande passo na simplificação/acessibilidade dos *templates* de contraordenações durante o ano de 2013.

Atendendo a que, a responsabilidade social é cada vez mais um fator fundamental na construção da imagem e da reputação de uma organização, a ANSR entendeu que deverão ser prosseguidas ações no domínio da sustentabilidade social e ambiental.

No que se refere à sustentabilidade social, visa-se fomentar a participação da organização no contexto social em que se insere, através do desenvolvimento de iniciativas próprias e/ou em parceria com outras entidades da sociedade civil (universidades, organizações não governamentais, associações empresariais, autarquias, entre outras), que potenciem benefícios mútuos entre a ANSR e a comunidade.

Ainda neste domínio, importa salientar a promoção de ações de voluntariado, as quais se podem revelar como um meio importante de aproximar a ANSR dos seus colaboradores, enquanto ferramenta que promove o espírito de equipa e que reforça o sentimento de orgulho e pertença dos colaboradores à organização.

Na área da sustentabilidade ambiental, será prosseguida uma política assente no princípio dos 3 R's (reduzir, reutilizar e reciclar) em ordem a mitigar os efeitos negativos no meio ambiente, decorrentes da atividade da ANSR.

6.8 MAPA ESTRATÉGICO

Após se ter definido no plano estratégico 2011-2013, os três vetores estratégicos, que consubstanciam as grandes linhas orientadoras da ANSR, bem como os objetivos organizacionais, elaborou-se o mapa estratégico, constante da figura da página seguinte, que é a ferramenta que permite o acompanhamento estratégico.

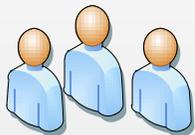
Existe uma relação direta entre as quatro perspetivas consideradas na medida em que a boa performance nos objetivos da inovação e aprendizagem irão induzir melhorias nos processos internos que, por sua vez, terão impacto nos resultados financeiros e, finalmente, irão gerar uma melhor satisfação dos clientes,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

Eficácia e qualidade de serviço

Economia e eficiência operacional

Comunicação, imagem e
responsabilidade social

PERSPETIVAS



Clientes

*Como podemos
satisfazer os nossos
clientes?*



Financeira

*O que devemos fazer
para otimizar os
nossos recursos?*



Processos

*Que processos
devemos utilizar
para sermos mais
eficientes?*



**Inovação e
aprendizagem**

*Como vamos motivar e
preparar os nossos
colaboradores?*

Aumentar a qualidade do
serviço prestado e a
satisfação do cliente

Reforçar a comunicação e
consolidar a imagem
organizacional

Reduzir despesas e
aumentar receitas

Melhorar as campanhas
de sensibilização e a
caracterização da
sinistralidade

Assegurar a aplicação da lei
e contribuir para a melhoria
da fiscalização

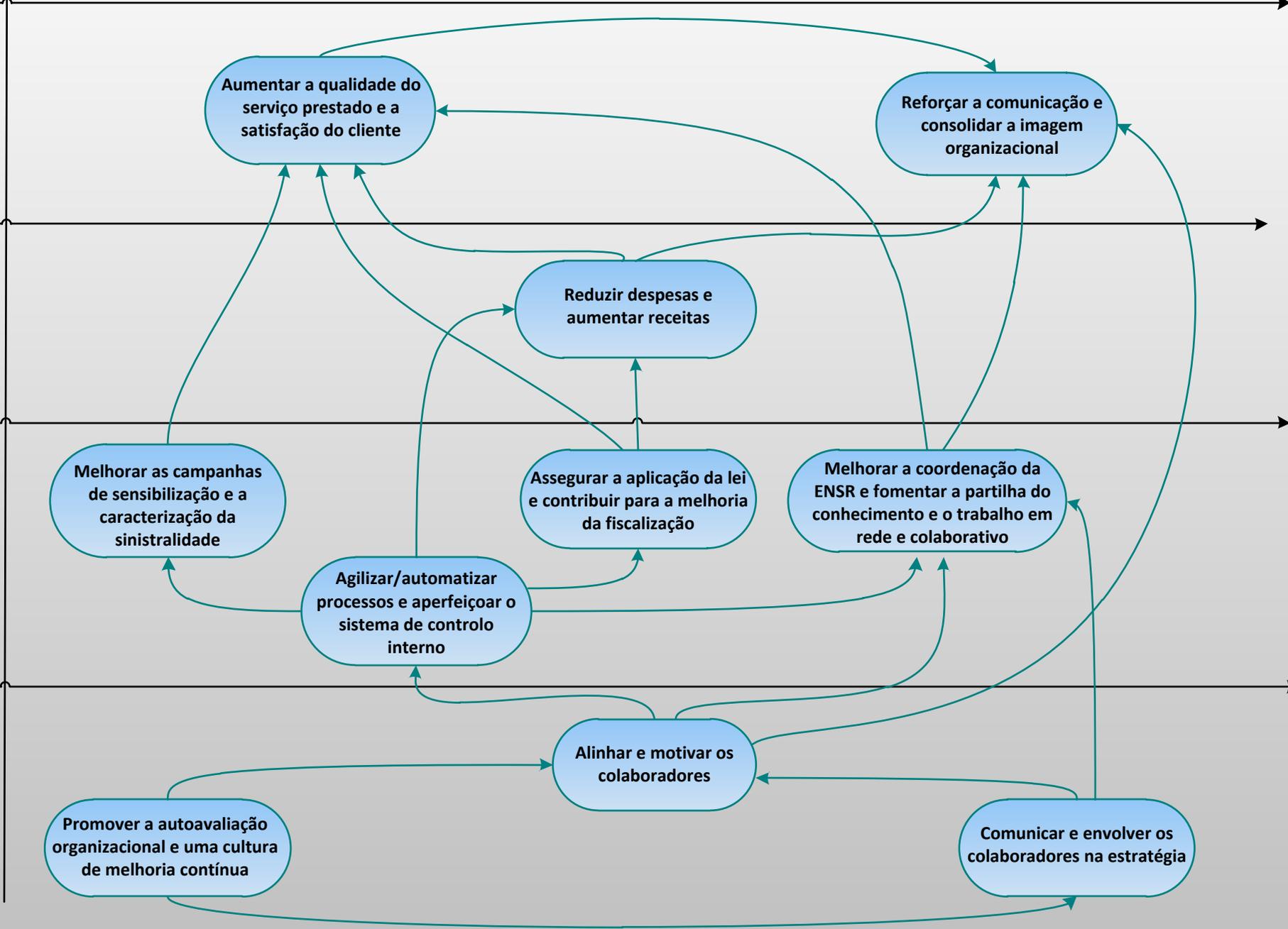
Melhorar a coordenação da
ENSR e fomentar a partilha do
conhecimento e o trabalho em
rede e colaborativo

Agilizar/automatizar
processos e aperfeiçoar o
sistema de controlo
interno

Alinhar e motivar os
colaboradores

Promover a autoavaliação
organizacional e uma cultura
de melhoria contínua

Comunicar e envolver os
colaboradores na estratégia



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

7.1 PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária, a ANSR, em 2012, promoveu e/ou participou em diversos eventos com outras entidades, que a seguir se indicam:

- ✓ Seminário DRUID “*Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*”, janeiro - organizado pela ANSR e pelo Instituto Nacional de Medicina Legal (INML), este seminário teve como objetivo apresentar as conclusões do Projeto de Investigação Europeu;
- ✓ 10.º Congresso Internacional de Segurança e Saúde do Trabalho, março - neste evento apresentaram-se diferentes perspetivas sobre a prevenção do risco profissional e estratégias no domínio dos novos riscos emergentes, como sejam a sinistralidade rodoviária de trabalho;
- ✓ Seminário “*Segurança na utilização das máquinas agrícolas/florestais*”, realizado em março, tendo em vista alertar para o perigo inerente à utilização de máquinas e equipamentos agrícolas, no âmbito do qual a ANSR apresentou a “Sinistralidade Rodoviária em Portugal com tratores agrícolas”;
- ✓ I Simpósio sobre Traumatismos Pélvicos causados pela sinistralidade rodoviária, março – teve como principal objetivo sensibilizar o público em geral para a problemática da traumatologia relacionada com os acidentes de viação;
- ✓ Seminário “*O Custo Económico e Social dos acidentes de viação em Portugal*”, organizado pela ANSR e a Universidade Autónoma de Lisboa (UAL), em abril, destinou-se a apresentar os resultados do estudo relativo à determinação do custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal;
- ✓ IX Congresso Ibérico “*A bicicleta e a Cidade*”, organizado pela FPCUB, ConBici e o Município da Murtosa, em abril, sobre a importância da integração da bicicleta na mobilidade urbana e infraestruturas, contou com uma apresentação da ANSR subordinada ao tema “*Sinistralidade Rodoviária envolvendo Velocípedes*”.

- ✓ III Congresso "Prevenir e Reparar Acidentes em tempo de crise", promovido pela Liberty Seguros, em junho, debruçou-se sobre o efeito da crise na sinistralidade rodoviária;
- ✓ Conferência "20 anos a olhar pela Segurança das Crianças", organizada pela APSI, em junho, abordou os desafios e compromissos futuros na prevenção dos acidentes com crianças e jovens;
- ✓ Seminário de Segurança Rodoviária, promovido pela Scania Ibérica, em Madrid, destinou-se a apresentar um estudo realizado pela Fundación Española para La Seguridad Vial, sobre a crise e a segurança rodoviária no transporte profissional;
- ✓ Seminário Internacional PRAISE "*Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees*" - organizado pela Fundação MAPFRE, teve como objetivo divulgar o projeto europeu PRAISE, que visa promover e louvar as melhores práticas de segurança rodoviária em contexto laboral;
- ✓ Jornadas LNEC, dezembro – nestas jornadas, intituladas "*Mobilidade e Gestão das Infraestruturas de Transporte*", abordaram-se os novos desafios, oportunidades e estratégias para este setor, a nível nacional e internacional;
- ✓ BP, projeto "*Segurança ao Segundo*" – participação da ANSR em workshops e verificação de conteúdos relativos a iniciativas de sensibilização e formação de jovens e futuros condutores.

7.2 CAMPANHAS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

No que diz respeito às campanhas de sensibilização pública desenvolvidas pela ANSR, a sua divulgação efetuou-se através do seu sítio na internet (www.ansr.pt), do [facebook](#), dos meios de comunicação social (rádio, imprensa escrita) e com a colaboração das Forças de Segurança, que distribuíram materiais pelas respetivas esquadras e comandos, bem como em algumas operações de fiscalização realizadas nesse ano.

Complementarmente, a ANSR procedeu ao envio de material das campanhas para as câmaras municipais e para escolas e associações ligadas ao setor da segurança rodoviária destacando-se, entre outras as seguintes iniciativas durante o ano 2012:

- ✓ Campanhas Sazonais, correspondentes às férias da Páscoa, Verão, Natal e Ano Novo;
- ✓ IV Dia Europeu de Segurança Rodoviária, sob o tema “*Envolvimento Ativo dos Jovens na Segurança Rodoviária*”, 25 julho – promoção de várias iniciativas em conjunto com a GNR, PSP, ANEBE, CM Almada, CM Oeiras e Cruz Vermelha Portuguesa;
- ✓ Campanhas relativas à Peregrinação a Fátima, nos meses de maio e outubro, respetivamente;
- ✓ Regresso às Aulas em Segurança, no início de setembro – com a colaboração da PSP e GNR, no âmbito do Programa “*Escola Segura*”, foram distribuídos folhetos, réguas, cartazes e um jogo alusivo à segurança rodoviária pelas escolas;
- ✓ Dia da Memória, a 18 de novembro – dia dedicado às vítimas de acidentes rodoviários (assinalado no 3º domingo do mês de novembro), que contou com a colaboração da A-CAM e da Câmara Municipal de Cascais;
- ✓ Campanha “*Estrada Segura*” – projeto piloto promovido pelo Estabelecimento Prisional de Torres Vedras englobando a realização de ações de formação e a divulgação e distribuição de folhetos e cartazes;
- ✓ Ano Europeu do Envelhecimento Ativo e da Solidariedade entre Gerações (AEEASG) – neste âmbito, a ANSR em parceria com a Câmara Municipal de Torres Vedras e com o envolvimento de jovens voluntários, desenvolveram uma iniciativa visando sensibilizar as pessoas idosas para a segurança rodoviária;

- ✓ Divulgação e distribuição dos folhetos produzidos no contexto de duas campanhas com cartoons: Álcool - “Se beber não Conduza” e Jovens Condutores - “Sou o maior, conduzo em Segurança”, respetivamente.

Realização das campanhas sazonais nas férias da Páscoa, do Verão e de Natal;

ÁLCOOL UM FATOR DE RISCO

O consumo de álcool aumenta o risco de sofrer um acidente mortal

TAS=0.50 g/l - aumenta o risco 2 vezes
 TAS=0.80 g/l - aumenta o risco 4 vezes
 TAS=1.20 g/l - aumenta o risco 16 vezes

Frederberg, Karl



Sabia que:

1 em cada 3 condutores mortos em acidentes de viação apresenta uma taxa de álcool no sangue ilegal (TAS >=0.5 g/l)

Taxa de Álcool Sanguíneo - quantidade de álcool existente no sangue habitualmente expressa em gramas por litro

ANSR
 AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA
 Contacto: 707 200 850
 www.ansr.pt

Com o apoio:



PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Se beber Não conduza

ANSR
 AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA





- O álcool reduz o campo visual. Se beber, deixe que o conduzam!
- Evite riscos quando vai sair. Com o condutor 100% Cool está em segurança.



- O álcool em excesso pode causar fadiga. Seja um condutor consciente.
- Lembra-se que se conduzir sob o efeito de álcool (TAS >=0.5g/l), pode ficar sem carta até 2 anos.



- Atenção! A mistura de álcool com alguns medicamentos aumenta o risco de acidente.
- Não viaje com quem não respeita os limites. Com álcool, nem pensar!



Conhece os perigos!

Ao fim de semana e à noite o risco de morte é maior para os jovens: → 46% dos mortos durante o fim de semana → 30% dos mortos entre a meia noite e as 6 horas

Nos acidentes, metade dos jovens morre em DESPISTES

Velocidade - Álcool - Fadiga Um cocktail mortal

Sabia que:

2 em cada 3 vítimas mortais entre os 18 e 24 anos são condutores

ANSR
 AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA
 Contacto: 707 200 850
 www.ansr.pt

Com o apoio:



PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

SOU O MAIOR CONDUZO COM SEGURANÇA

ANSR
 AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA





- Cuidado! O excesso de velocidade pode fazer com que não chegues ao destino.
- Telemóvel? Nem pensar! Muito menos para enviar ou receber SMS. Evita riscos.

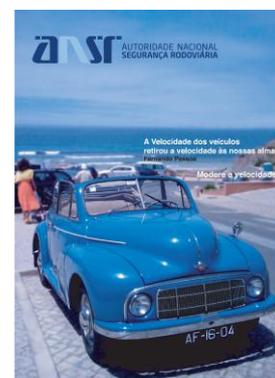


- Está atento ao tempo e a tudo o que te rodeia para não ficares pelo caminho...
- Não basta ter a carta de condução para ser um ás ao volante. Se queres impressionar, dá o exemplo.

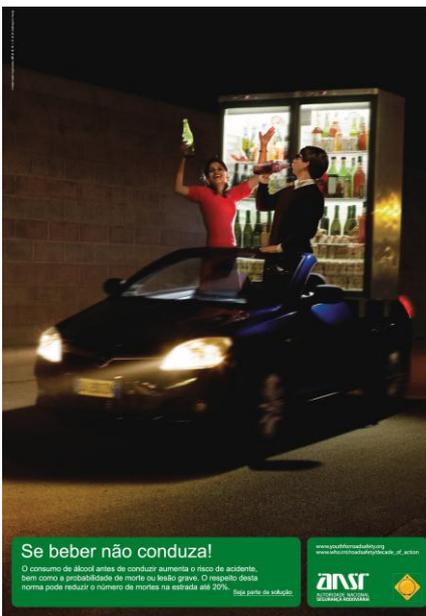


- O verdadeiro campeão da festa é o que leva os amigos a casa em segurança.
- Conduzir depois de uma noite é perigoso. Se não te tentares controlar, pensa nos teus amigos!





Relativamente à Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020, a ANSR, através de uma parceria com a organização internacional YOURS celebrada em 2011, adaptou, também em 2012 (ver site da ANSR), a coleção de 5 (cinco) cartazes “*Surreal*”, dirigidos ao público jovem: “*Se beber não conduza!*”; “*Use capacete!*”; “*Utilize cinto de segurança!*”; “*Modere a velocidade!*” e “*Torne-se visível!*”.



7.3 DADOS DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 2012

Em 2012, a ANSR deu início ao processo de Revisão Intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), com a colaboração do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE-IUL), tendo em vista a atualização e desenvolvimento dos objetivos e das ações chave para o período 2013-2015.

Da análise e avaliação do primeiro período de implementação da ENSR, (estudo dos dados de sinistralidade, revisão de literatura, etc.) resultou um balanço que permitiu:

- ❖ Constatar que o número real de vítimas mortais (+26,5% e +29,3% em relação às vítimas no local do acidente, em 2010 e 2011, respetivamente) era muito superior aos 14% anteriormente estimados (pós 1998) e ao previsto para o final do primeiro período da ENSR;
- ❖ Apurar que a evolução registada em termos de “Mortos no Local do Acidente”, de -18,8% durante o período 2008-2011, ultrapassou a taxa de redução projetada na ENSR (-14,3%);
- ❖ Definir, por uma questão de rigor estatístico, que o cálculo do indicador passou a contemplar apenas a população do Continente, o que implicou que, em 2010, o valor de “Mortos por Milhão de Habitantes” ($M/10^6H$) foi de 92 e, em 2011, atingiu os 89, contra os 78 estabelecidos como Meta para a primeira fase da ENSR;
- ❖ Verificar que Portugal apresentou, no período em análise, uma evolução da sinistralidade menos favorável, em comparação com os países de referência – Espanha, França e Áustria – sendo de destacar, pela negativa, a “Sinistralidade dentro das localidades”, onde o nosso país ocupa a penúltima posição na UE e em que o peso deste tipo de ocorrência, no total das vítimas mortais, tem vindo a aumentar.

Sendo necessário efetuar um esforço acrescido por parte de todos os envolvidos para que seja atingida, em 2015, a Meta Quantitativa de 62 Mortos por Milhão de Habitantes, a revisão intercalar da ENSR contemplou um aprofundamento concetual relevante, ao estabelecer uma Visão para a Segurança Rodoviária em Portugal: «Alcançar um Sistema de Transporte Rodoviário Humanizado», em que a sinistralidade rodoviária deverá tender para um resultado que vise alcançar, a longo prazo, zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se como imperativo ético que *“Ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal”*.

Foram também identificados novos grupos e fatores de risco, o que conduziu à redefinição dos Objetivos Estratégicos, com um espectro mais alargado de intervenção mas concentrado em menor número (sete) de objetivos, conforme se segue:

- O.E.1 – Melhoria do comportamento dos condutores
- O.E.2 – Proteção dos utentes vulneráveis
- O.E.3 – Aumento da segurança dentro das localidades
- O.E.4 – Redução dos principais comportamentos de risco
- O.E.5 – Melhoria do socorro, do tratamento e do seguimento das vítimas
- O.E.6 – Infraestruturas mais seguras e mobilidade
- O.E.7 – Promoção da segurança nos veículos

A definição dos Objetivos Operacionais, sujeita a confirmação pelos Grupos de Trabalho, obedeceu ao mesmo método, o que conduziu à sua redução para 13 (contra 30 Objetivos Operacionais estabelecidos na primeira fase da ENSR).

Em termos de organização, esta revisão, tal como a elaboração da ENSR, desenvolveu-se a três níveis:

Estrutura Técnica – constituição de 13 Grupos de Trabalho multidisciplinares, com representantes das várias entidades públicas cujas competências têm influência na Segurança Rodoviária.

Estrutura de Pilotagem, constituída por representantes dos vários Ministérios e que assume a necessária coordenação interministerial.

Grupo Consultivo – Organizações não-governamentais e associações do setor da segurança rodoviária.

Assim, o documento de apoio elaborado neste âmbito (disponível em http://www.ansr.pt/Portals/0/centroDoc/ENSR_Doc_Apoio_Rev_Intercalar_Preliminar_25_10_2012.pdf), por forma a permitir a participação do Grupo Consultivo, foi submetido à apreciação dos membros da Estrutura de Pilotagem nas reuniões realizadas em fevereiro e setembro, respetivamente, e depois de ouvidos os elementos da Estrutura Técnica.

Também em setembro, efetuaram-se os ajustamentos necessários no sentido de dar início às atividades a desenvolver pelos GT, que tinham por missão analisar e, eventualmente, reformular os Objetivos Operacionais, bem como identificar as Ações Chave a implementar em 2013-2015. As reuniões destes grupos decorreram entre outubro e dezembro.

No quadro seguinte apresenta-se o número total de acidentes de viação e de vítimas registado durante os anos de 2011 e 2012, respetivamente:

BALANÇO DA SINISTRALIDADE 2012/2011							
	Continente (1)		Regiões Autónomas (2)		Total		2012/2011
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	
Total de acidentes (3)	127641	114890	5606	4887	133247	119777	-13470
Vítimas mortais	689	580	31	11	720	591	-129
Feridos Graves	2436	2035	200	183	2636	2218	-418
Feridos Ligeiros	39726	35801	1640	1391	41366	37192	-4174

(1) Fonte: BEAV's (2011, janeiro a setembro 2012) e ANTENAS (outubro a dezembro 2012)

(2) Fonte: ANTENAS (2011 e 2012)

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

No Continente, o número total de acidentes de viação apresentou uma redução de 10,0% (-12751 ocorrências), comparativamente com o ano anterior. Relativamente ao número de vítimas, verificou-se um decréscimo de 109 vítimas mortais (-15,8%), 401 feridos graves (-16,5%) e 3925 feridos ligeiros (-9,9%).

Nas Regiões Autónomas, constatou-se igualmente uma redução nos principais indicadores de sinistralidade, em relação a 2011: -719 acidentes de viação (-12,8%), -20 vítimas mortais (-64,5%), -17 feridos graves (-8,5%) e -249 feridos leves (-15,2%).

A comparação entre o total de mortos registados em 2012 e o valor fixado para esse ano (gráfico abaixo) permite constatar que o número de vítimas mortais foi inferior à meta definida para estas vítimas: 573 vs. 688 mortos.

No âmbito da sinistralidade, obtiveram-se os seguintes resultados em 2012:

- 29.867 acidentes com vítimas, o que significou uma redução de 2.674 acidentes com vítimas face a 2011, ou seja, um decréscimo de 8,2%;
- 573 vítimas mortais, ou seja, menos 116 (-16,8%) do que em 2011;
- 2.060 feridos graves, representando um decréscimo de 376 (-15,4%) relativamente ao ano anterior;
- 36.190 feridos leves, representando uma diminuição de 3536 (-8,9%) comparativamente com o ano transato.

A colisão foi o tipo de acidente mais frequente, representando cerca de metade dos acidentes com vítimas ocorridos em 2012 (51%), 36% do total de mortos e 40% dos feridos graves.

Os despistes constituíram 33% dos acidentes, com 46% dos mortos e 39% dos feridos graves.

Já os atropelamentos traduziram-se em 16% dos acidentes, com 18% de mortos e 21% de feridos graves. Neste tipo de acidente, e em comparação com o ano anterior verificou-se uma diminuição de acidentes (-563/-10,4%) do número de mortos (-12/-10,4%) e de feridos graves (-82/-16%) resultante de atropelamentos.

A maioria dos acidentes (22775/76%) e feridos graves (1342/65%) registou-se dentro das localidades, o número de vítimas mortais foi repartido em 50% dentro e fora das localidades.

A melhoria apresentada em 2012 pelos índices de sinistralidade, face a 2011, continua a ser mais acentuada fora das localidades. (menos 14,8% acidentes com vítimas e menos 18,7% mortos)

Quanto ao tipo de via, o maior número de acidentes ocorreu em arruamentos (60% acidentes, 31% mortos e 46% feridos graves) e estradas nacionais (22% acidentes, 35% mortos e 30% feridos graves).

Comparativamente ao ano de 2011 registou-se um assinalável decréscimo no número de mortos e de feridos graves registado nos arruamentos, com -16% de mortos e -16% de feridos graves.

No que respeita ao número de acidentes em autoestrada também se verificou um decréscimo (-23%) tendo-se traduzido em -35% de feridos graves e -18% de feridos ligeiros.

Em contrapartida, e contrariando a tendência global, as EM's (Estradas Municipais) registaram mais 22% de vítimas mortais do que em 2011, acréscimo unicamente observado nessa categoria de vítimas sem reflexo direto na variação do número de acidentes.

De realçar que em 2012 os condutores e passageiros de automóveis ligeiros apresentaram uma redução bastante significativa (-85 mortos) face a 2011, o que não deixa de ser um excelente indicador.

Em 2012, os utentes com idade superior a 75 anos representaram 13% das vítimas mortais, enquanto na classe etária dos 20 aos 29 anos a representatividade está nos feridos graves.

Comparativamente com o ano de 2011 observou-se um aumento de 8 mortes entre os utentes dos 40 aos 44 anos sendo que a maior redução se verificou no grupo dos 20-24 anos, com menos 19 mortos.

Ainda relativamente à sinistralidade rodoviária, assegura-se o respetivo acompanhamento através da elaboração e divulgação de uma ficha periódica, de carácter provisório e meramente indicativo da evolução apresentada pelas vítimas de acidentes de viação durante o ano em curso, bem como de relatórios mensais e anuais, caracterizando a sinistralidade registada nos períodos considerados, a nível distrital e nacional.

7.4 PONTOS NEGROS³ – INSPEÇÕES

Em 2012 realizaram-se 38 inspeções aos *pontos negros* registados no ano de 2011. As inspeções aos locais foram realizadas conjuntamente com as entidades gestoras das vias e com a colaboração das Forças de Segurança e consistiram na deslocação 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.

Como habitualmente foram também elaborados os correspondentes relatórios que deram origem ao envio de recomendações às entidades gestoras das vias, no sentido de efetuarem as correções consideradas necessárias e/ou colocarem a sinalização considerada conveniente.

Neste sentido, foram realizados emissão de pareceres e instruções técnicas no âmbito das matérias seguintes:

- Circulação rodoviária;
- Sinalização do trânsito;
- Provas desportivas;
- Regulamentos municipais;
- Procedimentos de fiscalização do trânsito.

³ Ponto negro – Define-se por ponto negro, um "lanço de estrada, com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20"

7.5 VISTORIAS

Em 2012, realizaram-se 16 (dezasseis) vistorias para abertura ao trânsito de novas vias ou novos troços de via, integrando a ANSR a equipa do INIR, conforme resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, de 17 de novembro.

7.6 OUTRAS INSPEÇÕES DE VIAS

Foram realizadas 19 (dezanove) observações de vias – inspeções á sinalização e condições de circulação rodoviárias, tendo sido enviadas as correspondentes recomendações às entidades gestoras das vias.

7.7 APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLO E FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Foram aprovados 8 (oito) modelos de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito:

- 1 (um) cinemómetro;
- 1 (um) teste de rastreio na saliva;
- 6 (seis) parquímetros.

7.8 SINCRO – SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE

Em 2012 e no âmbito do objetivo operacional n.º 7 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) - “*Controlo automático de velocidade*”, com o qual se pretende “aumentar o cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos através da implementação de um sistema nacional de fiscalização automática de velocidade”, procedeu-se à reformulação dos cadernos de encargos.

A ANSR pretende que o SINCRO - Sistema Nacional de Controlo de Velocidade, seja uma solução tecnológica integrada e multifornecedor através da definição de interfaces e de um quadro de responsabilidades para cada um dos subsistemas (interfaces abertas). Trata-se de uma solução integrada num quadro aberto, competitivo e multifornecedor que permitirá a independência total da ANSR no que respeita a aquisições e desenvolvimentos futuros face a qualquer fornecedor.

Do ponto de vista prático, trata-se, assim, de uma solução tecnológica que virá a possibilitar que qualquer cinemómetro de qualquer marca ou modelo tenha condições de ligação ao sistema, promovendo-se as condições de eficiência deste mercado específico no âmbito da contratação pública.

A instalação do SINCRO compreende duas fases fundamentais que correspondem a dois concursos públicos internacionais:

- Preparação do Centro de Gestão Operacional (CGO) e desenvolvimento do Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (processo do concurso feito e colocado à consideração superior através da respetiva manifestação de necessidade)
- Aquisição e instalação de 50 cabinas e de 30 cinemómetros (processo em fase de finalização).

7.9 PARCERIAS E PROTOCOLOS DESENVOLVIDOS

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviárias e também de proporcionar condições mais vantajosas aos seus trabalhadores, a ANSR celebrou em 2012 alguns protocolos/parcerias com entidades públicas e/ou privadas, designadamente:

- ✓ Protocolo de colaboração com a Fundação Vodafone, DGE, IMT e TESE tendo em vista a implementação da campanha “Guerra aos Polegares”, bem como a disponibilização e validação de conteúdos para o desenvolvimento de uma aplicação (“Future Driver”) com conteúdos informativos para futuros condutores.
- ✓ Protocolo com a Galp Energia, DGS e Sair da Casca visando o desenvolvimento do programa designado “Aliança para a Prevenção Rodoviária” (APR), cujo objetivo é estudar e definir ações no sentido de melhorar as atitudes e comportamentos dos portugueses face à segurança rodoviária.
- ✓ Protocolo com o Virgin Active – ginásio com condições mais vantajosas para os trabalhadores da ANSR

8. Legislação

- Em termos de legislação foram publicados no ano de 2012 os seguintes Diplomas:

- ✓ Decreto-Lei n.º 1/2012, de 11 de janeiro
Procede à 5.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23.08, e transpõe a Diretiva n.º 2011/37/EU, da Comissão, de 30.03, relativa aos veículos de fim de vida;
- ✓ Declaração de Retificação n.º 12-A/2012, 1º Suplemento, de 09 de março
Retifica o Decreto-Lei n.º 1/2012, de 11 de janeiro, do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, que procede à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, e transpõe a Diretiva n.º 2011/37/UE, da Comissão, de 30 de março, relativa aos veículos em fim de vida;
- ✓ Despacho n.º 1709/2012, DR 26, Série II, de 06 de fevereiro, Parte C
No âmbito do Fundo de Garantia Automóvel, verba fixada para a Prevenção e Segurança Rodoviária;
- ✓ Aviso n.º 4/2012, DR 52, Série I, de 13 de março
Torna público que foram cumpridas as formalidades constitucionais internas de aprovação do Acordo entre a República Portuguesa e a República de Angola para o Reconhecimento Mútuo de Títulos de Condução, assinado em Luanda em 22 de fevereiro de 2008;
- ✓ Despacho n.º 3762/2012, DR 53, Série II, de 14 de março, Parte C
Transferências de competências dos Governos Civis em matéria de contraordenações;
- ✓ Despacho n.º 5472/2012 – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
Aprovação do equipamento alcoolímetro parquímetro da marca Hectronic Kienzle, modelo CITEA, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos;
- ✓ Despacho n.º 8257/2012 - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
Aprovação do equipamento parcómetro da marca IBERSEGUR SYSTEMS, modelo Ciudad, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos;

✓ Decreto-Lei n.º 138/2012, de 05 de julho

Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução;

✓ Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho

Aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques, transpondo a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho, que adapta ao progresso técnico a Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho;

✓ Despacho n.º 9762/2012, DR 139, SÉRIE II, de 19 de julho, Parte C

Aprovação do equipamento parcómetro da marca IEM, modelo Presto 600, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos;

✓ Decreto-Lei n.º 181/2012, de 06 de agosto

Aprova o regime do acesso e exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, designada por rent-a-car, revogando o Decreto-Lei n.º 354/86, de 23 de outubro;

✓ Despacho n.º 10549/2012, DR 151, Série II, de 06 de agosto, Parte C

Altera os termos da notificação do verso dos autos de contraordenação rodoviária, na redação dada pelo despacho n.º 28802/2008 (2.ª série), publicado no Diário da República, de 10 de novembro de 2008, constante dos modelos de autos aprovados pelos despachos n.º 6837/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República, de 4 de abril de 2005, n.º 25803/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República, de 15 de dezembro de 2005 e n.º 19642/2007, publicado em 30 de agosto na 2.ª série do Diário da República;

- ✓ Resolução da Assembleia da República n.º 118/2012, de 10 de agosto

Pronto-socorro rodoviário como serviço prioritário de interesse público;

- ✓ Declaração de Retificação n.º 44/2012

Retifica o Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, do Ministério da Economia e Emprego, que aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques, transpondo a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho, que adapta ao progresso técnico a Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho;

- ✓ Despacho n.º 12160/2012, DR 180, Série II, de 17 de setembro, Parte C

Relatórios de acidentes no transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas;

- ✓ Despacho n.º 12226/2012, DR 181, Série II, de 18 de setembro, Parte C

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

- ✓ Decreto-Lei n.º 217/2012 DR 195 Série I, de 09 de outubro

Procede à quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 267/2002, de 26 de novembro, que estabelece os procedimentos e define as competências para licenciamento e fiscalização de instalações de armazenamento de produtos de petróleo e de instalações de postos de abastecimento de combustíveis, conformando o mesmo às exigências constantes da Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, relativa ao livre acesso e exercício de atividades de serviços.

- ✓ Despacho n.º 13871/2012 DR 207 SÉRIE II de 2012-10-25, Parte C

Aprovação do Regulamento da Verificação do Consumo Excessivo de Bebidas Alcoólicas e do Consumo de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas pelo Pessoal Policial da Polícia de Segurança Pública.

- ✓ Deliberação n.º 1551/2012 Diário da República, 2.ª série — N.º 213 — de 5 de novembro de 2012

Estabelece as condições de certificação das entidades formadoras e de aprovação dos cursos de formação para conselheiros de segurança e condutores de veículos de mercadorias perigosas.

- ✓ Decreto-Lei n.º 243/2012 DR 217 Série I, de 09 de novembro

Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 92/2003, de 30 de abril, transpondo a Diretiva n.º 2010/47/UE, da Comissão, de 5 de julho, que adapta ao progresso técnico a Diretiva n.º 2000/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam no território dos Estados membros;

- ✓ Despacho n.º 14774/2012 DR 223 Serie II, de 19 de novembro, Parte C

Definição das condições de acesso das forças de segurança, PSP e GNR ao Sistema de Registo de Infrações do Condutor (SRIC);

- ✓ Despacho n.º 15013/2012 DR 226 Série II, de 22 de novembro, Parte C

Aprovação do equipamento parquímetro da marca Metric, modelo Aura, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos;

- ✓ Despacho n.º 15203/2012 DR 229 Série II, de 2012-11-27, Parte C

Aprovação do equipamento parquímetro da marca Ibersegur, modelo Tempo, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos.

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

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 lhe estão atribuídas, mas também, a necessidade de assegurar e garantir o cumprimento eficaz da sua nobre missão, visão e valores.

De realçar que, atualmente, fruto das várias condicionantes legais, não é fácil efetuar recrutamento nos organismos do Estado, mais ainda quando a relação jurídica de emprego público predominante (na ANSR) é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado (CTFP), representando 89,1 % do total dos trabalhadores em exercício de funções.

Neste sentido, por forma a aumentar o desempenho da ANSR, e para que esta possa prosseguir mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão, torna-se imperativo o recrutamento de mais trabalhadores, provendo-se os lugares vagos existentes no mapa de pessoal. Afinal, o volume muito considerável de trabalho existente nesta Autoridade, não é condizente com a parca existência de efetivos tal como se continuou a verificar no ano de 2012.

Os trabalhadores que se encontram vinculados através de Comissão de Serviço, no âmbito da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro (Lei de Vínculos, Carreiras e Remunerações – LVCR) representam 10,8 %.

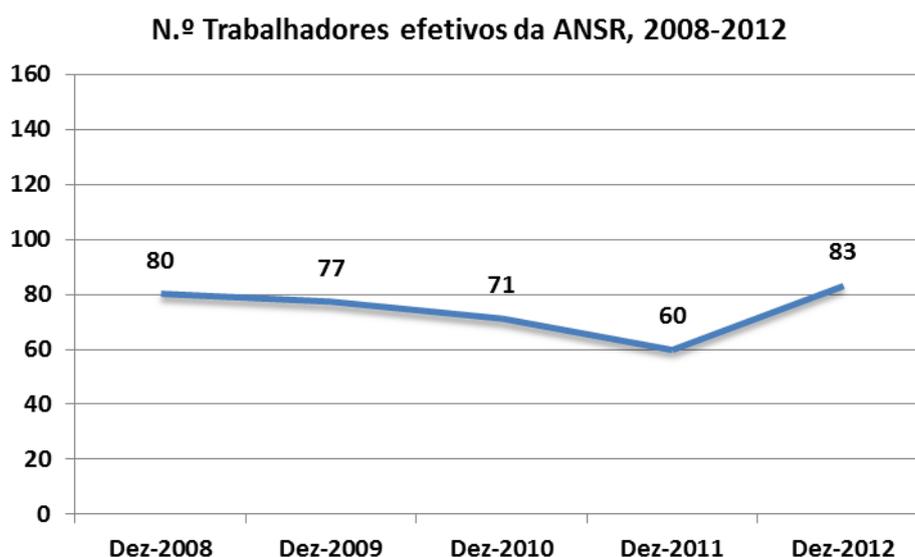
A ANSR tem tido por preocupação, assegurar a boa gestão dos seus recursos humanos. Afinal, a sua maior valia organizacional, apostando de forma constante na valorização e motivação daqueles recursos.

Na verdade, desde a sua génese em 2007, a ANSR tem-se caracterizado por uma utilização muito eficiente do seu capital humano, sem, contudo, se ter traduzido em eficácia pois, dos 120 postos de trabalho previstos para 2012, apenas se encontravam preenchidos 60, em janeiro de 2012, número que aumentou para 83 no último dia desse ano.

Este aumento, ainda que não significativo, em termos absolutos, teve repercussão em termos relativos, correspondendo a 20 %, ou seja, um aumento de 2,9 %, quando comparado com o período homólogo.

Podemos constatar assim, que a 31 de dezembro de 2012, a percentagem de efetivos na ANSR era de 69,1 %.

A ANSR tem vindo, ano após ano, a debater-se com grandes problemas ao nível do preenchimento dos lugares do seu mapa de pessoal, situação que, de resto, se agravou até 2011, quando teve a mais baixa taxa de ocupação dos postos de trabalho, tomando a marcha ascendente em 2012, mercê duma política de recrutamento arrojada, com recurso à abertura de dois procedimentos concursais e ao mecanismo de mobilidade geral, conforme demonstrado no gráfico seguinte:

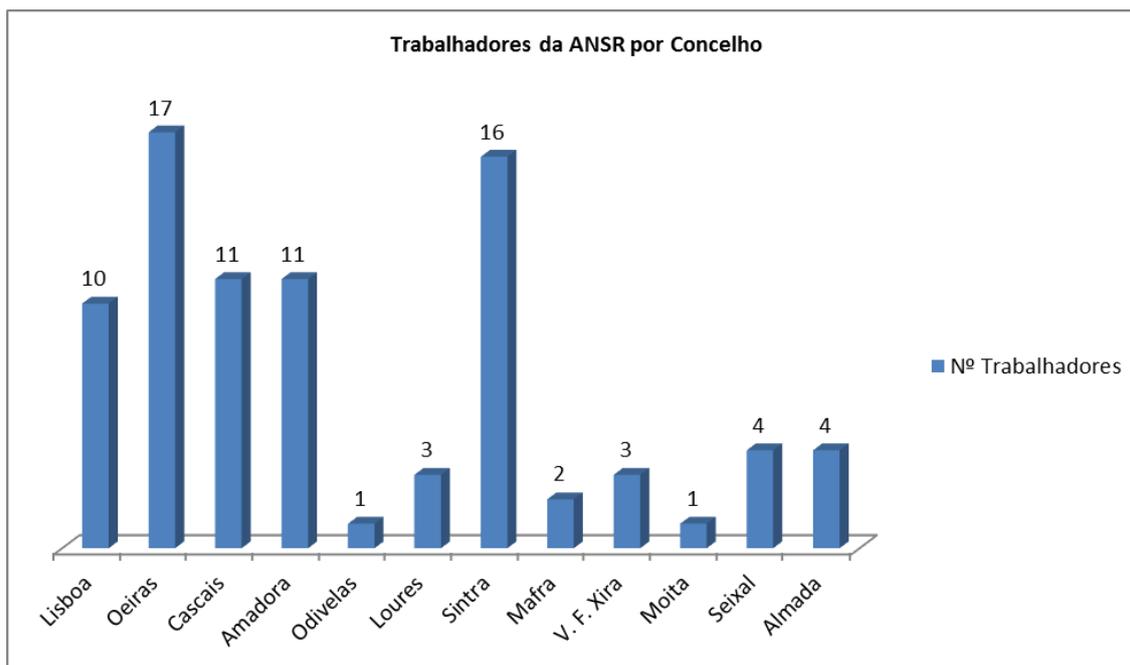


Quadro 5 – Número de efetivos na ANSR
Fonte: Balanço Social da ANSR

Para o agravamento desta situação, conforme análise do gráfico acima, muito contribuiu, entre outros fatores, a deslocalização das instalações da ANSR, em 2009, da Avenida da República, no centro de Lisboa, para o Tagus Park, em Barcarena-Oeiras. Contudo, a mudança de instalações de um velho edifício da cidade de Lisboa, para amplas e modernas instalações, contribuíram, de certa forma, para uma maior celeridade dos processos administrativos, designadamente os fluxos organizacionais de processamento interno, mas também no reforço da coesão e interação dos trabalhadores.

A relação humana de proximidade existente entre estes, e até o “espírito de grupo” criado, aumentou exponencialmente, nestes últimos quatro anos, ainda que, tal mudança geográfica tenha inicialmente gerado algum mal-estar entre grande parte dos trabalhadores.

As situações explanadas nos dois parágrafos anteriores, não tem repercussão atual. Isto é, a esmagadora percentagem dos trabalhadores em exercício de funções neste organismo, é oriunda dos concelhos da linha de Cascais e limítrofes, conforme se pode aferir do quadro infra.



Consciente do enorme deficit de recursos humanos atrás já evidenciada, a gestão da ANSR teve por preocupação reforçar a estrutura organizacional de pessoal, por forma a minimizar aquelas carências, tendo para o efeito, lançado em 2008 e ainda nas antigas instalações, em Lisboa, um procedimento concursal para recrutamento de 29 técnicos superiores (juristas decisores) para a Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO), do qual apenas resultou a admissão de 11 trabalhadores.

Em 2012, a estrutura de pessoal da ANSR foi, substancialmente reforçada, fruto de em 2011 ter sido possível lançar dois procedimentos concursais internos com vista à admissão de 21 assistentes técnicos e de 21 técnicos superiores, respetivamente.

Infere-se desta análise que a escassez de recursos humanos tem uma implicação com consequências (diretas) no normal funcionamento dos serviços.

Ainda assim, tem sido devido ao facto de a ANSR se caracterizar por uma gestão exemplar dos seus recursos humanos, os quais, diga-se em abono da verdade, com grande espírito de dedicação, esforço e empenho, têm conseguido levar avante a missão da ANSR.

De salientar também, que esse empenho muito determinado por parte dos seus trabalhadores, se deve também à forma equilibradamente pensada e estruturada deste organismo, a 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 forma de como os seus dirigentes medeiam e gerem os seus recursos.

A título de exemplo, importa aqui mencionar que, no que se refere aos recursos afetos à Unidade de Gestão de Contraordenações, na qual está fundamentalmente centrada a aquisição de serviços externos, a situação não é diversa, sendo que o número de postos de trabalho ocupados (39) representa 65% do total dos postos de trabalho previstos nessa Unidade (60), dos quais apenas cerca de 48,1% (13) se encontravam ocupados por juristas de contraordenações rodoviárias em finais de 2012.

Finalmente, por forma a colmatar as necessidades do seu mapa de pessoal, a ANSR dada a sua localização geográfica (Tagus Park-Oeiras), tem vindo a apostar, com algum sucesso, no recrutamento de trabalhadores em regime de mobilidade geral, que residem nos concelhos de Oeiras, Sintra e Cascais, sem os quais a situação deficitária ao nível dos seus recursos humanos seria ainda mais gravosa.

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR. Importa ainda assim referir, que em finais de 2012, a área de Recursos Humanos da ANSR foi reforçada com o recrutamento de mais dois elementos, um técnico superior e um assistente técnico respetivamente.

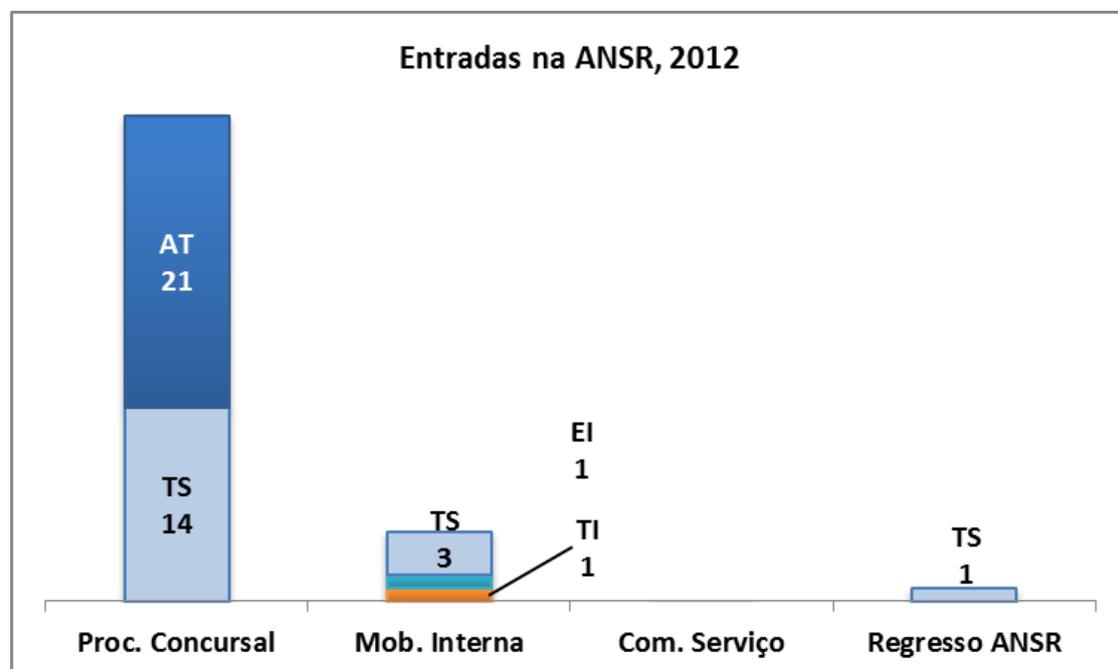
No quadro seguinte, apresentamos todos os efetivos deste organismo, quer o número de trabalhadores do Mapa de Pessoal da ANSR – Artigo 5.º da Lei n.º 12-A/2008 (Lei de Vínculos Carreiras e Remunerações), quer os que se encontram em mobilidade geral:

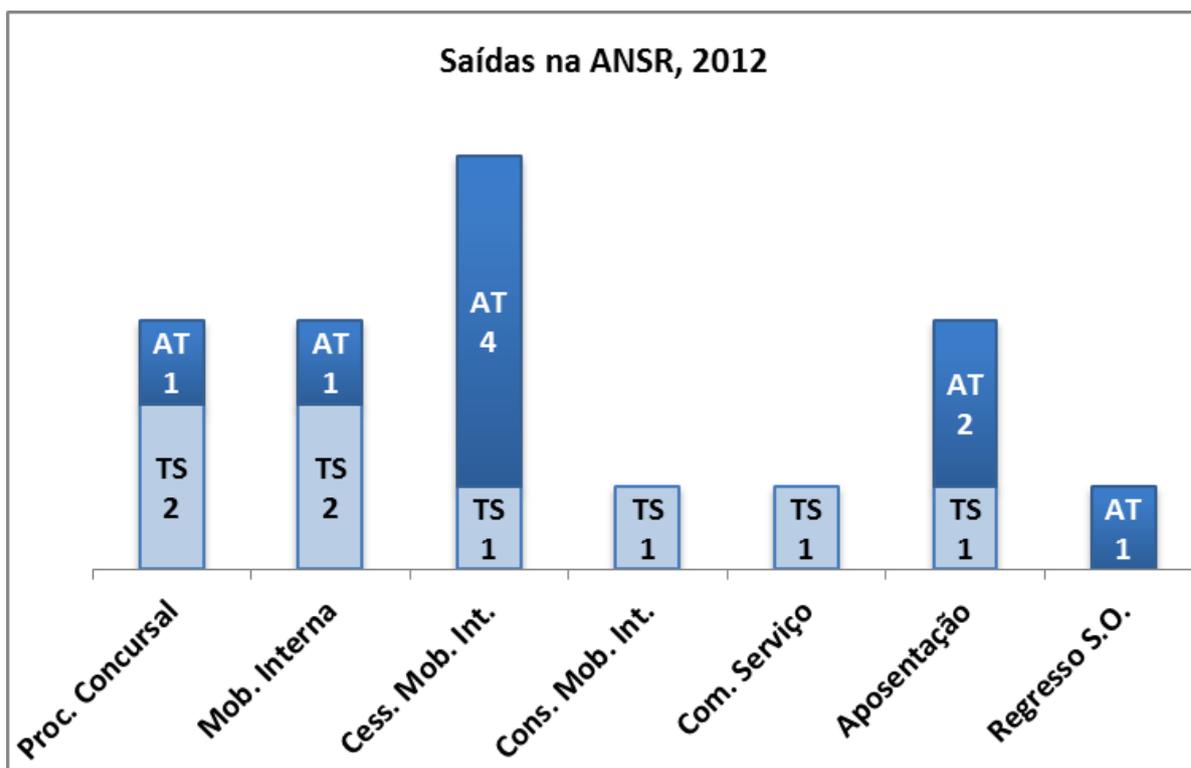
Mapa de pessoal - ano de 2012, reportado a 31 de dezembro

Carreira (Cargo)	Categoria	Postos de Trabalho Previstos	Postos de Trabalho Ocupados	Postos de Trabalho em Mobilidade Geral	Efetivos	Em período experimental
Dirigente superior	Presidente	1	1	0	1	0
	Vice-Presidente	1	1	0	1	0
Dirigente intermédio	Diretor de Serviços	2	2	0	2	0
	Chefe de Divisão	6	5	0	5	0
Informática	Especialista de Informática	0	0	1	1	0
	Técnico de Informática	0	0	1	1	0
Técnico superior	Técnico Superior	57	28	6	34	14
Assistente técnico	Coordenador Técnico	1	1	0	1	0
	Assistente Técnico	49	33	1	34	2
Assistente operacional	Assistente Operacional	3	3	0	3	0
Total		120	74	9	83	16

Quadro 6 - Mapa de Pessoal 2012 da ANSR

Do quadro anterior, infere-se que do mapa de pessoal aprovado para 2012, apenas 83 dos postos de trabalho se encontravam preenchidos, em 31 de dezembro do mesmo ano, o que representa 69,1 % dos efetivos constantes do Mapa de Pessoal. No início daquele ano, o número de efetivos era de 60 trabalhadores.





Através da análise dos quadros supra, constata-se que durante o ano de 2012, o saldo verificado entre o número total de entradas e de saídas foi de 24, ou seja, desde há muito tempo, que não apresentava um saldo tão positivo.

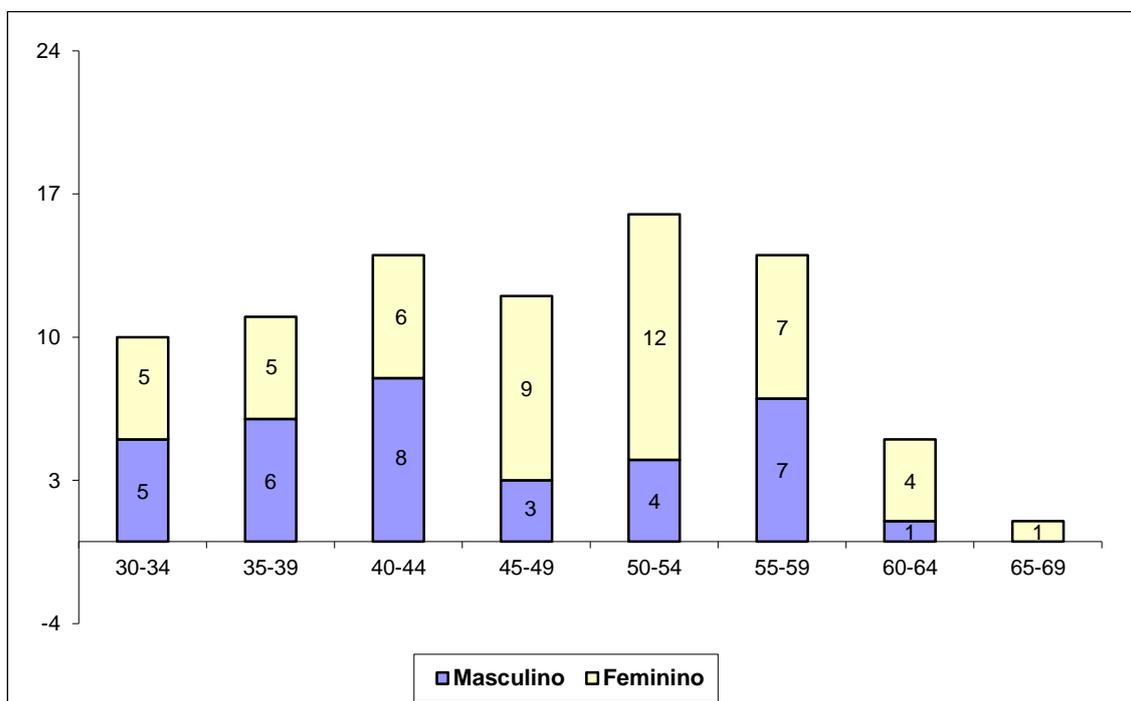
Do total de quarenta e uma (41) entradas, concretizadas no decurso do ano de 2012, verificou-se que cinco (5) corresponderam a situações de mobilidade interna, trinta e cinco (35) a entradas por procedimentos concursais e uma (1) respeitante a regresso de trabalhador do mapa de pessoal da ANSR.

Durante o ano de 2012, não ingressou ninguém oriundo do Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública (CEAGP) do Instituto Nacional de Administração (INA), ao contrário do sucedido três anos antes (2009) em que ingressaram dois técnicos superiores.

Relativamente à média etária do total de efetivos, em 31 de dezembro de 2012, esta rondava os 47 anos o que, comparativamente ao ano transato se traduziu num rejuvenescimento de um ano.

A classe modal, ou seja, o intervalo de idades no qual se registam mais ocorrências, é a que engloba os trabalhadores entre os 50 e 54 anos de idade, com 16 trabalhadores, representando 19 %, segue-se os intervalos entre os 40-44 e os 55-59 anos de idade, com 14 trabalhadores, que representam 17 %, logo seguidos pelo intervalo entre os 45 e 49 anos de idade, com 12 trabalhadores e que representa 14 % do universo total.

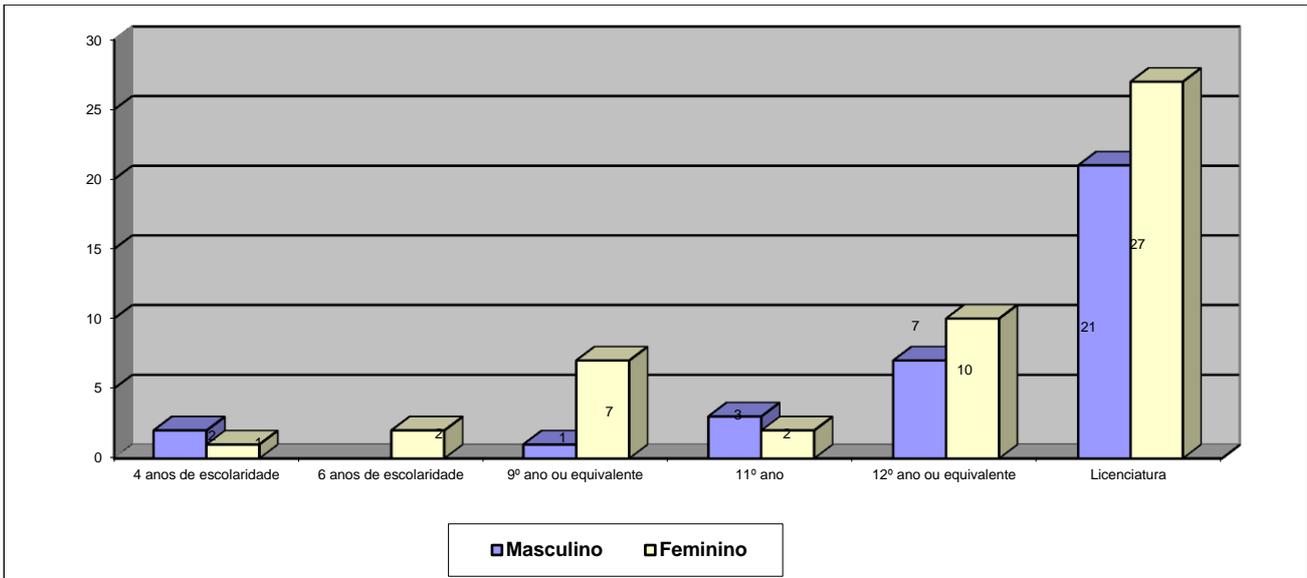
Também não foi ainda em 2012 que a ANSR conseguiu recrutar trabalhadores com idade inferior ou igual a 29 anos, pelo que a taxa de emprego jovem é nula, tal como se constata do gráfico seguinte:



Quadro 7 – Médias etárias de pessoal da ANSR

Fonte: Balanço Social da ANSR

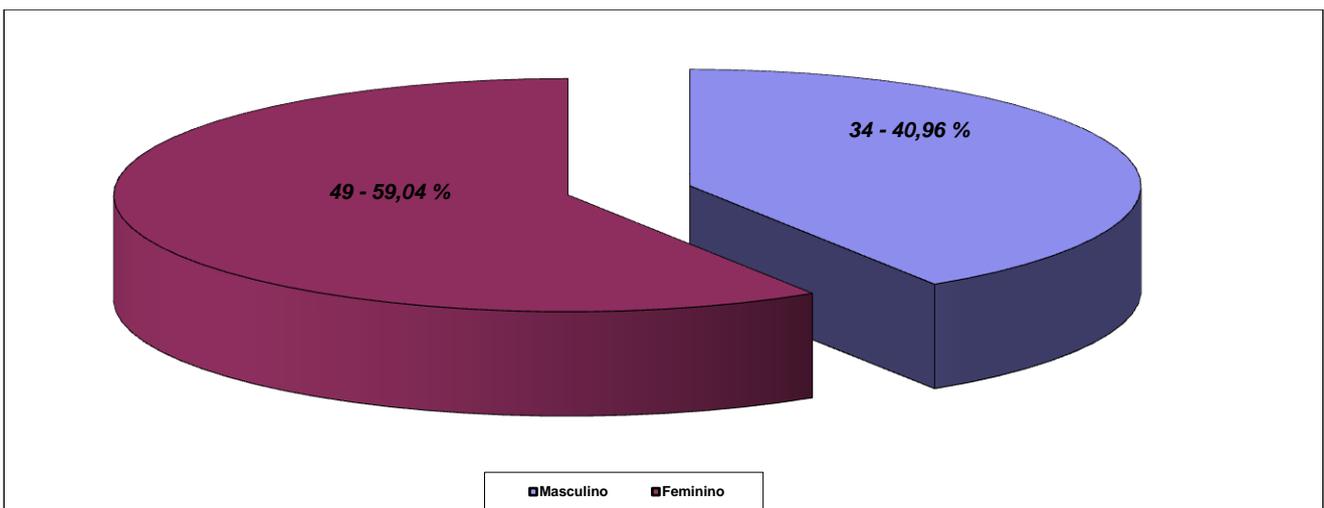
A ANSR é um organismo com uma taxa muito elevada de escolaridade, sendo que o nível predominante é o dos licenciados, com 48 trabalhadores (58 %), seguindo-se o 12º ano de escolaridade, com 17 trabalhadores (20 %), o 9º ano de escolaridade, com 8 trabalhadores (10 %), o 11º ano de escolaridade, com 5 trabalhadores (6 %), o 4º ano de escolaridade, com 3 trabalhadores (4 %) e o 6º ano de escolaridade, com 2 trabalhadores (2 %), conforme se pode constatar graficamente no quadro da página seguinte:



Quadro 8 – Taxa de escolaridade de pessoal da ANSR

Fonte: Balanço Social da ANSR

Também no que respeita à igualdade de género, a ANSR prima pelo estrito cumprimento da bitola nacional no que a este domínio respeita, o género feminino constitui o grupo dominante no universo de trabalhadores, com um total de 49 trabalhadoras, que representa, precisamente, 59,1 % do universo total, sendo os restantes 40,9 % representados pelos 34 trabalhadores do género masculino, tal como se pode constatar do gráfico seguinte:



Quadro 9 – Taxa de Igualdade de Género na ANSR

Fonte: Balanço Social da ANSR

Com base nos resultados do QUAR 2012, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

RECURSOS HUMANOS - 2011				
DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	PLANEADOS	REALIZADOS	DESVIO
Dirigentes - Direção superior	20	40	38,1	1,9
Dirigentes - Direção intermédia	16	112	101,9	10,1
Técnico Superior	12	468	429,2	38,8
Coordenador Técnico	9	9	8,5	0,5
Assistente Técnico	8	208	175,3	32,7
Assistente Operacional	5	25	22,5	2,5
Total	70	862	775,5	86,5

Quadro xxx - Quadro de Recursos Humanos – desvios do QUAR

Verifica-se um desvio tendencialmente bom na categoria de Técnico Superior com apenas 38,8 pontos, sendo que na categoria de Assistente Técnico o desvio verificado é ligeiramente melhor com apenas 32,7 atingindo contudo um rácio muito bom na categoria de Assistente Operacional de apenas 2,5 e um excecionalmente bom na categoria de Coordenador Técnico com um desvio de apenas 0,5.

Por oposição a 2011, a ANSR fechou o ano de 2012 com um défice ligeiramente mais ligeiro de recursos humanos, o que ainda assim, não deixou de constituir algum constrangimento no regular desempenho das suas funções, com naturais consequências na qualidade dos serviços prestados.

Finalmente e no que respeita ao desvio total verificado entre os recursos humanos planeados e realizados no QUAR de 2012, constata-se um diferencial de 86,5 pontos.

5.2 Formação Profissional

No âmbito do seu Plano Estratégico para o triénio 2011-2013, a ANSR elegeu a qualificação profissional do capital humano como um instrumento fundamental 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 previstos no plano estratégico 2011-2013 e no QUAR (SIADAP 1), e também com os objetivos individuais de cada trabalhador, constantes do SIADAP 2 e 3.

No final de 2011, e por forma a alavancar esta área da organização, 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, já em 2012, a construção de 35 referenciais de função que foram compilados num completo manual organizacional de análise e descrição de funções.

Durante o ano de 2012 e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, foram proporcionadas 17 ações de formação, num total de 1.524 horas. Em baixo podemos constatar o gráfico com o total correspondente ao número de horas de formação ministradas.

Total de horas em ações de formação, 2012

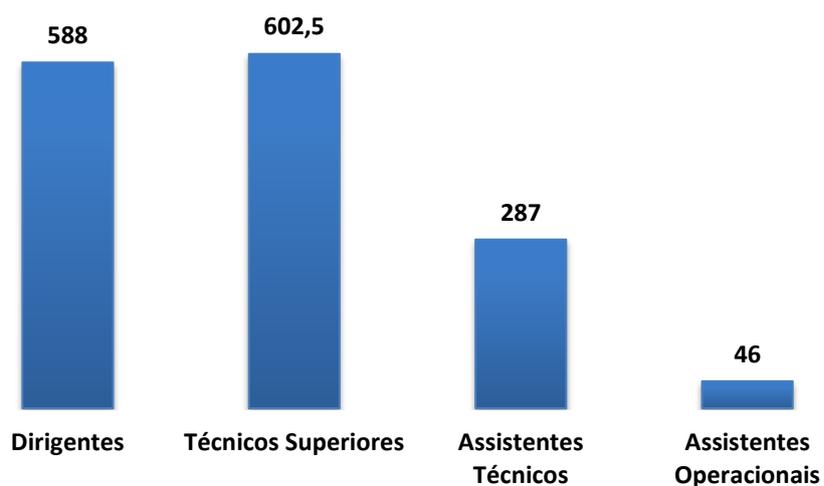


Gráfico 4 – Total de horas em ações de formação
Fonte: Balanço Social de 2012

No âmbito dos serviços partilhados, compete à SGMAI garantir e promover ações de formação que satisfaçam as necessidades internas, contudo, durante o ano de 2012 a ANSR procedeu à elaboração do Plano anual de formação, destacando-se a participação nas ações de formação que constam do quadro da página seguinte:

	Designação	Mês	Nº Formandos
1	Curso Avançado em Liderança Total	4	1
2	Missão e Estratégia Organizacional - Assistentes Técnicos (curso interno-formadores ANSR)	5	37
3	Formação em Segurança da Informação	5	1
4	Utilização da Macroestrutura Funcional no Desenvolvimento de planos de classificação: Princípios e Metodologias	5	1
5	Práticas de Formação na AP - fazer mais e melhor com menos	6	1
6	Gestão do Património	6	1
7	Assinatura Digitalizada	6	26
8	Formação em Smartdocs	6;7	21
9	O Contencioso Administrativo: Perspetiva Teórica e Prática	9	1
10	Missão e Estratégia Organizacional - Técnicos Superiores	10	19
11	Programa de Especialização em Negociação	10;11	1
12	Diploma Especialização em Inspeção, Auditoria, Avaliação e Fiscalização	10;12	1
13	Gestão da Mudança	11	15
14	Gestão do Tempo - Técnicas e Ferramentas	11	40
15	Gestão e Avaliação de Projetos	11	26
16	SIADAP - Aspetos Legais, Técnicos e de Aplicação Prática	12	26
17	Formação XXXVIII-Programa de Alta Direção	11;12	1

Fonte: conta fornecedor INA, ISCSP, AESE, Católica Lisbon School

ENCARGOS COM A FORMAÇÃO:

Despesas com a formação	Valor (euros)
Formação	€ 11.562,20

Quadro 10 – Encargos com a formação profissional
Fonte: Balancete de execução Orçamental de 2012 SiC

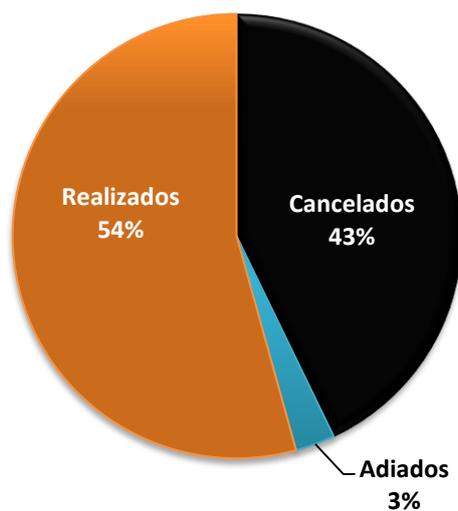
Por Despacho da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2010, de 17 de novembro, foi aprovado o plano de ação para a formação profissional dos trabalhadores da Administração Pública para o período 2011-2013.

O mesmo despacho visa garantir, até 2013, o acesso efetivo à formação profissional de todos os trabalhadores em funções públicas na Administração Central do Estado, bem como, adequar a oferta formativa às necessidades dos trabalhadores e dos serviços. Também de acordo com o mesmo, perspetiva-se uma avaliação do impacto da formação na qualidade dos serviços prestados e na produtividade dos trabalhadores.

Tendo presente o referido despacho, a ANSR procedeu durante o ano de 2012 à introdução de um novo objetivo de qualidade com a respetiva inscrição nos quadros de avaliação e responsabilização (QUAR), como forma de garantir o acesso de todos os trabalhadores da ANSR à formação.

GRUPOS	Qtd.	%/Total
Cursos realizados	19	54%
Cursos adiados	1	3%
Cursos cancelados	15	43%
Total de cursos	35	100%

Status dos cursos de formação, 2012



Nº funcionários ANSR dezembro 2012	83
Nº participantes em sessões de formação	81
Taxa de funcionários abrangidos pela formação profissional	94,19%

A taxa de execução do Plano de Formação foi de 94,19%, correspondente ao número total de participantes sobre o número total de funcionários existentes no mapa de pessoal da ANSR.

9.3 Recursos Financeiros

9.3.1 Despesas

A gestão da ANSR no que à área financeira respeita é assegurada em parceria com a SGMAI no âmbito do protocolo de prestação de serviços comuns (PSC).

Como já mencionado no início deste relatório, o apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da ANSR é assegurado pela Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 76/2007, de 29 de Março, e que consagra no seu artigo 2.º a existência de: *“Apoio técnico e a prestação de serviços comuns (PSC), desde que não cometidos por lei a outros serviços, designadamente, nos domínios técnico-jurídico e de contencioso, da organização e gestão de recursos, da gestão financeira, acompanhamento e controlo da execução orçamental, da documentação e arquivo e da comunicação e relações públicas, aos órgãos e serviços do MAI”*.

Ora o orçamento da ANSR é consubstanciado num plano de custos de funcionamento provenientes da fonte de financiamento 123, prosseguindo uma gestão orçamental focalizada na otimização de recursos.

Neste contexto, o orçamento corrigido de despesas para o exercício de 2012 foi de 38.597.650 euros integrado no Orçamento de Receitas Próprias (ORP) da ANSR, tendo sido executado 24.718.852 euros⁴, o que representa um grau de execução orçamental de 64%, conforme pode ser observado no quadro abaixo. Tal situação deveu-se, essencialmente, ao adiamento de projetos de investimento estruturantes (v.g. SINCRO) e também devido à redução significativa de encargos com aquisição de bens e serviços verificada naquele ano. (Unidade: Euros)

AGRUPAMENTOS DESPESA	ORÇAMENTO CORRIGIDO*	DESPESA EFETIVA	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
DESPESAS COM PESSOAL	2.217.349	1.547.313	670.036	70%
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10.550.287	6.296.306	4.253.981	60%
TRF CORRENTES E OUTROS ENCARGOS	19.153.279	16.180.314	2.972.965	84%
AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	6.676.735	694.919	5.981.816	10%
TOTAL	38.597.650	24.718.852	13.878.798	64%

*Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações

Quadro 11 – Execução Orçamental, 2012
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFIP)

⁴ Valores encerrados no final de janeiro de 2013

A despesa efetiva a 31 de dezembro de 2012 repartiu-se do seguinte modo:

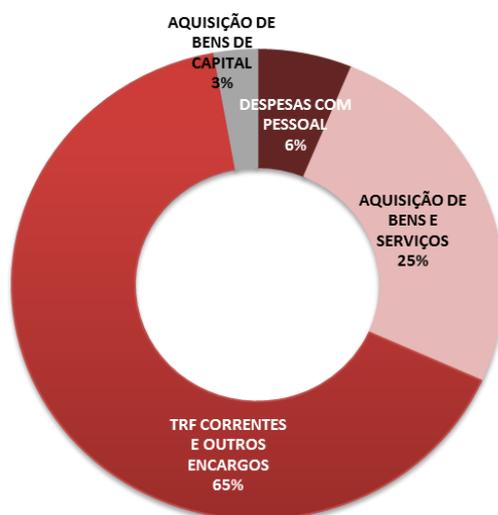


Gráfico 5 - Despesas por Agrupamento
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFIP)

9.3.2 Receitas

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

O valor da Receita previsto no Orçamento de Estado para 2012 totalizou 40.035.000 euros, o qual foi executado em 80%.

O grau de execução não foi superior devido ao contributo abaixo do previsto nas seguintes componentes: coimas rodoviárias provenientes das Entidades Municipais e recebimento dos fundos comunitários QREN-SAMA.

(Unidade: Euros)

COMPONENTES RECEITA	ORÇAMENTO INICIAL	RECEITA EFETIVA	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR+ G.CIVIS)	29.070.000	20.338.676	3.079.510	89%
COIMAS RODOVIÁRIAS (E. MUNICIPAIS)	3.230.000	1.896.105	2.094.586	35%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	1.616.124	1.088.767	254.716	84%
FUNDO GARANTIA AUTO	4.000.000	2.950.596	677.768	83%
REEMBOLSOS	0	461	-461	-
QREN-SAMA	2.118.876	330.123	1.788.753	16%
TOTAL	40.035.000	32.140.128	7.894.872	80%

Quadro 12 – Execução Orçamental, 2012
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFIP)

A receita efetiva a 31 de dezembro de 2012 repartiu-se do seguinte modo:

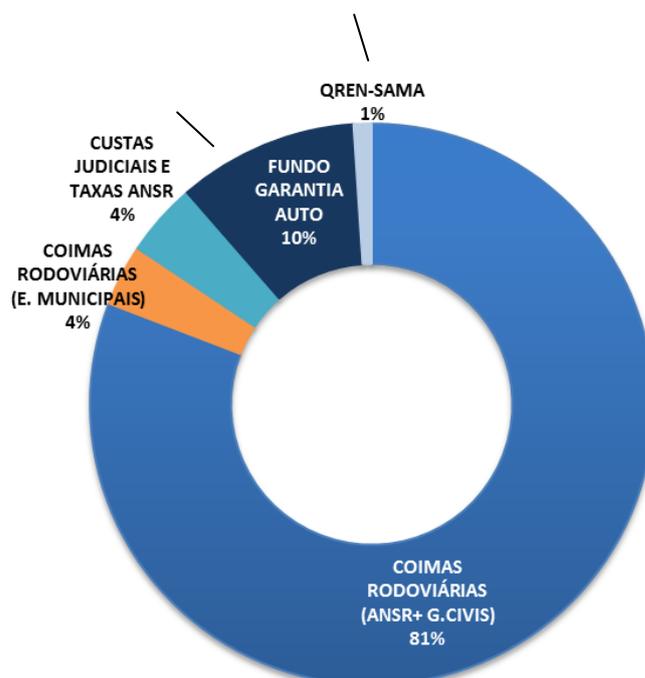


Gráfico 6 – Componentes da Receita, 2012
Fonte: Plataforma de Gestão Orçamental POCP (GeRFIP)

9.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias

No ano de 2012, a ANSR, como entidade com competência para a cobrança e distribuição das coimas provenientes de infrações cometidas de acordo com o estipulado pelo Código da Estrada, registou um valor global de 84.047.877 euros (excluindo o valor de custas judiciais associadas).

Ao abrigo do Decreto-lei nº. 369/99, de 18 de setembro e, posteriormente, Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro - relativamente ao produto de coimas levantadas por entidades municipais autuantes certificadas -, procedeu-se à distribuição do valor total de coimas por infrações ao Código da Estrada da seguinte forma:

(Unidade: Euros)

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA COIMAS RODOVIÁRIAS	RECEITA EFETIVA 2011	RECEITA EFETIVA 2012	DISTRIBUIÇÃO EFETIVA (%)	DISTRIBUIÇÃO LEGAL (%)
ESTADO	31.757.112	31.287.745	37%	40% / TOTAL - 5% FMJ
ANSR + G.CIVIS	23.632.162	25.990.490	31%	30%/TOTAL A. LEVANTADOS
GNR	14.420.137	14.470.154	17%	30%/A. LEVANTADOS
PSP	9.421.284	9.517.351	11%	30%/A. LEVANTADOS
E. MUNICIPAIS	3.686.803	1.135.414	1%	55%/A. LEVANTADOS
F. MOD. JUSTIÇA ⁵	1.557.732	1.646.723	2%	5% / ESTADO
TOTAL	84.475.230	84.047.877		

Quadro 13 – Distribuição de Receita proveniente de coimas por infrações ao Código da Estrada, 2012
Fonte: Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)

O Produto das coimas arrecadadas por infrações ao Código da Estrada, a 31 de dezembro de 2012, repartiu-se do seguinte modo:

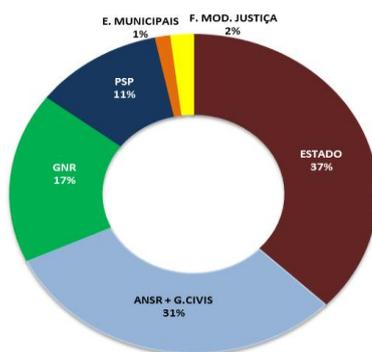


Gráfico 7 - Distribuição da Receita em 2012
Fonte: Sistema Informático de Gestão de Autos (SIGA)

⁵ A partir de janeiro de 2011, a ANSR deu início ao processo de transferência para o Fundo de Modernização da Justiça que corresponde ao somatório dos 12 meses (5% do Valor da Receita afeta ao Estado), subtraindo o montante da conta Estado, de acordo com o estipulado no Decreto-Lei n.º 14/2011, de 25 de janeiro.

Em 2012, a receita proveniente de coimas rodoviárias manteve-se praticamente inalterada face ao ano transato (-0,5%), não obstante a conjuntura económica e financeira adversa verificada em Portugal, que tem contribuído, fundamentalmente, para a diminuição de pagamentos voluntários de coimas.

9.3.4 Encargos com Pessoal

No ano de 2012, registou-se uma despesa global de 1.547.313 euros relativa ao conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR.

Comparativamente com o ano anterior (2011) em que o montante ascendeu aos 1.755.602 euros, constatou-se uma significativa redução de -12%, devido essencialmente aos cortes decretados no Subsídio de Férias e de Natal.

(Unidade: Euros)

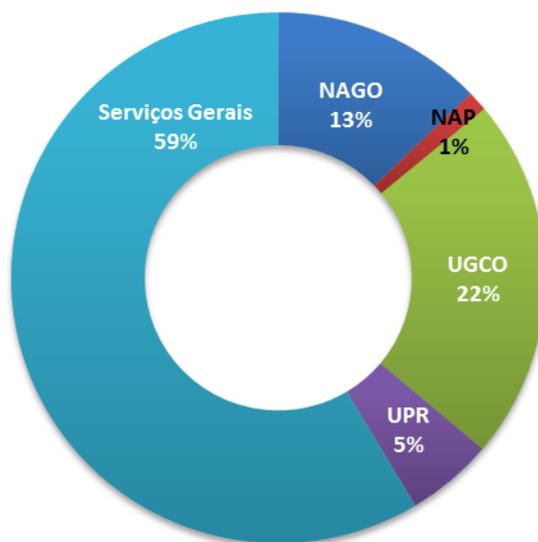
Rubrica	Execução 2011	Execução 2012
Acidentes em serviço e doenças profissionais	0	7.573
Ajudas de custo	3.696	3.378
Caixa Geral de Aposentações (CGA) + ADSE	211.043	189.400
Contribuição para a Segurança Social	18.169	25.160
Gratificações	2.581	1.267
Horas extraordinárias	21.795	21.794
Indemnizações por cessação de funções	14.376	811
Outras despesas de Segurança Social	0	5.180
Outras pensões	0	
Outras prestações familiares	214	
Outros abonos em numerário ou espécie	31.126	8.472
Outros suplementos e prémios	1.045	
Pessoal aguardando aposentação	6.732	2.650
Pessoal dos Quadros da Função Pública	976.339	1.008.843
Pessoal em qualquer outra situação	168.311	139.212
Remunerações por doença e maternidade/paternidade	0	9.551
Representação	32.378	32.290
Subsídio de Férias e de Natal	197.741	24.096
Subsídio de refeição	63.546	64.878
Subsídio familiar a crianças e jovens	2.768	2.603
Suplementos e prémios	3.742	159
Despesas totais com Pessoal	1.755.602	1.547.313

Quadro 14 – Encargos com Pessoal
Fonte: SIC e GerFIP

9.4 Recursos Materiais

No que respeita à gestão de Património, a ANSR em articulação com os serviços competentes da SGMAI, procedeu em 2012 à gestão e manutenção da frota automóvel e também à aquisição e manutenção de equipamentos e serviços logísticos da ANSR, tendo a seguinte afetação de bens e serviços adquiridos pelos vários serviços desta Autoridade:

Bens e serviços adquiridos por Nucleo , em %



9.5 Recursos Tecnológicos

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à UTIS (Unidade de Tecnologias de Informação de Segurança) assegurar os sistemas de informação da ANSR, bem como prestar o respetivo suporte tecnológico, nomeadamente ao SIGA, ao SCoT, aos Boletins Estatísticos dos Acidentes de Viação (BEAV's), Pontos Negros, Fichas de Controlo do Álcool e Smartdocs.

❖ **Nível de abrangência e integração aplicacional**

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

➤ SIGA

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

Em 2012 procedeu-se à implementação do Documento Único de Cobrança no âmbito das decisões, bem como a centralização do *printing* das notificações do SIGA, incluindo as decisões, na INCM.

Entidades Envolvidas:

- ✓ ANSR
- ✓ PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa
- ✓ PSP - Polícia de Segurança Pública
- ✓ GNR – Guarda Nacional Republicana
- ✓ Polícias e Entidades Municipais
- ✓ Cidadãos
- ✓ Entidades Cobradoras – SIBS e CTT
- ✓ IGCP

O SIGA permite, designadamente:

- ✓ Gerir os Processos de Contraordenações de Trânsito levantados pelas diversas entidades autuantes (ANSR, PSP, GNR, Polícias e Entidades Municipais), após a notificação do infrator;
- ✓ Integrações com o IMTT informando o processo de Emissão de Títulos de Condução;
- ✓ Integração com o Sistema de Cadastro do Infrator (SRIC);
- ✓ Integrações com sistemas das diversas Entidades Autuantes;
- ✓ Gestão de Cobranças e Reembolsos;
- ✓ Emissão de Ofícios e Autos de Entrega de Documentos;
- ✓ Tramitação dos Autos de Contraordenação e Controlo da sua evolução pelas várias fases do processo contraordenação;

- ✓ Controlo de Pagamentos, recebendo informação de cobranças diretamente da SIBS e CTT e permitindo registar pagamentos efetuados às Entidades Autuantes;
- ✓ Controlo das Inibições de Conduzir: entregas dos documentos de condução, cauções de inibição ou frequências de ações de formação, informando o Registo de Infrações de Condutor.
- SCoT

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

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

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

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

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

➤ Smartdocs

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

❖ Mecanismos que garantem a fiabilidade dos sistemas

➤ SCoT e SIGA

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

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

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

➤ Smartdocs

Trata-se de um pacote aplicacional com larga utilização na Administração Pública, profusamente testado. É garantido em paralelo o suporte permanente por parte de uma equipa técnica que realiza atividades de manutenção correção e evolutiva.

No capítulo das infraestruturas, cumpre referir que os sistemas Aplicacionais e de Bases de Dados, se encontram alojados no *Datacenter* da DGIE, sendo suportados por infraestruturas de servidores aplicacionais redundantes e *clusters* de Bases de Dados ativo/ativo.

O *Datacenter* encontra-se equipado com sistemas de deteção e extinção de incêndio, sistemas de refrigeração e dispõe de unidades de UPS redundantes N+1 e gerador de energia com autonomia para 24 horas.

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

Os requisitos de segurança para acesso à informação estão definidos. As aplicações apenas estão acessíveis a utilizadores explicitamente autorizados para tal. Adicionalmente, os utilizadores só podem aceder às funcionalidades para as quais têm permissão. Não existem acessos de entidades externas aos sistemas. Todos os acessos são efetuados dentro da rede do MAI através de linhas de comunicação e de domínio geridos pela DGIE.

❖ Salvaguarda da informação dos servidores

Os servidores de Bases de Dados de produção que alojam a informação referente às aplicações referidas no presente documento, encontram-se no *Datacenter* da DGIE, sendo somente acedidas pelas respetivas aplicações.

São efetuados *backups* regulares de acordo com a política de segurança aprovada pela DGIE.

O acesso físico é controlado por sistemas de segurança e câmaras de videovigilância, sendo apenas autorizado o acesso a administradores de sistemas. O acesso às estações de trabalho e às aplicações está protegido por mecanismos de autenticação por senha e perfis de acesso.

❖ Garantia da segurança na troca de informações e software

A segurança na troca de informação entre as aplicações e sistemas externos é garantida pela infraestrutura e pela obrigatoriedade de os sistemas se autenticarem. Em paralelo, existem mecanismos de auditoria e rastreabilidade que permitem, através de *logs*, identificar o acesso e as alterações efetuadas a dados. De referir, adicionalmente, que a troca de informação entre as aplicações SCoT e BEAV's com outros sistemas de informação operacionais, é realizada através de circuitos dedicados e controlados pela UTIS/RNSI, utilizando *webservice*s.

❖ Melhoria do sistema de exploração do sistema de Informação

➤ SmartDocs

Com vista à implementação de um sistema de gestão documental comum a vários organismos tutelado pelo MAI, a aplicação *Smartdocs* já havia sofrido em 2010 alterações ao nível do servidor, o qual passou a apresentar uma arquitetura diferente, designadamente, um servidor aplicacional, um servidor de dados e servidor de ficheiros. Também já se havia verificado a migração das BDs da ANSR para o sistema multi organização do *Smartdoc's*. Em 2012 iniciou-se do processo de captura de documentos, o qual se baseia num conjunto de atividades, visando a obtenção automática de dados considerados fundamentais à pesquisa e posterior integração no sistema de gestão documental e a sua integração com os restantes sistemas da ANSR, particularmente com o SIGA.

O ano de 2012 ficou marcado conclusão do processo para a assinatura digital dos documentos internos e concluiu-se o processo de indicadores relativos aos documentos tramitados no *Smartdocs*.

➤ SIGA

Em 2012 iniciou-se o processo de passagem do SIGA para o *datacenter* da UTIS, processo que se encontra em conclusão.

10. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing)

As empresas que prestaram serviços durante o ano de 2012 para a ANSR foram as seguintes:

DENOMINAÇÃO	ATIVIDADE
Accenture, Consultores de Gestão, S.A.	Manutenção Aplicacional e suporte técnico do Sistema SCOT
ALTRAN	Apoio técnico à exploração "Acidentes Rodoviários"
Autsource – Prestação de Serviços, Organização e Administração de Pessoal, Lda.	Atendimento telefónico
Beltrão Coelho, S.A.	Tratamento, receção e Expedição da Correspondência
Dentry – Recolha de dados informáticos, Lda.	Recolha de dados de acidentes (BEAV's)
Ergoensaio - Consultores de gestão, Lda.	Serviços especializados para o Sector da Despesa e da Receita da ANSR
Full Summary Lda.	Expediente e registo, cobrança e arquivo digital de autos e expediente
Habitual Cálculo - Consultoria de Gestão, Lda.	Assessoria e consultoria jurídica, auditoria de qualidade no procedimento relativo à receita dos autos de contraordenação
LOGICA	Manutenção do Sistema SIGA
Agência de Viagens e Transportes Vale do Ave Lda.	Transporte Rodoviário dos trabalhadores da ANSR
NCC – Facility Services S.A.	Serviços de Higiene e limpeza das instalações da ANSR
Prestibel - Empresa de Segurança, S.A.	Vigilância e Segurança
SHP – Consultoria Informática, Lda.	Registo e arquivo intermédio de processos
TONUS – Trabalho Temporário, Lda.	Recolha, tratamento e análise de dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária
TrendGlobal - Tecnologias de Informação, Lda.	Instalação, configuração e manutenção de rede local da ANSR
Universidade Católica Portuguesa	Elaboração de Propostas de Decisão de processos de contraordenação rodoviária
VectorLeader – Consultores, Lda.	Registo e arquivo de duplicados de autos de contraordenação

11. Documentação de gestão administrativa desenvolvida no último triénio 2011-2013 pela ANSR

Na sequência do resultado da avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI) efetuada em 2010 e vertido no Plano Estratégico da ANSR para o triénio 2011-2013, entendeu esta Autoridade dar continuidade ao processo começado há já dois anos e em que se desenvolveu uma ampla documentação administrativa tal como a seguidamente se reporta;

- ✓ Regulamento de Aquisição de Bens e Serviços - tendo por objetivo a definição e harmonização dos procedimentos internos em matéria de aquisição de bens e serviços e também procurar introduzir as melhores práticas internas no domínio da contratação pública, designadamente através da adoção da negociação nos procedimentos de contratação, numa lógica de maior racionalização dos custos, bem como a integração de critérios ambientais nas peças dos procedimentos.
- ✓ Manual de Eventos da ANSR - tendo por objetivo prioritário proporcionar auxílio e orientação a todos aqueles que estejam envolvidos na organização e logística de eventos realizados pela ANSR, bem como a definição dos requisitos necessários e essenciais à participação da organização em qualquer evento público.
- ✓ Regulamento de Informações e Comunicações Internas - tendo por objetivo a uniformização do formato e das regras implícitas ao universo das informações internas e, também, das principais formas de comunicação (email e ofício) utilizadas, usualmente, pelos diversos serviços da ANSR.
- ✓ Regulamento do Fundo de Maneio - tendo por objetivo a criação de normas, procedimentos e critérios de utilização do fundo de maneio da ANSR, de forma a proporcionar uma gestão mais racional e eficiente dos recursos financeiros.
- ✓ Regulamento do Código de Ética - tendo por objetivo elencar uma série de princípios basilares do conceito de ética pública, e com eles enquadrar os comportamentos e atitudes dos trabalhadores, para que estes se pautem de acordo com o estipulado e, conseqüentemente, conforme os mais elevados padrões de boa conduta humana no local de trabalho.
- ✓ Regulamento da Formação - tendo por objetivo, a criação de normas, procedimentos e critérios de seleção associados à formação, designadamente, o estabelecimento de condições de candidatura, funcionamento e a seleção de formandos, bem como regular a convocatória dos candidatos, eventuais desistências e substituições, condições de

frequência da formação e informar relativamente à documentação e emissão de certificados, à política de avaliação e eventuais reclamações.

- ✓ Regulamento de Uso e Gestão de Veículos - tendo por objetivo, a criação de normas, procedimentos e critérios de utilização dos veículos da frota de veículos, com vista a uma gestão mais racional e eficiente dos veículos do Parque de Veículos do Estado (PVE).
- ✓ Regulamento de Estacionamento de Veículos no Parque - tendo por objetivo disciplinar o acesso e o estacionamento nas instalações da ANSR, e permitindo assim uma melhor gestão e ordenamento daquele espaço, evitando-se também o seu uso abusivo.
- ✓ Recomendações de boas práticas no encaminhamento dos autos e peças de expediente associadas a entidades autuantes – tendo por objetivo proporcionar um tratamento mais eficiente e ágil dos autos, sob a competência da ANSR, de forma a facilitar o serviço de expediente e, em simultâneo, melhorar a relação entre o cidadão e as diversas entidades autuantes.
- ✓ Projeto Macroestrutura Funcional (MEF) e Portaria Arquivística do MAI – a ANSR participou nos projetos transversais ao MAI e Administração Central do Estado acerca da uniformização de processos e classificação de documentos, assegurando, simultaneamente, a reformulação dos arquivos internos de documentos de acordo com o Plano de Classificação de Documentos do MAI e demais procedimentos do Manual de Gestão Documentos de forma a permitir uma transição facilitada ao acesso, consulta e segurança da documentação.
- ✓ Manual de análise e descrição de funções – Enquadrado no Plano Estratégico da ANSR 2011-2013 e identificado no objetivo n.º 3 “*Alinhar e motivar os colaboradores*” a necessidade de definição de perfis dos postos de trabalho/referenciais de funções, com a finalidade de identificar os objetivos de cada função, respetivas responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como as competências necessárias para o seu desempenho, procedeu-se à elaboração deste manual tendo em vista clarificar os papéis dos trabalhadores e colaboradores da ANSR, bem como os respetivos objetivos de desempenho, eliminando responsabilidades e tarefas redundantes entre funções e, ainda, mitigando os efeitos perversos dos problemas comunicacionais decorrentes da ausência ou de uma deficiente análise e descrição de funções.

- ✓ Manual Interativo de Procedimentos - tendo por objetivo a definição e harmonização dos procedimentos internos, constitui-se como uma ferramenta indutora da melhoria contínua, podendo conduzir a mais-valias em termos de eficiência operacional, monitorização dos processos, agilização do relacionamento entre serviços/entidades e, conseqüentemente, permitir a desmaterialização de processos.
- ✓ Manual de Acolhimento - tendo por objetivo facilitar a integração de novos trabalhadores e colaboradores na ANSR, dando a conhecer a estrutura organizacional e o funcionamento desta Autoridade aos mais variados níveis de atuação. Com a sua consulta pretende-se também que se fique com uma visão global não só da forma de funcionamento da Autoridade, mas também das regras, valores e cultura organizacional.
- ✓ Alteração ao Regulamento de Aquisição de Bens e Serviços da ANSR - tendo por objetivo o ajustamento de algumas premissas da anterior versão do Regulamento com a Lei do Orçamento para 2012, por via de Despacho 28/ANSR/2011
- ✓ Manual de Procedimentos sectorial: Cobranças - tendo por objetivo definir processos, atividades, postos de trabalho e objetivos numa ótica de melhoria contínua dos serviços. Este documento, o primeiro da série “Manuais de Gestão setoriais”, assume-se como um instrumento fundamental de controlo, estratégia, regulamentação, fiscalização e acompanhamento do setor que permite suportar a tomada de decisões a vários níveis pelos responsáveis dos diversos núcleos e unidades da ANSR.

Assim, e dando continuidade ao anteriormente elaborado, a ANSR procedeu no ano transato à construção de um vasto conjunto de documentos estruturantes das melhores práticas de gestão interna. Com esta ação, a ANSR deu, uma vez mais, corpo à uniformização efetiva de vários procedimentos internos, procedendo em conformidade com aquele entendimento.

Neste sentido, foram elaborados durante o ano de 2012, os seguintes documentos:

- ✓ Recomendações de boas práticas no encaminhamento dos autos e peças de expediente associadas por parte das entidades autuantes – tendo por objetivo proporcionar um tratamento mais eficiente e ágil dos autos, sob a competência da ANSR, de forma a facilitar o serviço de expediente e, em simultâneo, melhorar a relação entre o cidadão e as diversas entidades autuantes.

- ✓ Instruções de boas práticas administrativas às entidades atuantes - tendo por objetivo harmonizar as práticas administrativas por parte das diversas unidades territoriais das forças policiais de forma a evitar lacunas administrativas e comportamentos díspares com reflexos negativos na taxa de cobrança de coimas.
- ✓ Tabela de taxas e tarifas 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
- ✓ Manual de Qualidade – desenvolvimento de um manual enquadrador da política de gestão de qualidade da ANSR.
- ✓ Formulários e Templates uniformizados – criação de formulários e *templates* devidamente enquadrados no âmbito do sistema de gestão de qualidade da ANSR, com o objetivo de acompanharem os registos resultantes do próprio sistema de gestão de qualidade.
- ✓ Templates de notificações – simplificação da linguagem administrativa usada nas notificações administrativas da ANSR

Tendo em conta a conjuntura económica e financeira nacional, a administração central, por via, das suas entidades reguladoras e o próprio Ministério da Administração Interna, têm vindo a fomentar um nível de reporte e profundidade na informação prestada extremamente exigente com o objetivo de tornar as contas públicas mais fiáveis, transparentes e permanentemente atualizadas, permitindo, desta forma, espelhar integralmente o estado das contas públicas.

Este novo paradigma conduziu a um nível de serviço e reporte aos principais *stakeholders* da ANSR muito superior comparativamente aos anos transatos.

Desta feita, o Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO) da ANSR tem vindo a encetar esforços para corresponder às novas exigências com a entrega dos elementos solicitados no tempo definido, numa base mensal (por norma, até ao dia 8 do mês seguinte):

- ✓ Mapa de fundos disponíveis
- ✓ Mapa de Previsão das despesas
- ✓ Mapa de Previsão das receitas
- ✓ Mapa de Pagamentos em atraso
- ✓ Listagem dos pagamentos em atraso
- ✓ Unidade de Tesouraria
- ✓ Mapa de acompanhamento das reuniões ministeriais de controlo orçamental
- ✓ Reporte das Contas Bancárias
- ✓ Reporte das Receitas
- ✓ Reporte das Despesas
- ✓ Reporte do Fundo Garantia Automóvel
- ✓ Reporte de cobrança de Taxas ANSR
- ✓ Relatório de análise económica e financeira para projetos TIC
- ✓ Reporte de gestão de contratos
- ✓ Reporte de controlo de despesa setorial (formação, frota automóvel,...)
- ✓ Reporte de controlo de receita setorial (receita arrecadada pela ANSR e distribuída à PSP, GNR)

12. Avaliação Final

12.1 Avaliação quantitativa

Objetivos Estratégicos e Operacionais

Os quatro objetivos estratégicos da ANSR em 2012 foram todos superados conforme resulta da tabela abaixo:

Objetivos Estratégicos	Índice de superação (base 100)
Ob. Estratégico 1	104,0 %
Ob. Estratégico 2	150,0 %
Ob. Estratégico 3	117,0 %
Ob. Estratégico 4	136,0%

Quadro 15 – Índice de superação dos Objetivos Estratégicos

Objetivo Estratégico 1 – Melhorar os indicadores de sinistralidade através da elaboração, coordenação, execução e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária.

Neste domínio, consubstanciado através do indicador 1 do Objetivo Operacional 1, constatou-se que se superou em termos médios a meta ($\mu=80\%$), cujo resultado foi de 85%, o que se traduziu num cumprimento do objetivo em 104%, com um desvio positivo de 4%.

Este indicador traduziu a apresentação dos planos de ação da ENSR e da responsabilidade da ANSR cujo início e conclusão se encontravam planeadas para o ano de 2012.

Neste sentido, e tal como no ano transato, fizeram-se sentir grandes constrangimentos orçamentais, morosidade dos processos a nível administrativo e uma grande complexidade das ações conseguindo-se contudo atingir com superação os objetivos inicialmente estipulados.

Objetivo Estratégico 2 – Aumentar a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema de contraordenações rodoviárias para prevenir comportamentos de risco.

Este objetivo estratégico concretizou-se através do Objetivo Operacional 2 tendo o mesmo sido claramente superado, reduzindo-se o prazo entre a prática da infração e a decisão em dois (2) meses face a meta estipulada (6 meses), o que representa um desvio positivo de 50%.

Objetivo Estratégico 3 – Incrementar a adoção de comportamentos seguros no trânsito através da realização de campanhas de informação e sensibilização.

Este objetivo estratégico consubstanciou-se através da concretização do objetivo operacional 3, cujo objetivo previa um total de 11 ações (média), sendo que, a ANSR conseguiu concretizar 14 ações no âmbito do Plano de Comunicação da ENSR, representando um desvio positivo de 17%.

Objetivo Estratégico 4 – Alinhar e motivar os colaboradores.

No que a este objetivo respeita, o mesmo foi concretizado pelo cumprimento do objetivo operacional 4, tendo a ANSR alcançado um excelente valor de 95% numa meta prevista para o ano de 2012 de 70%. Neste sentido, pode esta instituição congratular-se pelo facto de todos os seus trabalhadores (sem exceção) terem tido a oportunidade de fazerem formação interna/externa, refletindo uma das prioridades estratégicas da ANSR para o triénio 2011-2013. Contata-se assim que o valor total acumulado para o triénio foi amplamente superado com um desvio positivo de 36%.

12.2 Avaliação qualitativa

QUAR da ANSR - Desvios

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (OE)	OBJETIVOS OPERACIONAIS (OO)		
	Eficácia	Eficiência	Qualidade
O.E. 1 Melhorar os índices de sinistralidade através da elaboração, coordenação, execução e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	Ponderação 25 % 25,9%		
O.E. 2 Aumentar a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema de contraordenações rodoviárias para prevenir comportamentos de risco		Ponderação 50 % 75,0%	
O.E.3 Incrementar a adoção de comportamentos seguros no trânsito através da realização de campanhas de informação e sensibilização			Ponderação 25 % 31,6%
O.E. 4 Alinhar e motivar os colaboradores			

Quadro 16 – QUAR da ANSR: Desvios

Podemos afirmar que ocorreram durante o ano de 2012 alguns desvios na execução do QUAR, os quais implicaram, ao nível da execução global dos objetivos, um desvio positivo de 133%, sendo que se pode concluir que o desempenho global da ANSR durante o ano aqui em avaliação foi muito positivo, tendo-se, inclusive, superado todos os objetivos propostos.

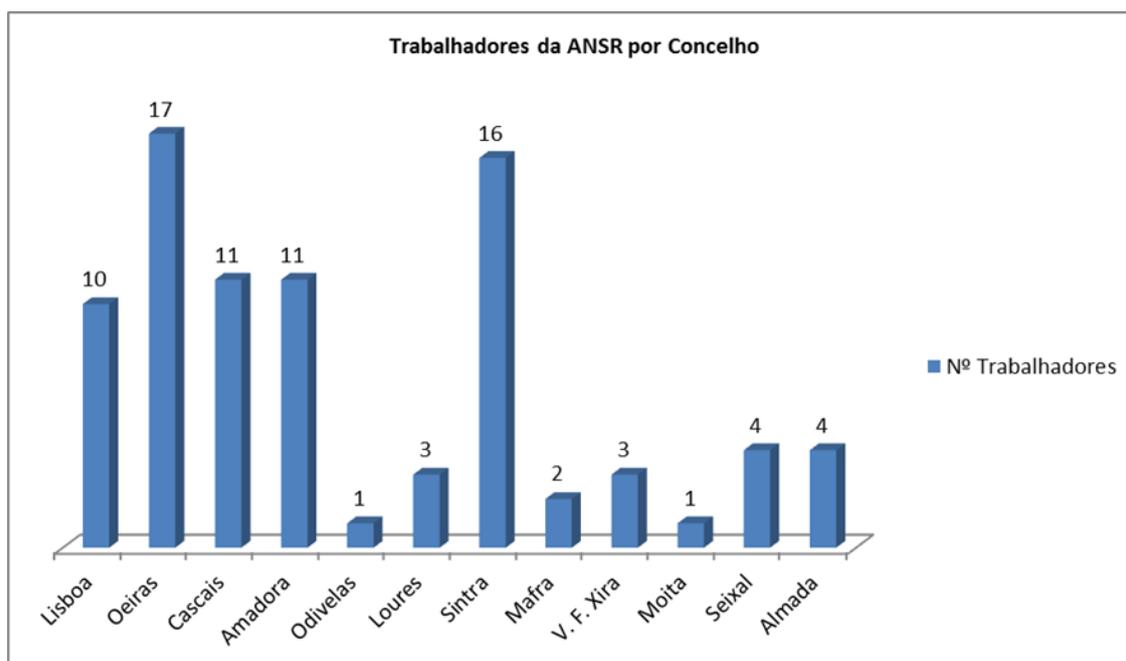
Neste contexto importa pois ainda realçar que apesar de se ter alcançado tal superação em todos os objetivos previstos no QUAR, os mesmos só foram atingidos, graças ao esforço, empenho, dedicação e abnegação dos seus trabalhadores, afinal, não pode ser descurado o facto de a ANSR ter contado com apenas 69,1 dos efetivos (mapa de pessoal + mobilidade interna), o que corresponde a 83 trabalhadores.

A ANSR pese embora a sua fragilidade quantitativa em termos de recursos humanos, tem conseguido ao longo dos últimos anos (e tal como se pode constatar dos relatórios de atividades

transatos – vide 2009, 2010, 2011) atingir resultados sobejamente positivos, ainda que, reconheça-se, essa escassez de recursos ter constituído alguns constrangimentos à execução das suas atribuições com a desejável maior eficiência e qualidade. Estamos porém certos que o futuro será promissor e também por isso a apostar na qualidade de todos aqueles que desejam servir o Estado nas fileiras da ANSR.

Por forma a colmatar esta situação, procedeu-se em 2012 ao preenchimento das vagas abertas pelos dois procedimentos concursais lançados no ano anterior e para preenchimento de 42 postos de trabalho, na carreira de assistente técnico (21) e de técnico superior (21) do mapa de pessoal da ANSR.

Considerando o facto das instalações da ANSR se encontrarem nos arredores da capital (Barcarena-Oeiras), recrutou-se ao longo de 2012 trabalhadores com relação jurídica de emprego público, no regime da mobilidade interna, trabalhadores da administração central e local, nomeadamente, das autarquias que se encontram em redor da sede da ANSR [Oeiras (17), Sintra (16), Cascais (11), Amadora (11)] conforme se pode constatar no gráfico abaixo.



Apesar do aumento de pessoal verificado em 2012, é de salientar que, para o cabal cumprimento dos ambiciosos objetivos traçados para a ANSR, o mapa de pessoal atualmente existente dificulta ainda, em muito, as atribuições da ANSR, pondo em causa, inclusive, o futuro desempenho da organização.

O enorme volume de trabalho existente nesta Autoridade não é pois, condizente, com a parca existência de efetivos, e se os resultados têm sido atingidos e até superados, muito se deve ao enorme esforço, muitas vezes com grande prejuízo das suas vidas privadas, levado a cabo por todos os seus trabalhadores.

Face aos enormes constrangimentos, verificados em 2012, a ANSR está consciente de que se torna imperativo categórico, recrutar mais efetivos humanos, por forma a poder manter de forma estável e permanente a concretização da sua nobre missão com a qualidade e a excelência, que lhe tem sido sobejamente, por todos, reconhecida.

Só com esse aumento de efetivos, pode esta organização do Estado, almejar continuar a ser uma organização moderna e de referência na administração pública portuguesa.

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

O desempenho alcançado pela ANSR no ano de 2012 foi de “**Desempenho bom**”.

13. Conclusões Prospetivas

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

Neste sentido, e ainda em conformidade com aquele programa, deverá ser prosseguida a simplificação e racionalização dos processos de contraordenações rodoviárias, procurando sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais.

Neste contexto, a ANSR no âmbito das suas amplas atribuições sempre procurou reger a sua atividade por 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 não só pleno cumprimento aos seus objetivos estratégicos, como também promover os novos e importantes contributos assegurando, sempre em prol do interesse público e do bem comum, a sustentabilidade futura da segurança rodoviária nacional.

Não obstante os resultados positivos até agora alcançados, considera-se que muito ainda há por fazer, no sentido de colocar a ANSR num patamar de excelência no desempenho da sua atividade, com o objetivo final de contribuir para a redução dos níveis de sinistralidade rodoviária em Portugal.

Como grande parte dos Serviços Centrais de Administração Direta do Estado (SCADE), também a ANSR sofre de constantes ameaças, as quais poderão agravar o normal funcionamento da organização, caso não sejam tomadas as necessárias medidas mitigadoras, de forma a proporcionar a esta entidade a continuidade da sua nobre missão.

Num momento macroeconómico difícil, o Governo tem vindo a proceder junto da Administração Pública, a um conjunto de medidas que visam reforçar a eficácia e eficiência dos organismos públicos, designadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos, reorganizando estruturas e consolidando um conjunto de alterações substantivas tendentes à melhoria da prestação do serviço público, aumentando a eficiência e reduzindo custos.

Para tal, têm vindo a ser promovidos estudos no sentido de se identificar potenciais duplicações de atividades e outras ineficiências no âmbito da administração central a fim de eliminar ineficiências identificadas. É pois nesta lógica de racionalização que surgem os serviços partilhados ao nível da administração central, dos quais, refira-se, por exemplo, os serviços partilhados no domínio da gestão de recursos financeiros (GeRFIP), entre os quais a ANSR já está operando.

Também no âmbito dos recursos humanos, o Governo está decidido em promover uma maior flexibilidade, adaptabilidade e mobilidade dos recursos humanos em toda a Administração Pública, nomeadamente através de oferta de formação, área considerada e tratada como de grande valor acrescentado por esta Autoridade, nomeadamente através de um ambicioso plano de formação submetido em abril de 2012.

Os regimes de mobilidade, designadamente de mobilidade geográfica, foram reforçados enquanto instrumentos de gestão dos recursos humanos em toda a AP, sendo que a ANSR, está determinada a continuar a apostar sinergias nesse sentido, recrutando pessoal dos concelhos limítrofes à sua Sede geográfica (Oeiras).

Para melhor se compreender todo este enquadramento, importa referir que, neste contexto, a ANSR desenvolveu durante o ano de 2011 um plano estratégico para o triénio 2011-2013, onde se puderam identificar uma série de variáveis condicionadoras da sua atividade e assim, ajustá-las e adequá-las à realidade político-económica nacional.

Tal plano, devidamente alinhado com as preocupações governativas, define também ele, todo um conjunto de prioridades e decisões que devem orientar o desenvolvimento e a construção do futuro deste organismo, no sentido de melhor se poder cumprir os objetivos ligados à sua nobre missão.

Assim, e para a boa percussão desse documento recorreu-se à metodologia do *Balanced ScoreCard* (BSC), o qual, pelas suas características específicas, permitiu aferir e valorizar os atributos distintivos da organização, testar e conferir consistência às orientações estratégicas, reformular os processos, promover o alinhamento dos atores críticos e, finalmente medir os resultados de forma a possibilitar a tomada de decisões com oportunidade.

A estratégia idealizada visou, entre outros aspetos, mitigar os pontos fracos e as ameaças entretanto detetadas, ao mesmo tempo que pretende alavancar os pontos fortes e as oportunidades identificadas.

Para proceder à monitorização do plano, foi designada uma Comissão de Acompanhamento do Plano Estratégico (CAPE), que reuniu trimestralmente, todos os dirigentes superiores e intermédios para aferição dos resultados alcançados nas várias iniciativas e/ou ações que foram determinadas no âmbito dos objetivos estratégicos definidos naquele documento.

Na verdade, passados mais de cinco anos desde a sua criação, constata-se a necessidade de adaptações que decorrem da prática corrente e que na altura, por motivos óbvios, não eram previsíveis, nomeadamente a existência de sobreposições de competências com outros organismos e a falta de autonomia financeira.

Um dos maiores constrangimentos com que a ANSR se continua a deparar é sem dúvida alguma a manifesta falta de recursos humanos, tornando-se imperativo, o preenchimento do mapa de pessoal aprovado recorrendo à contratação de mais técnicos superiores e assistentes técnicos.

Apesar de em 2012 se ter reforçado a ANSR com mais 42 novos elementos (21 assistentes técnicos e 21 técnicos superiores), ainda assim o preenchimento do mapa de pessoal desta organização continuou aquém das reais necessidades.

Mesmo com poucos recursos, a ANSR, durante o ano de 2012, envolveu-se numa série de investimentos e/ou projetos, todos eles com o objetivo claro de contribuírem de forma decisiva para a diminuição da sinistralidade rodoviária e, conseqüentemente, para a diminuição da gravidade das suas conseqüências sociais e económicas.

Refira-se a este propósito, o estudo apresentado em abril de 2012, sobre o custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal, desenvolvido pelo Centro de Análise Económica da Regulação Social (CARS) da Universidade Autónoma de Lisboa (UAL), a pedido da ANSR, e que visou proceder à avaliação da magnitude do custo económico e social dos acidentes rodoviários em Portugal.

Do estudo realizado apurou-se que o custo económico e social anual médio dos acidentes de viação em Portugal ascende a cerca de 2 500 milhões de €, o que representa cerca de 1,54%, em média, do PIB português de 2010. Outro dado importante é que o custo económico e social anual médio por acidente com vítimas é cerca de 60 mil €, enquanto o custo económico e social com vítimas mortais ascende a cerca de 735 mil €.

No que respeita à gestão interna da ANSR e tendo esta por objetivo último, melhorar a eficácia, a eficiência e a qualidade do processamento contraordenacional, a mesma tem vindo a desenvolver nestes últimos anos um vasto conjunto de medidas, que depois de implementadas contribuirão, seguramente, para o alcançar mais célere de melhores resultados, quer no domínio da segurança rodoviária, quer no do processamento das contraordenações rodoviárias.

Medidas como a alteração ao Código da Estrada, com o propósito de limitar no tempo a possibilidade de o arguido apresentar requerimentos no processo, nomeadamente, pedidos de pagamento em prestações, de suspensão ou atenuação especial da sanção acessória, que deverão ser apresentados no prazo para apresentação da defesa e não em qualquer outra altura do processo e/ou mesmo após a notificação da decisão, tal como tem vindo a acontecer. Com este tipo de medidas, evita-se assim, os meios dilatatórios, bem como, a simplificação do envio de processos a tribunal para execução, através de certidão de dívida ao invés do original do processo de contraordenação.

No que respeita à desmaterialização do processo de contraordenação, refira-se que, em 2012 a toda a tramitação do processo contraordenacional baseava-se no suporte físico, em que todas as peças processuais, desde a sua entrada na ANSR até ao arquivo circulavam em suporte de papel.

Contudo a desmaterialização traduzir-se-á numa solução que irá ter como consequência significativas melhorias ao processo, nomeadamente na agilização do mesmo. Na realidade, permitirá diminuir de forma significativa, o tempo para disponibilização aos juristas dos documentos entrados na ANSR relativos aos processos de contraordenações, e assim, minimizar recursos para o registo daqueles documentos.

Não menos importante é a minimização do acesso aos documentos em suporte de papel no apoio às decisões dos juristas e a disponibilização a estes decisores, através de um único interface (SIGA), de toda a documentação disponível. Outra evolução significativa, será a diminuição do número de colaboradores que, atualmente em regime de *outsourcing* executam a função de preparação e gestão dos processos físicos.

Também por forma aumentar a qualidade do serviço no âmbito das contraordenações rodoviárias e, conseqüentemente, a satisfação dos cidadãos, prevê-se para o ano de 2013 a implementação do Portal das Contraordenações, o qual, disponibilizará na Internet todo um conjunto de funcionalidades destinadas a complementar os canais físicos atualmente existentes

para a interação com os cidadãos e organizações no âmbito dos processos de contraordenações rodoviárias.

Neste contexto, prevê-se a disponibilização *on-line* para consulta do processo de contraordenação e respetivas peças documentais digitalizadas, na sequência de pedido efetuado pelo arguido, evitando-se a necessidade de deslocações aos locais onde é assegurado o atendimento presencial ao cidadão (GNR e PSP) e a guarda de documentos apreendidos provisoriamente, libertando os recursos da ANSR para o desempenho de outras tarefas.

Também o alargamento do Sistema de Contraordenações do Trânsito (SCoT)⁶ às entidades municipais autuantes – Câmaras, Polícias e Empresas Municipais - a quem compete a fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar, tanto nas situações de autuações diretas como nas indiretas, possam proceder diretamente ao levantamento dos autos de contraordenação neste aplicativo informático, cujos dados são enviados diretamente e em ficheiro informático para o SIGA da ANSR.

Esta medida contribuirá, por um lado, para a celeridade na tramitação dos processos e, por outro, para a criação de um repositório central e integrado de informação de contraordenações de trânsito, bem como para a uniformização de procedimentos.

A melhoria prevista na eficiência dos procedimentos de gestão das contraordenações, irá permitir que os recursos humanos da ANSR se foquem na área de negócio da sua atividade e não em tarefas de natureza administrativa, com pouco valor acrescentado, tal como por vezes, acontece.

De salientar que em 2012 o número de processos de contraordenação cobrados aumentou comparativamente ao número de processos cobrados em 2011, sendo que aquele número é ainda maior que em 2010. No que respeita ao número de autos decididos, o mesmo desceu, ainda que não muito significativamente face a 2011.

Apesar de se ter verificado no último trimestre do ano de 2012 um ligeiro aumento no número de decisores (12), contra apenas 9 durante o ano de 2011, ainda assim, tal aumento, não permitiu que tivesse havido tempo suficiente para recuperar o atraso verificado.

⁶ SCoT – O Sistema de Contraordenações de Trânsito é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP), 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 o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, designadamente, gestão de documentos apreendidos, emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de escritórios destinados a outras entidades.

A título de exemplo e por comparação podemos afirmar que em 2009 a ANSR contou com 20 decisores, ano em que se registou o maior número de decisões de sempre. Contudo, em 2009 a ANSR contava com um efetivo de juristas decisores superior em 82% face a 2012, o que desde já é suficientemente elucidativo do desempenho altamente positivo da ANSR no ano transato.

Afinal, fruto de uma reorganização gestonária mais eficaz e eficiente, conseguiu-se, com bastante menos pessoas “produzir” um volume de decisões quase idêntico (-18%) quanto o verificado com um efetivo substancialmente maior (2009). Ainda assim, as dificuldades para igualar os números dos anos anteriores continuaram a ser enormes, tendo as prescrições atingido um número de 24%, fruto das condicionantes estruturais e conjunturais já mencionadas neste relatório.

Naturalmente que o caminho tendente a uma substancial redução das prescrições está intrinsecamente ligada com um melhor desempenho da organização dos processos e, sobretudo, ao facto de estes serem (em parte) tramitados à medida que os autos são registados.

A este propósito importa salientar que, muito frequentemente, os autos chegam à ANSR já prescritos ou em estado de quase prescrição, sendo que, nestes casos é impossível evitar a ocorrência da prescrição.

Ainda assim, com o objetivo de diminuir o tempo que decorre entre a prática da infração e a notificação aos condutores, a ANSR tem vindo a desenvolver e a assegurar o bom funcionamento do Sistema de Contraordenações do Trânsito (SCoT), sistema utilizado pela GNR e PSP nas operações de fiscalização.

Este sistema tem permitido melhorar significativamente a eficiência destas duas forças de segurança, e, ao mesmo tempo, libertar de tarefas administrativas centenas de agentes e militares que desta forma ficaram livres para assumir outras tarefas operacionais.

Recorde-se, que com a entrada da funcionalidade do SCoT referente às contraordenações indiretas, o prazo de notificação dos autos aos condutores baixou de uma média de 90 dias para cerca de 5 dias. A ANSR pretende que o SCoT possa ser alargado para utilização nas entidades fiscalizadoras municipais, aguardando apenas a publicação da portaria que irá reger as condições de utilização.

Com efeito, as medidas a implementar em 2013, irão contribuir de forma significativa para o reforço da fiscalização e aplicação das sanções, e, conseqüentemente, para a dissuasão geral e

específica no cometimento de novas contraordenações, uma vez que como é sabido os índices da prática de contraordenações rodoviárias decrescem quando a expectativa da aplicação de sanções aumenta.

Já no que diz respeito à evolução da sinistralidade rodoviária, e considerando, o período compreendido entre os anos de 2001 a 2010, constata-se, que no seu conjunto, os vinte e sete estados membros da União Europeia (UE) conseguiram parcialmente atingir o objetivo traçado de redução de 50% no número de vítimas mortais, tendo-se ficado muito próximo daquele objetivo, com uma redução de 49% naquele período temporal.

No que toca aos dados de sinistralidade relativos ao ano de 2012, e de acordo com o relatório de sinistralidade 2012, Portugal registou uma redução do número de mortos de 6%, valor que é substancialmente melhor ao da diminuição registada no conjunto dos outros países da União Europeia (UE), que foi apenas de 2%. Deste modo, durante o ano de 2012 Portugal aproximou-se da média europeia em termos de segurança rodoviária.

Neste relatório a comparação em termos evolutivos entre 2001 e 2010, mostra que Portugal encontra-se no grupo com melhores resultados ao longo dos últimos dez anos, atingindo uma redução média anual acima dos 7%.

Pode-se mesmo afirmar, que a consolidação dos bons resultados alcançados nestes últimos anos, permitiram colocar o nosso país entre os países da União Europeia que mais reduziram a sinistralidade, principalmente no que respeita ao número de mortos, sendo esse naturalmente o objetivo primário da ANSR.

De forma a se dar continuidade à execução de todas as medidas previstas na ENSR 2008-2015, a ANSR vem monitorizando e introduzindo todos os ajustamentos e/ou correções que se revelem por necessários de forma a cumprir com os objetivos aí estipulados.

Durante o ano de 2012, e tal como já mencionado neste relatório procedeu-se à revisão intercalar da Estratégia. Também em 2012 teve início o arranque do projeto SIAV - Sistema de Informação de Acidentes de Viação (SIAV), o qual consiste, basicamente, na recolha e tratamento dos dados relativos aos acidentes de viação com vítimas, com recurso à georreferenciação dos respetivos locais. Este importante projeto permitirá à ANSR passar a dispor de uma mais rigorosa e precisa informação sobre a localização dos acidentes podendo, com esse conhecimento, melhorar a qualidade da informação através da sua validação na origem e conseqüentemente, aumentar de forma significativa a informação sobre as características dos locais dos acidentes.

O reforço na atividade fiscalizadora em matéria de trânsito terá um novo e decisivo aliado, desenvolvido pela ANSR, o projeto do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), que vai permitir, através da instalação de 30 novos radares em locais pré-determinados, nomeadamente nos designados pontos de acumulação de acidentes (vulgo “pontos negros”), assegurar a deteção automática das infrações por excesso de velocidade, com coordenação e monitorização centralizada na ANSR, em Centro de Gestão Operacional (CGO) a instalar para o efeito. Com este projeto a ANSR, contribuirá para um controlo mais rigoroso da velocidade, visando a melhoria da segurança rodoviária nacional.

Para além do seu efeito dissuasor decorrente da aplicação do direito rodoviário, o SINCRO, irá ter também um importante contributo no objetivo de “aumento da efetividade da cobrança de coimas por infrações ao Código da Estrada”, conforme estabelecido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2010, de 27 de dezembro, no âmbito das medidas de consolidação orçamental e no Programa de Estabilidade e Crescimento previstas para o Ministério da Administração Interna.

Por último, mas não menos importante, e no que se refere à vertente organizativa relacionada com a gestão de processos verifica-se que, à semelhança do ocorrido nos anos anteriores, ainda no ano de 2012, a ANSR continuou a ter uma dependência excessiva da circulação de papel, com externalização parcial ou total de atividades em diferentes fases o que gera uma complexidade da gestão acrescida e dificulta a definição e implementação de modelos e níveis de serviço que garantam a consecução dos objetivos definidos.

Assim, e no quadro destas prioridades destacam-se um conjunto de investimentos, alguns já concluídos ou em curso de execução, considerados fundamentais para que a ANSR possa ter condições de melhorar a sua eficiência, eficácia e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

Desta forma, e no que se refere à gestão dos processos contraordenacionais de trânsito, importa implementar um modelo integrado de externalização dos serviços, assente na desmaterialização dos documentos à entrada, com níveis de serviço elevados e na respetiva priorização em função de determinados critérios (relevância, criticidade, urgência, etc.), subsequente circulação, tratamento e controlo dos mesmos em formato digital.

A adoção deste novo modelo de serviço, irá gerar sinergias consideráveis, permitindo o registo de informação de controlo e medição da eficiência ao longo de todas as fases do processo, assim como contratualizar níveis de serviço baseados em variáveis de qualidade (número de erros, por exemplo) e não apenas de quantidade.

Na área da receita, e ainda na senda da desmaterialização e simplificação dos processos, a ANSR iniciou a integração das cobranças de coimas na Rede de Cobranças do Estado através da adoção do Documento Único de Cobrança (DUC), por forma a otimizar o ciclo da Receita permitindo, entre outras vantagens, a agilização do processo de reconciliação bancária.

O elevado *know-how* adquirido pela ANSR ao longo dos últimos anos em matéria de gestão e cobrança de contraordenações, potenciado pelos sofisticados meios tecnológicos que esta desenvolveu especialmente para esse efeito, colocam esta Autoridade como a entidade de referência em Portugal neste domínio.

Como já no início deste capítulo foi referido, o Governo tem vindo a identificar um conjunto alargado de medidas que visam o reforço da eficácia e eficiência dos organismos públicos, nomeadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos, aumentando a eficiência e reduzindo custos, sendo que tem promovido estudos com vista a identificar potenciais duplicações de atividades.

Ora é nesta lógica de racionalização de estruturas e de rentabilização dos investimentos públicos, que parece fazer todo o sentido, possibilitar à ANSR a gestão e cobrança de um conjunto de contraordenações, atualmente a cargo de outras entidades, na medida em que se considera que esta Autoridade é a entidade mais vocacionada para esse efeito.

Esta medida, para além de permitir uma uniformização dos procedimentos inerentes à gestão de contraordenações, iria promover evidentes economias de escala, agilizando todo o processamento daquelas contraordenações, que presentemente não são tramitadas na ANSR e que, desta forma, beneficiaria da *expertise* e meios tecnológicos já existentes nesta Autoridade e, conseqüentemente, alavancaria a receita total do Estado nesta área.

De resto, a experiência já acumulada pela ANSR no âmbito do desenvolvimento dos principais sistemas de informação ligados à sua missão, SIGA (Sistema de Informação de Gestão de Autos) e SCoT (Sistema de Contraordenações de Trânsito) constitui uma oportunidade única para este organismo do Estado poder “exportar” estas tecnologias de informação e comunicação para outros países, designadamente para os PALOP’s com os quais existem acordos de cooperação no âmbito técnico-policial.

No âmbito internacional e em relação ao projeto CARE “*Community database on Accidents on the Roads in Europe*” - base de dados onde estão registados, informática e individualmente (de forma desagregada) os acidentes de viação com vítimas dos Estados Membros (EM), em conformidade com a Decisão do Conselho (93/704/CE, 30.11.1993) - a ANSR continuou a assegurar a representação do Estado Português nos trabalhos associados ao seu desenvolvimento, designadamente, através da participação em reuniões, do envio do ficheiro dos acidentes e da validação das estatísticas obtidas a partir do CARE, e da dinamização de projetos complementares, como os “Indicadores de Exposição ao Risco” (RED - Risk Exposure Data) e os “Indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária” (RSPI – Road Safety Performance Indicators).

Em 2012 tornou-se necessário proceder a ajustamentos ao nível do envio dos dados nacionais dos acidentes de viação com vítimas, por forma a dar resposta ao projeto CADaS “Common Accident Data Set” - conjunto de variáveis comuns a todos os EM. O objetivo deste projeto é que os EM, voluntária e gradualmente, alterem os respetivos sistemas de informação de acidentes de viação tendo em vista disponibilizarem a informação proposta no CADaS. Deste modo, será possível comparar a sinistralidade registada na União Europeia e, conseqüentemente, melhorar as potencialidades da Base de Dados CARE. Neste sentido, cada país ficou responsável por enviar a informação nacional de acordo com a nova estrutura até 2013, sendo que Portugal está entre os 6 países que concluíram o processo de conversão dos dados nacionais em 2012.

O projeto DaCoTA “Road Safety Data Collection, Transfer & Analysis”, desenvolvido pela UE com a finalidade de enriquecer a informação disponível no Observatório Europeu de Segurança Rodoviária (ERSO – European Road Safety Observatory) e melhorar a estrutura de apoio às políticas de segurança rodoviária, em termos de conhecimento, também contou com a colaboração da ANSR, tendo terminado em 2012. Finalmente e ainda no âmbito Internacional, a ANSR garantiu o acompanhamento e participação nos trabalhos promovidos pelo Grupo IRTAD “International Road Traffic and National Database”, nomeadamente, através da atualização da informação enviada anualmente e da resposta a questionários.

Num contexto mais lato, estamos pois convictos que num horizonte de médio/longo prazo, competirá ao nosso país envidar esforços no sentido de participar ativamente na concretização das inúmeras iniciativas resultantes, quer da “Década de Ação para a Segurança Rodoviária”, proclamada através da resolução n.º 64/2551 da ONU, quer do Plano de Ação Europeu de Segurança Rodoviária 2011-2020, que propõe a redução para metade do número de vítimas mortais na Europa. Acreditamos que com o conjunto de todos estes investimentos aqui relatados, Portugal, através da ANSR, passará a dispor das condições necessárias para reduzir numa base sustentável o fenómeno da sinistralidade rodoviária.

O ano de 2012 ficou marcado por grandes dificuldades conjunturais, resultantes do contexto económico e financeiro desfavorável que o país atravessa, tendo havido necessidade de apelar a um esforço e empenho acrescidos por parte de todos quantos aqueles que trabalham nesta Autoridade. Tais adversidades, contudo, não nos impediram de alcançar em 2012 os objetivos fundamentais ligados à nossa missão, de promoção da segurança rodoviária e, consequentemente, de redução dos efeitos negativos da sinistralidade rodoviária em Portugal.

A obtenção da certificação de qualidade da ANSR ao abrigo da norma ISO EN NP 9001:2008, obtida a 11 de agosto de 2012, constitui o corolário do esforço empreendido por este organismo do Ministério da Administração Interna no sentido de consolidar os seus processos internos, visando assim o fomento de uma cultura de melhoria contínua e a satisfação dos seus clientes - cidadãos e fornecedores.

O ano de 2013 constituirá, certamente, mais um ano de grandes constrangimentos com implicações diretas na nossa atividade, os quais, estamos convictos, serão ultrapassados com a competência e dedicação demonstrada, desde sempre, pelo ativo mais importante da ANSR, o seu capital humano.

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
CCB	Centro Cultural de Belém
CEAGP	Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública
CEGER	Centro de Gestão da Rede Informática do Governo
CEU	Cooperativa de Ensino Universitário CRL
CMF	Câmara Municipal de Mafra
CSR	Conselho de Segurança Rodoviária
DGAEP	Direção-Geral da Administração e Emprego Público
DGS	Direção-Geral de Saúde
EF	Entidades Fiscalizadoras
EGV	Entidades Gestoras Rodoviárias
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP	Estradas de Portugal
ETSC	European Transport Safety Council
FCTUC	Faculdade Ciências e Tecnologias da Universidade Coimbra
FIL	Feira Internacional de Lisboa
GNR	Guarda Nacional Republicana
GRP's	Gross Rating Point
IC's	Itinerários Complementares
IGCP	Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público, I.P.
IGFPJ	Instituto de Gestão Financeira e Patrimonial da Justiça
IML	Instituto de Medicina Legal
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.
INA	Instituto Nacional de Administração, I.P.
INIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias I.P
IRN	Instituto dos Registos e do Notariado
ISEL	Instituto Superior de Engenharia de Lisboa
IST	Instituto Superior Técnico
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
LVCR	Lei de Vínculos Carreiras e Remunerações
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Educação
MP	Ministério Público
NAGO	Núcleo de Apoio à Gestão e Operações
NAP	Núcleo de Apoio à Presidência
NCPCA	Núcleo de Coordenação de Processamento e Cobrança de Autos
NCRAN	Núcleo de Coordenação de Registo, Arquivo e Notificação
NEP	Núcleo de Estudos e Planeamento
NFT	Núcleo de Fiscalização e Trânsito
OCDE	Organização para a Cooperação do Desenvolvimento Económico

ONGs	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
OSR	Observatório de Segurança Rodoviária
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PRACE	Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
QUAR	Quadro de Avaliação e Responsabilização
RIC	Registo de Infrações do Condutor
SCI	Sistema de Controlo Interno
SCoT	Sistema de Contra Ordenações de Trânsito
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SEISAL	Secção de Equipamentos, Instalações, Serviços Administrativos e Logística
SGMAI	Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna
SIAV	Sistema de Informação Georreferenciada de Acidentes de Viação
SIC	Sistema de Informação Contabilística
SIDACO	Sistema para Instrução e Decisão de Autos de Contraordenação
SIGA	Sistema de Gestão de Contraordenações
SJ	Sistema Judicial
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
SR	Segurança Rodoviária
SRIC	Sistema de Cadastro do Infrator
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats
UE	União Europeia
UGCO	Unidade de Gestão de Contraordenações
UPR	Unidade de Prevenção Rodoviária
UTIS	Unidade de Tecnologias de Informação de Segurança
WBG	World Bank Group
WHO	World Health Organization

FICHA TÉCNICA

Elaboração: Técnico Superior – Dr. Diogo Júdice da Costa

Supervisão: Presidente – Eng. Jorge Jacob