



RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2015





Ministério da Administração Interna

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2015

OEIRAS

ÍNDICE GERAL

1. Introdução.....	1
2. Enquadramento institucional	3
3. Missão, Visão e Valores Institucionais	9
3.1 Definição da Estratégia	9
3.2 Os Stakeholders	11
4. Autoavaliação.....	13
4.1 Objetivos estratégicos.....	13
4.2 Concretização do QUAR da ANSR.....	14
4.3 Quadro de avaliação dos resultados	14
4.4 Análise da avaliação dos resultados.....	15
4.5 Avaliação do Sistema de Controlo Interno.....	24
4.6 Análise SWOT – Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho.....	25
4.7 O plano estratégico da ANSR 2014-2016	27
4.7.1 A estratégia 2014-2016.....	29
4.7.2 Vetores estratégicos.....	30
4.8 Mapa estratégico	31
5. Atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no plano, com indicação de resultados.....	32
5.1 Cooperação e eventos internacionais.....	32
5.2 Campanhas de prevenção e segurança rodoviária	34
5.3 Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015 e dados de sinistralidade rodoviária de 2015.....	35
5.4 Indicadores gerais de desempenho 2015-2014.....	42
5.5 Inspeções às vias.....	44
5.5.1 Pontos negros.....	44
5.5.2 Vistorias.....	46
5.5.3 Outras inspeções de vias.....	46
5.5.4 Pareceres e instruções técnicas.....	46
5.5.5 Aprovação de equipamento de controlo e fiscalização de trânsito	47
5.6 SINCRO – Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	47
5.7 Parcerias e protocolos desenvolvidos.....	48
6. Legislação	49

7. Análise da afetação real e prevista dos recursos humanos, formação profissional, recursos financeiros e recursos materiais e tecnológicos.....	50
7.1 Recursos Humanos.....	50
7.2 Formação Profissional.....	54
7.3 Recursos Financeiros.....	58
7.3.1 Despesas ANSR.....	59
7.3.2 Receitas ANSR.....	59
7.3.3 Receitas provenientes de coimas rodoviárias.....	60
7.3.4 Encargos com pessoal.....	61
7.4 Recursos Tecnológicos.....	62
8. Empresas prestadoras de serviços (outsourcing).....	67
9. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2015.....	68
10. Avaliação Final.....	71
10.1 Avaliação Quantitativa.....	71
10.2 Avaliação Qualitativa.....	73
11. Conclusões Prospetivas.....	75



ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1	QUAR da ANSR 2015.....	10
Quadro 2	Objetivos Estratégicos – resumo do QUAR.....	13
Quadro 3	Objetivos Operacionais – concretização do QUAR.....	14
Quadro 4	Avaliação dos resultados.....	14
Quadro 5	Número de autos registados no SIGA	17
Quadro 6	Distribuição de autos decididos por nível de gravidade	18
Quadro 7	Distribuição de autos prescritos e cobrados	18
Quadro 8	Resultados globais do inquérito de satisfação.....	22
Quadro 9	Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI).....	24
Quadro 10	Mapa Estratégico.....	31
Quadro 11	Balanço de Sinistralidade 2015-2014.....	37
Quadro 12	Autos registados, decididos, cobrados e prescritos	42
Quadro 13	Variações de autos decididos, cobrados e prescritos vs registados.....	43
Quadro 14	Autos de contraordenação prescritos	43
Quadro 15	Vítimas de sinistralidade rodoviária	44
Quadro 16	Pontos Negros	45
Quadro 17	Mapa de Pessoal	53
Quadro 19	Recursos Humanos – Desvios do QUAR	54
Quadro 20	Ações de formação realizadas em 2015.....	56
Quadro 21	Taxa de funcionários abrangidos pela formação	57
Quadro 22	Execução Orçamental (Despesa) 2015.....	58
Quadro 23	Execução Orçamental (Receita) 2015.....	59
Quadro 24	Distribuição de valores de coimas rodoviárias 2015.....	60
Quadro 25	Encargos com pessoal.....	61
Quadro 26	Índice de superação dos objetivos operacionais	71
Quadro 27	QUAR da ANSR – desvios	73



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Mortos por milhão de habitantes nos países da UE – 2015 vs 2014.....	15
Gráfico 2	Evolução 2010-2014 da EU.....	15
Gráfico 3	Vítimas mortais por milhão de habitantes	36
Gráfico 4	Vítimas mortais e feridos graves (no local).....	40
Gráfico 5	Vítimas mortais no local – taxa de variação relativa a 2008.....	41
Gráfico 6	Número de trabalhadores efetivos na ANSR 2008-2015.....	50
Gráfico 7	Número de trabalhadores – mobilidade geral vs. postos ocupados	51
Gráfico 8	Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados.....	51
Gráfico 9	Trabalhadores da ANSR por Concelho de residência	52
Gráfico 10	Total de horas em ações de formação.....	55
Gráfico 11	Execução de ações de formação 2015	57
Gráfico 12	Repartição das despesas efetivas da ANSR em 2015.....	59
Gráfico 13	Repartição das receitas efetivas da ANSR em 2015.....	60
Gráfico 14	Distribuição de valores de coimas rodoviárias 2015.....	61
Gráfico 15	Distribuição dos encargos com pessoal da ANSR 2015.....	62

1. INTRODUÇÃO

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), na redação do presente relatório de atividades referente ao ano de 2015, teve por preocupação seguir as orientações definidas ao nível do Ministério da Administração Interna (MAI), no sentido de tornar este “*documento de balanço*” mais sintetizado, conciso e objetivo, vendo assim o seu volume ser substancialmente reduzido face aos relatórios elaborados nos anos anteriores, sem contudo perder o propósito último de informar, esclarecer e proceder à avaliação que nos termos da lei é exigível em tal documento. Neste contexto, e à semelhança do ocorrido com o [Relatório Anual de Segurança Interna de 2015](#) que teve uma redução em cerca de 50% face ao relatório apresentado no ano anterior, também a ANSR se pautará pelo mesmo formato, de resto conforme a prática já adotada pelos restantes organismos do MAI.

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

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

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

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

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

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

A forma como se encara o fenómeno da sinistralidade rodoviária¹, e como sobre ele se atua, tem que estar imbuído nos valores de cidadania e de pertença à comunidade, afinal a sinistralidade rodoviária não é um problema que o Estado possa *de per si* resolver na medida em que também depende da ação séria e empenhada, por parte dos cidadãos e, de uma forma geral, de toda a sociedade civil. Podemos mesmo dizer que a segurança rodoviária é uma responsabilidade de todos.

O presente relatório de atividades tem como objetivo fundamental proceder a um descritivo das várias atividades desenvolvidas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) durante o ano de 2015 e também daquelas que decorreram da estratégia delineada para o triénio 2014-2016.

¹ Por motivos de economia de espaço e objetividade atinente ao presente relatório, não se procedeu a um elencar mais detalhado do enquadramento relativo à segurança rodoviária, pelo que, caso o leitor deseje um esclarecimento mais profundo sobre esta matéria, poderá, sem prejuízo de um estudo mais aprofundado e científico com recurso a bibliografia especializada, consultar o [relatório de atividades referente ao ano de 2014](#), o qual é substancialmente mais exaustivo, encontrando-se publicado para efeitos de consulta no site da ANSR.

2. ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

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

Consubstanciada nas Grandes Opções do Plano (GOP) 2015 e no Programa do XIX Governo Constitucional, as políticas de segurança rodoviária portuguesa assentaram ainda durante o ano de 2015 na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) a qual estabeleceu, 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. Ainda assim, tal desígnio não foi alcançado, pese embora a excelente evolução registada por Portugal a nível europeu e que se saldou num lugar muito próximo da média comunitária (17º).

Naquele programa governativo a área da segurança e prevenção rodoviária foi tida como um dos muitos desígnios nacionais, área onde na última década o nosso país registou progressos assinaláveis. Ainda neste contexto, e de acordo com as acima mencionadas GOP 2015 foi estabelecido como prioridade governativa o combate à sinistralidade rodoviária, através não só da prevenção e da fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, mas também através do contínuo lançamento de campanhas e ações de esclarecimento e sensibilização dos condutores, e ainda a implementação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), constituído por um conjunto de 30 radares, contribuindo-se dessa forma para a adoção de comportamentos de condução mais adequados, no pleno respeito dos limites legalmente impostos, visando assim a redução da sinistralidade rodoviária nacional.

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

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

com o objetivo último da sua significativa diminuição, por via da alteração de comportamentos dos condutores”. Desta forma, o planeamento e a coordenação das políticas de segurança rodoviária ficaram concentrados numa única entidade.

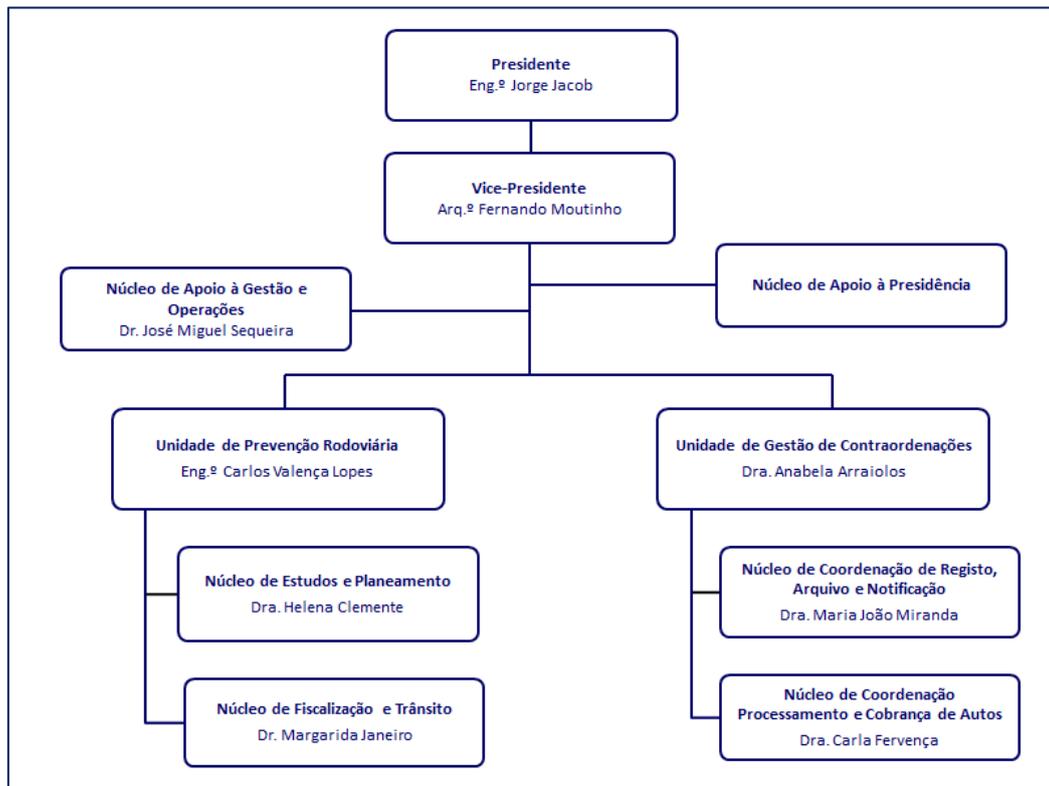
As principais linhas de força da ANSR assentam em três importantes vetores, designadamente:

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

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

- ✓ Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- ✓ Elaborar e monitorizar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;
- ✓ Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- ✓ Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ✓ Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- ✓ Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- ✓ Contribuir financeiramente, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

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



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

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

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

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

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

Ao NEP compete, designadamente:

- ✓ Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- ✓ Realizar ou promover a realização de estudos sobre o comportamento dos utentes da via pública;

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

Ao NFT compete, designadamente:

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

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

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

Ao NCRAN, compete, designadamente:

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

Ao NCPCA compete, nomeadamente:

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

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

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

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

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

- ✓ Assegurar o apoio ao nível do atendimento, secretariado e motoristas ao Presidente e Vice-Presidente;
- ✓ Organizar as agendas do Presidente e do Vice-presidente e as suas deslocações em serviço;
- ✓ Prestar apoio técnico e jurídico nos processos em que a ANSR intervenha, nomeadamente no âmbito da contratação pública;

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

3. MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

A missão

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

A visão

“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”

Os valores

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

3.1 DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

Neste oitavo ano de atividades da ANSR a estratégia definida materializou-se no QUAR (Quadro de Avaliação e Responsabilização) 2015, instrumento de ajuda à gestão, concebido para analisar o desempenho organizacional. Este instrumento, grosso modo, resulta de um quadro referencial sobre a razão de ser e de existência dos serviços (missão), dos seus propósitos de ação (objetivos estratégicos), da aferição da sua concretização e da explicitação sumária dos desvios apurados no fim do ciclo de gestão. Essas análises encontram-se devidamente efetuadas nos capítulos próprios deste relatório. Na página seguinte encontra-se o quadro com as metas e objetivos estabelecidos para o ano de 2015, o qual foi devidamente aprovado em 25 de maio de 2015.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2015

Última atualização: 21/10/2014

Ministério da Administração Interna
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

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

Objetivos estratégicos (OE):

- OE 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão
 OE 2 Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário
 OE 3 Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR
 OE 4 Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua

Objetivos operacionais	Meta 2014	Meta 2015	Concretização			Desvios
			Resultado	Classificação		
				Superou	Atingiu	
EFICÁCIA						
OB 1	Ponderação 100%					
Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010*	Ind 1	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	20%	25%		
	Peso 100%					
EFICIÊNCIA						
OB 2	Ponderação 50%					
Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação	Ind 2	(nº de autos decididos/nº autos registados) x 100	80%	85%		
	Peso 100%					
OB 3	Ponderação 50%					
Aumentar a captação de financiamento europeu	Ind 3	(Montante previsto de financiamento comunitário / Orçamento total aprovado) X 100	3%	5%		
	Peso 100%					
Qualidade						
OB 4	Ponderação 100%					
Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Ind 4	(nº avaliações positivas no inquérito/nºavaliações realizadas no inquérito) x 100***	65%	70%		
	Peso 100%					

Justificação para os desvios ...
Explicitação da fórmula utilizada

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

** n.a. - não aplicável

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

Meios disponíveis

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

Orçamento (M€)	Estimado	Realizado	Desvio
Funcionamento	29.070.169,00		
PIDDAC			
Peso na avaliação	Eficácia	Eficiência	Qualidade
	25%	50%	25%

Listagem das fontes de verificação

Indicador 1 - Relatório de Sinistralidade Rodoviária

Indicador 2 - Sistema Informático de Gestão de Autos

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

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

Quadro 1 –QUAR da ANSR 2015

3.2 Os STAKEHOLDERS

O maior ou menor sucesso estratégico de uma organização depende não só da forma como a mesma é gerida internamente, mas também dos seus interesses e dos que nela também encontram ou pretendam encontrar os seus próprios interesses. Estes últimos, são todos aqueles indivíduos, grupos de interesse e/ou organizações que disputam o controlo de recursos e resultados de uma organização para proveito próprio.

Neste sentido, e sem nos queremos alargar, deveremos contudo frisar o facto de cada *stakeholder* ser motivado por um conjunto de objetivos, na maior parte das vezes, objetivos comuns, permitindo assim alavancar resultados positivos, embora nalguns casos, possam também haver objetivos conflitantes. Cabe então à organização encontrar a posição de equilíbrio que otimize a relação entre a organização e o(s) *stakeholder(s)*, em ordem a maximizar a sua performance de gestão.

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

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



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

4. AUTOAVALIAÇÃO

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

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

4.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS - RESUMO DO QUAR DA ANSR

Os vetores estratégicos acima referidos estão refletidos nos objetivos estratégicos do QUAR 2015;

Objetivos Estratégicos	Objetivos Operacionais	Indicadores	Metas
O.E. 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão	O.O.1 Prosseguir o objetivo da ANSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	25%
O.E. 2 Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário	O.O.2 Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação decididos	(nº de autos decididos/nº de autos registados) X 100	85%
O.E. 3 Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR	O.O. 3 Aumentar a captação do financiamento comunitário	(montante previsto de financiamento comunitário/orçamento total aprovado) X 100	5%
O.E. 4 Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua	O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão	(nº de avaliações positivas/nº de avaliações realizadas no inquérito) X 100	70%

Quadro 2 – Objetivos Estratégicos – resumo do QUAR

4.2 CONCRETIZAÇÃO DO QUAR DA ANSR

Até 31 de dezembro de 2015 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 Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	35%	X			140,00 %	40% ↑
O.O.2 Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação decididos	(nº de autos decididos/nº de autos registados)*100	75%			X	88,24%	12% ↓
O.O. 3 Aumentar a captação do financiamento comunitário	(Montante previsto de financiamento comunitário/Orçament o total aprovado*100	6%	X			120,00 %	20% ↑
O.O. 4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão	(Nº de avaliações positivas no inquérito/nº de avaliações realizadas no inquérito)*100	74%	X			105,71 %	6% ↑

Quadro 3 – Objetivos Operacionais – Concretização do QUAR

4.3 QUADRO DE AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

Avaliação final do organismo				
Parâmetro	Peso	Resultado	Resultado Ponderado	
Eficácia	25 %	140 %	35 %	Superou
Eficiência	50 %	104 %	52 %	Superou
Qualidade	25 %	106 %	26 %	Superou
Taxa de Realização final:				113%

Quadro 4 – Quadro de avaliação dos resultados

4.4 ANÁLISE DA AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

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

À altura de redação do presente relatório ainda não se encontravam consolidados os dados de sinistralidade que têm por base o recurso à metodologia de contagem a 30 dias. Contudo, e de acordo com dados preliminares (ver gráfico abaixo), constata-se a evolução atingida por Portugal à data de 2015, tendo o nosso país ficado ligeiramente acima da média comunitária de 52 mortos por milhão de habitantes, com um registo de 60 mortos. O balanço de 2015 permite-nos aferir uma diminuição em 33% face aos valores atingidos em 2010.

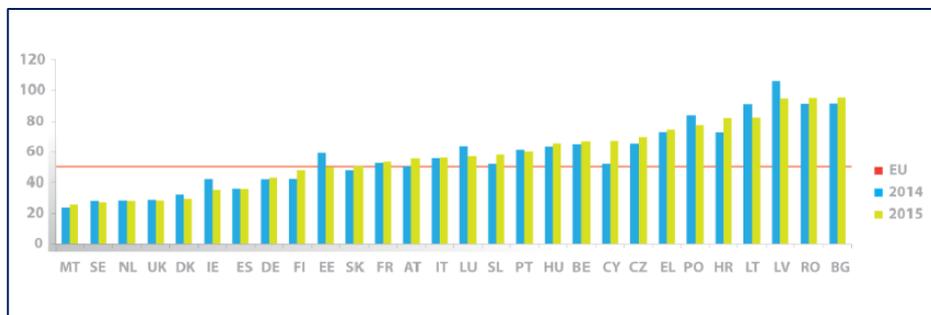


Gráfico 1 – Mortos por milhão de habitantes nos países da União Europeia - 2015-2014 (28 países)

O mesmo balanço feito para o período temporal 2010-2014, permite-nos verificar que Portugal havia registado naquele período uma diminuição de 34%. Neste comparativo de período temporal, e tendo por base a informação disponível no [Eurostat](#), constatou-se que entre os 28 países europeus, o nosso país havia registado o 2.º melhor desempenho, ou seja, uma evolução verdadeiramente ímpar em termos de segurança rodoviária, conforme se poderá verificar nos quadros que se seguem.

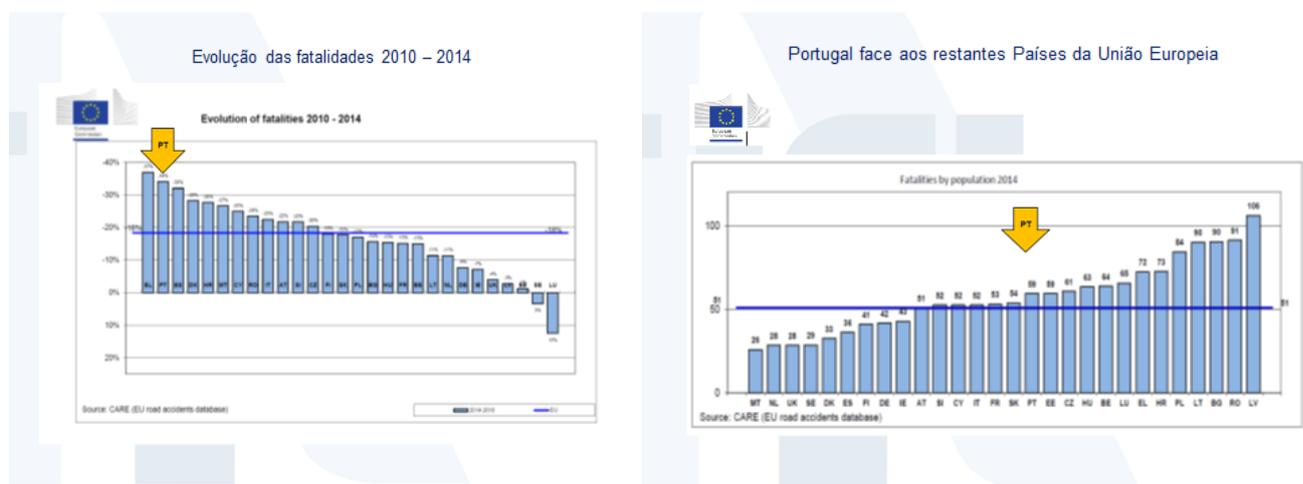


Gráfico 2 – Evolução 2010-2014 UE (28 países)

Retomando o último ano aqui em avaliação, ou seja o ano de 2015, importa referir que a redução do número de vítimas mortais ocorridas em Portugal deve-se, entre outros factos, também a um conjunto de condições favoráveis à redução da sinistralidade, ao qual não será certamente alheia a crise internacional, que condicionou em muito os fluxos de tráfego, sendo que, também concorreu para essa diminuição, a aplicação de um vastíssimo conjunto de ações e medidas elencadas na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) desenhada para o período temporal de 2008-2015 e que ajudaram a catapultar os números de redução da sinistralidade verificados nos últimos anos no nosso país. Contudo, acresce referir que a série estatística da sinistralidade portuguesa, bem como de outros países, tem-se caracterizado por períodos de evolução sustentada intercalados por intervalos de estagnação.

Na realidade, pensamos que, ainda que com variações pontuais e de origem diversa, é possível nos próximos anos mantermos um ritmo de redução da sinistralidade rodoviária, sendo que, é pois possível não só ao nosso país, mas também ao espaço comunitário (UE) reduzir os valores de vítimas mortais no ano de 2020 em 50% face aos então alcançados em 2010. Ainda assim, e com base nos dados relativos a estes dois últimos anos, constatamos um abrandamento da tendência anteriormente registada, sendo que, continuamos convictos de que Portugal atingirá o objetivo a que se propôs de reduzir o número de vítimas mortais ocorridas fruto de desastres rodoviários em 50% face aos valores de 2010 e é nesse sentido que a ANSR alinhou um dos seus mais importantes objetivos de missão organizacional com a meta traçada a nível europeu.

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

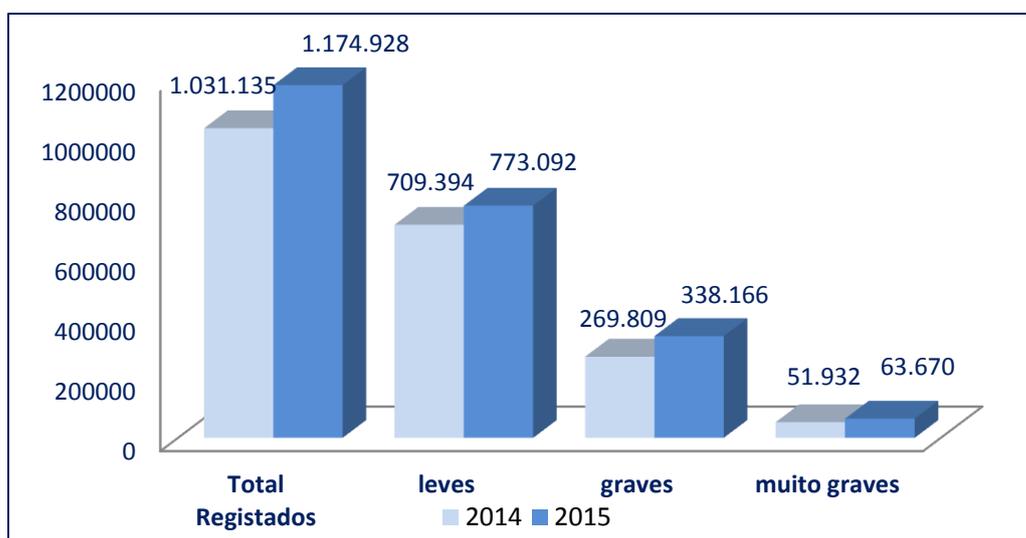
Neste contexto, e fazendo aqui o balanço de 2015, a ANSR atingiu no seu objetivo operacional n.º1 de *“Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano 2020, com base no valor de 2010”* e atendendo à fórmula de cálculo do indicador, nomeadamente, *“% de redução do número de vítimas mortais desde 2010”*, um resultado de 35%, o que não só nos orgulha, como ultrapassa largamente o objetivo traçado como meta a alcançar para aquele ano e que havia sido estabelecido em 25%. Tal superação permitiu à ANSR alcançar neste objetivo do QUAR de 2015 um desvio positivo total de 40%, o que *“de per si”* traduz um resultado verdadeiramente positivo, alavancando este objetivo de eficácia, o qual, no caso, permite uma aferição mediante a tripla vertente de eficácia pelo impacto, pelo resultado e também pelo realizado.

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

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

No ano de 2015, a ANSR manteve a sua capacidade operacional, conforme resulta dos quadros e análises seguintes, verificando-se um aumento do número de autos registados no Sistema de Informação de Gestão de Autos – SIGA² relativamente ao ano transato.

Número de autos registados no SIGA – 2014/2015

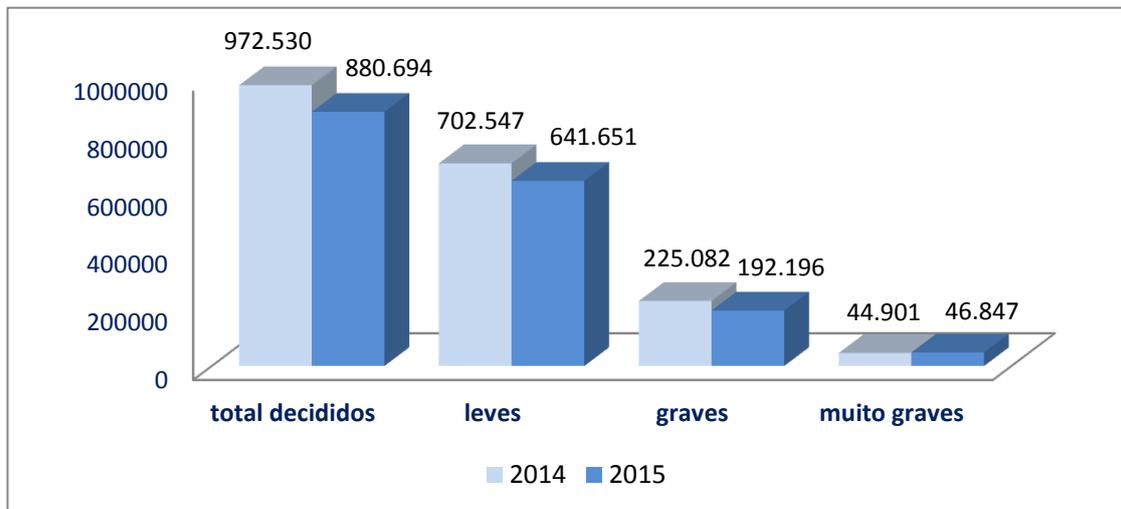


Quadro 5- Número de autos registados no SIGA
Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

Em 2015, o número de autos registados em todas as diferentes tipologias, a saber, leves, graves e muito graves aumentou em 143.793 unidades face ao ano de 2014. No entanto, pese embora o número de autos registados terem aumentado, o número de processos decididos não acompanhou esta evolução, tendo-se verificado uma diminuição em 91.836 unidades, conforme se constata no gráfico seguinte.

² O SIGA é um aplicativo vital e imprescindível para assegurar a gestão do processo contraordenacional rodoviário, que proporciona à ANSR o suporte das atividades de gestão dos processos de contraordenação, (gestão do ciclo de vida da contraordenação) desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e do cumprimento das sanções pecuniárias e das sanções acessórias.

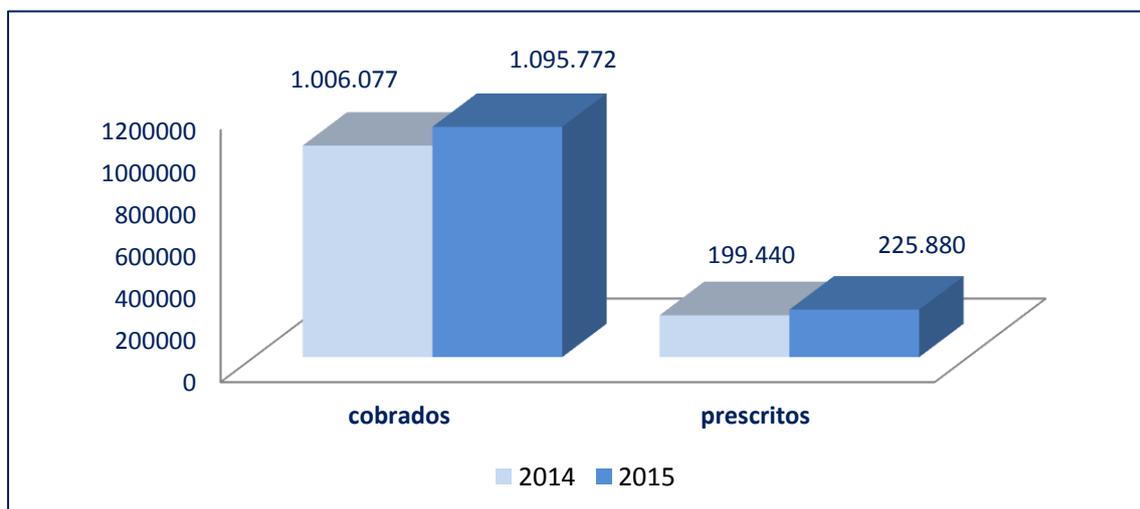
Distribuição de autos decididos por nível de gravidade – 2014/2015



Quadro 6 – Distribuição de autos decididos por nível de gravidade
 Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

Também como podemos verificar no gráfico seguinte, nota-se que em 2015 houve um aumento do número de autos cobrados em 89.695 unidades comparativamente ao ano de 2014 e que, no que concerne ao número de autos prescritos também houve um aumento em 26.480 unidades comparativamente ao ano transato.

Distribuição de autos prescritos e cobrados – 2014/2015



Quadro 7- Distribuição de autos prescritos e cobrados
 Fonte: Relatório da UGCO – SIGA

Para além do número substancialmente reduzido de juristas/decisores afetos ao processo de decisão, contribuiu para o aumento do número de autos prescritos e diminuição do número de autos decididos, o facto de ter havido interrupção da prestação de serviços de apoio jurídico na instrução e

preparação de propostas de decisão. A este propósito, registe-se o facto de em 2015 terem prescrito 255.880 processos de contraordenação, o que representou face ao ano anterior um aumento em 13,3% ou seja, mais 26.440 autos prescritos. Contudo, não será de descurar o facto desta Autoridade se encontrar a jusante de uma parte do processo, sendo que as suas atribuições se limitam à decisão administrativa e, por essa razão, existirem um conjunto de outras entidades, nomeadamente fiscalizadoras e também administrativas responsáveis pela disponibilização de dados essenciais à boa conclusão dos processos e que, consabidamente nos fazem chegar muitos dos autos de contraordenação em situação de prescrição absoluta e/ou em vias de prescrição.

Estes fatores acabam por condicionar o desempenho organizacional da ANSR e, conseqüentemente, o nível de prescrição obtido, sendo que, atentos às muitas dificuldades existentes, diligenciou-se no sentido de implementar durante o decorrer do ano de 2015 um conjunto de medidas internas, como forma de dirimir algumas dificuldades e, assim, tentar reduzir o número de prescrições nos processos de contraordenação rodoviária, nomeadamente, pela reafetação interna de juristas. Ainda neste contexto e no que se refere ao processo de decisão dos autos de contratação, os mesmos são decididos, exclusivamente, por juristas do mapa de pessoal da ANSR, embora estes tenham de ser apoiados por uma equipa externa que elabora os projetos de decisão, dado o elevado número de processos em questão e a elevada carga administrativa que envolvem.

Neste sentido, e pese embora tenha havido uma política de gestão de recursos humanos mais eficiente como acima se encontra explanado, a ANSR deparou-se com a interrupção de alguns dos seus serviços, designadamente o afeto à decisão administrativa, providenciado por recursos humanos alocados no âmbito de uma contratação à Universidade Católica Portuguesa (UCP), o que, indubitavelmente, acabou por condicionar a prestação da taxa de decisão da organização, a qual ficou aquém (75%) da meta estipulada em sede de QUAR e que havia sido de 85%.

Tal condicionamento se deveu, em parte, por um lado à inoperância resultante da inexistência dos serviços habitualmente contratados para a execução regular dos processos contraordenacionais, e por outro, pelo tempo decorrido no âmbito do concurso público, designadamente pela existência de vários fatores, tais como a interposição de recursos, contencioso pré-contratual e interpelação por parte de concorrentes, tendo todos estes fatores concorrido de forma muito concreta para a dilação dos tempos, ultrapassando assim os “normais” prazos expectáveis, e por conseguinte não previstos atempadamente para que fosse tomada uma decisão no sentido de se proceder à reformulação do objetivo operacional 2 do QUAR.

Importa ainda frisar que, cada vez mais, a gestão centralizada do processo contraordenacional, designadamente, no que respeita à instrução e decisão dos autos e a informatização de todas as fases processuais, desde o levantamento do auto de contraordenação pelas entidades autuantes até à sua decisão administrativa, desenvolve-se de forma a otimizar todo o processo, e a assegurar assim

o propósito de aumentar a probabilidade de fiscalização dos condutores, aumentar a probabilidade de aplicação da lei e, diminuir o tempo decorrido entre a fiscalização e a aplicação da lei.

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

Não poderíamos fechar este ponto do relatório de atividades, sem referir que, apesar de este objetivo operacional do QUAR *“aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação”* não ter atingido os valores estipulados para a meta a que nos propusemos, ainda assim, não seria justo deixar de mencionar o quanto foi feito em prol do atingir dos valores obtidos (75%), os quais só foram alcançados devido ao esforço, dedicação e brio profissional de todos os trabalhadores, colaboradores e dirigentes desta Autoridade.

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

A escolha deste objetivo operacional insere-se num dos vetores estratégicos da ANSR desenhado no âmbito do plano estratégico 2014-2016, na medida em que este vetor consubstancia o reconhecimento, por parte desta organização, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, ou seja, para além da preocupação de eficácia, são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência.

Na verdade, a ANSR considera que tão importante como saber se o resultado é atingido, é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos cidadãos, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Assim, associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos, financeiros e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso desta organização.

Neste contexto, e atendendo ao facto de ainda vivermos num quadro macroeconómico desfavorável e tendo em conta as dificuldades financeiras que o país tem vindo a atravessar nos últimos anos, entendeu esta Autoridade em prosseguir uma política de contenção de despesas e, sobretudo, de captação de novas fontes financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo Programa QREN, sendo que, para tal, foi dada continuidade à candidatura n.º 16960 ao Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (SAMA), denominada de *“Mais Perto, Mais Seguro”*, culminando com o final da vigência do programa de apoio comunitário.

De forma mais específica, podemos dizer que o indicador associado ao objetivo operacional em apreço visou refletir a relação existente entre o montante previsto de financiamento comunitário

com o total do orçamento aprovado numa base percentual, sendo que se definiu em sede de QUAR uma meta de 5% para o presente exercício. O resultado desta relação foi positivo, tendo, inclusive, superado a meta estabelecida, com um resultado final de 6%, o que traduz um desvio de +20%, o que constitui, de resto, um resultado positivo para a organização.

$$\text{Taxa de financiamento europeu}_{12/2015} = \frac{\text{Montante orçamentado de fundos europeus}}{\text{Orçamento total aprovado}} = \frac{1,47 \text{ M€}}{26,7 \text{ M€}}$$

Ainda neste âmbito, importa relevar que a ANSR procedeu a uma reprogramação física e financeira dos investimentos previstos inicialmente na Candidatura SAMA, aprovada pela AMA e COMPETE em agosto de 2015, de forma a assegurar a execução das despesas executadas até ao final do ano.

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

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

O valor do investimento global da Candidatura SAMA perfaz 2.793.293 € (dois milhões setecentos e noventa e três mil, duzentos e noventa e três euros), incluindo os custos com pessoal técnico da ANSR, dos quais se obteve uma comparticipação comunitária de 1.626.395 € (um milhão seiscentos e vinte e seis mil, trezentos e noventa e cinco euros), representando 58% do total.

Resumo da Candidatura SAMA 16960	Valor (EUR)	Resultado (%)
Orçamento (reprogramado)	2.793.292,73	
Execução final	2.793.292,73	100%
Comparticipação nacional	1.166.898,04	42%
Comparticipação FEDER	1.626.394,69	58%

Para efeitos de balanço, foi possível obter financiamento europeu para os seguintes projetos estratégicos integrados na referida candidatura:

1. Arquivo Digital de Contraordenações
2. Sistema de Videoconferência
3. Assinatura eletrónica certificada nos sistemas de informação internos SIGA e SCoT
4. Portal de Contraordenações
5. SINCRO – Rede Nacional de Radares
6. Certificação de Qualidade ISO 9001:2008 – Reengenharia de Processos

Com a implementação desta medida deu-se continuidade a uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros nacionais, contribuindo-se desta forma, para a sustentabilidade das finanças públicas. De resto, a ANSR deu início a um diagnóstico interno de viabilidade para submissão de uma nova candidatura ao programa de apoios comunitários vigente denominado “[Portugal 2020](#)”.

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

A ANSR no âmbito da sua política de qualidade (ISO 9001:2008) e na melhoria contínua dos seus serviços entendeu em 2015, de resto à semelhança do que já vinha fazendo nos anos anteriores, em promover dois inquéritos aos cidadãos com vista a avaliar o seu grau de satisfação. O primeiro inquérito de avaliação da satisfação do cidadão realizado em 2015 foi feito através de um formulário *online*, disponibilizado entre 13 de julho e 16 de novembro e o segundo inquérito realizado entre 9 de setembro e 4 de dezembro, através de entrevista telefónica. Procedeu-se à análise dos dois inquéritos e, conseqüentemente à aferição do grau de satisfação dos cidadãos para com a atividade desenvolvida pela ANSR, tendo os mesmos inquéritos sido alvo de um consubstanciado “relatório final de avaliação da satisfação dos cidadãos”.

No princípio do ano de 2015 a metodologia adotada foi proceder ao questionário através da sua disponibilização no [site](#) e na página do [facebook](#) da ANSR. No final do ano, nomeadamente no mês de dezembro, a referida avaliação foi efetuada através de um inquérito telefónico, realizado pela equipa de telefonistas (call center), a todos os cidadãos que contactaram telefonicamente a ANSR. Foi utilizado o software online *encuestafacil*, para preenchimento do inquérito pela equipa de telefonistas e para a recolha dos respetivos resultados.

Nível	Respostas	2.2 Clareza do Auto	2.3 ASPETO do Auto	3.2 Clareza campanha	3.3 Interesse Campanha?	3.4 Capacidade da Campanha para mudar comportamento	Total
4	Muito satisfeito Muito interessante Muito provável	13	9		34	8	64
3	Satisfeito Clara Interessante Provável	63	69	101	68	75	376
2	Pouco satisfeito Pouco clara Pouco Interessante Pouco provável	43	43	6	3	18	113
1	Insatisfeito Nada interessante Nada provável	16	14		2	6	38
						Total	591

Quadro 8 - Resultados globais do inquérito de satisfação (dezembro de 2015)

Pretendeu-se com os referidos inquéritos, perceber quais os canais de comunicação por onde a ANSR é dada a conhecer ao cidadão, o grau de satisfação com o auto de contraordenação, a perceção do tempo de receção do auto e a satisfação com as campanhas de sensibilização e de prevenção rodoviária.

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

Ainda no que concerne aos resultados obtidos, e de acordo com o refletido pelos inquéritos, o veículo mais eficaz para as campanhas de segurança rodoviária foi a televisão. A perceção generalizada dos cidadãos relativamente ao prazo para notificação das contraordenações situou-se entre 1 a 6 meses, o que demonstra uma melhoria substancial face aos resultados relatados em relatórios de atividades de há uns anos atrás. Já no que respeita às mensagens das campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, estas parecem ser para a grande maioria dos inquiridos, suficientemente interessantes e capazes de induzir alterações comportamentais.

Não querendo alongarmo-nos demasiadamente neste relatório, e atendendo ao esforço de contenção a que nos propusemos inicialmente, deixamos aqui expressas as principais conclusões do inquérito de satisfação e que de uma forma geral refletem o facto de o veículo mais eficaz para a transmissão e divulgação das campanhas de segurança rodoviária (ainda) ser a televisão, a possibilidade de melhorar ainda mais a informação disponibilizada no *site*, o facto dos autos de contraordenação carecerem de melhoria quanto ao seu conteúdo, a perceção do prazo para notificação das contraordenações não ter sofrido alterações significativas (leia-se redução dos prazos), a mensagem das campanhas de sensibilização ser clara, interessante e capaz de provocar a mudança de comportamentos e finalmente o grau global de satisfação do cidadão que foi de 74%, ou seja, ter tido um nível de superação de 105,7% face à meta proposta e um desvio de 6%.

Apesar dos resultados alcançados, estamos conscientes das dificuldades com que quotidianamente nos deparamos e, pese embora tenhamos tido um bom resultado, o nosso objetivo é ir tão longe quanto possível ou, desejavelmente, mais longe do que o valor atingido em 2015. Foi com esta sólida e muito determinada convicção, que em sede de QUAR para o ano de 2016, estipulámos uma meta de 72%, a qual, acreditamos não apenas atingir como superá-la com sucesso.

4.5 AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO (SCI)

Questões	Aplicado			Fundamentação
	S	N	NA	
1 – Ambiente de controlo				
1.1 Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	X			
1.2 É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	X			
1.3 Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	X			Existe uma equipa externa (Gradualbusiness) de auditores afetos à área de auditoria e controlo
1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	X			
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	X			
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos os contactos regulares entre a direção superior e os dirigentes intermédios das várias unidades orgânicas?	X			
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?	X			Realizada no âmbito da manutenção do seu sistema de gestão de qualidade (NP EN ISO 9001:2008) pela empresa Lloyds Register em agosto de 2015, e também pelas auditorias regulares efetuadas pela empresa Gradualbusiness.
2 – Atividades e procedimentos de controlo administrativo implementados no serviço				
2.1 Existem manuais de procedimentos internos?	X			
2.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	X			
2.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	X			Elaborado pela SGMAI ao abrigo da PSC
2.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?	X			Em 2015 houve alguma rotatividade interdepartamental de

				peçoal na organização
2.5 As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	X			
2.6 Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	X			
2.7 Os circuitos dos documentos estão claramente definidos de forma a evitar redundâncias?	X			
2.8 Existe um plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas?	X			
2.9 O plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas é executado e monitorizado?	X			

3 – Fiabilidade dos sistemas de informação

3.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X			
3.2 As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	X			
3.3 Encontra-se instituído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos outputs dos sistemas?	X			
3.4 A informação extraída dos sistemas de informação é utilizada nos processos de decisão?	X			
3.5 Estão instituídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	X			
3.6 A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de <i>backups</i>)?	X			
3.7 A segurança na troca de informações e <i>software</i> está garantida?	X			

Quadro 9- Avaliação do Sistema de Controlo Interno (SCI)

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

O ano de 2015 correspondeu ao segundo ano de concretização do Plano Estratégico 2014-2016. A ANSR recorreu à metodologia *SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*, técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos da organização, bem como às oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente. Assim, e de acordo com a tabela abaixo, foram identificados os seguintes elementos, que, refira-se, já haviam sido identificados também em análises *SWOT's* precedentes.

Pontos Fortes

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

Pontos Fracos

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

Oportunidades

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

Ameaças

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

receita

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

4.7 O PLANO ESTRATÉGICO DA ANSR 2014-2016

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

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

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

A ANSR considera essa avaliação uma forma exemplar por forma a poder proceder não só a uma avaliação “non tempo” mas também por visar a melhoria do desempenho organizacional, tendo como referência, sempre, princípios de excelência organizacional, na medida em que este modelo baseia-se no pressuposto de que as organizações atingem resultados excelentes ao nível do

desempenho na perspetiva dos cidadãos/clientes, colaboradores e sociedade quando têm lideranças que conduzem a estratégia, o planeamento, as pessoas, as parcerias, os recursos e os processos.

Importa neste contexto, fazer uma breve referência ao facto de a Administração Pública portuguesa integrar-se num muito complexo sistema social, o qual, pelas suas características dinâmicas, mutantes e complexas, inseridas num macro sistema de redes organizacionais transversais, podem, pela sua própria natureza, exigir um constante desafio de mudança comportamental por parte dos seus trabalhadores e dirigentes.

Só caminhando neste sentido, será possível à Administração Pública, alcançar uma verdadeira reforma e conseqüentemente a tão almejada modernização administrativa. A CAF utilizada como ferramenta de diagnóstico do desempenho numa perspetiva de melhoria contínua, permite também, que os organismos, com base nesta avaliação, estabeleçam os respetivos objetivos estratégicos e operacionais para melhoria de qualidade dos serviços prestados. Esta ferramenta de diagnóstico baseia-se na premissa de que as organizações são capazes de atingir resultados excelentes ao nível do desempenho, sempre que tenham dirigentes capazes de liderar e conduzir a estratégia, o planeamento, as pessoas, as parcerias, os recursos e os processos numa perspetiva de melhoria contínua.

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

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

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

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

associadas, consubstancia uma boa parte da análise desenvolvida no plano estratégico da ANSR, que teve sempre por base a visão, a missão e os valores da organização, os quais constituem os pilares estruturais da existência da ANSR, enquanto organismo público, que visa servir os cidadãos e, em última instância, o Estado português.

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

A estabilidade desejada nos objetivos de médio/longo prazo é uma realidade incontornável para uma eficiente e eficaz gestão. Ainda assim, e fruto do dinamismo constante das sociedades atuais, muitas são as vezes em que por necessidade conjuntural existem forçosamente alterações e desvios aos objetivos inicialmente programados. Neste sentido, a estratégia formulada para o triénio e no caso em apreciação, para o ano de 2015, não foi encarada como imutável mas antes passível de alterações e/ou ajustamentos, em qualquer fase da sua execução, sempre que as circunstâncias assim o exigiram. Desta forma, em 2015 e tendo por base as conclusões daquele processo de autoavaliação (CAF), deu-se prosseguimento a tal estratégia, que, de forma sintetizada se elenca nas páginas seguintes.

4.7.1 A ESTRATÉGIA 2014-2016

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2014-2016³, de acordo com um modelo de organização que busca a excelência no desempenho da sua missão, e de acordo com as melhores práticas existentes em instituições estrangeiras congéneres. A metodologia utilizada na elaboração do plano ajuda a clarificar os objetivos definidos para a ANSR e a garantir um perfeito alinhamento entre os objetivos organizacionais e os objetivos pessoais dos seus dirigentes e restantes funcionários, ou seja, aos vários níveis do sistema de avaliação do desempenho instituído na Administração (SIADAP 1, 2 e 3).

³ O documento integral não é alvo de divulgação pública, atendendo à matéria reservada que o mesmo contém, sendo que, ainda assim, a ANSR entendeu proceder à divulgação no seu sítio eletrónico de um pequeno documento, denominado por “[Linhas de Orientação Estratégica 2014-2016](#)”, que de forma sintetizada expressa as orientações e políticas internas de gestão do organismo.

4.7.2 VETORES ESTRATÉGICOS

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

Eficácia e qualidade de serviço

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

Economia e eficiência operacional

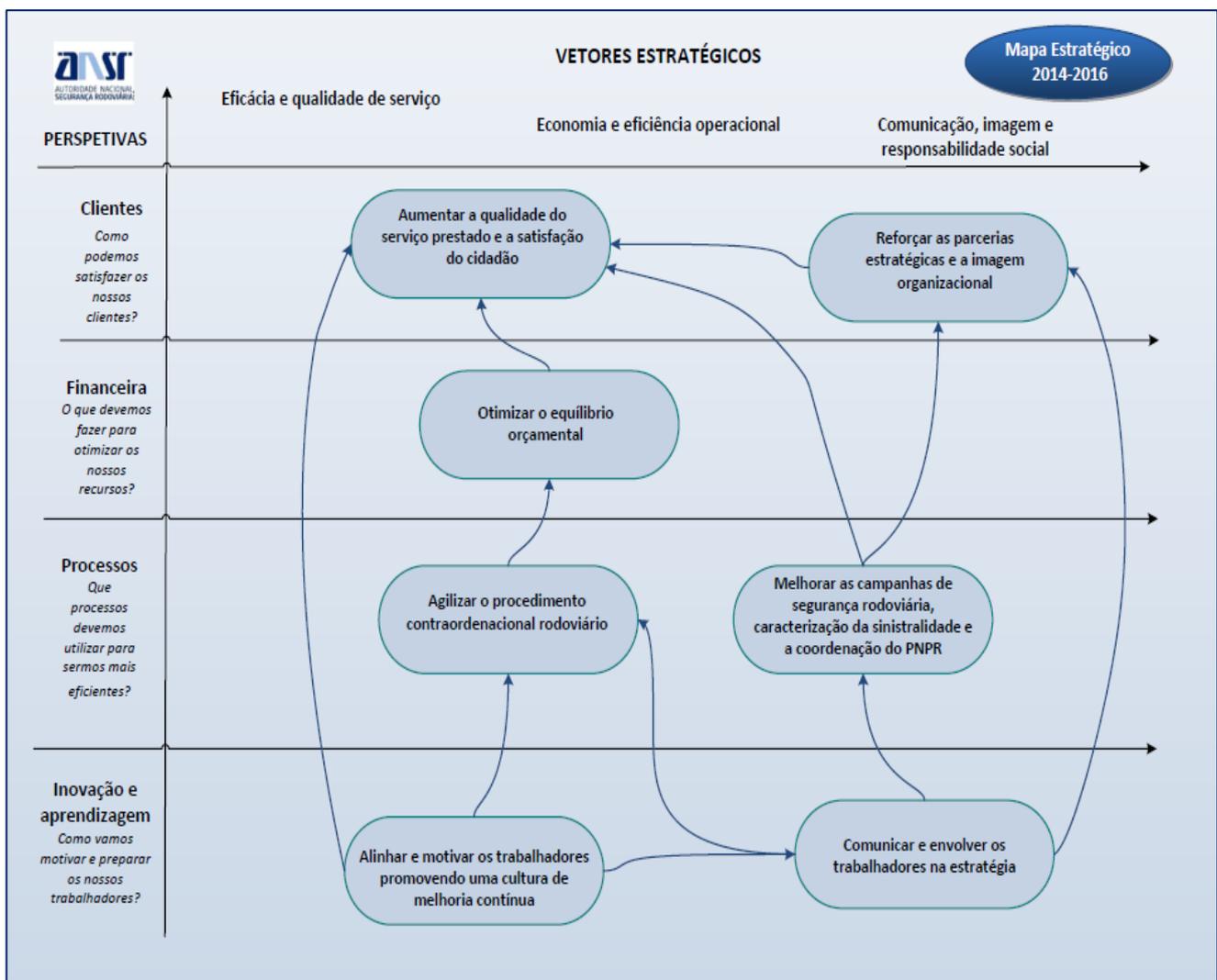
A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, isto é, para além da preocupação de eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), são igualmente importantes os critérios de economia e de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

Comunicação e imagem

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

4.8 MAPA ESTRATÉGICO

Definidos os três vetores estratégicos, que consubstanciam as grandes linhas orientadoras da ANSR, bem como os objetivos organizacionais, elaborou-se o mapa estratégico, com base no Balanced Scorecard (BSC), que se encontra abaixo e que, constitui o modelo representativo da estratégia organizacional para 2014-2016. Existe uma relação direta entre as quatro perspetivas, consideradas na medida em que a boa performance nos objetivos da inovação e aprendizagem irão induzir melhorias nos processos internos que, por sua vez, terão impacto nos resultados financeiros e, finalmente irão gerar uma melhor satisfação dos cidadãos.



Quadro 10 – Mapa Estratégico 2014-2016

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

Com o objetivo de aprofundar o conhecimento em matéria de prevenção e segurança rodoviária, a ANSR em 2015, promoveu e/ou participou em diversos eventos com variadas entidades, que a seguir se indicam:

ACCENTURE	UC	Toyota
LNEC	ACAP	REFER
FUGITSU	ANTRAM	EP
APVGN	AFESP	EMEL
CRP	ANECRA	PT
ANPC	LNEC	SIEMENS
FDL – UNL	SCUTVIAS	APSI
IDMEC	ANEBE	ACP
IST	ANCIA	BRISA
ACA-M	AENOR	MICROSOFT
TRANSDEV	MAOTE	CIMLT
SEF	AIP	APCAP
MAFRE	ANIECA	CML-PSP
LOGISTEL	GARE	FPCUB
EMPARK	FERNAVE	PML
ESPAP	AMA	ACT
INE	CONPLAM	

5.1 COOPERAÇÃO E EVENTOS INTERNACIONAIS

A ANSR, durante o ano de 2015, participou de forma ativa em diversos fóruns internacionais nomeadamente, através da sua representação na reunião do grupo de peritos, realizada no CARE em Bruxelas a 19 de março, na reunião de grupo de peritos em sinalização rodoviária do WP1 (UNECE-ONU), realizada em Genebra a 4 e 5 de junho e na 2ª conferência internacional global de segurança rodoviária, denominada “Time for Results”, realizada em Brasília (Brasil), a 18 e 19 de novembro.

De seguida apresenta-se de forma sintetizada tal como vem sendo prática de todo o presente relatório, a principal informação relativamente a cada uma das participações internacionais. Assim, e no que respeita à reunião internacional do CARE⁴, a mesma centrou-se na atualização do ponto de situação relativo à disponibilização de dados de sinistralidade por parte dos vários países da UE à instituição comunitária Comissão Europeia (CE), tendo também procedido a um balanço relativo à adoção do modelo CADaS (Common Accident Dataset), o qual é de forma simplista, visa estandardizar os dados relativos aos acidentes rodoviários entre os países europeus, permitindo uma mais eficaz comparação entre estes, bem como uma análise mais detalhada do fenómeno da sinistralidade rodoviária. De referir, ainda, o facto de Portugal fazer parte de um grupo de 15 países que enviam para a CE os dados neste novo formato enquanto os outros países ainda não o fazem.

No que respeita à representação portuguesa na reunião internacional do WP1⁵, prosseguiu-se o trabalho de análise comparativa da sinalização prevista nas legislações nacionais (constante da base de dados da UNECE) com o estabelecido na Convenção de Viena de 1968 sobre Sinalização Rodoviária. Foi também apresentado um relatório intercalar relativamente ao trabalho que tem vindo a ser desenvolvido relativamente à inserção dos Sinais de Mensagem Variável no âmbito dos tratados relevantes. Na reunião foi ainda solicitado aos representantes que, no âmbito das organizações representadas desenvolvessem parte do trabalho atrás mencionado, tendo sido constituídas equipas de análise e no caso em apreço cabendo a Portugal (ANRS) colaborar com o Luxemburgo na análise a desenvolver (Análise dos sinais E8a a E11b da referida Convenção sobre Sinalização Rodoviária de 1968).

Relativamente à reunião internacional denominada “[Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito](#)” Portugal fez-se representar por uma delegação constituída pelo Sr. Embaixador de Portugal no Brasil, Francisco Ribeiro Telles, pelo Sr. Presidente da ANRS, Eng.º Jorge Jacob, e pela Sra. Dra. Gregória Caeiro Paixão Von Amann. O evento internacional contou com a presença da senhora Diretora Geral da Organização Mundial da Saúde (OMS), Elizabeth Chan. Na conferência além de se ter procedido ao balanço das várias iniciativas nacionais, regionais e internacionais adotadas até ao momento, apontaram-se novos caminhos rumo às ambiciosas metas previstas no Plano Global para a Década de Ação traçado na 1.ª Conferência Internacional realizada em Moscovo, bem como, se debateu o tratamento do tema na Agenda de Desenvolvimento Pós-2015. No evento foram realizados quatro painéis de alto nível durante os quais se abordaram as questões ligadas à mobilidade e às infraestruturas e também os respetivos indicadores e metas, passando pelas novas tecnologias em curso, gestão do sistema, financiamento e assistência a vítimas, entre outros assuntos. Este evento internacional contou com a presença de cerca de 2000 participantes, incluindo os mais diversos intervenientes, designadamente representantes de organizações internacionais, regionais e sub-regionais e, também, de organizações não-

⁴ A referida representação ficou, como habitualmente, a cargo do Técnico Superior Dr. Hélder Dias Batista.

⁵ A referida representação ficou, como habitualmente, a cargo do especialista Técnico Superior Dr. Ricardo Araújo Fonseca.

governamentais, instituições académicas e figuras do setor privado, incluindo doadores filantrópicos e corporativos. No final da Conferência os participantes adotaram a Declaração de Brasília, em referência à cidade que acolheu o evento. Este documento recebeu o apoio dos 129 países presentes, sociedade civil e especialistas sendo que o seu texto inovou ao priorizar os modos sustentáveis de transporte e ao colocar no centro do debate a segurança dos peões, ciclistas, motociclistas e utilizadores de transporte público, grupos que respondem por mais da metade das vítimas em todo o mundo.

5.2 CAMPANHAS DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

No decorrer de 2015 a ANSR desenvolveu e promoveu [ações de sensibilização pública](#), cuja divulgação se efetuou através do seu sítio na internet e do [facebook](#) e dos meios de comunicação social (rádio, imprensa escrita e televisão), contando também com o apoio das Forças de Segurança ([PSP](#) e [GNR](#)) para a distribuição nacional de materiais de sensibilização, quer através das respetivas esquadras e comandos, quer aquando de ações de fiscalização ou no âmbito do programa Escola Segura. Paralelamente difundiu mensagens de segurança rodoviária através de protocolos estabelecidos com diversas entidades e no âmbito da Rede de Difusão de Segurança Rodoviária da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR).

Relativamente às ações de sensibilização de segurança rodoviária efetuadas durante o ano de 2015, a ANSR no âmbito da sua missão, desenvolveu quer de forma direta, quer em parceria, as seguintes campanhas:

- ✓ Campanha de Carnaval;
- ✓ Campanha da Páscoa;
- ✓ Campanha de Fátima;
- ✓ Campanha de Natal e Ano Novo.
- ✓ Campanha de Verão “*A decisão de quem o leva a casa é sua*” – realizada pela GNR em parceria com a ANSR;
- ✓ Campanha “*100% Cool*” realizada pela ANEBE, com o patrocínio da ANSR.
- ✓ Campanha Verão Seguro – realizada pela BRISA, com o patrocínio da ANSR;
- ✓ Campanha “*Circule pela direita nas Estradas de Portugal*” – realizada pela PRP, Infraestruturas de Portugal e Mundo Português, com o patrocínio da ANSR;
- ✓ Campanha de Prevenção dos Atropelamentos – realizada pela APSI com o patrocínio da ANSR;
- ✓ Dia da Memória – realizada pela ACA-M, com o patrocínio da ANSR.

Na sequência das alterações que o Código da Estrada veio trazer e com a entrada em vigor do novo regime da Carta de Condução por Pontos, a ANSR produziu um folheto e um *roll-up* alusivos ao tema, que apresentou no Salão do Automóvel e Veículo Ecológico 2015, e que também divulgou através das suas plataformas digitais. No Salão a ANSR teve também a oportunidade de apresentar um simulador de capotamento, equipamento que despertou um interesse manifestamente acrescido por parte dos visitantes, porquanto o mesmo simulava (de forma próxima à realidade) o capotamento de um carro, e constituindo-se assim como mais um importante meio de sensibilização e de dissuasão de comportamentos de risco durante o exercício da condução.

A ANSR colaborou também com várias entidades ligadas à segurança rodoviária que partilham com a nossa organização o desiderato de combater a sinistralidade rodoviária e, assim, promoverem a prevenção e a segurança rodoviária nacional. Essa colaboração baseou-se, essencialmente, através da produção de material de segurança rodoviária, nomeadamente através da realização e divulgação de vídeos sobre o “Transporte de Crianças no Automóvel”, em parceria com a APSI, e da revisão de conteúdos desta natureza, e cuja distribuição ficou a cargo das entidades com quem estabeleceu parceria/s. Para além disso, e como já vem sendo hábito, a ANSR colaborou e integrou o júri do “Concurso BP- Segurança ao Segundo e Renault – Segurança para Todos”.

5.3 A ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODVIÁRIA (ENSR) 2008-2015 E DADOS DE SINISTRALIDADE RODVIÁRIA DE 2015

Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015

O ano de 2015 constitui-se como o último ano da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, desenhada para o período 2008-2015, e também, o último ano correspondente à então Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, na qual de acordo com as Grandes Opções do Plano para o período 2012-2015, foram definidas as medidas para o combate à sinistralidade rodoviária, como prioridade governativa, desenvolvidas em estreita coordenação com as mais diversas instituições da sociedade civil.

A aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, com especial acuidade para a sinistralidade registada em meio urbano, designadamente entre os utilizadores de veículos ligeiros, de duas rodas e os peões, e também a sua relação com fatores potenciadores de acidentes, tais como o consumo de álcool, substâncias psicotrópicas, ou ainda a velocidade, o uso de telemóvel e/ou outros aparelhos eletrónicos (por vezes embarcados!) e a fadiga, têm sido objeto prioritário da atuação das forças policiais e, também, de todas as entidades com responsabilidade direta ou indireta na matéria. A ENSR assumiu-se como mais um instrumento estratégico para o país e que, verdade se diga, ajudou a impulsionar de forma determinante o nosso país no “score” a que se

propôs e, por inerência, a ajudar a criar uma sociedade onde a mortalidade associada ao drama da sinistralidade rodoviária diminuísse substancialmente.

Importa referir no balanço aqui em análise que, não estando ainda apurados os indicadores definitivos necessários a uma avaliação final dos resultados da ENSR, pois ainda apenas se conhece a evolução dos indicadores registados até finais de 2015, podemos, contudo apresentar de forma simplista o gráfico seguinte:

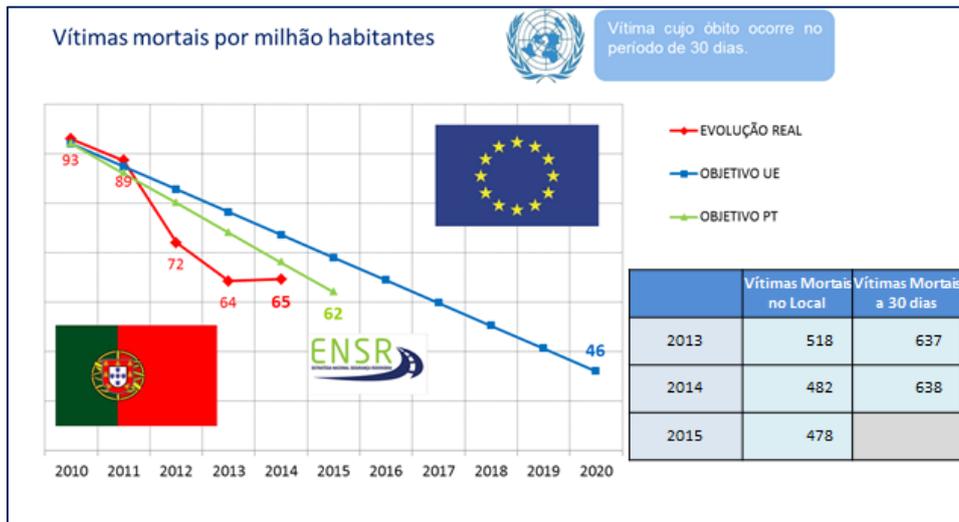


Gráfico 3 – Vítimas mortais por milhão de habitantes

A evolução extremamente favorável do indicador “*Mortos a 30 dias/milhão de habitantes*” registada no período compreendido entre 2010-2013 foi “interrompida” no ano de 2014 em que este indicador apresentou um pequeno aumento (aumento de 1 morto medido a 30 dias correspondeu a um acréscimo do indicador, de igual expressão, fruto da diminuição da população). Considerando que à altura de redação do presente relatório não são ainda conhecidos os números de “vítimas mortais a 30 dias”, pois apenas só será possível ter dados consolidados em agosto de 2016, de acordo com a metodologia de apuramento aprovada por despacho conjunto n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, apontamos uma estimativa para o “número de vítimas mortais a 30 dias” medida por milhão de habitantes, de 61 M/Mh.

Considerando o facto de ainda ser muito cedo para um balanço definitivo, há contudo a salientar que durante o ano de 2015, se realizaram três reuniões da “Estrutura de Pilotagem” da ENSR, cuja missão, de acordo com a Resolução de Conselho de Ministros n.º 23/2010, de 4 de março, consistiu no acompanhamento, dinamização, harmonização e avaliação das ações desenvolvidas pelas entidades com responsabilidades na implementação daquela Estratégia. Como “ponto de situação da execução do plano de ações”, concluíram-se, de um total de 93 ações constantes da ENSR, 37%, e encontram-se ainda em curso, 47% das ações.

Dados de sinistralidade rodoviária de 2015

A contabilização de vítimas de acidentes de viação que morrem até 30 dias após terem sofrido o sinistro, resulta de metodologia adotada internacionalmente e está conforme o Despacho n.º27808/2009, de 31 de Dezembro, em que o número de "Mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente. Tais dados não são apresentados neste relatório, em virtude de a divulgação destes ser feita apenas seis meses depois de se ter verificado o acidente mortal.

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

No quadro seguinte apresenta-se o número total de acidentes de viação⁶ com e sem vítimas, e de vítimas mortais (no local), feridos graves e feridos leves, registado durante os anos de 2014 e 2015, respetivamente.

	Balanço de Sinistralidade (1)		Total	
	2014	2015	Diferencial (#)	Diferencial (%)
Total de acidentes (2)	117.231	122.800	5.569	+4,8
Vítimas Mortais (no local)	482	478	-4	-0,8
Feridos Graves	2.152	2.206	54	+2,5
Feridos Leves	37.019	37.958	939	+2,5

(1) Fonte: BEAV's (2014, janeiro a junho de 2015) e ANTENAS (julho a dezembro 2015)

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

Quadro 11 – Balanço da Sinistralidade 2015/2014

⁶ Acidente na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais.

Analisando os dados do quadro acima, verifica-se que no ano de 2015 e face a 2014, ocorreu um aumento do número de acidentes rodoviários, no caso 5.569, correspondente a um acréscimo de 4,8%.

Este aumento no número de acidentes não teve, ainda assim, repercussão direta no número de vítimas mortais, na medida em que se verificou uma diminuição de 4 vítimas mortais (-0,8%). Já no que respeita a feridos graves e feridos leves, verificou-se um aumento em 54 (2,5%) e 939 (2,5%), respetivamente, face ao ano de 2014.

No que respeita aos números relativos a acidentes de viação, importa referir que a nível distrital, Lisboa foi o distrito que apresentou o maior número absoluto de acidentes com um registo de 25.657, situação a que não será alheio o facto de se tratar do maior distrito do país. Neste caso, e face ao ano transato de 2014, verificou-se um aumento do número de acidentes em 1.086, ou seja, apresentando aquele distrito um aumento de 4,4%. O distrito do Porto continua a apresentar o segundo maior registo em termos de acidentes ocorridos (22.723), sendo que neste caso, verificou-se um aumento de 4,0% face a 2014 (21.856), ou seja, um acréscimo de 867 acidentes.

De todos os distritos nacionais, o distrito de Portalegre, uma vez mais, foi o que apresentou o melhor registo em 2015 e face a 2014 ao ter conseguido uma diminuição no número de acidentes rodoviários em 4,8%, acompanhado de perto nessa diminuição pelo distrito da Guarda em 3,1%. Por oposição ao bom desempenho daqueles distritos, constatamos que os distritos de Faro (13,8%), Coimbra (7,8%), Castelo Branco (6,3%), Leiria (6,2%) e Setúbal (6,1%), apresentaram os piores resultados nacionais.

No que respeita ao número de vítimas mortais (no local), há a referir o facto de em 2015 e comparativamente com o ano de 2014, o seu número ter sofrido um agravamento nos distritos de Aveiro em 36 (211,8 %), Beja 15 (75%), Braga 5 (17,9%), Faro 7 (24,1%), Guarda 1 (12,5%), Portalegre 2 (25%) e Setúbal 17 (60,7%).

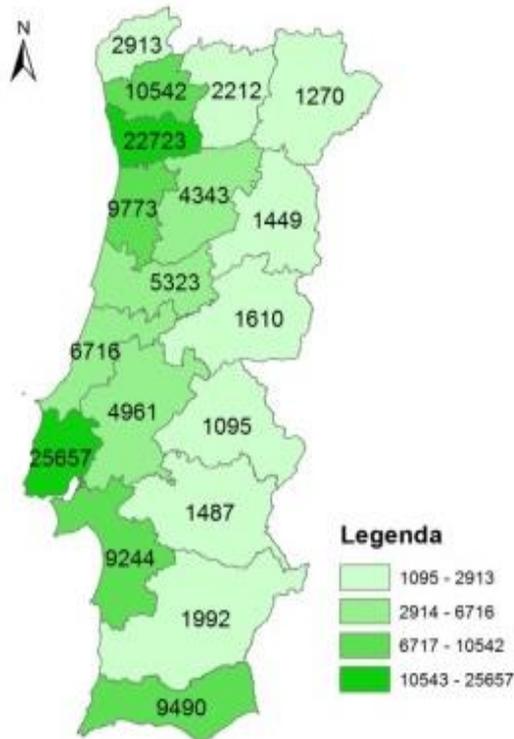
Relativamente aos distritos de Leiria e Viseu, os dados relativos a vítimas mortais (no local) mantiveram-se idênticos face ao ano de 2014, tendo apresentado um registo de 33 e 26 mortos, respetivamente.

Por sua vez, verificou-se uma redução das vítimas mortais (no local) nos distritos de Bragança -12 (-80%), Castelo Branco -4 (-23,5%), Évora -4 (-26,7%), Porto -13 (-20,3%), Viana do Castelo -14 (-60,9%) e Vila Real -12 (-60%).

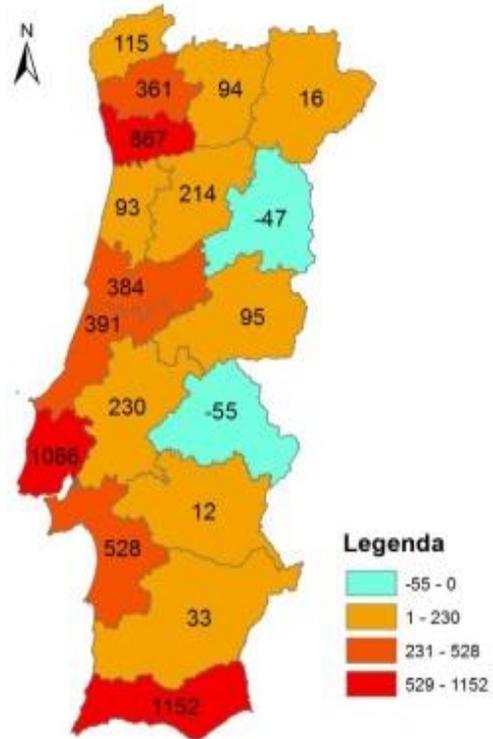
No caso dos feridos graves, verificou-se um aumento em 9 distritos, Castelo Branco 2 (2,3%), Coimbra 25 (37,9%), Évora 28 (68,3%), Faro 34 (25,4%), Leiria 26 (18,1%), Lisboa 4 (1,2%), Portalegre 8 (11,8%), Viana do Castelo 10 (24,4%) e Viseu 27 (39,1%).

Por oposição àqueles distritos, verificou-se uma redução do número de feridos graves em Aveiro -12 (-8,8%), Beja -11 (-10,5%), Braga -16 (-7,8%), Bragança -14 (-23,7%), Guarda -6 (-9,7%), Porto -33 (-15,5%), Santarém -7 (-4,2%) Setúbal -8 (-4,9%) e Vila Real -6 (-10%). Por fim e no que respeita a feridos leves, é de mencionar o facto de em 2015 se ter verificado um ligeiro aumento no número, tendo passado de 37.019 para 37.958, ou seja, um aumento de 939 feridos leves (+2,5%).

Acidentes ocorridos em 2015

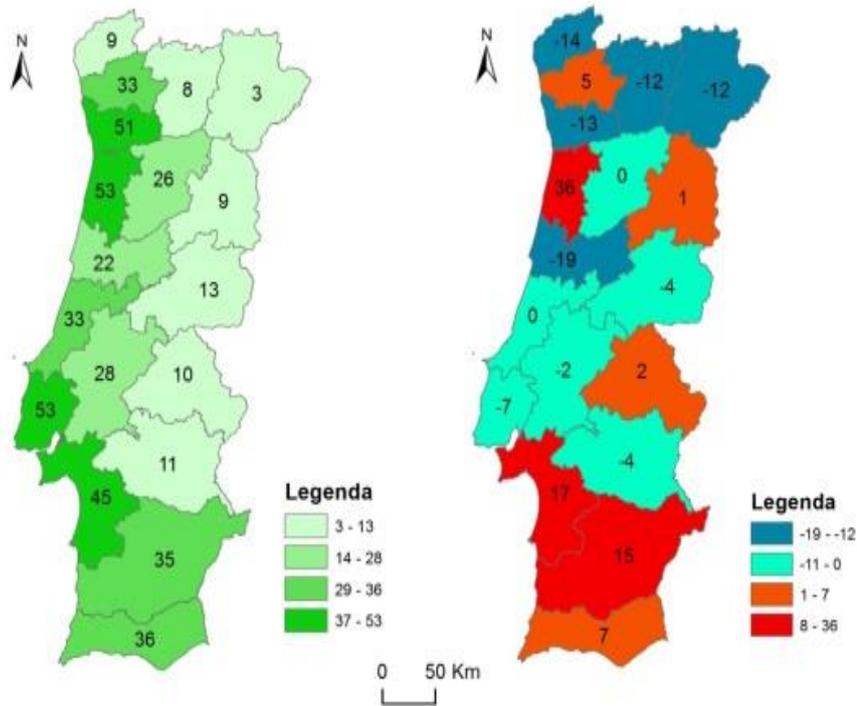


Varição de acidentes ocorridos (2015 vs. 2014)



Vítimas mortais em 2015

Variação de vítimas mortais 2015 vs. 2014



Pese embora as muitas melhorias verificadas nos últimos anos, ainda há a lamentar o facto de terem morrido, no último ano, nas estradas portuguesas 478 pessoas (no local) em consequência de acidentes rodoviários. Ainda assim, não poderemos deixar de nos congratular pelo facto de em 2015, e à semelhança do ocorrido nos anos anteriores, se ter registado em território nacional, uma diminuição de 1% no número de vítimas mortais (no local).

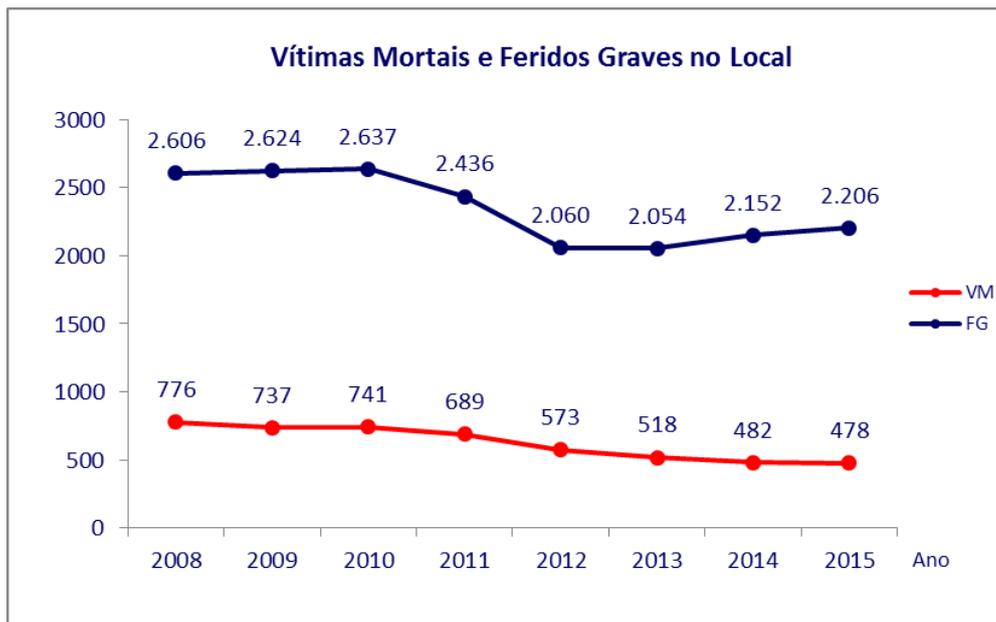


Gráfico 4 – Vítimas mortais e feridos graves no local (2008-2015)

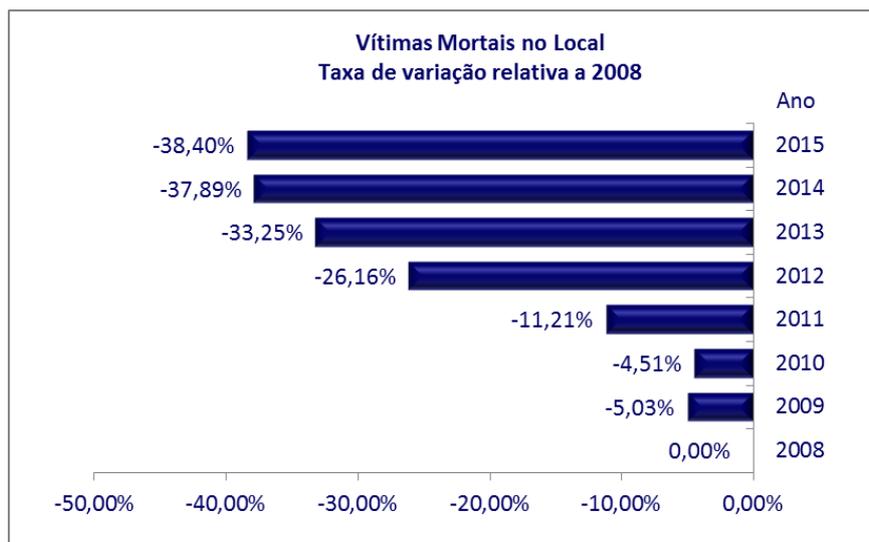


Gráfico 5 – Vítimas mortais no local – taxa de variação a 2008

O ano de 2015 constituiu-se como o último da ENSR desenhada para o período 2008-2015, como já atrás foi oportunamente mencionado.

Neste sentido, e de forma a sintetizar as variações ocorridas com “vítimas mortais no local”, “feridos graves no local” e “feridos leves no local”, apresenta-se de seguida um quadro que nos dá um panorama da realidade numérica, quer através de enumeração de dados absolutos, quer pelas variáveis percentuais, sendo que, para tal, se estabeleceu não só uma relação de variação relativamente ao “ano zero menos o ano anterior” expresso matematicamente por $\Delta [n, (n-1)]$, como também na relação de variação do “ano em causa (ano n) relativamente ao ano zero” pela expressão $\Delta [n, 2008]$.

Assim, e de forma rápida verifica-se que no ano zero, correspondente ao primeiro ano da estratégia ocorreram 776 mortos no local e no último ano da estratégia, “apenas” 478, correspondendo a uma diminuição de 38,4%. O mesmo exercício feito com recurso à metodologia de cálculo “a 30 dias” permite-nos inferir, à data de redação do presente relatório, um número correspondente a uma redução de 35%.

Ano	VML	VML $\Delta [n, (n-1)]$	VML $\Delta [n, 2008]$	FGL	FGL $\Delta [n, (n-1)]$	FGL $\Delta [n, 2008]$	FLL	FLL $\Delta [n, (n-1)]$	FLL $\Delta [n, 2008]$
2008	776		0,0%	2.606		0,0%	41.327		0,0%
2009	737	-5,0%	-5,0%	2.624	0,7%	0,7%	43.790	6,0%	6,0%
2010	741	0,5%	-4,5%	2.637	0,5%	1,2%	43.924	0,3%	6,3%
2011	689	-7,0%	-11,2%	2.436	-7,6%	-6,5%	39.726	-9,6%	-3,9%
2012	573	-16,8%	-26,2%	2.060	-15,4%	-21,0%	36.190	-8,9%	-12,4%
2013	518	-9,6%	-33,25%	2.054	-0,3%	-21,2%	36.818	1,7%	-10,9%
2014	482	-6,9%	-37,89%	2.152	4,8%	-17,4%	37.019	0,5%	-10,4%
2015	478	-0,8%	-38,40%	2.206	2,5%	-15,3%	37.958	2,5%	-8,2%

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

5.4 INDICADORES GERAIS DE DESEMPENHO 2015-2014

Nos parágrafos seguintes procede-se à descrição de alguns dos mais importantes indicadores de desempenho da ANSR, estabelecidos numa relação temporal 2015-2014. No entanto e para um que haja uma melhor compreensão dos fenómenos, apresentamos no quadro abaixo, dados de 2013, 2014 e 2015.

Quadro de autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2013/2014/2015

Autos de Contraordenação	2013	2014	2015	variação 2015 vs 2014 (#)	variação 2015 vs 2014 (%)
Autos Registados	1.313.431	1.028.846	1.174.928	146.082	14,2%
Autos Decididos	1.168.428	971.842	880.694	-91.148	-9,4%
Autos Cobrados	1.037.453	1.006.077	1.095.772	89.695	8,9%
Autos Prescritos	261.416	199.111	225.880	26.769	13,4%

Quadro 12 - autos registados, decididos, cobrados e prescritos – 2013/2014/2015

Neste quadro de indicadores relativos a autos de contraordenações rodoviárias, verifica-se que no ano de 2015, houve um aumento algo significativo, quer no número de autos registados (+14,2%), quer no número de autos cobrados (+8,9%) face ao ocorrido no ano transato. Ainda assim, e apesar dos bons resultados verificados nos dois indicadores atrás mencionados, o número de autos prescritos aumentou em 13,4% e a taxa de decisão desceu em 9,4%.

Para este desempenho menos positivo verificado nestes últimos dois indicadores, há a referir o facto de a ANSR ter passado durante o ano de 2015 por uma série de constrangimentos, os quais tiveram um impacto significativo nos resultados alcançados. Estabelecendo uma relação com base em variáveis relativas, e usando como denominador da fração os “Autos Registados”, verificamos que as relações existentes entre “Autos Decididos Vs. Autos Registados”, “Autos Cobrados Vs. Autos Registados” e “Autos Prescritos vs. Autos Registados” são as seguintes:

Quadro de variações de autos de contraordenação vs registados – 2013/2014/2015

Varição de Autos de Contraordenação	Ano 2013	Ano 2014	Ano 2015
Autos Decididos/Autos Registados	89,0%	94,5%	75,0%
Autos Cobrados/Autos Registados	79,0%	97,8%	93,3%
Autos Prescritos/Autos Registados	19,9%	19,4%	19,2%

Quadro 13 - variações de autos de contraordenação vs registados – 2013/2014/2015

Conforme quadro acima, verifica-se que em 2015, e no que respeita à primeira relação (autos decididos/registados) houve uma diminuição em 19,5% face a 2014 e de 14% face ao alcançado em 2013. Já na segunda relação, ou seja, autos cobrados/registados a diminuição constatada foi de 4,5% face a 2014 e de 14,3% face ao ano de 2013. No que diz respeito à relação relativa de “Autos Prescritos vs. Registados” a diminuição foi de 0,2% face a 2014 e de 0,7% face a 2013, o que se traduz numa pequena melhoria deste indicador.

No que respeita à prescrição, os constrangimentos operacionais sentidos durante o ano de 2015 acabaram por ter tido repercussão direta no desempenho organizacional e, conseqüentemente reflexo no número de autos prescritos, conforme se atesta no quadro infra. Ainda assim, e se recuarmos dois anos (a 2013), verificamos uma redução dos autos prescritos em 13,6% face a 2015. O mesmo exercício feito em relação ao ano de 2014, reflete um aumento em proporção idêntica (+13,4%), o que, no caso, é sinónimo de um resultado organizacional global negativo, pese embora, e fique aqui registado que, apesar de não serem os resultados desejados, os mesmos seriam certamente muito piores, caso não fosse o esforço, dedicação e empenho, dos poucos trabalhadores desta Autoridade.

Quadro de autos de contraordenação prescritos – 2013/2014/2015

Autos de Contraordenação	Ano 2013	Ano 2014	Ano 2015	Varição % 2015 vs 2014	Varição % 2015 vs 2013
Autos Prescritos	261.416	199.111	225.880	+13,4%	-13,6%

Quadro 14 - autos de contraordenação prescritos – 2013/2014/2015

No que concerne aos dados de sinistralidade rodoviária, pudemos, uma vez mais, verificar que o ano de 2015 deu continuidade ao progresso verificado no que respeita à tendência de descida da nas vítimas mortais (-0,8%), sendo que na outra tipologia de vítimas houve um ligeiríssimo aumento conforme se verifica no quadro seguinte.

Quadro de Vítimas de Sinistralidade Rodoviária – 2013/2014/2015

Sinistralidade	Ano 2013	Ano 2014	Ano 2015	Variação % 2015 vs 2014
Vítimas Mortais (no local)	518	480	478	-0,8%
Feridos Graves	2.054	2.098	2.198	+2,1%
Feridos Leves	36.818	36.373	37.689	+1,8%

Quadro 15 - Vítimas de Sinistralidade Rodoviária – 2013/2014/2015

De notar que em 2015 e face a 2014, houve um aumento de 4,8% no número de acidentes rodoviários. Constatou-se também que em 2015 e face a 2014, a venda de combustíveis (gasolina e gasóleo rodoviário) aumentou na ordem dos 3%⁷. Os resultados verificados em 2015, apesar de poderem apresentar alguns desvios menos entusiasmantes, não poderão contudo, “branquear” a evolução positiva que temos vindo a alcançar no nosso país durante a presente década de “ação rodoviária 2011-2020”.

O objetivo nacional encontra-se perfeitamente alinhado com o objetivo europeu, o qual visa reduzir até 2020, o número de mortes nas estradas da União Europeia para metade das registadas em 2010. Este objetivo não só nacional mas também comum a todos os países da UE traduz o esforço que tem vindo a ser desenvolvido pelas autoridades nacionais portuguesas e pela sociedade civil, refletindo os enormes progressos já alcançados e dando, assim, um sinal claro do empenho nacional e europeu em melhorar a segurança rodoviária.

5.5 INSPEÇÕES ÀS VIAS

5.5.1 Pontos negros⁸

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

⁷ De acordo com dados recolhidos do site da Direção-Geral de Energia e Geologia

⁸ Ponto negro – Define-se por ponto negro, um “lanço de estrada, com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20”. O IG Indicador de Gravidade: $IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves.

Neste sentido, em 2015 realizaram-se 46 inspeções aos *pontos negros* registados no ano de 2014, ou seja, um decréscimo de 10 inspeções face às efetuadas no ano transato. De salientar que as inspeções aos locais realizam-se sempre no ano seguinte à sua identificação e efetuadas conjuntamente com as entidades gestoras das vias e com a colaboração das Forças de Segurança (PSP e GNR). As inspeções consistiram na deslocação de técnicos aos locais identificados como pontos negros nos diferentes distritos, com vista à identificação de desconformidades na sinalização existente e de deficiências nas condições de circulação nos locais identificados.

Quadro de Pontos Negros - 2015

Via	Distrito	Km Inicial	Km Final
IC2	Coimbra	178,700	178,800
IC2	Aveiro	267,040	267,240
EN202	Viana do Castelo	20,500	20,650
EN14	Braga	41,750	41,800
EN205	Braga	28,000	28,200
EN204	Braga	43,200	43,400
IC17	Lisboa	2,800	2,900
IC17	Lisboa	8,800	9,000
IC17	Lisboa	10,700	10,800
IC19	Lisboa	0,050	0,200
IC19	Lisboa	4,900	5,050
IC19	Lisboa	12,100	12,300
EN249	Lisboa	16,400	16,600
EN10	Setúbal	41,000	41,200
A2	Setúbal	20,900	21,100
A2	Setúbal	5,450	5,650
A28	Porto	6,300	6,500
A28	Porto	20,600	20,800
EN13	Porto	27,750	27,950
EN13	Porto	28,000	28,200
EN12	Porto	1,800	2,000
EN12	Porto	3,200	3,400
EN12	Porto	5,800	6,000
EN14	Porto	18,000	18,200
EN105	Porto	19,650	19,800
EN15	Porto	13,632	13,750
EN6	Lisboa	2,800	3,000
EN6	Lisboa	3,900	4,100
EN6	Lisboa	8,050	8,250
EN6	Lisboa	11,200	11,400

EN6	Lisboa	11,430	11,600
EN6-7	Lisboa	2,200	2,400
EN125	Faro	100,300	100,500
A3	Porto	2,500	2,700
A3	Porto	21,100	21,212
A20	Porto	15,700	15,900
IP7	Lisboa	10,300	10,500
IP7	Lisboa	10,650	10,800
A5	Lisboa	1,000	1,100
A5	Lisboa	4,100	4,300
A5	Lisboa	6,950	7,100
A5	Lisboa	7,370	7,500
A5	Lisboa	7,800	8,000
A1	Lisboa	9,800	9,940
A19	Leiria	121,210	121,410
EN118	Santarém	40,950	41,100

Quadro 16 – Pontos Negros

5.5.2 VISTORIAS

Em 2015, a ANSR participou na realização de 3 vistorias para abertura ao trânsito de novas vias ou novos troços de via, abaixo indicados, integrando a equipa do IMT, conforme resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, de 17 de novembro.

Algarve Litoral – EN 125 – Variante a Lagos

IP3 – Vistoria à nova ponte sobre a foz do Dão

EN 125 – Variante a Faro

Outras inspeções de vias

Em 2015 foram realizadas 3 observações de vias – inspeções à sinalização e condições de circulação rodoviárias, tendo sido enviadas as correspondentes recomendações às entidades gestoras das vias, no sentido de estas efetuarem as correções consideradas necessárias e/ou colocarem a sinalização considerada conveniente.

Pareceres/instruções técnicas

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

- Circulação rodoviária (148);

- Sinalização do trânsito (160);
- Provas desportivas (2);
- Regulamentos municipais (7);
- Procedimentos de fiscalização do trânsito (60).

Aprovação de Equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito

Foram aprovados 5 modelos de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito:

- 2 Alcoolímetros;
- 2 Cinemómetros;
- 1 Parquímetro.

5.6 SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE - SINCRO

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) pretende ser uma solução tecnológica integrada e multifornecedor através da definição de interfaces e de um quadro de responsabilidades para cada um dos subsistemas (interfaces abertas), configurando assim uma solução integrada num quadro aberto, competitivo e multifornecedor que permitirá reduzir ao mínimo a dependência tecnológica da ANSR no que respeita a aquisições e desenvolvimentos futuros face a qualquer fornecedor. Ainda durante o ano de 2015 procedeu-se à assinatura do contrato, tendo o mesmo sido remetido para o Tribunal de Contas, sendo que a obtenção do visto por parte daquele Tribunal só foi obtida em 31 de março de 2016.

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

Atendendo à objetividade que preside ao presente relatório de atividades, ainda assim não poderemos de deixar de referir algumas das funcionalidades do sistema em causa, designadamente o facto de os LCV terem sido criteriosamente selecionados de forma objetiva e tendo por base os critérios relativos à sinistralidade e distribuição das velocidades praticadas e ainda à potencial

gravidade dos acidentes. Neste sentido, os cinemómetros, instalados nos LCV, procedem à medição das velocidades, detetando todas as infrações categorizadas por excesso de velocidade e registando-as através da captura fotográfica dos veículos infratores e restantes elementos de prova (local, data-hora, etc.).

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

Acresce por último referir que a operação do SIGET é de âmbito funcional. Esta consiste, fundamentalmente, na operação da sua aplicação informática para a triagem e processamento de mensagens de infração (fotografias com legenda em formato digital) provenientes dos cinemómetros instalados nos locais de controlo de velocidade ativos (LCVA). A operação tem de observar e validar os elementos de prova da infração (fotografia do veículo com legenda) a fim de verificar se a fotografia tem as informações e a qualidade que permitam a correta e inequívoca identificação do veículo infrator, nomeadamente, da sua matrícula.

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

5.7 PARCERIAS E PROTOCOLOS DESENVOLVIDOS

Em 2015 a ANSR celebrou um protocolo com a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), no âmbito da campanha daquela entidade intitulada “Prevenção de Riscos Profissionais em Máquinas e Equipamentos de Trabalho”. O protocolo acolheu a ANSR como entidade parceira na referida campanha. Foi também celebrado protocolo com a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), para promoção da prevenção e segurança rodoviária, bem como, nesse âmbito, concorrer para o atingir dos objetivos traçados na ENSR, mediante uma cooperação para a promoção dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária nos concelhos que integram a CIMLT.

6. Legislação

- Em termos de medidas legislativas adotadas no ano de 2015, indicam-se de seguida descrição dos atos legislativos tidos como os mais relevantes publicados naquele ano, sendo que no âmbito das suas atribuições, esta Autoridade pronunciou-se ainda relativamente a muitos outros diplomas.

Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto - Décima quarta alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio que aprova o novo sistema de pontos e cassação do título de condução (em vigor a partir de 1 de junho de 2016).

Despacho n.º 2579/2015, de 11 de março - Aprovação do equipamento alcoolímetro qualitativo da marca Drager modelo Alcotest 6820, para deteção da presença de álcool no sangue.

Despacho n.º 5968/2015, de 3 de junho - Aprovação do equipamento alcoolímetro quantitativo da marca Alcohol Countermeasure Systems (ACS) modelo Saf'ir Evolution, para quantificar a taxa de álcool no sangue, no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool.

Despacho n.º 140/2015, de 7 de janeiro - Aprovação do equipamento cinemómetro-radar da marca JENOPTIK Robot, modelo MultaRadar C, para controlo e fiscalização do trânsito.

Despacho n.º 5603/2015, de 27 de maio – Aprovação do equipamento cinemómetro-lidar, da marca Laser Jenoptik, modelo TraffiStar S350, para controlo e fiscalização do trânsito.

Despacho n.º 3944/2015, de 21 de abril – Aprovação do equipamento parquímetro da marca Hectronic Kienzle, modelo CITEA, destinado à medição do tempo de estacionamento de veículos.

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

7.1 RECURSOS HUMANOS

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu tendo em consideração, não só, o correto planeamento das atividades que lhe estão atribuídas, mas também, a necessidade de assegurar e garantir o cumprimento eficaz da sua nobre missão, visão e valores. De realçar que, atualmente, fruto das várias condicionantes legais, não é fácil efetuar recrutamento nos organismos do Estado, mais ainda quando a relação jurídica de emprego público predominante é o contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado (CTFP).

Neste sentido, e tendo em vista o aumento do desempenho operacional da ANSR, e de forma a que esta possa prosseguir mais eficazmente os objetivos ligados à sua missão, tornou-se imperativo o recrutamento de mais trabalhadores, provendo-se os lugares vagos existentes no mapa de pessoal. Neste sentido, a ANSR tem vindo a ter por preocupação, assegurar, dentro dos inegáveis condicionamentos existentes, a melhor gestão dos seus recursos humanos. Estes são a sua maior valia organizacional, pelo que, também se tem vindo a apostar de forma constante na valorização e motivação de todos quantos os que quotidianamente servem esta organização pública.

No decurso de 2015 foi possível preencher 17 postos de trabalho previstos através de procedimentos de mobilidade interna, atingindo o número máximo de 78 efetivos (a 31 de dezembro) e quase igualando o valor “record” alcançado em 2012, conforme se demonstra no gráfico abaixo.

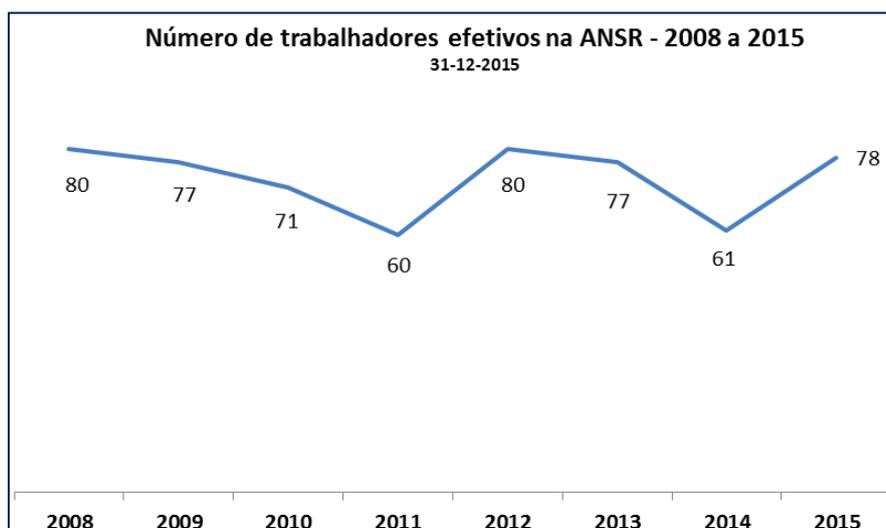


Gráfico 6 – Número de trabalhadores efetivos da ANSR - evolução 2008 a 2015.
Fonte: GeRFiP - Mapa interno de controlo

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

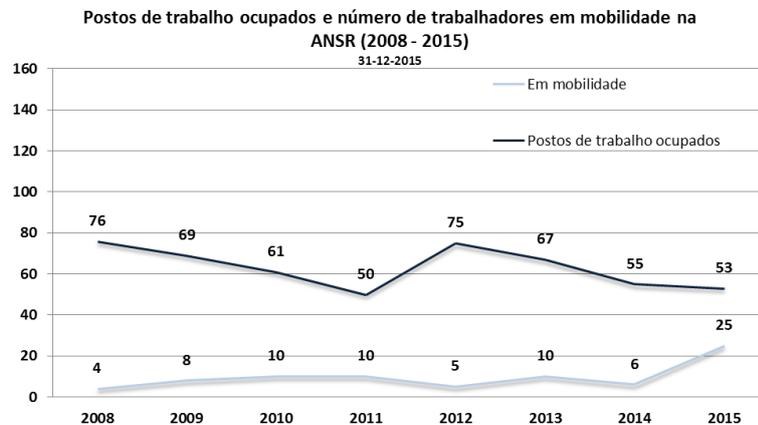


Gráfico 7 – Número de trabalhadores – mobilidade geral vs postos ocupados
Fonte: Mapa interno de controlo

De acordo com o gráfico constata-se que o diferencial entre as duas variáveis tem vindo a diminuir desde 2013, culminando com o menor diferencial dos últimos 8 anos verificado em 2015. Atendendo a esta realidade, torna-se verdadeiramente imperativo que a ANSR não só possa aumentar o seu mapa de pessoal, reduzido em finais de 2013 de 120 para 95 postos de trabalho, como também os preencher de forma efetiva, recorrendo não só e apenas a processos de mobilidade mas também a procedimentos concursais internos à AP.

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

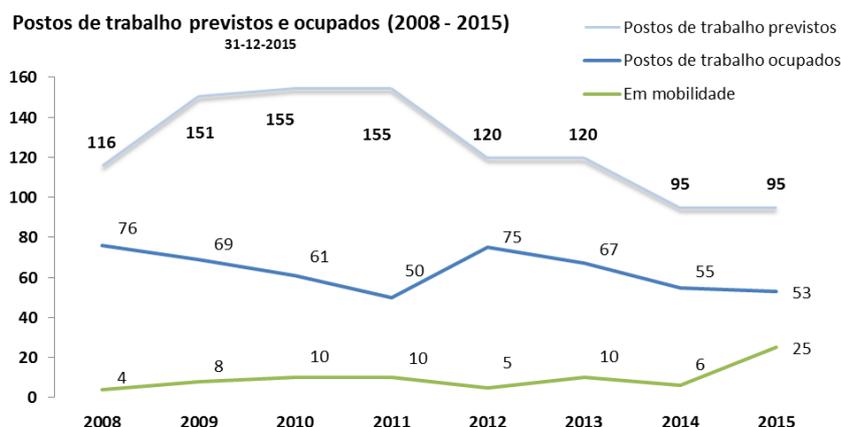


Gráfico 8 – Evolução dos postos de trabalho previstos e ocupados
Fonte: Mapa interno de controlo

Atualmente a ANSR encontra-se instalada fisicamente, não em Lisboa, tal como aconteceu até julho de 2009, mas sim em amplas e modernas instalações localizadas no Tagus Park no Concelho de Oeiras. Estas instalações têm contribuído para toda uma maior celeridade dos processos administrativos, designadamente os fluxos organizacionais de processamento interno, mas também no reforço da coesão e interação dos trabalhadores, situação quase que inexistente nas antigas e inadequadas instalações da Av. da República.

Na verdade, constata-se que a relação humana de proximidade existente entre os trabalhadores e colaboradores, e até o “*espírito de grupo*” criado aquando da deslocação para estas instalações, aumentou exponencialmente. Ainda assim, refira-se que tal mudança geográfica gerou àquela altura e principalmente entre os trabalhadores mais antigos da casa, algum mal-estar. Com o passar do tempo esse desconforto foi sendo ultrapassado, na medida em que, por política gestonária interna da organização e atendendo também ao fator de localização geográfica (Tagus-Park), teve-se por base o recrutamento seletivo de trabalhadores, em regime de mobilidade geral, que residissem (preferencialmente) nos concelhos limítrofes, sem os quais a situação deficitária ao nível dos seus recursos humanos seria ainda mais gravosa.

Podemos mesmo afirmar que a esmagadora percentagem dos trabalhadores em exercício de funções neste organismo, é oriunda dos concelhos de Oeiras seguido do de Sintra, Cascais, Lisboa e Amadora, conforme se pode aferir no gráfico seguinte.

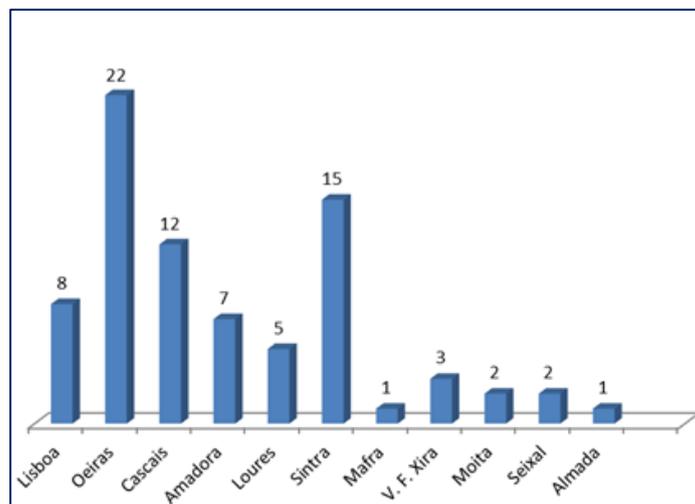


Gráfico 9 – Trabalhadores da ANSR por concelho de residência
Fonte: Mapa interno de controlo

Importa desde já referir que a escassez de recursos humanos existente na ANSR tem tido de forma inegável uma implicação direta no desempenho dos serviços, que de resto poderia ser ainda de um melhor nível, caso o seu mapa de pessoal comportasse o efetivo para o qual está desenhado e, principalmente alocasse mais técnicos com especialização no domínio de atividade deste organismo

público. Ainda assim, e mormente todas as muitas dificuldades e sucessivos constrangimentos quotidianamente surgidos, a ANSR e os seus efetivos têm-se caracterizado pelo seu inabalável espírito de missão pública, que diga-se e em abono da verdade, só por uma enorme dedicação, esforço e empenho, têm conseguido levar avante a missão deste organismo.

Ainda neste contexto, é de salientar também, que esse empenho muito determinado por parte dos seus trabalhadores, se deve também à forma equilibradamente pensada e estruturada deste organismo, o qual, tem vindo a assegurar a integração de todos os trabalhadores, facilitando a interação entre os mesmos, sempre assente nos princípios do respeito profissional, diálogo e também pela forma exemplar de como os seus dirigentes medeiam e gerem os seus recursos.

De mencionar que no âmbito dos serviços partilhados (psc), cabe à SGMAI colaborar na gestão dos recursos humanos da ANSR, sendo que de seguida se apresenta um quadro resumo de todos os efetivos deste organismo (31 de dezembro de 2015), quer através do número de trabalhadores existentes no mapa de pessoal da ANSR – Artigo 5.º da Lei n.º 12-A/2008 (Lei de Vínculos Carreiras e Remunerações), quer os que se encontram em mobilidade geral:

Ano de 2015, reportado a 31 de dezembro							
Carreira (Cargo)	Categoria	Postos de Trabalho Previstos	Postos de Trabalho Ocupados	Em Mobilidade	Efetivos	Desvio (PTP-PTO)	Desvio (PTP-efetivos)
Dirigente superior	Presidente	1	1	0	1	0	0
	Vice-Presidente	1	1	0	1	0	0
Dirigente intermédio	Diretor de Unidade	2	2	0	2	0	0
	Chefe de Núcleo	6	5	0	5	-1	-1
Técnico superior	Técnico Superior	47	27	12	39	-20	-8
Informática	Especialista de Informática	2	0	0	0	-2	-2
	Técnico de Informática	1	1	1	2	0	1
Assistente técnico	Assistente Técnico	32	13	9	22	-19	-10
Assistente operacional	Assistente Operacional	3	3	3	6	0	3
Total		95	53	25	78	-42	-17

Quadro 17 - Mapa de Pessoal da ANSR 2015
Fonte: Mapa interno de controlo

Do quadro anterior relativo ao mapa de pessoal da ANSR, infere-se que, à data de 31 de dezembro de 2015, encontravam-se ocupados 78 postos de trabalho, o que representa 82,1 % dos postos de trabalho previstos no mapa de pessoal, sendo que no início daquele ano, o número de efetivos era de apenas 61 trabalhadores.

Com base nos resultados do QUAR 2015, construiu-se o quadro abaixo e respetiva análise:

RECURSOS HUMANOS - 2015				
Designação	Pontuação	Planeados	Executados	Desvio
Dirigentes - Direção superior de 1º e 2º	20	40	40	0
Dirigentes - Direção intermédia de 1º e 2º	16	128	112	-16
Técnico Superior e Especialista de Informática	12	588	468	-120
Assistente Técnico e Técnico de Informática	8	265	192	-73
Assistente Operacional	5	15	30	15
Total	61	1036	842	-194

Quadro 18 - Quadro de Recursos Humanos – Desvios do QUAR

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

A ANSR fechou o ano de 2015 com um efetivo humano abaixo das necessidades, o que, já como retratado no presente relatório, não deixou de constituir algum constrangimento para o regular desempenho da sua atividade operacional. Em termos gerais e atendendo ao desvio total verificável entre os recursos humanos planeados e os realizados, constatámos um desvio total de 194 pontos negativos, ou seja, a uma taxa de concretização correspondente a 81,3% dos efetivos planeados em mapa de pessoal.

7.2 FORMAÇÃO PROFISSIONAL

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

(SIADAP1), como também desenvolver um serviço que se quer e se deseja de excelência na administração pública nacional.

Ainda neste contexto, e tendo por objetivo último a concretização das ambiciosas metas previstas em sede de QUAR, a formação é encarada pela ANSR como uma área verdadeiramente crítica, para a qual foram elencados no plano de formação de 2015, todos os cursos que, adequadamente, correspondem às necessidades efetivas e necessárias do organismo e, neste sentido, reforcem as competências nas áreas de negócio deste organismo, designadamente a da segurança rodoviária e a do direito contraordenacional rodoviário. A adoção de uma cultura de gestão, facilitadora da mudança e da inovação organizacional, ancorada numa lógica de melhoria contínua do serviço é pois um pilar verdadeiramente estruturante da nossa organização.

Durante o ano de 2015 e de modo a reforçar o *know-how* corporativo da ANSR, foram proporcionadas 39 ações de formação, num total de 3.540 horas. De seguida pode-se constatar o gráfico com o número total de horas de formação ministradas.

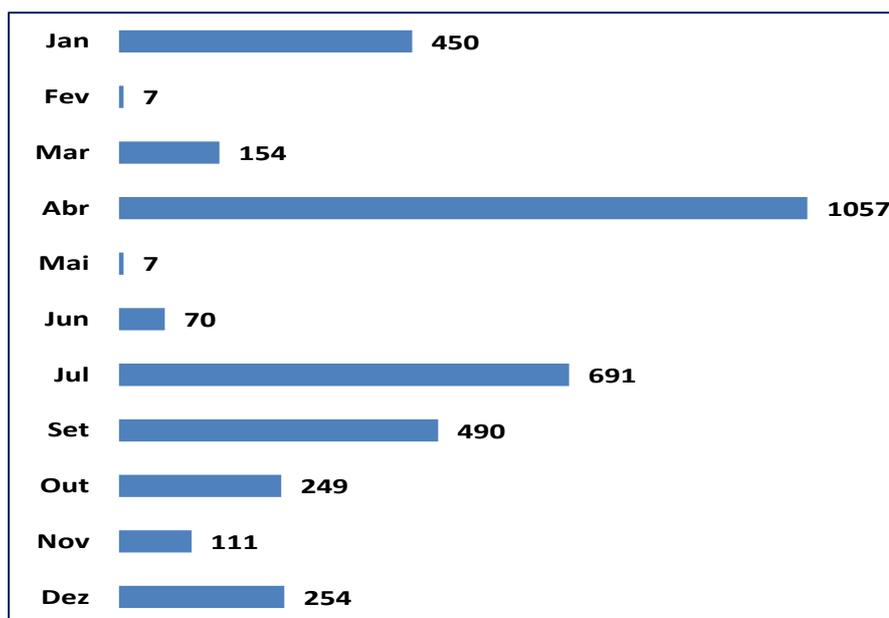


Gráfico 10 – Total de horas em ações de formação - 2015

No âmbito dos serviços partilhados, compete à SGMAI garantir e promover ações de formação que satisfaçam as necessidades internas, contudo, durante o ano de 2015, uma vez mais, coube à ANSR proceder à elaboração do plano anual de formação, destacando-se a participação nas ações de formação que constam do quadro que se segue.

AÇÕES DE FORMAÇÃO DESENVOLVIDAS EM 2015

N.º	Designação do Curso	Mês	N.º Horas
1	Formação Inicial de Formadores	1	450
2	Melhorar o Serviço Público: Orçamentação sensível ao género	2	7
3	Jornadas CPA: As novas soluções legislativas	3	42
4	Organização pessoal e gestão de tempo	3	112
5	O Novo CPA	4	1001
6	Planeamento Estratégico e Av. de Resultados	4	56
7	Seminário - Riscos Psicop. nas Forças e Serv. Seg	5	7
8	Saber Avaliar e Analisar Propostas em Sede de CP	6	28
9	Saber Elaborar Convites e Cadernos de Encargos	6	42
10	Inovação Estratégica e Inteligência Competitiva	7	40
11	Inteligência Emocional na Gestão de Pessoas	7	56
12	Lei Geral do Trabalho em Funções Publicas	7	504
13	O Sistema de Controlo Interno na Ap.	7	21
14	Otimização e Gestão de dados em Excel	7	28
15	Técnicas para Melhorar o relacionamento interpessoal	7	42
16	Automatização de Processos Administrativos: do Office ao Workflow	9	28
17	Conceção, gestão e avaliação de projetos	9	42
18	Estatística: Os números tratamentos e interpretações	9	126
19	Formação Profissional de Auditores Internos de Qualidade	9	28
20	Regime Disciplinar dos Trabalhadores que Exercem Funções Públicas	9	168
21	Saber comunicar com pessoas difíceis	9	14
22	Técnicas de Comunicação Assertiva	9	84
23	Assiduidade, Pontualidade e Trabalho Extraordinário	10	21
24	Desenvolvimento de Aplicações em Access	10	21
25	Ética e deontologia profissional dos trabalhadores em funções públicas	10	105
26	Gestão de projetos	10	18
27	O Código dos Contratos Públicos	10	21
28	Procedimentos Disciplinares: aspetos práticos	10	42
29	Regime de Férias Faltas e Licenças	10	21
30	A Administração Pública e a Proteção de Dados	11	14
31	Auditoria de Sistemas de Informação: Conceitos e Metodologias	11	30
32	Código dos Contratos Públicos na Aquisição de Bens e Serviços	11	18
33	Produção de Documentos em Word 2007	11	28
34	Técnicas de Trabalho Colaborativo	11	21
35	CAGEP	12	75
36	Curso Avançado de Gestão Pública: CAGEP	12	75
37	Apresentações Prezi	12	14
38	Sistema de Gestão Ambiental	12	48
39	Técnicas para gerir o Stresse	12	42
	TOTAL		3.540

Quadro 19 – Ações de formação realizadas em 2015

ENCARGOS COM FORMAÇÃO:

Despesas em 2015	Orçamento corrigido	Execução
Formação	31.429,00	22.526,25

Fonte: GeRFIP

Em 2015, a execução das ações de formação ficou muito aquém do orçamento disponível (59%) devido, essencialmente, ao cancelamento de diversas ações de formação previstas no Plano de Formação da ANSR, extraído em grande parte do Programa de Cursos do Instituto Nacional da Administração (INA).

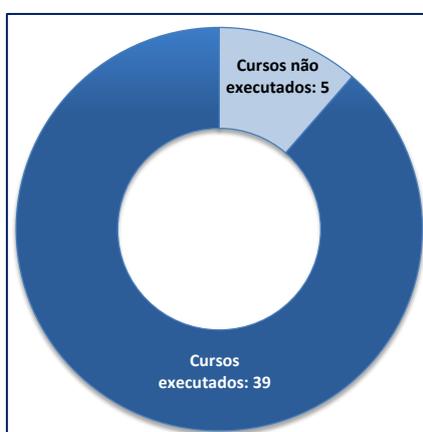


Gráfico 11 – Execução de ações de formação – 2015

Nº médio de funcionários ANSR (2015)	66
Nº participantes em sessões de formação (2015)	58
Taxa de funcionários abrangidos pela formação profissional (2015)	88%

Quadro 20 – Taxa de funcionários abrangidos pela formação – 2015

A taxa de execução do Plano de Formação do ano de 2015 foi de 88%, correspondente ao número total de participantes sobre o número médio de funcionários existentes no mapa de pessoal da ANSR.

7.3 RECURSOS FINANCEIROS

7.3.1 Despesas ANSR

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

Ora o orçamento da ANSR é consubstanciado num plano de custos de funcionamento provenientes essencialmente pela fonte de financiamento 123-Receitas Próprias e 212-Fundos Europeus, prosseguindo uma gestão orçamental focalizada na otimização de recursos.

Neste contexto, o orçamento corrigido⁹ de despesas inscrito no Orçamento de Estado (OE) para o exercício de 2015 foi na ordem dos 33,1 milhões de euros, tendo sido executado cerca de 25,6 milhões de euros, o que representa um grau de execução orçamental de 77%, conforme pode ser observado no quadro infra. Tal evidência deveu-se, essencialmente, ao adiamento de projetos de investimento estruturantes (v.g. SINCRO, videoconferência e equipamentos informáticos para desmaterialização de operações de trânsito) e também devido à redução de encargos com a aquisição de bens e serviços ao longo do ano.

(Unidade: Euros)

AGRUPAMENTOS	ORÇAMENTO CORRIGIDO	DESPESAS		DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
DESPESAS COM PESSOAL	1.813.366	1.788.653	<input checked="" type="checkbox"/>	24.713	99%
AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	9.419.670	6.647.250	<input type="checkbox"/>	2.772.420	71%
TRF CORRENTES E OUTROS ENCARGOS	17.339.710	16.127.350	<input checked="" type="checkbox"/>	1.212.360	93%
AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	4.548.739	1.011.932	<input type="checkbox"/>	3.536.807	22%
TOTAL	33.121.485	25.575.186	<input type="checkbox"/>	7.546.299	77%

Quadro 21 – Execução Orçamental 2015 (despesa)
Fonte: Plataforma eletrónica partilhada de gestão financeira (GeRFiP)

⁹ Orçamento corrigido = Orçamento inicial + alterações orçamentais - cativações.

Neste contexto, as despesas efetivas a 31 de dezembro de 2015 repartiram-se do seguinte modo:

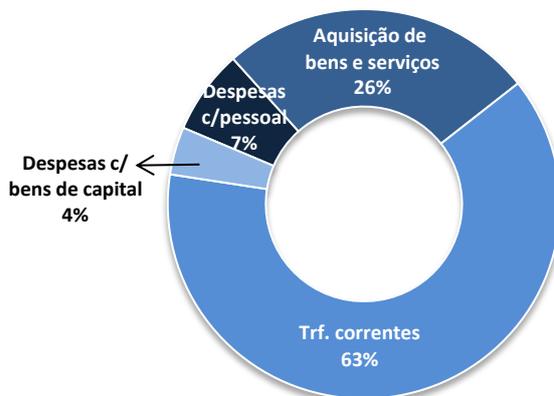


Gráfico 12 – Repartição das Despesas Efetivas da ANSR em 2015

7.3.2 Receitas ANSR

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

O orçamento corrigido de receitas inscritas no OE para 2015 totalizou 32,2 milhões de euros, o qual foi executado em 99%. Para tal, contribuiu a execução de coimas rodoviárias (ANSR) acima do previsto (+7%) que permitiu compensar a fraca realização de fundos europeus no âmbito do Programa de Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA) de entidades públicas.

(Unidade: Euros)

COMPONENTES RECEITAS	ORÇAMENTO CORRIGIDO	RECEITAS EFETIVAS	DESVIO ORÇAMENTAL	GRAU EXECUÇÃO
COIMAS RODOVIÁRIAS (ANSR)	23.828.250	25.502.926	✓ -1.674.676	107%
COIMAS RODOVIÁRIAS (E. MUNICIPAIS)	1.000.000	414.887	✗ 585.113	41%
CUSTAS JUDICIAIS E TAXAS ANSR	1.850.000	2.553.881	✓ -703.881	138%
FUNDO GARANTIA AUTOMÓVEL	3.581.112	3.075.184	✓ 505.928	86%
R.PRÓPRIAS PROJ. COFINANCIADOS FSE	321.750	123.500	✗ 198.250	38%
QREN-SAMA	1.631.890	161.721	✗ 1.470.169	10%
TOTAL	32.213.002	31.832.097	✓ 380.905	99%

Quadro 22 – Execução Orçamental 2015 (receita)
Fonte: Plataforma eletrónica partilhada de gestão financeira (GeRFiP)

Neste contexto, as receitas efetivas a 31 de dezembro de 2015 repartiram-se do seguinte modo:

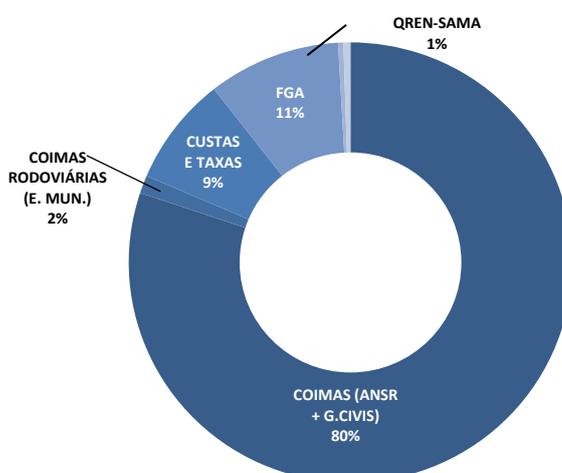


Gráfico 13 – Repartição das receitas efetivas da ANSR 2015

7.3.3 Coimas Rodoviárias

Em 2015, a ANSR na qualidade de entidade com competência para a cobrança e distribuição dos valores de coimas arrecadadas de acordo com o estipulado pelo Código da Estrada, registou um valor global de 83,3 milhões de euros (excluindo o valor de custas judiciais associadas).

Ao abrigo do Decreto-lei nº. 369/1999, de 18 de setembro e, posteriormente, Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro - relativamente ao produto de coimas levantadas por entidades municipais autuantes certificadas -, procedeu-se à distribuição do valor total de coimas rodoviárias arrecadadas da seguinte forma:

(Unidade: Euros)

DISTRIBUIÇÃO DE VALORES COIMAS RODOVIÁRIAS	RECEITAS GERAIS 2014	RECEITAS GERAIS 2015	DISTRIBUIÇÃO EFETIVA 2015 (%)	DISTRIBUIÇÃO LEGAL (%)
ESTADO	25.683.527	31.355.616	37,6%	40%/ T.COIMAS - 5% FMJ
ANSR	20.902.019	25.344.429	30,4%	30%/ TOTAL COIMAS
GNR	12.206.716	14.947.103	17,9%	30%/ COIMAS GNR
PSP	7.816.131	9.600.300	11,5%	30%/ COIMAS PSP
FUNDO MOD. JUSTIÇA	1.351.765	1.650.296	2,1%	5%/ ESTADO
ENT. MUNICIPAIS	547.757	414.886	0,5%	55%/ COIMAS E.MUN.
TOTAL	68.507.914	83.312.630		

Quadro 23 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias, 2015

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

O Produto das coimas arrecadadas por infrações ao Código da Estrada, a 31 de dezembro de 2015, repartiu-se do seguinte modo:

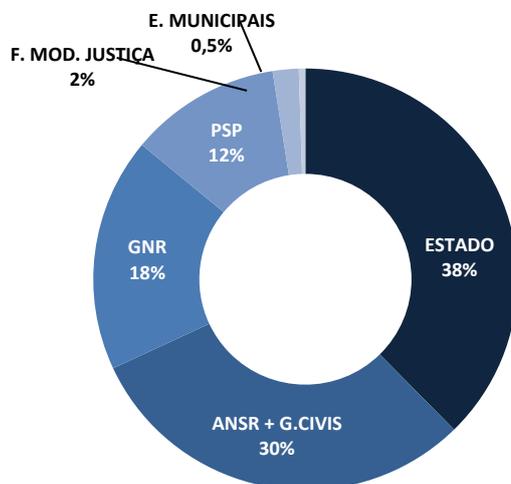


Gráfico 14 – Distribuição dos valores de coimas rodoviárias 2015

Em 2015, o valor total líquido¹⁰ de coimas rodoviárias alcançou uma subida significativa (+22%) face ao ano anterior, para tal contribuiu o aumento do n.º de autos registados (+14%) e acréscimo do número de cobranças validadas (+9%). Naturalmente, estes dois fatores internos não estarão dissociados da evolução da conjuntura económica e financeira verificada em Portugal.

7.3.4 Encargos com Pessoal

No ano de 2015, registou-se uma despesa global de 1,8 milhões de euros que contempla um conjunto de rubricas alusivas aos recursos humanos da ANSR. Deste montante, cerca de 80% representam os pagamentos de remunerações (1,4 milhões de euros), conforme ilustrado no gráfico seguinte.

(Unidade: Euros)

Rubrica de Despesa	Execução 2014	Execução 2015
<i>Pessoal dos Quadros da Função Pública</i>	943.141	980.660
<i>Caixa Geral de Aposentações</i>	265.754	283.690
<i>Subsídio de Férias e de Natal</i>	192.970	190.763
<i>Pessoal em qualquer outra situação</i>	141.501	154.429
<i>Subsídio de refeição</i>	60.660	63.666
<i>Segurança Social</i>	46.468	43.493
<i>Representação</i>	32.735	32.962
<i>Contribuição da Ent. Patronal - SS</i>	6.025	
<i>Pessoal aguardando a Aposentaçã</i>	10.711	24

¹⁰ líquido de reembolsos e acertos de valores distribuídos

<i>Indemnizações por cessação de funções</i>	8.787	
<i>Programa de Rescisões por Mútuo Acordo</i>	46.327	
<i>Horas extraordinárias</i>	6.414	9.644
<i>Acidentes de Trabalho</i>	9.125	9.125
<i>Remunerações por Doença / Maternidade</i>		2458,81
<i>Outras Despesas</i>	16.797	6.025
<i>Outros abonos em numerário ou espécie</i>	1.135	3.790
<i>Ajudas de custo</i>	3.421	4.359
<i>Subsidio familiar a crianças e jovens</i>	3.320	2.285
<i>Gratificações</i>	1.269	1.279
<i>Suplementos e prémio</i>		
<i>Despesas totais com Pessoal</i>	1.796.558	1.788.653

Quadro 24 – Encargos com Pessoal – 2014 e 2015
Fonte: GerFIP

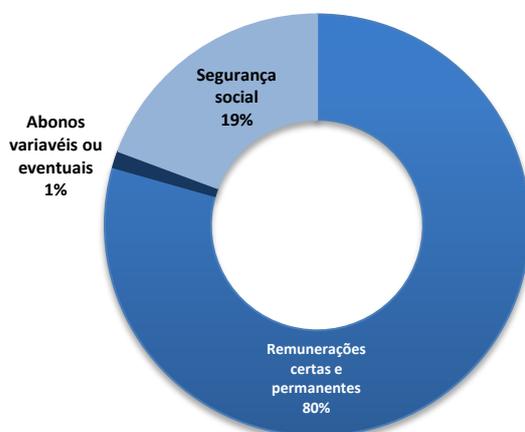


Gráfico 15 – Distribuição dos encargos com Pessoal ANSR 2015

7.4 Recursos Tecnológicos

No âmbito dos serviços partilhados, cabe à SGMAI – EMSP/RNSI (Equipa Multidisciplinar de Sistemas e Produção/Rede Nacional de Segurança Interna) assegurar os sistemas de informação da ANSR, bem como prestar o respetivo suporte tecnológico, nomeadamente ao SIGA, SCoT, SIGET e SmartDOCS.

Nível de abrangência e integração aplicacional

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

❖ SIGA

O Sistema de Gestão de Contraordenações (SIGA) é um sistema de informação baseado na gestão integrada do processo de contraordenação que proporciona à ANSR, a gestão do ciclo de vida da contraordenação, desde o seu registo, garantindo o controlo de cobranças (interface com SIBS e CTT), o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas. As entidades envolvidas neste sistema são a ANSR, PRP - Prevenção Rodoviária Portuguesa, PSP - Polícia de Segurança Pública; IMT - Instituto de Mobilidade dos Transportes, IP; GNR - Guarda Nacional Republicana, Polícias e Entidades Municipais, SIBS - Sociedade Interbancária de Serviços, CTT- Correios de Portugal, SA, IGCP – Instituto de Gestão do Crédito Público, e Cidadãos.

O SIGA permite, designadamente gerir os processos de contraordenações de trânsito levantados pelas diversas entidades autuantes (ANSR, PSP, GNR, Polícias e Entidades Municipais), após a notificação do infrator e também as integrações com o IMT informando o processo de emissão de títulos de condução. Este sistema funciona de forma integrada com o Sistema de Cadastro do Infrator (SRIC) e também com os sistemas das diversas entidades autuantes. Permite a gestão de cobranças e reembolsos e procede à emissão de ofícios e autos de entrega de documentos. Para além destas funcionalidades procede ainda à tramitação dos autos de contraordenação e estabelece o controlo da sua evolução pelas várias fases do processo contraordenação. Ainda a nível do controlo, o SIGA controla os pagamentos, recebendo informação de cobranças diretamente da SIBS e CTT e permitindo registar pagamentos efetuados às entidades autuantes e também ao controlo das inibições de condução e entregas dos documentos de condução, cauções de inibição ou frequências de ações de formação, informando para tal o Registo de Infrações de Condutor (RIC).

❖ SCoT

O Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT) é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança, destacando-se o registo de contraordenações, o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação, (ex. autos de apreensão, testes do álcool, guias de substituição de documentos) e ainda o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, designadamente gestão de documentos apreendidos, a emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de ofícios destinados a outras entidades.

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

A ANSR, no âmbito do projeto da Rede Nacional de Controle de Velocidade (SINCRO) preconizou e promoveu o desenvolvimento de um sistema que permitisse a integração da informação proveniente dos radares fixos no SCoT. Considerando o adiamento que se verificou na operacionalização do SINCRO, adaptou-se ainda no ano de 2014, conjuntamente com a MICOTEC, o tratamento dos eventos dos cinemómetros fixos existentes na A25 (GNR) e na CRIL (PSP). Este sistema foi testado pelas Forças de Segurança, nomeadamente por elementos da Guarda Nacional Republicana do Destacamento de Trânsito de Carcavelos e da Polícia de Segurança Pública por elementos pertencentes à Divisão de Trânsito de Lisboa, sendo que, já em 2015 o referido projeto foi submetido a avaliação (mediante inquérito) por parte das duas forças de segurança intervenientes no processo (PSP e GNR), com vista a apurar o respetivo impacto do projeto-piloto na melhoria do trabalho dos agentes e militares e, conseqüente melhoria da produtividade, tendo-se obtido uma avaliação bastante positiva por parte daquelas forças de segurança.

❖ Site da ANSR

Em 2015 procederam-se a algumas pequenas melhorias no sítio eletrónico da ANSR (www.ansr.pt), visando facilitar e promover uma informação com mais relevância e qualidade ao cidadão, o qual, encontrará não só todo um conjunto de informação institucional relativa aos aspetos mais relevantes da atividade desenvolvida pela ANSR, designadamente, campanhas e conselhos de segurança rodoviária, legislação rodoviária, mas também artigos técnicos e/ou eventos que contam habitualmente com a participação deste organismo, e ainda uma série de links nacionais e internacionais relativos a segurança rodoviária. Também neste *site* é possível ao cidadão, aceder a diversos formulários normalizados (conforme a ISO 9001:2008), através dos quais se pode efetuar todo o tipo de diligências, pedidos e/ou reclamações.

❖ Portal das Contraordenações Rodoviárias

No âmbito da sua política de qualidade (norma NP EN ISO 9001:2008) e de um conjunto de medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos, a ANSR lançou em maio de 2015 o “[Portal das Contraordenações](#)”, devidamente integrado no Portal da ANSR (site) de disponibilizar um canal privilegiado no âmbito das contraordenações rodoviárias, permitindo aos cidadãos acederem *online* a informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação e consultarem o registo de infrações de condutor (RIC). Também nesta lógica de proximidade ao cidadão, o Portal facultava ainda a permissão de o cidadão poder proceder a um conjunto de operações relativos aos seus processos de contraordenação, dos quais se destaca a apresentação de defesa e recursos, entre outros. Pretende-se com este Portal que todas estas operações sejam feitas de uma forma rápida e ágil, sem necessidade de haver necessidade de as pessoas se deslocarem fisicamente aos locais de atendimento.



❖ SIGET

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

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

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

❖ Smartdocs

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

Esta aplicação que já havia sofrido no passado alterações foi durante o ano de 2015, objeto de melhorias integradas no projeto denominado, *“Atualização Técnica de Solução de Gestão Documental”* a qual permite o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária que são rececionados na ANSR e que são digitalizados no módulo de captura (Kofax) e integrados automaticamente no smartDOCS e no SIGA, bem como o tratamento dos autos de contraordenação, envio dos processos de contraordenação para tribunal e devolução sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos à entidade autuante, ao tribunal, ao infrator ou ao emissor, e ainda a integração automática de emails permitindo o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por email, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão, obtendo métricas referentes aos registos integrados no smartDOCS.

Também o tratamento do expediente geral disponibilizando funcionalidades específicas para tratamento do expediente e contemplando uma solução relativa a um conjunto variado de tipos documentais (meta-informação, templates), registo, circuitos genéricos de tratamento dos documentos foi alvo de atualização no âmbito da referida atualização.

Acresce dizer que nesta nova versão do sistema de gestão documental smartDOCS V4 todos os documentos são caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa. Esta será mais uma medida tendente à modernização administrativa, com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos na relação estabelecida com o cidadão.

8. Empresas prestadoras de serviços (*outsourcing*)

As empresas que prestaram serviços durante o ano de 2015 para a ANSR foram as seguintes:

DENOMINAÇÃO	ATIVIDADE
Accenture, Consultores de Gestão, S.A.	Manutenção aplicacional e suporte técnico do Sistema SCOT
ALTRAN S.A.	Apoio técnico à exploração de "Acidentes Rodoviários"
ATWB - Consultoria, Lda.	Apoio informático
CGI Portugal S.A.	Manutenção do Sistema SIGA/SRIC
Cofely GDF Suez S.A.	Manutenção das instalações do Tagus Park
Digita 44-Atualizações de Bases de dados, Lda.	Recolha de dados de acidentes (BEAV's)
Ergoensaio - Consultores de gestão, Lda.	Controlo de gestão e execução de processos financeiros
Mr. Bus – Autocarros de Aluguer, Lda.	Transporte rodoviário dos trabalhadores da ANSR
Operandus - Limpeza Profissional, Lda.	Serviços de higiene e limpeza das instalações da ANSR
RH Portugal – Consultores em investimento humano, Lda.	Atendimento telefónico
Searchwind - Consultores, Lda.	Expediente e registo, cobrança e arquivo digital de autos e expediente
Strong/Comansegur - Segurança, S.A.	Vigilância e Segurança
Universidade Católica Portuguesa	Elaboração de propostas de decisão de processos de contraordenação rodoviária

9. Documentação de gestão administrativa desenvolvida em 2015

Na sequência dos trabalhos tendentes à obtenção da certificação de qualidade pela norma NP EN ISO 9001:2008, a ANSR desenvolveu todo um conjunto de documentação administrativa que sucessivamente tem vindo a ser alterada e/ou ajustada às reais necessidades operativas, pelo que, também enquadradas no âmbito das melhores práticas de gestão, deu continuidade em 2015 à atualização de todos os seus documentos administrativos, tal como de seguida se elencam:

- ✓ Revisão do Manual de análise e descrição de funções – Enquadrado na necessidade de definição de perfis dos postos de trabalho/referenciais de funções, com a finalidade de identificar os objetivos de cada função, respetivas responsabilidades, tarefas ou atribuições, assim como as competências necessárias para o seu desempenho, procedeu-se à revisão deste manual tendo em vista clarificar os papéis dos trabalhadores e colaboradores da ANSR, bem como os respetivos objetivos de desempenho, eliminando responsabilidades e tarefas redundantes entre funções e, ainda, mitigando os efeitos perversos dos problemas comunicacionais decorrentes da ausência ou de uma deficiente análise e descrição de funções.
- ✓ Revisão do Manual Interativo de Procedimentos - tendo por objetivo a definição e harmonização dos procedimentos internos, constitui-se como uma ferramenta indutora da melhoria contínua, podendo conduzir a mais-valias em termos de eficiência operacional, monitorização dos processos, agilização do relacionamento entre serviços/entidades e, conseqüentemente permitir a desmaterialização de processos.
- ✓ Revisão do 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 proceder a uma clarificação da visão global e atualizada não só da forma de funcionamento da Autoridade, mas também das regras, valores e cultura organizacional.
- ✓ Atualização da Tabela de Taxas e Tarifas da ANSR – publicação da Tabela (atualizada) de taxas e tarifas cobradas pela ANSR por serviços prestados (atos de secretaria e atos técnicos), no site institucional da ANSR e divulgação aos principais *stakeholders*, de acordo com a Portaria n.º 1334-C/2010, de 31 de dezembro.
- ✓ Revisão do Manual de Qualidade – revisão do manual enquadrador da política de gestão de qualidade da ANSR (ISO 9001:2008).
- ✓ Instruções de boas práticas administrativas às entidades autuantes - tendo por objetivo harmonizar as práticas administrativas por parte das diversas unidades territoriais das forças policiais de forma a evitar lacunas administrativas e comportamentos díspares com reflexos negativos na taxa de cobrança de coimas.

- ✓ Monitorização de Atividades ANSR – elaboração e divulgação de um reporte completo dos principais *drivers* (indicadores) operacionais e financeiros da ANSR aos principais *stakeholders*, numa base mensal.
- ✓ Formulários e Templates uniformizados – criação de formulários e *templates* devidamente enquadrados no âmbito do sistema de gestão de qualidade da ANSR, com o objetivo de acompanharem os registos resultantes do próprio sistema de gestão de qualidade.
- ✓ Inquérito de satisfação de qualidade – nova edição de inquéritos de avaliação da satisfação dos utentes da ANSR por contacto telefónico e contacto *online* através do site da ANSR.
- ✓ Inquérito de avaliação dos fornecedores – no âmbito do sistema de qualidade ISO 9001:2008, a ANSR desenvolveu uma minuta de avaliação tipificada e procedeu à avaliação de todos os fornecedores de bens e serviços ao longo do ano.

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

Importa ainda referir que, no âmbito do “Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (UTE)” integrado no Orçamento de Estado (OE) 2015, os organismos públicos deverão possuir todas as contas bancárias no IGCP. Neste sentido, em agosto de 2015 a ANSR aderiu ao cartão VISA Charge Card, promovido pelo IGCP em parceria com a UNICRE, com débito na conta bancária sediada no IGCP #760, para gestão do fundo de maneiio e meios de pagamentos associados. Por contrapartida, procedeu-se ao cancelamento, em novembro de 2015, da conta bancária sediada na Caixa Geral de Depósitos (CGD) #930. De resto, para 2016 estão previstas outras medidas estruturais enquadradas na UTE, nomeadamente a adoção do serviço de tesouraria externa promovido pelo IGCP para captação de transferências e outros meios de pagamento internacionais.

Durante o ano de 2015, a ANSR tem vindo a encetar esforços para corresponder às novas exigências com a entrega dos elementos solicitados, sempre no prazo estipulado, numa base mensal (por norma, até ao dia 8 do mês seguinte):

Mapa de fundos disponíveis;

Reporte das Despesas;

Mapa de Previsão das despesas;

Reporte do Fundo Garantia Automóvel;

Mapa de Previsão das receitas;

Análise económica e financeira de projetos TIC;

Mapa de Pagamentos em atraso;

Reporte de contratação externa;

Listagem dos pagamentos em atraso;

Unidade de Tesouraria;

Acompanhamento do controlo orçamental
(reuniões ministeriais);

Reporte Bancário;

Reporte das Receitas;

Reporte de contratos;

Reportes setoriais (formação, call center, help
desk,...);

Reporte Operacional da PSP e GNR;

Reporte dos Terminais de Pagamento
Automático (TPA);

Reporte da Frota Automóvel.

10. Avaliação Final

10.1 Avaliação quantitativa

Objetivos Estratégicos e Operacionais

Dos quatro objetivos operacionais da ANSR estipulados para o ano de 2015, três (3) foram todos superados e um (1) não atingido, conforme se verifica na tabela abaixo:

Objetivos Operacionais	Índice de superação (base 100)
Ob. Operacional 1	140,00 %
Ob. Operacional 2	88,24 %
Ob. Operacional 3	120,00 %
Ob. Operacional 4	105,71%

Quadro 25 – Índice de superação dos Objetivos Operacionais

Os objetivos estratégicos e operacionais definidos em sede de QUAR para 2015, não constituem em si uma relação singular e unidirecional, mas sim incorporam uma essência de pluralidade e multidireccionalidade, pelo que, fazer ou estabelecer relações diretas de causa/efeito é um exercício erróneo e desvirtuado de uma análise que se deseja mais profunda e integrada. Na verdade, existe ou deverá existir um entendimento de natureza holística pelo que, só assim, poderemos compreender as múltiplas relações existentes entre todos os objetivos estratégicos e operacionais e consequentemente, os indicadores que para tal foram criteriosamente selecionados.

Considerando o nº1 do artigo 11º da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, a avaliação do desempenho dos serviços realiza-se com base nos parâmetros de «Objetivos de Eficácia», «Objetivos de Eficiência» e «Objetivos de Qualidade», pelo que todos os objetivos definidos se enquadram devidamente naqueles princípios. Neste pressuposto, a ANSR desde sempre, procurou identificar um conjunto de objetivos operacionais que de certa forma pudessem servir adequadamente aqueles objetivos e, assim, responder de forma assertiva ao estipulado naquele diploma. Atentos a esta realidade, foram considerados em sede de QUAR, quatro objetivos operacionais e respetivos

indicadores que, foram não só atingidos, como superados, à exceção de um objetivo, que pelas razões já neste relatório atrás mencionadas não foi atingido.

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

Neste objetivo estratégico de eficácia, consubstanciado através do indicador 1 do objetivo operacional 1, constatou-se que se superou em termos médios a meta ($\mu=25\%$), cujo resultado foi de 35%, o que se traduziu num cumprimento do objetivo em 140,00%, com um desvio positivo de 40%.

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

Este objetivo estratégico de eficiência concretizou-se através do indicador 2 do objetivo operacional 2, traduzido pelo não atingimento do número de autos de contraordenação rodoviária face à meta estipulada ($\mu=85\%$), e cujo resultado foi de 75%, ou seja, um valor correspondente a 88,24%, o que representou um desvio negativo de 12%.

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

Este objetivo estratégico de eficiência consubstanciou-se através da concretização do indicador 3 do objetivo operacional 3, traduzido pela relação existente entre o aumento de receita via fundos comunitários especialmente orientados para projetos de segurança rodoviária desenvolvidos em 2015. Este indicador, no âmbito de eficiência organizacional, visou, na sua essência, proceder à correlação direta entre os recursos alocados àquelas iniciativas e os resultados atingidos com as mesmas, com reflexos no desempenho desta Autoridade e assim, obteve-se uma superação em 120,00% da meta estabelecida, ou seja, um desvio positivo de 20%, bem acima da meta inicialmente prevista ($\mu=5\%$). Com este desempenho, a ANSR foi capaz de desenvolver um conjunto de mais e melhores campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, melhorando também internamente um conjunto de procedimentos tendentes a uma mais rigorosa e eficiente caracterização dos dados de sinistralidade.

Objetivo Estratégico 4 – Alinhar e motivar os colaboradores.

No que a este objetivo de qualidade respeita, o mesmo foi concretizado pelo cumprimento do objetivo operacional 4, correspondente à promoção de qualificação dos trabalhadores através de formação, sendo que, a formação foi e é considerada crítica para que o “produto” desenvolvido por esta Autoridade, no âmbito das suas atribuições tenha reflexos positivos na sociedade. Neste sentido, entendeu-se que procedendo, não a uma avaliação direta, mas sim através de uma avaliação indireta, ou seja, mediante a aferição da satisfação do cidadão (razão de ser da organização), poderemos melhor perceber os resultados obtidos em termos de qualidade percebida no exterior, sendo que, conseguiu-se obter um valor ligeiramente superior ao inicialmente preconizado em sede

de QUAR, tendo-se alcançado um resultado final de 74% para uma meta que havia sido estipulada em 70%. Uma vez mais, esta instituição pode congratular-se pelo facto de grande parte dos seus trabalhadores terem tido durante o ano de 2015, oportunidade de fazerem formação interna/externa, valorizando-se e ajudando o Estado a conseguir prosseguir os seus objetivos relativos à promoção da segurança rodoviária nacional.

10.2 Avaliação qualitativa

Objetivos Operacionais (OO)			
	Eficácia	Eficiência	Qualidade
O.O.1 Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010.	Ponderação 25 % (140,00%)		
O.O.2 Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação.		Ponderação 50 % (104,1%)	
O.O.3 Aumentar a captação de financiamento comunitário.			
O.O.4 Aumentar o nível de satisfação do cidadão.			Ponderação 25 % (105,7%)

Quadro 26 – QUAR da ANSR: Desvios

Analisando o quadro acima constata-se que durante o ano de 2015 a ANSR nos três parâmetros avaliativos, atingiu não só um resultado positivo, como também, viu todos os objetivos referentes àqueles parâmetros superados. Assim, e mesmo considerando o facto já atrás demonstrado de um objetivo operacional não atingido, a ANSR conseguir um resultado combinado no parâmetro de eficiência positivo em 104,1%, o que desde logo traduz um resultado positivo em todos os parâmetros do QUAR 2015, com superação respetiva.

A nível global de todos os objetivos elencados no QUAR verificamos um desvio positivo de 113%, sendo que se pode concluir que o desempenho global da ANSR durante o ano aqui em avaliação foi, pese embora, não tão expressivo como o do ano anterior, ainda assim consideravelmente positivo.

Neste contexto, importa desde já realçar que, apesar de se ter alcançado tal desempenho, os mesmos só foram alcançados e superados, graças ao esforço, empenho e dedicação abnegada dos

seus trabalhadores e colaboradores, afinal, não podemos descurar o facto de a ANSR ter contado com apenas 82,1% dos efetivos (mapa de pessoal + mobilidade interna), o que correspondeu a 78 trabalhadores (mapa de pessoal de 95 trabalhadores).

A ANSR apesar da sua fragilidade quantitativa em termos de recursos humanos tem conseguido ao longo dos últimos anos atingir resultados sobejamente positivos. Reconheça-se contudo, que essa escassez de recursos tem, de resto, constituído alguns constrangimentos à execução das suas atribuições, apesar de (quase) sempre ultrapassáveis. De forma a colmatar esta situação de défice de recursos humanos, a ANSR em 2015 diligenciou junto da Tutela ao desencadear do processo relativo ao recrutamento de mais trabalhadores, por forma a colmatar o grande *deficit* de postos de trabalho existentes.

Tal como referido no capítulo relativo aos recursos humanos, continuamos determinados em proceder ao recrutamento por via da mobilidade interna de trabalhadores da administração central, mas também recorrendo aos trabalhadores da administração local, nomeadamente, das autarquias correspondentes aos concelhos envolventes ao de Oeiras. Estamos verdadeiramente cientes que o volume de trabalho existente nesta Autoridade não é, de forma alguma, condizente com o número de efetivos constantes no mapa de pessoal, e também por essa razão, estamos conscientes de que os resultados atingidos ao longo destes últimos anos se devem ao muito esforço, competência e dedicação de todos quantos aqueles que trabalham na ANSR, muitas vezes com grande prejuízo das suas vidas pessoais.

Uma vez mais, e face aos constrangimentos, verificados em 2015, consideramos que se torna verdadeiramente imperativo proceder ao recrutamento de mais efetivos humanos, para que este organismo possa manter de forma sustentável a concretização da sua nobre missão, e assim, desempenhar com qualidade e excelência um serviço em prol da sociedade. Na verdade, e mesmo com todas as muitas condicionantes referidas ao longo do presente relatório, a ANSR continua a ser uma organização moderna, assente nos princípios de economia, eficiência e eficácia, e constituindo-se, também por essas razões, como um polo de referência ao serviço do Estado português.

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

O desempenho alcançado pela ANSR no ano de 2015 foi de **“Desempenho bom”**.

11. CONCLUSÕES PROSPETIVAS

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

Os três programas de Governo que vigoraram em 2015, correspondentes ao XIX, XX e XXI Governos Constitucionais, consideraram 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 e também a importância da atualização e “desenvolvimento de uma nova Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária, a aplicar no período 2016-2022, mediante avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário”.

Para este desiderato, o Governo irá incentivar todos os municípios portugueses a elaborar e aprovar os respetivos “Planos Municipais de Segurança Rodoviária”, instrumentos fundamentais da promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos, mas também concretizar e alargar o Sistema Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO), melhorar a articulação e a partilha de informação entre as todas as entidades com informação sobre os veículos ou os seus proprietários e condutores e as forças de segurança. Também o reforço de medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumento das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias é prioridade do novo Executivo. Ainda no programa estão estipuladas ações tais como o desenvolvimento de um Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e de Combate aos Atropelamentos e o desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário. Finalmente também se encontra prevista a concretização de um programa nacional de distribuição, a custo simbólico, de dispositivos descartáveis de controlo da alcoolemia em ambientes noturnos.

A ANSR em conformidade com aqueles programas governativos tem vindo a seguir uma política gestonária baseada na simplificação e racionalização dos processos de contraordenações rodoviárias, procurando-se sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais. Esta política encontrou-se plasmada em todos os projetos desenvolvidos durante o ano aqui em avaliação, pois só com uma aposta decisiva em tais projetos, tem sido possível à ANSR dar continuidade a um processo que tem vindo a ser paulatinamente melhorado, ajustado e afinado,

tendo por objetivo último uma maior eficiência e eficácia desta organização, de resto, já certificada em qualidade de acordo com a norma NP EN ISO 9001:2008, renovada em agosto de 2015.

Não obstante os resultados positivos até agora alcançados, continuamos a considerar que ainda existe um longo caminho por fazer, no sentido de colocar esta entidade num patamar de excelência no desempenho da sua atividade. Por esta razão, em 2015 a ANSR procurou dar continuidade à consolidação dos bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária, os quais culminaram, com o valor mais baixo registado em termos de vítimas mortais (no local) de que há memória.

Enquanto problema complexo de segurança e saúde pública, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e mais solidário nas estradas.

A ANSR como agência nacional exclusivamente dedicada à segurança rodoviária, desenvolveu durante o ano de 2015, um conjunto alargado de iniciativas e/ou ações, que decorreram da estratégia definida no âmbito das suas linhas de orientação para o triénio 2014-2016, sendo que, nesse contexto, deu continuidade à aposta de variadas soluções tecnológicas, as quais, permitiram uma maior racionalização nos processos e, conseqüentemente, a criação de sinergias mais vastas e abrangentes, sempre em prol da prevenção rodoviária, que se trata de uma das áreas onde o nosso país registou maiores progressos, em especial a verificada no decurso dos últimos anos.

Contudo, e tal como vem sendo demonstrado ao longo do presente relatório, há que neste capítulo conclusivo voltar e referir e destacar o facto de durante o ano de 2015, este organismo da Administração Central do Estado, ter-se deparado com um conjunto muito significativo de dificuldades e constrangimentos, quer de natureza endógena, quer exógena, os quais, acabaram por condicionar alguns dos resultados organizacionais, pese embora, no todo e no que concerne aos objetivos estipulados em sede de QUAR, terem os mesmos sido atingidos e, inclusive, superados nos três parâmetros avaliativos de eficácia, eficiência e qualidade. Ainda assim, melhores resultados poderiam ter sido alcançados, em especial no indicador referente ao objetivo operacional n.º2, caso não tivessem ocorrido constantes disrupções contratuais de serviços, os quais, acabaram por ter repercussão direta no desempenho organizacional, condicionando a normal atividade organizacional.

Neste contexto, importa frisar que a missão desta entidade só poderá ser, devidamente levada a cabo, se todo o “sistema” funcionar na perfeição e, por consequência, se encontrarem resultados práticos na redução da sinistralidade rodoviária nacional. Considerando o ano de 2015 face ao ano imediatamente transato, há a referir o facto de o número de autos entrados ter aumentado em 12,2%, acompanhado também do aumento do número de autos registados em 14,2%. Contudo, e

pelas dificuldades de contratação acima apontadas, o número de autos decididos desceu em 9,4%, e a prescrição aumentou em 13,4%. Ainda assim, há a registar o facto positivo de ter havido um aumento dos autos cobrados em 8,9%. Este aumento teve, por sua vez, considerando o mesmo período temporal (2015 vs 2014), um reflexo direto na obtenção de receita em 17,7%. O total de coimas rodoviárias também aumentou em 21,6%. Já no que respeita a despesa, a ANSR viu estas diminuírem em 24,5%, fruto de suspensão e/ou cancelamento de alguns contratos, com implicações diretas nos resultados acima mencionados. Neste sentido, também deverá ser mencionado o facto de em 2015, a ANSR ter decidido cerca de 75% do total do universo de autos registados, o que, face aos resultados obtidos em 2014, traduziu uma redução em 19,5%.

No que respeita a dados da sinistralidade rodoviária, e sem incorreremos o risco de nos repetirmos nesta fase conclusiva do relatório, salientamos os números mais representativos que demonstram que em 2015 e face a 2014, o número de mortos (no local) diminuiu em 0,8%, o número de feridos graves aumentou em 2,5% e o número de feridos leves 2,5%. O pequeno aumento verificado quer nos feridos graves quer nos feridos leves, preocupa-nos de sobremaneira, sendo que este refletem também, em nossa opinião, uma cada vez maior interação existente (principalmente em meio urbano) entre os utentes rodoviários desprotegidos (peões, ciclistas) e os motorizados.

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

A política de segurança rodoviária a nível local, nacional ou internacional deve integrar os objetivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa, não se podendo “desligar” a política de segurança rodoviária das políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros, comércio e relações externas, entre outras, afinal, a transversalidade de matérias adstritas ao mundo rodoviário e consequentemente à segurança rodoviária é pois, sinónimo de um amplo conjunto de boas práticas tendentes ao seu incremento, pelo que urge uma abordagem coerente e holística, que tenha em conta as sinergias com outros objetivos políticos. Aliás, importa desde já ressaltar o facto de nos últimos anos, Portugal ter apresentado um dos melhores desempenhos a nível comunitário. Quando observadas as estatísticas de vítimas mortais por milhão de habitantes, verifica-se uma tendência decrescente, sendo que o nosso país passou de 80 para 60 no espaço temporal compreendido entre 2010 e 2015.

Quando analisada a evolução da sinistralidade em Portugal sob o prisma europeu e considerando como valor padrão a referência da média europeia, podemos afirmar, sem qualquer sombra de dúvidas que o nosso país tem vindo a primar pela bitola europeia, sendo que, feito o exercício à primeira década do século, conseguimos, inclusive, apresentar resultados bem superiores à média comunitária, pois no que respeita ao número de mortos há a destacar uma redução de 56%, quando a média da União Europeia, apesar de muito positiva, se cifrou em 49%. Também por essa razão, Portugal pode congratular-se por ter vindo sucessivamente a alcançar resultados cada vez mais animadores, especialmente quando recordamos o facto de ainda nos anos 90 do século XX, nomeadamente em 1995, o nosso país encontrar-se, à altura, no último lugar do ranking europeu, com um registo de 271 mortos por milhão de habitantes, quando a média comunitária rondava os 132, ou seja, Portugal encontrava-se 105% acima daquela média, o que constituía um valor verdadeiramente desastroso e preocupante.

Para a redução verificada contribuiu decididamente a existência de um documento enquadrador da política nacional de segurança rodoviária que foi também um impulsionador contributivo para a redução da sinistralidade rodoviária no nosso país. Na verdade, a sinistralidade rodoviária, desde sempre, tem-se constituído como um flagelo inaceitável, quer pelas suas consequências sociais, quer pelas suas consequências económicas, pelo que a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) foi decisiva para o atingir de resultados muito positivos, tendo-se assumido como um marco crucial na forma como se procedeu à abordagem da segurança rodoviária, constituindo-se num verdadeiro desafio nacional, em que todos os atores da sociedade, direta ou indiretamente, se envolveram.

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

Neste contexto, consideramos que muito se tem feito no nosso país no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, que tem sido ao longo das sucessivas legislaturas encarado como um desígnio governamental. A nível europeu e de acordo com as últimas estatísticas de [2015 sobre segurança rodoviária](#) publicadas pela Comissão Europeia, confirma-se aquilo que há muito vimos dizendo nos sucessivos relatórios anuais que elaboramos, ou seja, que as estradas europeias continuam a ser as mais seguras do mundo, não obstante o recente abrandamento da redução do número de mortes na estrada. Ainda de acordo com aquelas informações, no ano de 2015, cerca de 26.000 pessoas perderam a vida nas estradas da UE, ou seja, menos 5.500 do que em 2010. No

entanto, não se verificou a nível da UE nenhuma melhoria em relação a 2014. Além disso, a Comissão estima em 135.000 o número de pessoas que sofreram ferimentos graves nas estradas da UE. O custo social (reabilitação, cuidados de saúde, danos materiais, etc.) das mortes e lesões corporais na estrada deverá ascender a, pelo menos, 100 mil milhões de euros.

Recentemente a Comissária Europeia Violeta Bulc responsável pelos Transportes declarou: *«Cada morte ou ferimento grave é uma morte ou ferimento grave em demasia. Alcançámos resultados impressionantes na redução do número de mortes na estrada ao longo das últimas décadas, mas a atual estagnação é alarmante. Para que a Europa possa alcançar o seu objetivo de reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2020, é necessário fazer muito mais. Convido os Estados-Membros a intensificar os esforços a nível da aplicação da lei e das campanhas de sensibilização. Esses esforços têm o seu custo, mas este é insignificante comparado com os 100 mil milhões de euros de custos sociais resultantes das mortes e lesões em acidentes na estrada. Pelo seu lado, a Comissão continuará a atuar nos casos em que pode trazer um valor acrescentado significativo a nível europeu. A tecnologia e a inovação determinam cada vez mais o futuro da segurança rodoviária. A médio e longo prazo, a condução automatizada e conectada, por exemplo, tem um grande potencial para ajudar a evitar acidentes, e estamos a trabalhar arduamente para criar um enquadramento adequado.»*

Em 2015, a taxa de mortalidade média na estrada da UE foi de 51,5 mortes por 1 milhão de habitantes, ou seja, de nível semelhante à dos últimos dois anos. Este abrandamento, que se segue a uma redução significativa de 8 % em 2012 e 2013, explica-se por vários fatores, como por exemplo uma maior interação nas cidades, entre os utentes rodoviários desprotegidos e os motorizados. Os utentes rodoviários vulneráveis (peões, ciclistas, etc.) representam também uma grande proporção das 135.000 pessoas que a Comissão estima terem ficado feridas. É a primeira vez que a Comissão publica esses valores, uma vez que os Estados-Membros da UE começaram a comunicar dados comparáveis e fiáveis sobre lesões graves resultantes de acidentes de viação.

As estatísticas por país indicam que o número de mortes na estrada é ainda muito variável em toda a UE, embora as disparidades estejam a diminuir de ano para ano. Alguns dos países que tradicionalmente tinham bons resultados registaram menos progressos, como é o nosso caso. Na verdade Portugal, à semelhança do ocorrido na maioria dos países europeus, também viu abrandar neste último ano o decréscimo de sinistralidade que vinha registando. O ano de 2012 e 2013, foram, tal como já espelhado nos relatórios de atividades anteriores desenvolvido por este organismo, dos melhores de sempre em termos de redução.

Sem nos querermos alongar muito e mantendo a objetividade espelhada ao longo do presente relatório, importa, ainda assim, referir que dentro de uma lógica de avaliação com o recurso exigível de “benchmarking” (que nos tem vindo sempre a assistir aquando da redação destes balanços

anuais), referir que para atingir o objetivo estratégico da UE de [reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020](#), há que envidar esforços adicionais.

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

É pois neste sentido que a área da segurança rodoviária deve ser hoje, mais do que nunca, tratada como um desígnio dos estados modernos e em especial, como acima referido, dos estados europeus, sendo que para tal, o nosso país não se pode imiscuir desse objetivo. Prova dessa realidade é a redução da sinistralidade alcançada na primeira década deste século e em especial a concretizada nos primeiros cinco anos da presente década. Ainda assim, o objetivo qualitativo da ENSR que vigorou até 2015 e que almejava colocar Portugal no “*top ten*” dos países europeus não foi alcançada, tal como havia sido já previsto no balanço que esta Autoridade fez em princípios de 2015, através do seu relatório de atividades de 2014.

Ainda assim, e na esteira da consolidação dos bons resultados alcançados nos últimos anos, que permitiram colocar Portugal entre os países europeus que mais reduziram a sinistralidade no que se refere ao número de mortos, o principal objetivo deste organismo, enquanto entidade que tem por missão “*o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário*”, foi atingido. E em boa verdade, diga-se, pelo facto da ANSR e também dos seus *stakeholders* continuarem os esforços tendentes à redução dos níveis de sinistralidade sendo que, cada vez mais, se tem vindo a dar uma maior importância ao incremento da informação existente e à “gestão do conhecimento”, dando assim corpo à simplificação dos mais variados processos que concorrem para esse desiderato nacional, europeu e mundial que é reduzir a sinistralidade rodoviária, com todas as naturais consequências que daí advêm em termos de desenvolvimento e progresso económico e social.

O ano de 2015, constituirá certamente mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados mais animadores no que à segurança rodoviária respeita. Em jeito de balanço, e porque este relatório já vai longo, referimos, de forma prospetiva, mas sintetizada os principais projetos desenvolvidos e a desenvolver também durante o ano de 2016 pela ANSR.

Todos os projetos da ANSR, ou pelo menos, uma parte substancial dos mesmos, enquadram-se num dos Programas governativos, nomeadamente o [SIMPLEX](#) que teve o seu lançamento no já longínquo

ano de 2006. O atual Governo está pois determinado em recuperar tal Programa, pelo que, no seu âmbito foram implementadas diversas medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos e das empresas, tais como o cartão de cidadão, a empresa na hora, a informação empresarial simplificada ou o licenciamento zero. De mencionar que o referido Programa surge como uma estratégia de modernização administrativa transversal, envolvendo todos os ministérios e serviços da administração pública central e a administração local.

A necessidade imperiosa de dar resposta, por um lado, à crescente exigência dos cidadãos, cada vez mais informados, mais preocupados com a qualidade dos serviços públicos e, também por isso, cada vez mais predispostos a participar na sua transformação, apontando as falhas e as oportunidades de melhoria. Este denominado Programa SIMPLEX é também ainda o resultado de uma consciencialização (cada vez mais forte) por parte da própria Administração, da desadequação da oferta e da conseqüente desconfiança generalizada em relação às instituições e aos modos de fazer gestão pública, conotados com burocracia, desperdício, lentidão e falta de transparência.

Considerando que tal Programa encerra em si mesmo todo um conjunto de medidas de simplificação administrativas/legislativa e medidas de administração eletrónica, as orientações transmitidas vão no sentido de se promover a associação destas duas vertentes de simplificação, a que a ANSR não pode distanciar-se. Pelo contrário, terá de incorporar tais medidas na sua própria política de ação e condução dos processos que desenvolve em prol da concretização da sua missão organizacional. Na verdade, considera o Governo que a administração eletrónica sem o adequado esforço de simplificação prévia à adoção da tecnologia pode representar a perda de oportunidade para se eliminarem ou simplesmente reduzirem procedimentos desnecessários, sendo que, por seu lado, a simplificação administrativa e legislativa deve aproveitar todas as potencialidades que as novas tecnologias oferecem para atingir maiores níveis de eficiência.

Assim e neste sentido, a ANSR tem elencado uma série de projetos que respondem literalmente àquele Programa governamental. Não abrangendo todos os projetos, até porque estaríamos sendo contrários ao espírito que preside à redação deste relatório, ainda assim, destacamos aqueles que consideramos mais críticos para esta relação de proximidade com o cidadão.

Neste contexto, começaremos pelo projeto denominado “[Portal das Contraordenações Rodoviárias](#)” que se encontra devidamente integrado no *site* da ANSR, e que tem por objetivo proceder à disponibilização de um canal privilegiado com o cidadão no âmbito das contraordenações de rodoviárias, permitindo o acesso *online* à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação, bem como, proceder à consulta do registo de infrações de condutor (RIC), e ainda a todo um conjunto de operações relativas aos processos de contraordenação, tais como, apresentação de defesa, recursos, entre outras, tudo de uma forma rápida e ágil, sem necessidade de se deslocarem fisicamente aos locais de atendimento existentes para o efeito. Foi com este propósito que em maio de 2015, a ANSR, no âmbito da sua política de qualidade (ISO 9001:2008) e

de todo um conjunto de outras medidas de simplificação com impactos positivos na vida dos cidadãos, lançou aquele canal de comunicação eletrónica.

A ANSR assume esta plataforma como uma ferramenta que, acima de tudo, não só ajudará a promover e a melhorar a sua interação com os cidadãos contribuindo, desta forma, para a construção de um serviço de proximidade, dando corpo a um projeto que se enquadra na lógica subjacente ao SIMPLEX reforçando a interação Administração/Cidadão, mas também poupando custos e recursos e, acima de tudo, promovendo a boa governança.

Outro importante projeto de natureza interna aos serviços, mas também ele com reflexos finais no desempenho organizacional e, conseqüentemente na eficácia obtida por este organismo, prende-se com a “Atualização Técnica de Solução de Gestão Documental” que, por sua vez, permitirá o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária os quais são rececionados na ANSR e que serão digitalizados no módulo de captura (Kofax) e integrados automaticamente no SmartDOCS e no SIGA.

Nesta atualização, proceder-se-á ao tratamento dos autos de contraordenação, o envio de um processo de contraordenação para tribunal, devolução sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos à entidade autuante, ao tribunal, ao infrator ou ao emissor, integração automática de emails permitindo o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por *email*, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão, obtendo métricas referentes aos registos integrados no SmartDOCS, e ainda o tratamento do expediente geral disponibilizando funcionalidades específicas para o seu tratamento e contemplando uma solução relativa a um conjunto variado de tipos documentais (meta-informação, templates), registo, circuitos genéricos de tratamento dos documentos.

Nesta nova versão do sistema de gestão documental SmartDOCS V4 todos os documentos são caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa. Esta será mais uma medida tendente à modernização administrativa, com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos na relação estabelecida com o cidadão.

Projetos que contribuirão para uma Administração mais célere e eficaz e assim dando corpo à lógica SIMPLEX é o que se insere no âmbito da simplificação/agilização intra-administração promovido pela ANSR, são os projetos relativos à construção de uma nova “*Base de Dados de Acidentes*” ora em desenvolvimento que assenta na transferência eletrónica de Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) provenientes da força policial (GNR) e que permitirá garantir uma maior celeridade no apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária com ganhos significativos na eficiência nos processos de trabalho, com maior e melhor aproveitamento de recursos, e o projeto relativo à criação de um “*Sistema Nacional de Participações de Acidentes Rodoviários*” enquadrado no âmbito

da relação existente entre a Administração Pública e as Empresas, que conduzirá à desmaterialização total do processo no acesso às certidões, sendo que este sistema permitirá que os condutores acidentados e as companhias seguradoras possam aceder, de forma mais simples e rápida, a dados sobre sinistros.

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

Por fim, e não menos importante, é o projeto de iniciativa de simplificação da linguagem comunicacional (português claro) cuja finalidade é tornar mais perceptíveis as notificações das decisões administrativas dos processos de contraordenação rodoviária. Na realidade, e de acordo com os relatórios de satisfação ao cidadão desenvolvidos (anualmente) durante estes últimos anos pela ANSR, verifica-se que as notificações não são bem compreendidas por grande parte dos cidadãos a quem se destinam, gerando inevitáveis mal-entendidos, dada a tecnicidade e complexidade da linguagem utilizada e, ainda a forma como a informação é apresentada: letra pequena, texto compacto, ausência de focos de atenção, etc.

Deste modo, e com vista a se ultrapassar esta situação, a ANSR pensou numa solução que visasse reescrever o conteúdo daquelas decisões numa linguagem mais clara e acessível à generalidade dos cidadãos e, ao mesmo tempo, proceder à reformulação dos respetivos “*templates*” com o objetivo de facilitar a leitura e a compreensão da mensagem, dando o devido destaque à informação mais relevante. Com a aplicação de tal projeto, a ANSR poderá induzir uma significativa poupança de tempo e de recursos atualmente afetos ao esclarecimento de questões relacionadas com as decisões dos processos de contraordenação rodoviária promovendo-se, deste modo, a eficiência, a economia e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

Concluindo o presente relatório, podemos afirmar que o ano de 2015 continuou à semelhança do ano anterior (2014) marcado por dificuldades conjunturais, resultantes do contexto económico e financeiro desfavorável que o país atravessou, tendo havido necessidade de apelar a um esforço e empenho acrescidos por parte de todos quantos aqueles que trabalham nesta Autoridade. Tais adversidades, contudo, não nos impediram de alcançar os objetivos estratégicos fundamentais ligados à nossa missão, de promoção da segurança rodoviária e, conseqüentemente, de redução dos efeitos negativos da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Em 11 de agosto de 2015 renovámos a nossa certificação de qualidade ao abrigo da norma ISO EN NP 9001:2008, e neste âmbito, elencámos já procedimentos no sentido de em 2016 virmos a ser certificados em ambiente pela norma ISO 14001:2015, constituindo estas certificações prova do esforço empreendido por este organismo do MAI no sentido dar continuidade à consolidação dos seus processos internos, visando assim o fomento de uma cultura de melhoria contínua e a satisfação dos seus clientes - cidadãos e fornecedores.

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

ABREVIATURAS

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



SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SGMAI	Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna
SIC	Sistema de Informação Contabilística
SIGA	Sistema de Informação de Gestão de Autos
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats
UE	União Europeia
UGCO	Unidade de Gestão de Contraordenações
UPR	Unidade de Prevenção Rodoviária
WHO	World Health Organization

FICHA TÉCNICA

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