

PROJETO DE PLANO DE ATIVIDADES

2018



OEIRAS, 2 DE NOVEMBRO DE 2018

Ministério da Administração Interna
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

PLANO DE ATIVIDADES

2018

OEIRAS

ÍNDICE

CONTEÚDO

1. Introdução	- 2 -
2. Caracterização da ANSR.....	- 5 -
2.1. Organograma e atribuições	- 5 -
2.2. Recursos humanos	- 9 -
2.3. Recursos financeiros	- 11 -
2.4. Vetores de atividade.....	- 12 -
2.5. Missão, Visão e Valores Institucionais.....	- 12 -
2.6. Stakeholders.....	- 13 -
2.7. A estratégia 2017-2019	- 15 -
2.8. Objetivos estratégicos 2017-2019.....	- 17 -
2.9. Objetivos operacionais e QUAR 2018.....	- 19 -
3. Atividades previstas desenvolver em 2018.....	- 27 -
3.1. Atividades da UPSR.....	- 27 -
3.1.1. Observação da sinistralidade.....	- 27 -
3.1.2. Planeamento e sensibilização	- 28 -
3.1.3. Engenharia e sinalização	- 29 -
3.2. Atividades da UF7C	- 30 -
3.2.1. Processo contraordenacional	- 30 -
3.2.2. Fiscalização de trânsito	- 30 -
3.3. Outras atividades	- 31 -
3.3.1. Administração e gestão.....	- 31 -
3.3.2. Interação com o cidadão.....	- 32 -
3.3.3. Política da qualidade	- 32 -
3.4. Orçamentação das atividades	- 33 -
4. Medidas de modernização administrativa.....	- 34 -

1. INTRODUÇÃO

O presente documento foi elaborado tendo por enquadramento legal o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, o qual estabelece relativamente ao processo de aprovação do Plano de Atividades dois momentos distintos: o que precede a elaboração do orçamento com vista a apurar as previsões de despesa estimada e consequente incorporação no projeto de orçamento do ano seguinte e, um outro, posterior à aprovação do Orçamento de Estado, onde o Plano deverá ser adequado às disponibilidades orçamentais do ano.

O documento contou com a participação das diferentes unidades orgânicas que compõem a ANSR e que propuseram o elenco das atividades previstas desenvolver no ano económico de 2018.

No âmbito de uma nova estrutura orgânica da ANSR, a qual ficou definida em setembro de 2017, e do início de um novo mandato da Direção superior do organismo, será possível desenvolver o conjunto das atividades que a seguir abordaremos.

A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), estando prevista no Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de Outubro, que aprovou a lei orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI). O Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, veio posteriormente definir a sua missão e as suas atribuições, assim como os seus órgãos.

Na ANSR concentraram-se as atribuições da extinta Direção-Geral de Viação (DGV), respeitantes às políticas de prevenção e segurança rodoviária e de processamento de contraordenações, assim como as dos, também extintos, Conselho Nacional de Segurança Rodoviária e Comissões Distritais de Segurança Rodoviária. Por transferência para o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, deixaram de estar sob alçada do MAI as atribuições anteriormente afetas à DGV respeitantes a veículos, condutores e infraestruturas rodoviárias, as quais passaram a integrar o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP e o Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, IP, entretanto também já extintos no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC).

No preâmbulo do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, definiu-se que se pretendia com a criação da ANSR permitir que a coordenação estratégica do combate à sinistralidade ficasse concentrada numa entidade que teria como foco exclusivo a conceção e a supervisão da implementação das medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos

comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além do apoio a título consultivo, e na perspetiva da segurança rodoviária, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos.

No que respeita especificamente às contraordenações de trânsito pretendia-se que a ANSR assumisse progressivamente um maior protagonismo no processamento administrativo dos autos, nomeadamente pela assunção das componentes respeitantes ao registo, arquivo e notificação, libertando um número muito significativo de elementos das forças de segurança para funções policiais.

A ANSR responde igualmente às orientações da Organização das Nações Unidas (ONU), a qual recomenda a existência de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária, como expresso no relatório denominado “*World Report on Road Traffic Injury Prevention*”, da Organização Mundial de Saúde (OMS).

A ANSR foi criada como um organismo da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa e com a missão do planeamento e coordenação, a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como da aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

No referido diploma ficou definido, em concreto, que a ANSR prosseguia as seguintes atribuições:

- a) Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- b) Elaborar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a Prevenção Rodoviária;
- c) Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente da rede escolar, que fomentassem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- d) Elaborar estudos de legislação em matéria rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- e) Regular e superintender as auditorias de segurança rodoviária, nos termos da lei, fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;

- f) 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 cometessem expressamente;
- g) Promover o estudo das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito e assegurar a existência e o funcionamento de um Observatório de Segurança Rodoviária.

Em 2012, por força de uma nova lei orgânica do MAI, foi publicado o Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que aprovou uma nova estrutura orgânica para a ANSR, mantendo a missão do organismo, assim como o seu regime de autonomia. Ao nível das atribuições, neste novo diploma de aprovação da estrutura orgânica da ANSR, foi aditada a competência de contribuir financeiramente para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária e segundo orientação superior.

A Portaria que fixa a atual estrutura nuclear da ANSR só veio a ser publicada em 2017, a Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, definindo, na sua composição, duas unidades orgânicas: a Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária e a Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações.

A estrutura flexível da ANSR, prevista no n.º 5 do artigo 21.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, foi aprovada e publicada pelo Despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro, tendo aí sido identificadas as seis unidades de 2.º nível que a compõem e fixadas as suas competências.

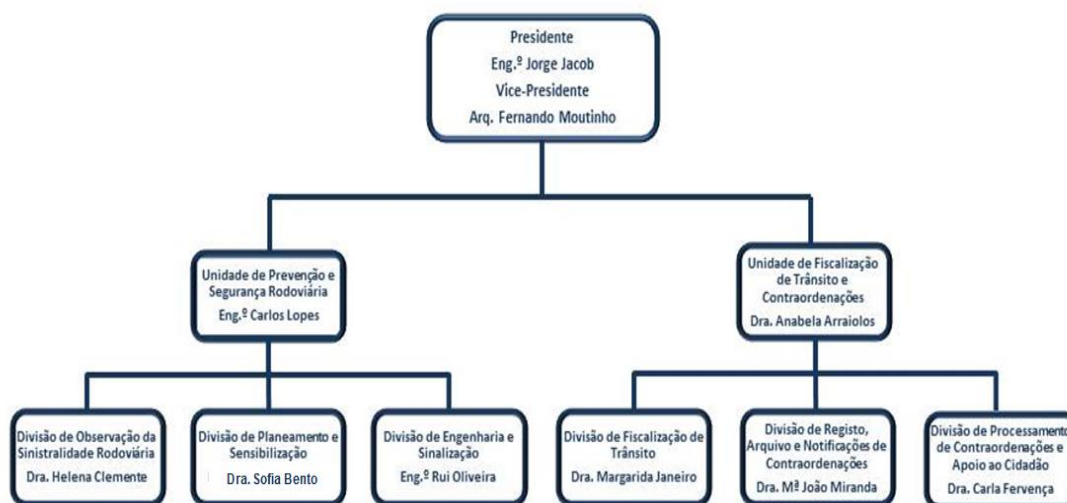
A ANSR tem as suas instalações localizadas no concelho de Oeiras e, em termos administrativos, usufrui de serviços partilhados prestados pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna, que, conforme o artigo 4º do Decreto-Lei n.º 112/2014, de 11 de julho, que procede à alteração ao Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março, [...] *assegura, nos termos da lei, o apoio administrativo e logístico integral, bem como a gestão administrativa do património afeto [...] à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, [...].*

O artigo 7.º do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, define igualmente que o apoio administrativo e logístico ao funcionamento da ANSR é prestado pela Secretaria Geral do Ministério da Administração Interna (SG) que gere, igualmente, o património afeto à Autoridade e que, sem prejuízo da articulação que devem fazer os dirigentes máximos de ambos os serviços, a ligação entre a ANSR e a SG para efeitos do presente artigo faz-se entre um núcleo de apoio administrativo da ANSR e os serviços respetivamente competentes da SG.”

2. CARACTERIZAÇÃO DA ANSR

2.1. ORGANOGRAMA E ATRIBUIÇÕES

A atual estrutura da ANSR está representada no seguinte organograma:



As duas unidades orgânicas de primeiro nível definidas na Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, são:

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

À UPSR compete:

- a) Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio da prevenção e segurança rodoviária;
- b) Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;

- c) Elaborar fichas temáticas sobre aspetos relevantes da sinistralidade rodoviária;
- d) Promover a realização de estudos sobre as atitudes e os comportamentos dos utentes da via pública;
- e) Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões da prevenção e segurança rodoviária;
- f) Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- g) Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular da sinistralidade;
- h) Elaborar e monitorizar os planos nacionais de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção e segurança rodoviária;
- i) Acompanhar estudos de âmbito municipal ou intermunicipal, elaborados pelas Autarquias Locais ou pelas Comunidades Intermunicipais no domínio da segurança rodoviária e do ordenamento local do trânsito;
- j) Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias no domínio da segurança rodoviária com entidades públicas e privadas;
- k) Promover estudos e análises relativas a causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários em articulação com entidades fiscalizadoras, bem como propor as necessárias medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pela gestão das infraestruturas rodoviárias e fiscalização;
- l) Estudar e implementar processos de controlo da qualidade da recolha, processamento e divulgação das estatísticas;
- m) Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- n) Emitir recomendações às entidades gestoras das vias para que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente;
- o) Promover a emissão de instruções técnicas destinadas às entidades intervenientes em matéria rodoviária sobre sinalização e circulação rodoviária;
- p) Assegurar a operação e o desenvolvimento na vertente tecnológica do sistema nacional de controlo de velocidade (SINCRO);
- q) Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;

- r) Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à segurança rodoviária;
- s) Manter atualizado um registo nacional de planos intermunicipais e municipais de segurança rodoviária.

À UFTC compete:

- a) Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio do trânsito;
- b) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- c) Elaborar, coordenar e monitorizar o plano nacional de fiscalização de trânsito;
- d) Assegurar a credenciação e registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente;
- e) Assegurar a equiparação dos trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente, bem como a emissão do respetivo cartão de identificação;
- f) Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- g) Propor instruções técnicas como medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria de fiscalização rodoviária;
- h) Emitir o parecer a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º do Decreto Regulamentar n.º 2-A/2005, de 24 de março;
- i) Promover a realização de estudos de legislação rodoviária nacional e/ou comunitária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- j) Promover a realização de estudos relativos à caracterização das diferentes infrações rodoviárias tipificadas no Código da Estrada ou em legislação complementar e em legislação especial cuja aplicação esteja cometida à ANSR;
- k) Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- l) Coadjuvar os utilizadores no registo no portal de contraordenações rodoviárias;
- m) Coadjuvar as entidades judiciais no âmbito de processos de natureza criminal e contraordenacional rodoviário e promoção de medidas no sentido de maximizar a eficiência do processo;

- n) Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para entidades fiscalizadoras, com vista à uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- o) Proceder ao levantamento e notificação de autos de contraordenação instaurados com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- p) Assegurar o registo centralizado dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- q) Assegurar a existência de meios tecnológicos que permitam de forma automatizada a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenação;
- r) Assegurar o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, preferencialmente sob forma digitalizada, bem como assegurar de forma permanente a atualização da informação a disponibilizar no portal de contraordenações rodoviárias;
- s) Assegurar a instrução dos processos de contraordenação e a proposta de decisão;
- t) Propor a aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- u) Emitir instruções e esclarecimentos às entidades responsáveis pelas funções de atendimento no âmbito de processos de contraordenação e coordenar o atendimento direto aos cidadãos no âmbito dos daqueles processos;
- v) Assegurar a atualização e correção dos dados do registo de infrações do condutor, bem como zelar para que o acesso e comunicação da informação sobre os registos respeitem as condições previstas na lei.

De acordo com o Despacho n.º 7759/2017, de 4 de setembro, cada uma destas unidades orgânicas é composta por três unidades orgânicas de segundo nível.

A UPSR é composta pela Divisão de Observação da Sinistralidade Rodoviária (DOS), pela Divisão de Planeamento e Sensibilização (DPS) e pela Divisão de Engenharia e Sinalização (DES).

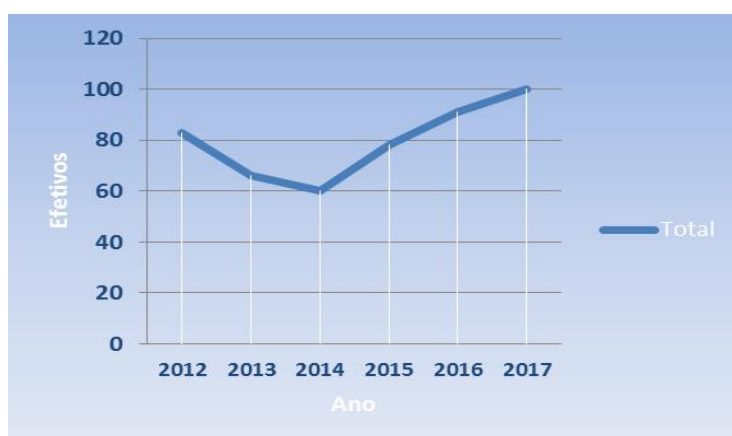
A UFTC é composta pela Divisão de Fiscalização de Trânsito (DFT), pela Divisão de Registo, Arquivo e de Notificações de Contraordenações (DRC) e pela Divisão de Processamento de Contraordenações e Apoio ao Cidadão (DPC).

2.2. RECURSOS HUMANOS

No ano 2017 registou-se o lançamento de um procedimento de recrutamento destinado a pessoal com relação jurídica de emprego público (RJEP), na carreira e categoria de técnico superior. Na sequência deste procedimento, verificou-se a integração de 17 técnicos superiores nos últimos meses do ano, tendo a sua sua grande maioria vindo a reforçar a área de *aplicação do direito contraordenacional rodoviário*, permitindo à ANSR melhorar a capacidade de desempenho das suas atribuições nessa área, designadamente, acelerar o processamento e cobrança de autos levantados e reduzir o tempo de resposta ao cidadão.

O ano 2017 terminou com um efetivo de 100 postos de trabalho preenchidos.

No quadro infra encontra-se ilustrada a evolução dos efetivos nos últimos anos, sendo relevante referir que atualmente se verifica uma importante estabilização do número dos mesmos, após um período marcado pela dificuldade na manutenção e contratação de pessoal, que se verificou na sequência do processo de deslocalização das instalações da ANSR da Av.^a da República, em Lisboa, para o Taguspark, em Barcarena, Oeiras, registada em 2009. De forma a contornar o impacto desta mudança, a ANSR decidiu recorrer ao recrutamento em regime de mobilidade, visando atrair e fixar os trabalhadores com residência em áreas geográficas vizinhas.



Evolução de efetivos

Para 2018, o mapa de pessoal proposto e aprovado pela tutela apresenta um quantitativo de 146 postos de trabalho, o que representa um aumento de 26 postos face ao mapa aprovado no ano anterior. Este reforço encontra-se fundamentado na necessidade de recursos que permitam assegurar e potenciar a fase de estabilização registada no funcionamento do sistema de controlo automático de velocidade (SINCRO).

Carreira/categoria	N.º de postos de trabalho
Dirigentes superiores	2
Dirigentes intermédios	8
Especialista de informática	2
Técnico superior	86
Coordenador técnico	1
Técnico de informática	2
Assistente técnico	40
Assistente operacional	5
Total	146

Mapa de pessoal para 2018

Nesse sentido, em 2018 permanecem as necessidades de recrutamento de recursos humanos, encontrando-se planeada a abertura de vários procedimentos concursais atinentes à concretização desse reforço.

A par do recrutamento de trabalhadores com relação jurídica de emprego público, verifica-se a necessidade da ANSR recorrer à contratação de serviços em regime de outsourcing, de forma a garantir a totalidade das valências necessárias à prossecução da sua Missão, conforme já previsto pelo Governo na redacção do decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, diploma que definiu inicialmente as atribuições da ANSR.

Será dada continuidade em 2018 à política de investimento na formação dos trabalhadores com vista ao reforço das suas capacidades pessoais e técnicas, estratégia entendida como fundamental para assegurar um padrão elevado de desempenho organizacional e potenciação dos rácios de eficácia e eficiência.

2.3. RECURSOS FINANCEIROS

O orçamento aprovado para a ANSR em 2018 ascende a 33.680.616 euros, conforme evidenciado no quadro infra:

Agrupamento de despesa	Previsão orçamental 2018
Pessoal	3.311.167
Aquisição de bens	211.673
Aquisição de serviços	10.653.679
Juros e outros encargos	30.000
Transferências correntes	15.407.014
Outras despesas correntes	728.479
Investimentos	3.338.604
Total	33.680.616

OE2018

Comparativamente com o ano transato, o orçamento para 2018 regista um acréscimo de cerca de 11%.

Estas dotações orçamentais são suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (FEDER), respetivamente nos montantes de 32.341.605 euros e de 1.339.011 euros.

No que respeita à captação dos fundos europeus, destaca-se a submissão de três projetos ao sistema de apoio à modernização e capacitação da administração pública (SAMA2020), que já se encontram aprovados: **ADAV** (Análise dinâmica de acidentes viação), **SLIAV** (Sistema nacional de participações de acidentes rodoviários) e o **SIUAV** (Sistema de informação único de acidentes de viação), cujo detalhe se encontra plasmado adiante neste documento.

Importa ainda enfatizar que no capítulo da gestão financeira, a ANSR continuará a dirigir esforços no sentido de assegurar a aplicação das melhores práticas subjacentes à realização da despesa pública e controlo orçamental, balizando a sua atuação em todo o momento pelos princípios da legalidade, transparência, economia, e salvaguarda do interesse público.

Consciente do cenário macroeconómico que continua a ser condicionado pelo processo de consolidação orçamental, a ANSR, em alinhamento com as políticas do Governo em matéria orçamental para 2018, inseriu no QUAR 2018 como objetivo operacional, a concretização de um pacote de medidas de eficiência orçamental (incluídas na proposta de OE para 2018).

2.4. VETORES DE ATIVIDADE

A atividade da ANSR desenvolve-se na observância de três importantes eixos:

- o Planeamento e coordenação das políticas de segurança rodoviária.
- a Promoção de campanhas de educação e sensibilização rodoviária.
- a Aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

2.5. MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

De acordo com artigo 2º do Decreto-Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, a ANSR tem por Missão o *planeamento e a coordenação, a nível nacional, de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.*

A visão da ANSR está assim definida:

Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável

Os valores institucionais de referência são:

- **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 (infraestrutura, veículo, comportamento humano, gestão do sistema e socorro à vítima);
- **Cidadania** - orientação para o cliente e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis.

2.6. *STAKEHOLDERS*

Os *stakeholders* representam o conjunto de entidades (particulares e/ou colectivas) num processo, numa empresa ou na missão de uma organização. O sucesso de qualquer organismo depende da participação destas suas partes interessadas e por isso é necessário assegurar que as suas expectativas e as suas necessidades são conhecidas e são consideradas no processo de tomada de decisão. Cada *stakeholder* é motivado por objetivos, existindo alguns que são comuns, cabendo à organização encontrar a posição de equilíbrio que otimize a relação entre as partes.

No caso da ANSR, as principais partes interessadas são os cidadãos, as forças de segurança, o Ministério da administração interna e as suas entidades e organismos, as entidades municipais, o Ministério da Justiça e as suas entidades e organismos, os Tribunais, as associações e/ou entidades ligadas à área da Prevenção e Segurança Rodoviária nacionais e estrangeiras e, de uma forma geral, muitos outros organismos da Administração Pública.

Dividimos os *stakeholders* em dois grandes grupos, os internos e os externos:

Internos

- Dirigentes
- Trabalhadores

Externos

- Cidadãos
- Ministério da Administração Interna
- Tribunais e entidades judiciais
- Entidades fiscalizadoras
- Parceiros públicos
- Entidades gestoras rodoviárias
- Parceiros internacionais



O Ministério da Administração Interna, inclui os Gabinetes do Ministro da Administração Interna, a Secretaria-Geral do MAI, a Inspeção-geral da Administração Interna, a Autoridade Nacional de Proteção Civil, o Observatório de Tráfico de Seres Humanos e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;

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;

Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres, IP o Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, IP a Autoridade Nacional de Proteção Civil, a Direção-Geral de Saúde, o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça, IP entre outros;

O sistema judicial, abrangendo os Tribunais, o Ministério Público, e a Provedoria de Justiça;

As entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias, designadamente, as autarquias locais e as entidades concessionárias da rede rodoviária nacional;

Os parceiros internacionais, incluindo grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG.

2.7. A ESTRATÉGIA 2017-2019

No desenvolvimento do plano estratégico da ANSR, estabelecido no ano transato, houve a preocupação de projetar a atividade futura desta Autoridade para o triénio 2017-2019, de acordo com um modelo de organização que procura alcançar as melhores práticas dentro da administração pública. Por conseguinte, a metodologia utilizada na elaboração do plano ajuda a clarificar os objetivos definidos para a ANSR e a garantir um perfeito alinhamento entre os objetivos organizacionais e os objetivos dos seus dirigentes, trabalhadores e colaboradores, ou seja, aos vários níveis do sistema de avaliação do desempenho instituído na Administração.

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 assume especial importância para qualquer organização, na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e, nesse âmbito, a qualidade do serviço prestado. Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende dar continuidade à aposta muito clara no aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos cidadãos e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso, nos quais não poderíamos deixar de destacar a implementação no ano de 2010, 2013 e 2016, da ferramenta CAF (*Common Assessment Framework*) para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua, com reflexos diretos na gestão organizacional e, conseqüentemente na eficácia e qualidade percebida do serviço público desenvolvido. Refira-se ainda a este propósito que a ANSR monitoriza de perto a qualidade dos serviços desenvolvidos, mediante uma regular auscultação das entidades e cidadãos que com ela interagem, também conforme exigido pelo sistema de gestão de qualidade estabelecido, recordando que esta organização obteve em 2012 a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2008, renovada com distinção em 2016 e válida até agosto de 2018.

- **Economia e eficiência operacional**

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento 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. 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 cidadãos, 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 administração num contexto de recursos escassos.

- **Comunicação, imagem e responsabilidade social**

Atendendo às conclusões emergidas da análise estratégica realizada e que apontaram para a necessidade de se manter a aposta na projeção da imagem da ANSR, considera-se que este vetor assume particular importância, na medida em que a comunicação e a imagem alimentam de forma positiva a sustentabilidade de qualquer organização. O planeamento e execução de ações que permitam o reforço da imagem e a dinamização da comunicação institucional, e a conseqüente mediatização, afiguram-se fundamentais para o aumento do sentimento de pertença e da satisfação de todos os seus dirigentes e trabalhadores. Ao nível externo, estas ações afiguram-se determinantes à alavancagem da notoriedade da imagem, necessária ao alcance do sucesso na difusão das mensagens de prevenção rodoviária transmitidas nos órgãos de comunicação social.

2.8. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2017-2019

Assentes na Missão, Visão e estratégia trienal 2017-2019, a ANSR procedeu à identificação das metas, objetivos estratégicos, que pautarão a sua atividade nesse período:

OE 1. Comunicar e envolver os trabalhadores na estratégia organizacional

A ANSR continuará a apostar na formação dos seus trabalhadores no sentido de promover a sua qualificação e valorização profissional. Também com o objetivo de fomentar a cultura organizacional e de promover a coesão e interação entre os trabalhadores, será publicado trimestralmente o boletim informativo interno “*Newsletter ANSR*”.

OE 2. Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

Será promovida a divulgação de campanhas plurianuais de sensibilização rodoviária, bem como a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade, bem como, será dado um forte impulso à dinamização da formação cívica nas escolas, passando entre outras iniciativas, pela divulgação do projeto da ANSR denominado “Júnior Seguro” e ainda desenvolvendo concursos destinados ao envolvimento de autarquias e de ONG na área da segurança rodoviária.

OE 3. Modernizar a fiscalização rodoviária

No decurso do próximo ano será prosseguida a consolidação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), será implementado o Plano Nacional de Fiscalização e continuará a aposta na simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administrativa.

Em 2018, decorrerá o desenvolvimento do SLIAV (Sistema nacional de participações de acidentes rodoviários) o qual tem por finalidade simplificar a obtenção de dados fiáveis, no local de acidentes rodoviários e constituir um sistema para efetuar a recolha remota de dados, incluindo provas materiais de acidentes de viação, necessárias à investigação criminal e reconstituição científica dos acidentes.

O outro projeto a desenvolver SIUAV (Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação) destina-se a permitir superar as dificuldades na obtenção e no acesso a dados dos acidentes rodoviários. Este Projeto, complementar do Projeto SLIAV, disponibilizará um interface facilitador do carregamento de dados no local do acidente, nas situações em que não seja utilizada a recolha remota com recurso a *drones*. Pretende-se interligar sistemas dos

stakeholders envolvidos: forças de segurança, Ministério Público, Instituto de Medicina Legal, Associação Portuguesa de Seguradores e Seguradoras.

OE 4. Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

Este importante objetivo pretende reforçar as iniciativas que se desenvolvem localmente, designadamente na promoção da elaboração dos planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, na realização de avaliações técnicas nos lanços de estrada com maior concentração de acidentes e ainda na promoção da classificação de segurança da rede rodoviária nacional e municipal. Todos estes instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária, em estreita correlação com outras ações desenvolvidas junto de segmentos específicos da sociedade, terão o seu relevante contributo para o combate à redução da sinistralidade rodoviária do nosso país.

OE 5. Otimizar o equilíbrio orçamental

A ANSR prosseguirá uma política de gestão interna baseada numa adequada racionalização das dotações orçamentais e na captação das fontes financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo SAMA 2020.

Relativamente à receita, a ANSR prosseguirá a otimização dos seus sistemas de suporte à gestão das contraordenações, tarefa que tem, entre outros, o objetivo de agilizar o processo administrativo no sentido de proporcionar um nível de arrecadação superior, e consequente diminuição da prescrição.

OE 6. Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

Em 2018, reforçar-se-ão os procedimentos relativos a todas as ações de divulgação da imagem organizacional, em especial as que concernem à melhor gestão dos canais de comunicação institucional, designadamente o portal eletrónico e a rede social *Facebook*, bem como a construção de um novo *site* em ordem a melhorar não só a imagem, como principalmente a disponibilizar mais e melhor informação ao cidadão. No âmbito deste objetivo estratégico dar-se-á prioridade a iniciativas várias, como sejam as correlacionadas com as novas e desejáveis parcerias estratégicas, sendo que, neste domínio, reforçar-se-ão as relações já existentes e a desenvolver na área da segurança rodoviária com todos os atores críticos no processo.

OE 7. Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão

A qualidade e a satisfação do cidadão pelos serviços prestados pela ANSR devem ser monitorizadas regularmente, sendo que essa verificação é estabelecida dentro dos princípios do sistema de gestão de qualidade da norma ISO 9001:2008 à qual a ANSR se sujeitou no sentido de assegurar a qualidade permanente de serviço.

2.9. OBJETIVOS OPERACIONAIS E QUAR 2018

O Quadro de avaliação e responsabilização (QUAR) 2018 foi delineado em respeito pela missão e atribuições legais da ANSR, pelos objetivos estratégicos plurianuais superiormente aprovados, encontram-se priorizados neste instrumento de gestão os seguintes objetivos estratégicos:

OE1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

OE2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

OE3: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

OE4: Modernizar a fiscalização rodoviária

OE5: Otimizar o equilíbrio orçamental

Devidamente enquadrados e articulados com estes, a ANSR formulou de forma coerente dez objetivos operacionais a alcançar, com base nos parâmetros de eficácia, eficiência e qualidade.

▪ Objetivos de Eficácia

Objetivo operacional 1: *Implementar planos intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Comunidades intermunicipais (CIM)*

Objetivo operacional 2: *Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes em articulação com as Comunidades intermunicipais (CIM)*

Objetivo operacional 3: *Dinamizar a temática da segurança rodoviária junto da comunidade escolar, promovendo o Programa Júnior Seguro*

Objetivo operacional 4: *Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e, outras, orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas)*

Objetivo operacional 5: *Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) - 1ª fase*

Objetivo operacional 6: *Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020 da exclusiva responsabilidade da ANSR*

Objetivo operacional 7: *Implementar o Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária - Objetivo conjunto ANSR/GNR/PSP*

❖ **Considerações aos objetivos do parâmetro “Eficácia”**

O desenvolvimento da atividade da ANSR, que ao nível estratégico nacional ocorre em alinhamento com o programa de governo, grandes opções do plano e programação orçamental, e ao nível internacional em alinhamento com as orientações políticas europeias, tem como fundamental objetivo a execução da política de segurança rodoviária que é materializada através da implementação de um conjunto de medidas e ações, assentes nas vertentes preventiva e fiscalizadora, que visam o combate à sinistralidade rodoviária.

A prossecução deste objetivo transnacional, fortemente associado à preservação e salvaguarda da vida humana, envolve um esforço sério de toda uma sociedade em torno da consciencialização e assimilação de que a segurança rodoviária é um direito mas simultaneamente um dever, é um imperativo, e é da responsabilidade de todos os cidadãos.

Os objetivos operacionais 1 e 2 enquadram-se no âmbito da atuação da ANSR na vertente preventiva e incidem sobre as condições de segurança decorrentes das infraestruturas rodoviárias. As ações subjacentes a estes dois objetivos são complementares e visam a identificação e o estudo pormenorizado de pontos de concentração de acidentes para efeitos de elaboração de planos de ação de mitigação dos riscos identificados, tornando essas infraestruturas rodoviárias mais seguras, e reduzindo os índices de sinistralidade.

O objetivo operacional 3 corporiza uma estratégia tida como basilar no âmbito do combate à problemática da sinistralidade - a promoção da educação rodoviária e aprendizagem de práticas seguras, e de partilha de um ambiente comum como o espaço rodoviário, junto dos mais jovens. Entende-se fundamental promover o acesso a um conjunto vasto de informações e boas práticas, junto dos mais novos para que os mesmos cresçam mais conscientes e alertas para esta problemática e simultaneamente sejam promotores de uma necessária mudança comportamental da sociedade, melhorando desta forma os índices de segurança rodoviária do país e consequentemente reduzindo de forma sustentável o número de mortos e feridos verificado nas estradas. Pretende-se com esta iniciativa transmitir em contexto escolar uma panóplia de conhecimentos e competências a este público-alvo, através

de variados instrumentos e atividades, que facilitem a sua adaptação ao ambiente rodoviário, garantindo a sua segurança, assim como influenciar positivamente o seu comportamento enquanto futuros adultos, processo tido como fundamental à implementação de uma verdadeira e inabalável cultura de segurança rodoviária.

O objetivo operacional 4 desdobra-se em ações que incidem sobre os comportamentos dos utilizadores das infraestruturas rodoviárias, outra variável de atuação determinante no fomento e incentivo à segurança rodoviária. A segurança rodoviária depende em grande medida da aplicação de princípios fundamentais como a prudência, o civismo e o respeito mútuo, por conseguinte o desenvolvimento de ações de educação e sensibilização revestem-se de elevada importância e são uma ferramenta impulsionadora à prática de comportamentos que reduzem a sinistralidade.

O objetivo operacional 5 não se encontrando, *a priori*, tão associado à área da prevenção rodoviária como os anteriores, tem subjacente o reforço da informação que é recolhida e inserida no sistema de contraordenações de trânsito – nomeadamente a geolocalização das infrações ao código da estrada, que auxiliará a ação de monitorização do plano nacional de fiscalização e proporcionará simultaneamente informação relevante ao estudo dos comportamentos dos condutores e à perceção mais fina dos locais em que ocorrem as infrações.

A inclusão do objetivo operacional 6 no QUAR traduz a seriedade e o forte compromisso da ANSR em prosseguir uma trajetória audaciosa no âmbito da execução das ações previstas no plano de ação do PENSE2020. O espaço temporal de vigência deste plano estratégico é limitado, facto que nos tem desafiado a canalizar os recursos e esforços possíveis com o objetivo de implementar o maior número possível das medidas que se encontram sobre a nossa responsabilidade.

O objetivo operacional 7 traduz-se no desenvolvimento de uma ação da responsabilidade da ANSR e que contou com o apoio e contributos das forças de segurança, que se encontra igualmente consagrada no PENSE2020. A produção de um plano nacional de fiscalização permite otimizar os resultados e impactos das ações de fiscalização rodoviárias e consequentemente do respetivo sancionamento, factores determinantes ao alcance de um melhor desempenho no combate à sinistralidade. Este é um documento de planeamento que funcionará como um referencial à execução das ações de fiscalização, e que permitirá a introdução de consideráveis índices de critério e assertividade na execução dessas ações, tornando-as mais eficazes e eficientes.

▪ **Objetivos de Eficiência**

Objetivo operacional 8: *Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2018*

Focando a concretização da Missão que está fixada à ANSR é por nós encarado como estratégico garantir uma atuação eficaz, orientada para o alcance de resultados, e que no decurso do tempo reflita padrões de qualidade mais elevados. Paralelamente e sem descuidar os aspectos atrás mencionados, assume-se de semelhante importância que seja observada uma crescente otimização dos recursos de que a ANSR dispõe, nomeadamente os financeiros, ação que nos permitirá apostar na sustentabilidade do serviço público que é garantido aos cidadãos, desígnio que se encontra de perfeita harmonia com a intenção governativa dos últimos anos de reconfiguração de um estado que cumpra as suas atribuições com qualidade mas que seja cada vez mais racional e económico, e por conseguinte sustentável para gerações futuras.

Neste âmbito, a ANSR alinha-se com este objetivo e assume no seu QUAR para o ciclo de gestão 2018 este objetivo, que consiste na implementação de um conjunto de medidas identificadas no processo de elaboração da proposta de orçamento, e que se perspectiva virem a ter impactos tanto no aumento da receita como na redução da despesa do organismo.

As referidas medidas encontram-se vertidas no anexo X à proposta de orçamento e são as seguintes:

- Desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinemómetros móveis: poupança de 58.425 euros, correspondendo ao valor da amortização do investimento, devido à redução dos custos de processamento nas forças de segurança, assim como do tempo do processo;
- Redução dos custos de condomínio em 4.000 euros;
- Redução dos encargos com os serviços de gestão de contraordenações em 439.905 euros, devido à realização de uma agregação de contratos para a prestação de serviços no âmbito do registo, digitalização, cobrança, processamento, decisão e arquivo de contraordenações (contrato 4/2016);
- Aumento da receita da ANSR em pelo menos 25 % proveniente do estabelecimento do SINCRO, o que corresponde um aumento de 8.200.000 euros, em 2018, face a 2017;

- Recuperação da receita de contraordenações em 4 milhões de euros, excluindo as receitas provenientes do sistema SINCRO.

Objetivo operacional 9: *Realizar candidatura no âmbito do Sistema de incentivos à eficiência da despesa pública (SIEF)*

O governo concebeu e promoveu junto do subsetor da administração central o sistema de incentivos à eficiência da despesa pública (SIEF), na perspetiva de estimular a adoção de medidas de aumento de produtividade, incremento da eficiência organizacional e simultaneamente redução da despesa pública, através da atribuição de incentivos financeiros. Este é um instrumento de materialização do objetivo estratégico nacional de instalar uma cultura organizacional pública mais interveniente nos desígnios nacionais, inovadora e ao mesmo tempo promotora de uma maior economicidade e eficiência orçamental. Foi no cumprimento do disposto da portaria n.º 11/2018, de 10 de janeiro, que estabeleceu este mecanismo, que a ANSR assumiu este objetivo anual.

▪ **Objetivos de Qualidade**

Objetivo operacional 10: *Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias*

O foco na satisfação do cidadão é um desígnio que a ANSR mantém em constante observância e prossecução, razão pela qual figura num importante documento de gestão como o QUAR, este objetivo para o ano 2018. Considera-se absolutamente fundamental e prioritária a maximização da perceção da qualidade do serviço que o cidadão detém em resultado da sua interação com este organismo, mostrando-se determinante o investimento em medidas que simplifiquem e desburocratizem processos internos, que estimulem e reforcem a produtividade e eficiência, e que simultaneamente agilizem e introduzam melhorias qualitativas nas interações com o cidadão. Com este objetivo concreto, a ANSR pretende promover a redução do tempo dispensado pelo cidadão no carregamento da informação indispensável ao registo no portal das contraordenações rodoviárias.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

Ministério da Administração Interna

Entidade: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

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 1: Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária

OE 2: Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes

OE 3: Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária

OE 4: Modernizar a fiscalização rodoviária

OE 5: Otimizar o equilíbrio orçamental

Objetivos Operacionais

Eficácia

Ponderação: 35,0%

OO1. Implementar planos intermunicipais de segurança rodoviária em articulação com as Comunidades Intermunicipais (CIM)

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i1 - N.º de protocolos assinados	n.a.	4	100%				

OO2. Desenvolver avaliações técnicas nos lanços de estradas com maior concentração de acidentes em articulação com as Comunidades Intermunicipais (CIM)

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i2 - N.º de relatórios com proposta de intervenção	n.a.	4	100%				

OO3. Dinamizar a temática da segurança rodoviária junto da comunidade escolar, promovendo o Programa Júnior Seguro

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i3 - N.º de ações realizadas	n.a.	23	100%				

OO4. Realizar campanhas de sensibilização rodoviária em períodos de especial aumento de tráfego e, outras, orientadas para grupos prioritários (duas rodas a motor, peões e ciclistas)

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i4 - N.º de campanhas realizadas	n.a.	3	100%				

OO5. Geolocalizar as infrações rodoviárias no sistema de contraordenações de trânsito (SCOT) - 1ª fase

Peso 10%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i5 - Data de conclusão da análise funcional e conceção do desenho técnico do projeto	n.a.	31.12.2018	100%				

OO6. Cumprimento do plano de ações do PENSE 2020 da exclusiva responsabilidade da ANSR

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i6 - N.º de medidas concluídas	n.a.	12	100%				

OO7. Implementar o Plano Nacional de Fiscalização Rodoviária - Objetivo conjunto ANSR/GNR/PSP

Peso 15%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i7 - Data de implementação	n.a.	30.06.2018	100%				

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

Ministério da Administração Interna

Entidade: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

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 Operacionais

Eficiência Ponderação: 35,0%

OO8. Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2018 Peso 50%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i8 - Percentagem de execução do conjunto das medidas	55,5%	60%	100%				

OO9. Realizar candidatura no âmbito do Sistema de incentivos à eficiência da despesa pública (SIEF) Peso 50%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i9 - N.º de candidaturas submetidas	n.a.	1	100%				

Qualidade Ponderação: 30,0%

OO10. Simplificar o registo de acesso ao Portal das Contraordenações Rodoviárias Peso 100%

Indicador	Resultado 2017	Meta 2018	Peso	1º Trim	Resultado	Taxa de realização	Desvio
i10 - Aumentar em 35% o n.º de utilizadores validados no Portal	146360	197586	100%				

Objetivos Relevantes

Os objetivos mais relevantes são: **OO4 e OO7**

Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais

Objetivos Estratégicos/Objetivos Operacionais	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5
OO1	x				
OO2	x				
OO3		x			
OO4		x			
OO5			x		
OO6	x				
OO7				x	
OO8					x
OO9					x
OO10			x		

Recursos Humanos

Designação	Pontuação	Planeado	Realizado	Desvio
Dirigentes - Direção Superior	20	2		
Dirigentes - Direção Intermédia e Chefes de Equipa	16	8		
Técnicos Superiores - (Inclui Especialistas de Informática)	12	88		
Coordenadores Técnicos - (Inclui Chefes de Secção)	9	1		
Assistentes Técnicos - (Inclui Técnicos de Informática)	8	42		
Assistentes Operacionais	5	5		
TOTAL		146		

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018
Ministério da Administração Interna
Entidade: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)
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

Recursos Financeiros		Unidade: Euros	
Agrupamento de despesa	OE2018	Execução	Desvio
Pessoal	3 311 167		
Aquisição de bens e serviços	10 865 352		
Juros e outros encargos	30 000		
Transferências correntes	15 407 014		
Outras Despesas Correntes	728 479		
Investimentos	3 338 604		
Total da despesa	33 680 616		

Indicadores	Fontes de verificação
i1 - N.º de protocolos assinados	Relatório de atividades da ANSR
i2 - N.º de relatórios com proposta de intervenção	Relatórios resultantes das inspeções técnicas
i3 - N.º de ações realizadas	Relatório de atividades da ANSR
i4 - N.º de campanhas realizadas	Relatório de atividades da ANSR
i5 - Data de conclusão da análise funcional e conceção do desenho técnico do projeto	Documento de especificações funcionais e técnicas
i6 - N.º de medidas concluídas	Relatório de atividades da ANSR
i7 - Data de implementação	Despacho de entrada em vigor
i8 - Percentagem de execução do conjunto das medidas	Relatório de atividades da ANSR
i9 - N.º de candidaturas submetidas	Comprovativo de submissão no portal SIEF
i10 - Aumentar em 35% o n.º de utilizadores validados no Portal	Relatório de atividades da ANSR

3. ATIVIDADES PREVISTAS DESENVOLVER EM 2018

A programação das atividades a executar pela ANSR em 2018 nas suas duas grandes áreas de atuação, prevenção rodoviária e a aplicação do direito contraordenacional, assegurou não só a manutenção das atividades de carácter contínuo e de suporte à prossecução dos seus desígnios, como também a delineação de atividades de contornos inovadores que visam melhorar o desempenho organizacional e consequentemente aumentar o valor do serviço prestado.

A definição destas atividades atendeu ao princípio da *gestão por objetivos* a que se encontram vinculados todos os organismos da administração pública, à não existência de atividades redundantes para a cadeia de valor, e a uma criteriosa afectação de recursos financeiros, cumprindo-se o desiderato do controlo da despesa pública.

3.1. ATIVIDADES DA UPSR

3.1.1. Observação da Sinistralidade

No âmbito desta unidade orgânica, encontram-se em curso três projetos com candidatura submetida e aprovada ao sistema de apoio à modernização e capacitação da administração pública (SAMA2020): o ADAV (Análise dinâmica acidentes de viação), o SLIAV (Sistema nacional de participações de acidentes rodoviários) e o SIUAV (Sistema de informação único de acidentes de viação).

Todos eles serão cofinanciados por verbas comunitárias, correspondendo o primeiro à implementação de um software que permitirá a obtenção de mais e melhor informação sobre os pontos negros das infraestruturas rodoviárias e as características, o que permitirá à ANSR conduzir mais assertivamente os seus esforços na melhoria da segurança rodoviária.

O SLIAV permitirá o desenvolvimento e o estabelecimento de um sistema que, em parceria com a PSP e a GNR, irá permitir obter dados no local de acidentes rodoviários, com recolha remota, incluindo provas materiais necessárias à investigação criminal e à reconstituição científica dos acidentes, através de uma aplicação informática denominada PC-Crash, com integração de dados relevantes nos atuais sistemas da ANSR, PSP e GNR.

Já o SIUAV consubstancia-se no desenvolvimento de uma aplicação que visa disponibilizar um interface para dispositivos móveis para as situações onde não seja possível a recolha remota de dados.

A ANSR tenciona proceder ao lançamento do projeto “Sistema de georreferenciação de acidentes”, medida prevista no PENSE2020, que compreende o desenvolvimento de *webservices* de ligação entre os rádios SIRESP e os sistemas de informação das forças de segurança. Esta ferramenta irá possibilitar a estas forças a receção das coordenadas geográficas dos acidentes captadas pelos rádios da rede SIRESP, para utilização no preenchimento dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação, posteriormente remetidos via eletrónica à ANSR, e que alimentam a Base de Dados de Acidentes.

Este projeto apresenta potencialidades que se consideram fundamentais para poupança de tempo no processo de apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária, constituindo portanto um recurso tecnológico que irá gerar ganhos de eficiência, e simultaneamente melhorar o serviço prestado ao cidadão.

3.1.2. Planeamento e Sensibilização

Durante o ano de 2018 a ANSR continuará a desenvolver ações de prevenção e segurança rodoviária, quer através do lançamento de um concurso plurianual, quer através da dinamização da participação das autarquias e das escolas nessas ações.

A ANSR incrementará parcerias com diversas entidades do setor no sentido de promover o aumento da segurança rodoviária nacional, continuando apostada no combate a comportamentos erráticos, tais como o consumo do álcool aquando da prática da condução, das velocidades excessivas, do uso do telemóvel e/ou aparelhos radiofónicos, e também do não uso de cinto de segurança em especial nos bancos traseiros, da fadiga, assim como ações que promovam a correta utilização das infraestruturas e dos equipamentos de atravessamento das vias rodoviárias.

O Projeto AUTOOC-ITS continuará a contar com a participação da ANSR no estudo europeu de regulação para a interoperabilidade na adoção da condução autónoma, o qual pretende contribuir para a implementação da rede transeuropeia de transportes na sua prioridade horizontal «Aplicações Telemáticas para a Rodovia».

Dever-se-á igualmente destacar como ações a desenvolver em 2018 a elaboração de um guia para a elaboração de Programas de segurança rodoviária, assim como a realização de ações de divulgação das Recomendações para a definição e sinalização de limites de velocidade máxima, manual elaborado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC).

No âmbito do Plano nacional de proteção de circulação pedonal e combate aos atropelamentos, a ANSR apostará no desenvolvimento de várias ações que contribuam para a redução da sinistralidade pedonal, que nos últimos anos tem registado um indesejado aumento. Entende-se portanto que a educação e sensibilização dos cidadãos constituem pilares indispensáveis ao alcance de uma cultura rodoviária mais consciente e segura, considerando-se de extrema prioridade a conceção e lançamento de campanhas de sensibilização que promovam alterações comportamentais de peões e condutores, e a correta utilização das infra estruturas rodoviárias.

Os planos municipais de segurança rodoviária continuarão a receber o apoio da ANSR no seu estabelecimento quer na promoção da sua elaboração, quer no apoio à identificação de pontos críticos e na promoção da sua resolução.

A ANSR continuará a realizar estudos de inspeção técnica às vias municipais, procedimento que avalia as condições de segurança.

3.1.3. Engenharia e Sinalização

Esta unidade orgânica nasceu da necessidade de aprofundar as competências da ANSR em matérias como a emissão de normas disciplinares do trânsito nas vias e nos troços de via, contributos fundamentais à diminuição da sinistralidade rodoviária.

Nesse sentido, no âmbito da Divisão de Engenharia e Sinalização irão ser desenvolvidos Projetos, designadamente campanhas de promoção da Norma ISO/DIS 39001 – Sistemas de Segurança Rodoviária para organizações públicas e privadas assim como a proposição de normas relativas à configuração das vias tendo em conta as boas práticas, designadamente para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade.

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) entrará, em 2018, na sua segunda fase de expansão. Também o software de suporte ao funcionamento do sistema será intervencionado através de ações evolutivas e corretivas.

Manter-se-á a realização de inspeções para verificação da conformidade da sinalização instalada nas vias públicas com a legislação aplicável e a consequente emissão de recomendações às respetivas entidades gestoras para que procedam às correções necessárias.

3.2. ATIVIDADES DA UFTC

3.2.1. Processo contraordenacional

No que diretamente respeita à aplicação do direito contraordenacional, verificar-se-á em 2018 a manutenção da aposta em várias soluções tecnológicas promovam uma maior racionalização dos recursos humanos e materiais e, conseqüentemente, uma redução do tempo entre a data da infração e a data da decisão e da taxa de prescrição, reforçando o efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas. Neste âmbito, pretende-se ainda e criação de sinergias que permitam a promoção de comportamentos mais adequados e seguros por parte dos cidadãos, por forma a contribuir para o sucesso da concretização das políticas de segurança rodoviária nacionais.

Neste contexto a ANSR tenciona promover a avaliação do “sistema da carta por pontos”, por forma a apurar a perceção dos condutores quanto à sua aplicabilidade e em que medida é que a entrada em vigor, em 2016-06-01, da “carta por pontos” aportou a adoção de comportamentos mais adequados no exercício da condução.

A ANSR tem também intenção de reforçar a utilização da assinatura digital do cartão de cidadão, com a integração dos atributos profissionais, em todos os actos processuais no âmbito do processo contraordenacional, designadamente no auto de contraordenação e na notificação, potenciando-se assim a desmaterialização do processo.

3.2.2. Fiscalização de trânsito

O SINCRO promoverá o cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade dos veículos em cada local de controlo.

No contexto do SINCRO, destaca-se o tratamento das respostas aos pedidos de identificação de condutores de forma automatizada e integrada com o Sistema de contraordenações de trânsito (SCoT) é uma medida que irá permitir incrementar celeridade na notificação da infração ao condutor identificado.

O PENSE 2020, Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 20 abril prevê no seu Plano de Ação, a adoção de medidas que visem melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento, levando a ANSR, com o envolvimento da GNR e da PSP, a criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, de 6 de abril de 2004, definindo prioridades plurianuais.

Genericamente este Plano visa a definição de um conjunto de locais preferenciais de fiscalização aos vários tipos de infrações, com base em critérios tecnicamente suportados e disponibilizados às forças de segurança.

3.3. OUTRAS ATIVIDADES

3.3.1. Administração e Gestão

No capítulo da gestão de tesouraria, a ANSR enquanto entidade que procede à liquidação, cobrança e arrecadação de receitas próprias, encontra-se sujeita às regras e instruções constantes do diploma legal que aprovou o regime de tesouraria do estado (decreto-lei n.º 191/99).

Adicionalmente, encontra-se vinculada ao princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (UTE) consagrado na lei n.º 3-B/2010, de 28 de Abril.

Nos últimos anos tem-se registado a necessidade de manter uma conta bancária ativa na banca comercial por forma a viabilizar o depósito de valores (numerário e cheques) pagos pelos infratores às forças de segurança (GNR e PSP), no seguimento do levantamento presencial de autos de contraordenação rodoviária nos termos do Código da Estrada, contrariando contudo o estipulado nesses normativos. Encontra-se igualmente prevista a proposição de dispensa do cumprimento deste princípio, situação a que a ANSR tem vindo a recorrer.

Após análise interna e levantamento de requisitos, identificou-se a solução, que passa pela emissão de Documento Único de Cobrança (DUC), instrumento promovido pelo IGCP, na modalidade de autoliquidação.

A ANSR não tem poupado esforços no sentido de integrar na rede de cobranças do estado a arrecadação destas receitas, no entanto existem fortes condicionalismos à plena adoção desta medida, uma vez que para além de implicar mudanças de procedimentos ao nível das forças de segurança, envolve sobretudo um forte investimento na necessária e profunda reparametrização do sistema de informação de suporte à atividade contraordenacional denominado de Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT), bem como na capacitação do parque informático das forças de segurança, a nível nacional.

Consciente da necessidade de ultrapassar estes constrangimentos, a ANSR em articulação com as restantes entidades públicas intervenientes compromete-se a dar continuidade às ações já iniciadas, que permitirão materializar este objetivo.

3.3.2. Interação com o cidadão

Assente na estratégia de modernização administrativa, e tirando o maior partido das ferramentas tecnológicas, a ANSR tenciona disponibilizar o acesso à emissão da certidão de Registo Individual do Condutor (RIC) através do Portal de contraordenações Rodoviárias. Este projeto não só dará resposta à legítima e crescente exigência dos cidadãos como simultaneamente permitirá reduzir custos e promover a boa governança.

3.3.3. Política da qualidade

No que respeita a esta temática importa recordar que resultado da preocupação da ANSR em garantir a prestação de um serviço público pautado por elevados padrões de qualidade, que satisfaça as necessidades, expectativas e proteja os direitos e interesses de todos os seus stakeholders, e ainda garanta que a observância de todos os normativos legais a que o exercício das suas funções se encontram vinculadas, tem implementado um sistema de gestão da qualidade (SGQ) desde 2012, através da norma ISO 9001:2008, válida até 10 de agosto de 2018.

Os requisitos desta norma têm vindo a ser auditados periodicamente pela entidade certificadora, resultando destes procedimentos de verificação avaliações satisfatórias e que muito orgulham este organismo.

No decorrer de 2018 verificar-se-á a realização de uma auditoria com a finalidade de assegurar a transição para o novo referencial normativo, ISO 9001:2015, para além da auditoria de renovação do SGQ.

Mantendo-se o objetivo de obter a certificação relativa ao sistema de gestão ambiental (SGA), ISO 14001:2015, em 2018 será dada igualmente prossecução aos trabalhos já iniciados em 2016 que visam a elaboração da estrutura documental necessária à sua implementação bem como as auditorias internas de preparação à auditoria de concessão deste referencial.

Em complemento a estes dois referenciais, e em cumprimento da medida A9.33 do plano estratégico nacional de segurança rodoviária (PENSE 2020), será também dada continuidade aos trabalhos tendentes à divulgação da norma ISO 39001:2017, sistemas de gestão de segurança rodoviária, por todas as organizações públicas e privadas com responsabilidades na área da segurança rodoviária laboral, para que seja possível a sua utilização na certificação de sistemas de gestão de segurança rodoviária.

3.4. ORÇAMENTAÇÃO DAS ATIVIDADES

Enumeradas e descritas as principais atividades a desenvolver em 2018, apresentamos de forma resumida as dotações orçamentais previstas para a sua realização e respectiva distribuição:

Orçamentação das atividades/projetos da UPSR	ENCARGO
1. FISCALIZAÇÃO	42 472,00
2. SISTEMA INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	580 570,41
3. COMUNICAÇÃO DE CAMPANHA DE PREVENÇÃO DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	1 117 840,00
4. ESTUDOS E PROGRAMAS NA ÁREA DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	1 432 801,31
5. SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)	1 379 000,00
TOTAL DA UPSR :	4 552 683,72

Orçamentação das atividades/projetos da UFTC	ENCARGO
1. INSTRUÇÃO E DECISÃO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	2 464 034,05
2. APOIO A OUTROS INTERVENIENTES NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES	1 374 259,48
TOTAL DA UFTC:	3 838 293,53

Orçamentação das atividades de suporte ao funcionamento	ENCARGO
1.ENCARGOS COM O PESSOAL	3 311 167,00
2.DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	6 112 979,07
3.TRANSFERENCIAS E OUTRAS DESPESAS CORRENTES	15 865 492,68
TOTAL DE CUSTOS DE FUNCIONAMENTO	25 289 638,75

4. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um objetivo estratégico dos sucessivos Governos, verificando-se uma crescente preocupação em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta nas tecnologias e aproximar o serviço público dos cidadãos.

Este desiderato encontra-se na génese da criação do programa SIMPLEX+, instrumento de ciclos anuais, que veio incentivar o estudo, identificação e execução de medidas de modernização pelos organismos do estado.

Cientes da importância de contribuir para a realização deste desígnio nacional, temos vindo a estabelecer várias medidas enquadradas na nossa área de atuação, que em casos vários nos levaram a estabelecer parcerias com outras entidades, públicas e privadas, com o objetivo de potenciar o resultado das mesmas.

Fica este capítulo reservado à identificação das medidas de modernização administrativa que a ANSR se propõe a dar continuidade e desenvolver em 2018, fixadas em observância dos princípios da desburocratização, qualidade e inovação:

- O Projeto ANSR/ARAC visa a automatização dos pedidos e as respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras e as empresas associadas da “Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC)”. Pretende-se implementar um canal de comunicação electrónico entre o sistema de contraordenações e a base de dados da ARAC, da qual consta a identificação dos veículos afetos à atividade de “rent-a-car” para posterior emissão da notificação do pedido de identificação do condutor. O acesso à informação por parte das forças de segurança e polícia administrativa será efetuado em tempo real, através de comunicação electrónica de dados entre o sistema de contraordenações e esta base de dados. As empresas de “rent-a-car” notificadas para identificação dos condutores poderão proceder à respectiva identificação, através do referido canal de comunicação, agilizando-se assim todo o processo.

- Disponibilização do “Registo Individual do Condutor” atualizado nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (RAMA). Esta medida traduz-se na extensão territorial de um serviço prestado pela ANSR, e envolve, no que respeita ao seu planeamento e operacionalização, a parceria com outros serviços públicos e o estabelecimento de pontes tecnológicas que possam assegurar a interoperabilidade da base de dados do “Sistema de Registo Individual do Condutor (SRIC)” existente no continente, sob gestão da ANSR, para consulta nas RAMA. Trata-se de uma medida envolta em considerável complexidade de execução, no entanto quando implementada, permitirá a obtenção de uma resposta mais célere e atualizada sobre os pedidos de infracções realizados, representando para as entidades envolvidas a obtenção de expressivos ganhos de eficiência operacional.

- Implementação de um Assistente Virtual Inteligente (AVI). Esta ferramenta representa um *upgrade* ao website da ANSR, que permitirá simplificar e tornar mais rápida e cómoda a interatividade com o cidadão, disponível em tempo integral, 24 horas por dia, sete dias por semana, 365 dias por ano. Ao utilizador bastará colocar as questões que pretende ver respondidas, através do webchat, à semelhança do que faria em caso de interação com um operador de contact center, às quais o AVI prontamente apresentará resposta através de mensagem.

HÁ ESTRADAS QUE NOS UNEM.
HÁ VIDAS QUE NOS MOVEM.



OBRIGADO

www.ansr.pt

Em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária - ANSR, referente ao ano de 2018, nos termos estabelecidos.

O presente documento tem como finalidade, apresentar de forma sumária, a Visão, Missão, Valores Institucionais, bem como as Orientações Estratégicas e o Conjunto de Objetivos, Projetos e Atividades, relevantes, que se prevê serem desenvolvidas no ano de 2018.