

PLANO DE ATIVIDADES

2021

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

FICHA TÉCNICA

PLANO DE ATIVIDADES 2021

Autoria

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

 Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras
Avenida de Casal de Cabanas, Urbanização de Cabanas Golf, n.º 1
2734-507 Barcarena

 mail@ansr.pt

www.ansr.pt

Conceção Técnica

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional
Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

Data de Edição

Novembro 2020

Controlo de Versões

N.º de Versão	Data	Alteração
1	24.11.2020	

ÍNDICE	03
SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL	05
NOTA INTRODUTÓRIA	06
2020 e a Crise de Saúde Pública	07
ANSR: Prevenção, Segurança e Saúde no Trabalho 2020/21	07
Sinistralidade Rodoviária no 1º Semestre de 2020	08
Perspetiva para 2021	09
Características do Ambiente Interno e Externo	09
ANSR	15
Missão, Visão E Atribuições	15
Estrutura Orgânica	16
Unidades Orgânicas Nucleares	17
Unidades Orgânicas Flexíveis	20
Mecanismos de Participação	24
ESTRATÉGIA E OBJETIVOS	25
Principais Serviços Prestados e Partes Interessadas	25
Metodologia <i>SWOT</i>	26
Orientações Estratégicas para o Setor da Segurança Rodoviária	30
Objetivos Estratégicos 2020-2023	38
Objetivos Operacionais 2021	43
Quadro de Avaliação e Responsabilização 2021	51

ATIVIDADES E PROJETOS PLANEADOS PARA 2021	54
Atividades e Projetos Plurianuais planejados	54
Atividades e Projetos Anuais planejados	60
Atividades Correntes por Unidade/Divisão Orgânica	67
RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS	71
Recursos Humanos	71
Recursos Financeiros	72
Plano de Formação 2021	74
PROPOSTA DE ORÇAMENTO DE ESTADO DA ANSR ENVIADA PARA O ORÇAMENTO DE ESTADO 2021	77
MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	78
CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DEPENDÊNCIAS	80
PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	82
ANEXOS	83
Lista de Acrônimos e Siglas	84
Tabela de Figuras e Tabela Quadros	85

SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL

A Sinistralidade Rodoviária é um dos problemas mais graves das sociedades atuais sendo considerada uma questão de saúde pública. A nível mundial é a primeira causa de morte nos jovens entre os 5 e 29 anos e a oitava para todas as idades.

Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal fez em matéria de sinistralidade rodoviária nos últimos 25 anos, quando morriam mais de duas mil pessoas por ano nas estradas portuguesas, em 2019, ainda perderam a vida, na estrada, 626 pessoas. São três aviões A320 a caírem por ano no nosso país. São mais de dois mil feridos graves, milhares de famílias que ficam destroçadas e um custo económico e social para a sociedade equivalente a 1,6% do PIB Nacional.

São números inaceitáveis para a mobilidade numa sociedade evoluída. Os acidentes na estrada não têm que ser mortais. A morte é um preço demasiado elevado por um momento de desatenção e não há outro sistema de transporte onde sejam aceites estes números. Não aceitamos mortes no ar, nem na ferrovia e não devemos aceitá-las na estrada: a premissa de que nenhuma morte é aceitável, tem que estar na base de todas as decisões tomadas na Segurança Rodoviária. Zero é o único número aceitável.

É necessário reforçar o compromisso da sociedade com a segurança rodoviária. O combate à sinistralidade rodoviária é uma responsabilidade de todos e exige um esforço partilhado entre o estado, organizações públicas, autarquias, gestores de infraestruturas, forças de segurança, forças de emergência e socorro, organizações com responsabilidades na segurança e na mobilidade rodoviária, academia, setor empresarial, agentes económicos, organizações e associações, entre muitos outros. É também uma responsabilidade de todos nós, como cidadãos, através do nosso comportamento. Só assim se conseguirá uma diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências.

1.

NOTA INTRODUTÓRIA

O Plano de Atividades constitui um relevante instrumento de gestão e é elaborado em conformidade com o previsto na Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, alterado e/ou complementado pelo Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro.

No Plano de Atividades para 2021 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada por ANSR, reforça o compromisso com a sua missão, consolidando a estratégia iniciada em 2019 e potenciada pelo processo interno de reestruturação orgânica ocorrido na segunda metade desse mesmo ano, sendo espetável a continuidade no ajuste dos serviços às necessidades organizacionais, permitindo:

- padrões de desempenho mais elevados;
- melhoria de níveis de eficiência e eficácia de processos/procedimentos,
- serviço público de elevada qualidade;
- aumento da execução das medidas de prevenção rodoviária;
- reconhecimento dos parceiros estratégicos.

No presente documento estão explícitas as orientações estratégicas e operacionais que a ANSR irá prosseguir no ano de 2021 e são apresentadas, de forma objetiva, as principais atividades, os objetivos, os respetivos indicadores e as metas que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos e operacionais que esta se propõe cumprir.

Integra, também, uma breve contextualização face à pandemia causada pelo vírus SARS-COV-2, uma caracterização das atribuições da ANSR, do ambiente interno e externo, a análise dos principais *stakeholders*, os aspetos mais relevantes no que respeita aos seus recursos humanos e financeiros, e resulta de uma dinâmica e inclusiva participação de todas as Unidades, Divisões e respetivos Núcleos.

Enquanto instrumento do ciclo anual de gestão, o Plano de Atividades 2021 desempenha um papel fundamental no planeamento, facilitando a identificação da necessidade de se proceder a ajustes face a condições impossíveis de prever pelo organismo no início do ano em curso, nunca deixando de ter presente os objetivos e metas traçados para esse exercício.

A.

2020 E A CRISE DE SAÚDE PÚBLICA

2020 ficará marcado como um ano dramaticamente atípico, face à crise sanitária provocada pela Covid-19, com impacto sem precedentes em todos os setores e desencadeando uma recessão súbita e profunda à escala mundial, sendo ainda de difícil previsão, os reais efeitos a nível da saúde pública, da economia, da organização social e familiar, não havendo um aspeto da vida individual e coletiva, que não esteja a ser continuamente ajustado face à transmissão comunitária do vírus SARS-COV-2 e do elevado potencial de contágio.

Tendo a Organização Mundial de Saúde (OMS) qualificado a 11 de março, a emergência de saúde pública ocasionada pela Covid-19 como uma pandemia internacional (com uma rápida evolução tanto a nível mundial, como no espaço económico europeu), com efeito imediato, um conjunto alargado de países desenvolveu, numa fase inicial, uma estratégia de prevenção que implicou a adoção de medidas restritivas. Portugal ficou inserido neste conjunto, alinhando a estratégia nacional às recomendações pela Direção-Geral da Saúde (DGS) e às orientações emanadas pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças (ECDC), tendo desde cedo estabelecido como prioritário: a proteção da vida humana, a prevenção e contenção da pandemia, a garantia no abastecimento de bens e serviços essenciais e a sustentabilidade do Serviço Nacional de Saúde (SNS).

ANSR: PREVENÇÃO, SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO 2020/21

No âmbito da situação provocada pela pandemia relacionada com a doença Covid-19, a ANSR deu cumprimento a um extenso quadro normativo e regulamentar no que respeita à segurança e saúde no trabalho, sendo responsável por garantir um ambiente de trabalho saudável e seguro. Assim, foram definidas algumas normas, perspetivando-se a sua continuidade em 2021:

A. PLANO DE CONTINGÊNCIA

A ANSR, tal como recomendado no Despacho n.º 2836-A/2020 de 2 de março, e em alinhamento com a orientação n.º 006/2020 de 26 de fevereiro da DGS, elaborou um Plano de Contingência, preparando-se de forma preventiva para a eventualidade de uma ocorrência positiva de uma situação relacionada com a Covid-19;

B. PLANO DE DESCONFINAMENTO

Cada uma destas unidades e divisões orgânicas, face à natureza, atribuições e caracterização da atividade desenvolvida, tem atualmente em vigor um regime alternado entre trabalho presencial, com horários desfasados e/ou em espelho e teletrabalho parcial e/ou rotativo, de modo a garantir o alinhamento com as medidas previstas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2020, de 17 de

maio, e o respeito pelas normas de proteção sanitária, de higiene e segurança determinadas pela DGS;

C. PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS NO ÂMBITO DO TRABALHO PRESENCIAL

Encontra-se implementada a obrigatoriedade de uso de máscara cirúrgica e/ou viseira durante a sua permanência nas instalações da ANSR, a lavagem frequente das mãos, o distanciamento físico durante os momentos de pausa e/ou na utilização dos espaços de refeição; e a higienização diária dos espaços ocupados pelos trabalhadores.

D. DESLOCAÇÕES AO ESTRANGEIRO EM MISSÕES E PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS/INICIATIVAS PÚBLICAS

Estão suspensas as deslocações ao estrangeiro em missões e de participações em eventos ou iniciativas públicas, salvo nas situações de superior interesse público e aprovadas pela Presidência (Despacho n.º 7/ANSR/2020 de 5 de março).

A ANSR irá manter, como até à data, um acompanhamento da evolução epidemiológica e acolher as recomendações das entidades oficiais, tendo em vista a uma política de proteção da saúde dos trabalhadores de forma continuada e permanente e à manutenção das suas atividades e serviços.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO 1º SEMESTRE DE 2020

A nível europeu, a crise da Covid-19 teve um impacto significativo na mobilidade dos cidadãos e no sector dos transportes. No período de confinamento obrigatório (que, mais tarde, se tornou voluntário), o volume de tráfego diminuiu consideravelmente, tal como o número de vítimas mortais e feridos graves, mas em diferentes proporções. Tendo-se também verificado a tendência para um aumento da velocidade em virtude das estradas se encontrarem mais vazias e registado uma mobilização das forças de segurança para atividades no âmbito da Covid-19, em detrimento das habituais ações de fiscalização e controlo de tráfego rodoviário.¹

Em território continental, no 1º semestre de 2020, verificou-se uma redução dos principais indicadores de sinistralidade rodoviária, comparativamente ao período homólogo de 2019: menos 5.360 acidentes com vítimas, menos 84 vítimas mortais (-32,3%), menos 301 feridos graves (-25,9%) e menos 7.006 feridos leves (-33,4%). Esta evolução foi idêntica na Região Autónoma da Madeira (RAM), no que respeita às variações registadas pelos diferentes indicadores de sinistralidade, mas não abrangeu a Região Autónoma dos Açores (RAA), onde apesar de se ter observado uma diminuição de 45 acidentes com vítimas (-16,2%), de 7 feridos graves (-13,0%) e de 73 feridos leves (-22,5%), registou mais duas vítimas mortais do que em 2019.

¹ ROAD SAFETY MEASURES IN THE COVID TRANSITIONAL ERA – COMMON HIGH LEVEL GROUP PRINCIPLES AS WE EXIT THE CRISIS. Disponível em: «https://ec.europa./transport/road_safety/road-safety-measures-covid-transitional-era-common-high-level-group-principles-we-exit-crisis_pt»; consulta realizada a 27 de agosto de 2020.

PERSPETIVA PARA 2021

Mantendo-se como prioridade o combate à pandemia, o XXII Governo Constitucional apresentou a 7 de maio, o Programa de Estabilidade 2020, reservando-se à apresentação de previsões sobre o possível crescimento económico até ao final do ano e a especulação sobre a evolução da atividade económica nos anos seguintes, face à grande incerteza que advém da crise pandémica. Prevê-se a continuidade do foco na saúde pública, na implementação de iniciativas que visam reforçar a proteção social dos trabalhadores e das famílias, dos postos de trabalho e o apoio à disponibilidade de liquidez para as empresas e, consequentemente, a mobilização de investimento para estes setores.

1.2.

CARACTERÍSTICAS DO AMBIENTE INTERNO E EXTERNO

BREVE CONTEXTO INTERNACIONAL

A. A OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz, em virtude dos acidentes rodoviários roubarem a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano em todo o mundo e serem a causa de lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas, sendo a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, com idades entre os 5 e 29 anos. Neste sentido, propõe que sejam implementadas ações simultaneamente de âmbito nacional e local com o objetivo de reduzir as mortes e as lesões para metade e oferecer acesso a sistemas de transporte seguros acessíveis e sustentáveis para todos até 2030, rumo à consecução das metas 3.6 e 11.2 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030;

B. POLÍTICA EUROPEIA DE TRANSPORTES E MOBILIDADE

B.1. As recomendações políticas definidas no documento '*White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*' de março 2011, visam assegurar uma mobilidade sustentável e limpa para todos os cidadãos, definindo como meta para 2050 aproximar o número de mortes no transporte rodoviário a zero, e para 2020 a redução para metade do número de vítimas mortais registadas em 2010.

B.2 No pacote '*Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*', publicado em maio de 2018, a Comissão Europeia (CE) declara o primado da segurança ao afirmar:

“A Segurança é fundamental em qualquer sistema de transporte; deve ser sempre a primeira prioridade”. O objetivo a longo prazo da União Europeia (EU) continuará a ser a aproximar-se o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário até 2050 ("Visão Zero"). O mesmo deverá ser alcançado no caso dos feridos graves.

A UE perseguirá também novos objetivos intermédios para reduzir o número de mortes na estrada em 50% entre 2020 e 2030, bem como para reduzir o número de feridos graves em 50% no mesmo período (utilizando a nova definição comum de feridos graves acordada com todos os Estados Membros-MAIS \geq 3). Para alcançar esses objetivos propôs um quadro comum para a segurança através da implementação da abordagem do Sistema Seguro recomendado em termos globais pela OMS e que está a ser adotado incrementalmente nos Estados Membros, nas Regiões e nos Municípios. Para esse efeito é necessário o estabelecimento de objetivos claros, o acompanhamento do progresso com a ajuda de um conjunto de indicadores-chave de desempenho diretamente ligados à prevenção de mortes e ferimentos graves para todos os utentes da estrada e exige uma ação coordenada de todos os sectores e para todos os utentes da estrada sob uma estrutura de governação reforçada.

B.3. Em dezembro de 2020, foi publicada pela CE a '*Sustainable and Smart Mobility Strategy - putting European transport on track for the future*' com 10 áreas de bandeira com um plano de ação para os próximos anos. Os cenários subjacentes à estratégia, comuns aos que apoiam o plano de metas climáticas para 2030, demonstram que, com o nível certo de ambição, a combinação de medidas políticas estabelecidas nesta estratégia pode proporcionar uma redução de 90% das emissões do sector dos transportes até 2050. Uma das áreas é tornar a mobilidade conectada e autónoma uma realidade e, outra é usar a inovação, os dados e a inteligência artificial para tornar a mobilidade mais inteligente.

C. POLÍTICA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA UE PARA O PERÍODO 2021-2030

C.1. Em abril de 2018, foi apresentado pela Comissão Europeia, o documento base para o desenvolvimento das Estratégias Europeias de Segurança Rodoviária: '*Preparatory work for na EU road safety strategy 2020-2030*', para o qual foram estabelecidos 3 objetivos:

1. Avaliar os resultados da política de segurança rodoviária até 2017, com base na avaliação intercalar realizada em 2015;
2. Analisar as mudanças atuais e futuras na mobilidade e as suas consequências e desafios relacionados com segurança rodoviária;
3. Contribuir para preparação do quadro europeu de segurança rodoviária para 2020-2030.

Esse trabalho preparatório contempla:

- a. Uma análise sistemática e de alto nível até à data da atividade realizada, no âmbito do quadro das orientações políticas, das boas práticas de gestão da segurança rodoviária, nas dimensões dos resultados, das intervenções e da gestão institucional;
- b. Uma avaliação prospetiva baseada numa análise das tendências sociais e dos sistemas de mobilidade emergentes; maior ambição na obtenção de melhores resultados ao nível da segurança rodoviária; crescente adoção da abordagem de Sistema Seguro a

nível internacional; reforço no âmbito do envolvimento institucional e oportunidades de alinhamento com outros objetivos sociais;

- c. Propostas para uma estratégia 2020-2030 rumo à 'Visão Zero', em torno de um novo quadro de desempenho da segurança rodoviária e de mecanismos de execução melhorados.

C.2. A Política de Segurança Rodoviária na UE para o período 2021-2030, apresentada no documento '*EU Road Safety Policy Framework 2021 - 2030- Next steps towards 'Vision Zero'*', de junho de 2019, recomenda:

- reforço estratégico da “Visão Zero” no espaço europeu;
- a aplicação e desenvolvimento do Sistema Seguro;
- a aplicação de 8 indicadores chave para medir a segurança do Estados membros;
- promoção da cooperação interinstitucional e incentivo à participação em grupos de trabalho relacionados com a temática.

D. ESTRATÉGIA EUROPEIA DE SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES E MOBILIDADE: cooperativa, conectada e automatizada, perspetiva o desenvolvimento da 'condução autónoma' nos transportes europeus a médio-prazo, sustentada pelo ritmo acelerado da evolução tecnológica, tanto no setor dos transportes como no setor da robótica e da inteligência artificial²;

E. O reforço dos requisitos no setor da segurança rodoviária automóvel, por parte da EU, com um novo regulamento que impõe normas de segurança reforçadas para os fabricantes de automóveis, com vista a reduzir significativamente o número de vítimas mortais e de feridos na estrada³ (regulamento com entrada em vigor prevista para 2022).

F. A Diretiva Europeia 2019/1936, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, e:

- alarga o universo de estradas que deve ser sujeito a Inspeções de Segurança Rodoviária;
- introduz a avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária baseada no risco, como um instrumento eficiente e eficaz para identificar os troços da rede que deverão ser visados por inspeções de segurança rodoviária mais exaustivas, e dar prioridade ao investimento em função do seu potencial para proporcionar melhorias em matéria de segurança na totalidade da rede, determinando que toda rede rodoviária abrangida pela presente diretiva deve ser avaliada de forma sistemática, designadamente através de dados recolhidos por via eletrónica e digital, a fim de aumentar a segurança rodoviária em toda a UE;

² CONDUÇÃO AUTÓNOMA NOS TRANSPORTES EUROPEUS; disponível em: «https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0005_PT.html#def_1_2»; consulta realizada a 28 de agosto de 2020.

³ UE REFORÇA OS REQUISITOS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA AUTOMÓVEL; disponível em: «<https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2019/03/29/eu-beefs-up-requirements-for-car-safety/>»; consulta realizada a 28 de agosto de 2020; Regulamento (EU) 219/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas.

- introduz um novo procedimento de avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária - “classificação e gestão da segurança da rede rodoviária em serviço” - que deverá permitir uma melhor identificação dos troços de estrada em que as oportunidades para melhorar a segurança são as maiores e em que as intervenções específicas deverão concretizar as melhorias mais significativas;
- determina que os utentes da estrada estejam informados sobre o estado da infraestrutura e a sua classificação de segurança rodoviária;
- determina que o desempenho em termos de segurança das estradas existentes deverá ser melhorado, concentrando os investimentos nos troços de maior sinistralidade e com maior potencial de redução de acidentes;
- determina o reforço dos procedimentos destinados a assegurar a utilização operacional das suas marcações e sinalizações rodoviárias, deverão estabelecer-se especificações comuns para promover a legibilidade e a detetabilidade efetivas das marcações e sinalizações rodoviárias por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor;
- determina a publicação dos resultados das avaliações da segurança da totalidade da rede rodoviária deverá permitir que o nível de segurança rodoviário da infraestrutura seja comparado em toda a União.

BREVE CONTEXTO NACIONAL

O XXII Governo Constitucional definiu quatro Desafios Estratégicos (DE) para o ciclo legislativo 2019-2023: alterações climáticas, demografia, desigualdades e sociedade digital, da criatividade e da inovação;

A. Política de Segurança Interna: o DE1 (Alterações Climáticas) dá ênfase às exigências do processo de transição energética, em especial nos modelos de circulação e mobilidade urbanas; assim, no sentido de promover a mobilidade sustentável pretende-se descarbonizar o setor dos transportes; promover o transporte público urbano; facilitar a transição para a mobilidade elétrica; fomentar a mobilidade suave e os modos ativos de transporte;

B. Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030: aprovada a 2 de agosto de 2019, pretende tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo uma opção de mobilidade acessível, atrativa e maximizando os benefícios para a saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania⁴.

⁴ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto de 2019.

BREVE CONTEXTO ECONÓMICO

A. Estando em curso, a maior crise económica das últimas oito décadas e à escala mundial, perspectiva-se, de acordo com as recentes previsões, que Portugal irá ter uma forte contração da economia na ordem dos 9,5%, para 2020, e uma previsão de recuperação económica de 5,2% para 2021⁵;

B. Lei n.º 2/2020 de 31 de março, aprova o Orçamento de Estado 2020, foi alterada, pela Lei n.º 13/2020, de 7 de maio e pela Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, com a introdução de medidas de apoio social/familiar e empresarial/sectorial, face à crise pandémica;

C. Dados de agosto de 2020, indicam um aumento no indicador de confiança dos consumidores e de clima económico entre maio e agosto, após ter marcado valores mínimos em abril, estimando-se que seja o resultado dos contributos positivos das perspetivas sobre a evolução futura da situação económica do país e da situação financeira do agregado familiar⁶;

D. Aprovação do Plano de Recuperação Económica em Conselho Europeu Extraordinário, a 21 de julho, que tem como objetivos: sanar os danos causados pela COVID-19, reformar as economias dos países europeus e remodelar as sociedades.

Portugal terá disponíveis 15,3 mil milhões de euros do Fundo de Recuperação e 29,8 mil milhões de euros via Quadro Financeiro Plurianual (próximos fundos comunitários)⁷.

BREVE CONTEXTO SOCIAL

A. A pandemia Covid-19 veio alterar substancialmente os hábitos e comportamentos dos cidadãos, verificando-se alterações na mobilidade e circulação na via pública rodoviária. Por exemplo, verificou-se um aumento da utilização da bicicleta como meio de transporte, quer nas deslocações para a escola, quer para o trabalho e, também, na prática de desporto ao ar livre⁸;

B. Segundo o Relatório de Sinistralidade de junho 2020, registaram-se 11.501 acidentes com vítimas no continente, de onde resultaram 167 vítimas mortais ocorridas no local ou durante o transporte até à unidade de saúde, 779 feridos graves e 13.352 feridos leves. Verifica-se uma diminuição do n.º de acidentes face ao mesmo período de 2019 (menos 5.360), no entanto, o número de acidentes com

⁵ Fonte: QUEM DÁ MENOS? PREVISÕES DPARA PORTUGAL SÃO CADA VEZ MAIS PESSIMISTAS; disponível em: «<https://eco.sapo.pt/2020/07/07/quem-da-menos-previsoes-para-portugal-sao-cada-vez-mais-pessimistas/>»; Acesso em: 28 de agosto de 2020.

⁶ Fonte: Inquéritos de Conjuntura às Empresas e aos Consumidores; disponível em: «https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=415114129&DESTAQUESmodo=2»; acesso a: 28 de agosto de 2020.

⁷ Fonte: UM PLANO DE RECUPERAÇÃO PARA A EUROPA; disponível em: «<https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/eu-recovery-plan/>»; acesso a: 28 de agosto de 2020; Fonte 2: FUNDO DE RECUPERAÇÃO. AFINAL, PORTUGAL VAI TER MAIS DINHEIRO EMPRESTADO DO QUE A FUNDO PERDIDO; Disponível em: <https://observador.pt/2020/07/23/fundo-de-recuperacao-afinal-portugal-vai-ter-mais-dinheiro-emprestado-do-que-a-fundo-perdido/>; acesso a: 28 de agosto de 2020;

⁸ Fonte: PANDEMIA ATIROU AS PESSOAS PARA CASA E AS BICICLETAS PARA A RUA; disponível em: «<https://www.dn.pt/edicao-do-dia/21-mai-2020/pandemia-atirou-as-pessoas-para-casa-e-as-bicicletas-para-a-rua-12220250.html>»; acesso a: 27 de agosto de 2020.

vítimas graves, das quais resultam vítimas mortais (mais quatro vítimas face a 2019), aumentou no mês de junho de onde se pode presumir como explicação o excesso de velocidade, os despistes e o peso crescente das distrações e infrações por uso do telemóvel ao volante⁹;

C. A Agenda Mundial de Desenvolvimento Sustentável da ONU, veio identificar a emergência de criação de novos modelos de ‘organização do espaço urbano’, as designadas ‘*smart cities*’ (cidades sustentáveis e/ou cidades inteligentes), que visam melhorar e aumentar a eficiência dos serviços municipais, dos edifícios, dos transportes públicos, do consumo energético, da redução de trânsito, incentivando o apoio às novas tecnologias, tendo como último fim a conectividade.¹⁰

D. Em sentido genérico, até ao final de 2020 e em 2021, perspetiva-se uma vigência de forma alternada, entre uma situação de alerta e de contingência, mediante a evolução pandémica em território nacional, como tal, estima-se que algumas medidas excecionais derivadas de cada situação possam ter impacto no número de veículos em circulação e no abrandamento dos números de sinistralidade rodoviária.

CONTEXTO LEGAL

A. Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, no qual foram redefinidas a missão, as atribuições e o tipo de organização interna da ANSR;

B. Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro;

C. Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, que veio fixar a estrutura nuclear dos serviços em duas unidades orgânicas e seis unidades orgânicas flexíveis;

D. Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho, que aprovou o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020;

E. Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, que veio definir as unidades flexíveis;

F. Decreto Regulamentar n.º 6/2019, de 22 de outubro, que procedeu à atualização do Regulamento de Sinalização do Trânsito, sendo que as alterações entraram em vigor em abril de 2020.

⁹ Fonte: PÓS-PANDEMIA REGISTA MENOS ACIDENTES MAS MAIS MORTOS, SEGUNDO A SEGURANÇA RODOVIÁRIA; disponível em: «<https://observador.pt/2020/08/03/pos-pandemia-regista-menos-acidentes-mas-mais-mortos-segundo-a-seguranca-rodoviaria/>». Acesso a: 28 de agosto de 2020.

¹⁰ Fonte: CIDADES QUE PENSAM. Disponível em: <<http://smart-cities.pt/opiniao-entrevista/cidades-que-pensam1511/>>. Acesso a: 18.nov.2019.

2.

A ANSR

O presente Plano de Atividades visa reforçar a vontade, compromisso e empenho da ANSR em salvar vidas. A visão da ANSR é clara: nenhuma morte ou lesão grave por acidente rodoviário é aceitável.

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.

VISÃO

ZERO. É o único número aceitável de vítimas na estrada.

ATRIBUIÇÕES

- A. Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- B. 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;
- C. 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;
- D. Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- E. 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;
- 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 cometam expressamente;

G. Contribuir financeiramente, em colaboração com a Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

VALORES

COMPETÊNCIA

Eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário.

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 cidadão e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis.

2.1.

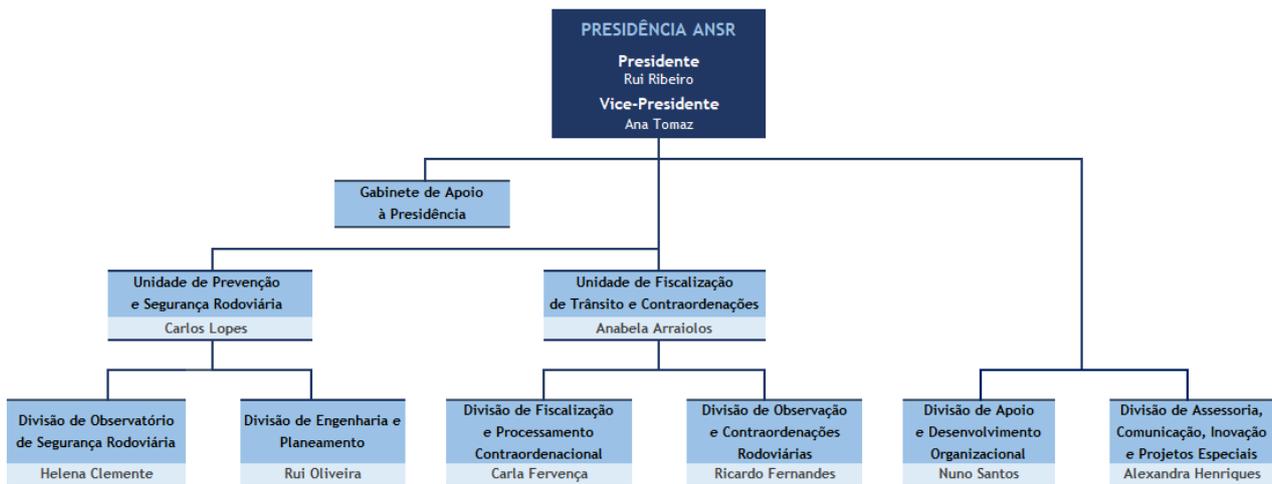
ESTRUTURA ORGÂNICA

A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), tendo o Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI), definido a sua missão, as suas atribuições e direção.

É um organismo da administração direta do Estado e é dotado de autonomia administrativa, contudo todo o apoio administrativo e logístico necessário ao seu funcionamento é prestado pela Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) que gere, igualmente, o património afeto à Autoridade.

Em 2019, iniciou-se um novo ciclo de liderança institucional, face às mudanças significativas a nível da gestão de topo e a nível de dirigentes intermédios. Foi também concretizada uma reestruturação interna, com o objetivo de adequar os serviços às suas necessidades de funcionamento e de otimização de recursos a atual estrutura organizacional. Assim, tendo sido aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, a atual estrutura organizacional tem a seguinte forma:

Figura 1. Organograma ANSR



2.2. UNIDADES ORGÂNICAS NUCLEARES

UPSR

UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

COMPETÊNCIAS

- Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio da prevenção e segurança rodoviária;
- Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- Elaborar fichas temáticas sobre aspetos relevantes da sinistralidade rodoviária;
- Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões da prevenção e segurança rodoviária;
- Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular da sinistralidade;
- Elaborar e monitorizar os planos nacionais de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção e segurança rodoviária;
- 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;
- Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias no domínio da segurança rodoviária com entidades públicas e privadas;

- 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;
- Estudar e implementar processos de controlo da qualidade da recolha, processamento e divulgação das estatísticas;
- 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;
- Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- Emitir recomendações às entidades gestoras das vias para que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente;
- Promover a emissão de instruções técnicas destinadas às entidades intervenientes em matéria rodoviária sobre sinalização e circulação rodoviária;
- Assegurar a operação e o desenvolvimento na vertente tecnológica do sistema nacional de controlo de velocidade (SINCRO);
- Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;
- Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à segurança rodoviária;
- Manter atualizado um registo nacional de planos intermunicipais e municipais de segurança rodoviária.

UFTC

UNIDADE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES**COMPETÊNCIAS**

- Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio do trânsito;
- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- Elaborar, coordenar e monitorizar o plano nacional de fiscalização de trânsito;
- 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;
- 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;

- Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- Propor instruções técnicas como medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria de fiscalização rodoviária;
- 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;
- 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;
- 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;
- Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- Coadjuvar os utilizadores no registo no portal de contraordenações rodoviárias;
- 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;
- 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;
- Proceder ao levantamento e notificação de autos de contraordenação instaurados com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- Assegurar a existência de meios tecnológicos que permitam de forma automatizada a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenação;
- 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;
- 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;
- Assegurar a instrução dos processos de contraordenação e a proposta de decisão;
- Propor a aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- 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;

- 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.

2.3.

UNIDADES ORGÂNICAS FLEXÍVEIS

DADO

DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

COMPETÊNCIAS

- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente;
- Assegurar as funções de apoio técnico e administrativo à Presidência e às unidades orgânicas da ANSR nas seguintes áreas:
 - ♦ Gestão de recursos humanos e formação;
 - ♦ Gestão financeira e orçamento;
 - ♦ Contratação pública;
 - ♦ Património, instalações e logística;
 - ♦ Informática;
 - ♦ Planeamento, desenvolvimento organizacional, qualidade e conformidade;
 - ♦ Segurança e saúde no trabalho;
 - ♦ Apoio jurídico;
 - ♦ Expediente e gestão de arquivo documental.

DCIP

DIVISÃO DE ACESSORIA, COMUNICAÇÃO, INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS

COMPETÊNCIAS

- Promover a inovação e o desenvolvimento de projetos especiais no âmbito da missão e atribuições da ANSR;
- Coordenar, acompanhar e avaliar os projetos e trabalhos em execução na ANSR;
- Assegurar a transmissão às unidades orgânicas da ANSR da informação que se revele necessária à boa execução dos projetos em curso;
- Organizar e manter uma base de dados atualizada com os projetos em curso na ANSR;
- Planear, conceber e executar o plano de comunicação interna, externa e de marketing da ANSR;

- Promover a imagem institucional da ANSR e a gestão dos conteúdos e canais de comunicação desta Autoridade, nomeadamente na Intranet, Portal das Contraordenações e redes sociais;
- Assegurar a organização e gestão das campanhas promovidas pela ANSR;
- Garantir a publicação do boletim informativo da ANSR;
- Assegurar o reporte mensal das atividades da ANSR;
- Assegurar as atividades de comunicação e de relações públicas da ANSR, coordenando e acompanhando o relacionamento com o exterior e, em articulação com o Gabinete de Apoio à Presidência, com a imprensa;
- Assegurar a ligação com os parceiros externos da ANSR, em coordenação com o GAP, no âmbito da missão e atribuições desta Autoridade;
- Promover e acompanhar eventos de carácter técnico e científico, ações de difusão e divulgação técnica e outras iniciativas no âmbito da prevenção e segurança rodoviária, tanto a nível nacional como internacional;
- Assegurar a organização, logística e protocolo dos eventos promovidos pela ANSR;
- Assegurar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos, designadamente através de canais próprios de comunicação e do *call center* desta Autoridade;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DOSE**DIVISÃO DE OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA****COMPETÊNCIAS**

- Recolha de dados de segurança e fiscalização rodoviária;
- Análise estatística dos dados de segurança e fiscalização rodoviária;
- Desenvolver e manter um sistema de gestão de segurança rodoviária, incluindo todas as bases de dados necessárias;
- Propor e implementar medidas de redução de sinistralidade e de promoção da segurança rodoviária;
- Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DENP

DIVISÃO DE ENGENHARIA E PLANEAMENTO

COMPETÊNCIAS

- Efetuar estudos e análises das causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários e propor as necessárias medidas corretivas;
- Acompanhar estudos e planos de âmbito municipal e intermunicipal, no domínio da segurança rodoviária;
- Analisar e emitir parecer sobre projetos e estudos das entidades gestoras de via no domínio da segurança rodoviária;
- Gestão do sistema nacional de controlo de velocidade;
- Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;
- Realizar inspeções no domínio rodoviário e emitir pareceres às entidades gestoras de via no domínio da segurança rodoviária;
- Emitir instruções técnicas em matéria segurança rodoviária;
- Emitir pareceres e esclarecimentos sobre a utilização das vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões e veículos;
- Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DOCO

DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

COMPETÊNCIAS

- Propor, implementar e assegurar a automação e desmaterialização do processo contraordenacional;
- Avaliar e monitorizar o processo contraordenacional e propor ações de melhoria contínua do processo contraordenacional;
- Assegurar o funcionamento de todos os sistemas necessários à fiscalização automática e ao processo de contraordenação, nomeadamente a operação do SIGET, o SCoT, o SIGA e o Registo de Infrações do Condutor (RIC), mantendo atualizadas todas as bases de dados e registos;
- Analisar as candidaturas à ministração das ações de formação de segurança rodoviária, a que se refere o artigo 148.º do Código da Estrada;
- Assegurar a credenciação e o registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito;

- Analisar os pedidos de equiparação de trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, bem como a emissão do respetivo cartão;
- Elaborar e apresentar propostas de instruções técnicas e medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora e uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DFPC**DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO E PROCESSAMENTO CONTRAORDENACIONAL****COMPETÊNCIAS**

- Assegurar a instrução dos processos de contraordenação cuja competência esteja cometida à ANSR, promovendo todas as diligências que se mostrem necessárias realizar, nomeadamente a inquirição de testemunhas, peritos ou consultores técnicos, bem como os recursos de impugnação administrativa;
- Levantar e notificar os autos de contraordenação rodoviária cujas infrações foram verificadas com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- Proceder à difusão de orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos de contraordenação rodoviária;
- Acompanhar o cumprimento das sanções aplicadas e realizar todas as diligências em caso de incumprimento;
- Disponibilizar a consulta dos processos de contraordenação a quem para tal tiver legitimidade;
- Propor, implementar e assegurar a automação e desmaterialização do processo contraordenacional;
- Acompanhar o cumprimento das ações de formação aplicada como condicionante da suspensão da execução da inibição de conduzir aplicada em processo contraordenacional rodoviário;
- Prestar apoio às entidades judiciais no âmbito de processos de natureza criminal e contraordenacional rodoviária;
- Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

As unidades orgânicas nucleares são constituídas por divisões orgânicas flexíveis que, por sua vez, se subdividem em núcleos orgânicos, conforme quadro seguinte:

UNIDADES	DIVISÕES	NÚCLEOS
UPSR	DOSE	Núcleo de Recolha e Análise de Dados de Segurança e Fiscalização Núcleo do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária
	DENP	Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes Núcleo de Telemática Aplicada à Fiscalização de Trânsito Núcleo de Planeamento e Projetos e Normalização
UFTC	DOCO	Núcleo de Avaliação e Melhoria Contínua do Processo Contraordenacional Núcleo de Habilitação e Qualificação
	DFPC	Núcleo de Processamento de Contraordenações Núcleo de Fiscalização Núcleo de Apoio e Atendimento Presencial
DIVISÕES		NÚCLEOS
DADO		Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho Núcleo de Orçamento e Gestão Financeira Núcleo de Contratação Pública Núcleo de Património, Instalações e Logística Núcleo de Informática Núcleo de Apoio Jurídico Núcleo de Expediente e Gestão de Arquivo Documental
DCIP		Núcleo de Inovação e Projetos Especiais Núcleo de Comunicação e Imagem Núcleo de Assessoria e Apoio Núcleo de Ligação ao Cidadão

Quadro 01. Correspondência entre Unidades orgânicas, Divisões e respetivos Núcleos

2.4.

MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

Para a elaboração deste Plano de Atividade foram auscultadas as várias unidades e divisões que compõem atualmente a ANSR no sentido de se proceder à consolidação dos principais objetivos operacionais que cada unidade/divisão se propõe alcançar e identificar os que são mais representativos da estratégia organizacional em alinhamento com as orientações governamentais.

Procurou-se, na mesma ocasião, perceber quais os projetos e atividades anuais e plurianuais para o ano de 2021, identificar os recursos que irão ser necessários para a sua concretização e como planeiam verificar os resultados.

3.

ESTRATÉGIA E OBJETIVOS

3.1

PRINCIPAIS SERVIÇOS PRESTADOS E PARTES INTERESSADAS

A ANSR é a entidade que realiza o planejamento, a coordenação estratégica e o apoio ao Governo no âmbito das políticas públicas em matéria de segurança rodoviária, tendo como foco 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, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos na perspetiva da segurança rodoviária.

No âmbito das contraordenações de trânsito, a ANSR tem um protagonismo significativo no processamento administrativo dos autos, em particular pelas atividades respeitantes ao registo, arquivo e notificação, bem como pela aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

Com este amplo campo de ação, torna-se essencial a promoção de alianças que favoreçam a tão necessária cooperação interinstitucional, tanto a nível nacional, quanto a nível internacional, de forma a permitir potenciar a partilha de informação e a criar sinergias positivas que resultem num espírito de equipa unificador. Como tal a ANSR, enquanto entidade coordenadora de apoio às políticas públicas de segurança rodoviária, procurará assumir uma liderança institucional fortemente identificada com a sua missão e uma visão clara da estratégia e dos objetivos a atingir, de modo a incentivar os seus *stakeholders* (internos e externos) a dar o seu melhor no âmbito da sua esfera de ação, contribuindo ativamente para o grande propósito coletivo de 'salvar vidas'.

IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PARCEIROS ESTRATÉGICOS OU '*STAKEHOLDERS*'

Stakeholder é um termo da língua inglesa que tem como significado "grupo de interesse". São considerados *stakeholders* as pessoas e/ou entidades que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da organização e que podem influenciar e/ou ser influenciados pelos objetivos da mesma. A ANSR, enquanto entidade coordenadora, tem uma esfera de *stakeholders* diversificada.

Na mais recente consulta interna realizada no final de 2019, para a aferição da perceção do grau de poder/influência e interesse dos *stakeholders* na atividade desenvolvida pela ANSR, identificou-se o seguinte:

PARCEIRO ESTRATÉGICO-CHAVE | Gerir com Proximidade

Dirigentes

Tutela

Ministério da Administração Interna (MAI), Secretaria-Geral do MAI, Inspeção-Geral da Administração Interna

Entidades Fiscalizadoras

Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícias Municipais, Entidades Municipais equiparadas

Entidades Gestoras de Infraestruturas

Autarquias Locais, Entidades Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional

Colaboradores

PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Satisfeitos

Cidadãos

PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Informados

Entidades Judiciais

Ministério Público, Provedoria da Justiça

Fornecedores

Parceiros Públicos

Autoridade Nacional de Proteção Civil, Instituto de Mobilidade e Transportes, I.P., Instituto de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P., Direção Geral de Saúde, Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça, I.P., Instituto dos Registos e do Notariado, I.P., entre outros.

PARCEIRO ESTRATÉGICO | A Monitorizar

Parceiros Internacionais

ONU, OMS e UE

Associações e Organizações de Prevenção Rodoviária

Comunicação Social

3.2.

METODOLOGIA SWOT

A metodologia SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats* ou seja, Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças) consiste numa técnica de gestão que tem como principal finalidade avaliar os ambientes interno e externo de uma empresa/organização, revelando os pontos fortes e fracos, bem como as oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente.

Em novo ciclo institucional, procedeu-se a consulta interna para diagnosticar a situação atual da ANSR, solicitando contributos aos Diretores de Unidade, Chefes de Divisão e Coordenadores de Núcleo. Num universo de 18 pessoas, identificou-se o seguinte:

ANÁLISE INTERNA

PONTOS FORTES

- Reorganização orgânica interna
- Sistemas de informação geográfica avançados
- Ser uma Autoridade
- Centralização da gestão das contraordenações
- Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização
- Creditação da organização no sistema de gestão de qualidade (ISO 9001:2008)
- *Expertise* na área de negócio
- Orçamento constituído exclusivamente de receitas próprias
- Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária
- Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias

PONTOS FRACOS

- Forte controlo tutela
- Centralização da informação nas chefias
- Fraca comunicação interna
- Baixa reputação institucional
- Burocracia excessiva
- Reduzida monitorização das atividades
- Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos
- Resistência à mudança
- Carência e/ou inadequação de ferramentas de apoio à gestão (*Business Intelligence*)
- Instalações e equipamentos insuficientes

ANÁLISE EXTERNA

OPORTUNIDADES

- Aumento do n.º de eventos em que se enquadra a segurança rodoviária
- 'Visão Zero' disseminada pelos parceiros estratégicos
- Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária

- Acesso a fundos comunitários
- Aposta nas soluções de Inteligência Artificial
- Bases de dados que permitem o cruzamento de dados com várias origens
- Reforço da cooperação internacional permitindo a partilha de boas práticas
- Diversificação e maior imediatismo dos canais de comunicação
- Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação

AMEAÇAS

- Concorrência temática (prevenção rodoviária)
- Sentimento de impunidade dos condutores (face à fraca eficácia dos sistemas contra-ordenacional e criminal)
- Falta de harmonização de procedimentos entre entidades
- Cativações orçamentais
- Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade
- Falta de procedimentos na articulação com a SG-MAI no âmbito dos serviços partilhados
- Resistência à mudança e falta de cooperação por parte dos parceiros
- Conflitos de competências com outros organismos públicos

MATRIZ SWOT

Legenda:

- ▣ Ameaça seja potenciada ou oportunidade desperdiçada.
- ⊕ Ameaça seja combatida ou oportunidade aproveitada.

		ANÁLISE INTERNA																							
		PONTOS FORTES (FORÇAS)							PONTOS FRACOS (FRAQUEZAS)																
		Reorganização orgânica interna	Sistemas de informação geográfica avançados	Ser uma autoridade	Centralização da gestão das contraordenações	Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização	Creditação no sistema de gestão da qualidade (ISO 9001:2015)	Expertise na área de negócio	Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias	Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária	Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias	Centralização da informação nas chefias	Fraca comunicação interna	Baixa reputação institucional	Burocracia excessiva	Reduzida monitorização das atividades	Atraso na desmaterialização de procedimentos	Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos	Resistência à mudança	Carência e/ou inadequação de ferramentas de apoio à gestão (<i>Business Intelligence</i>)	Instalações e equipamentos insuficientes	Forte dependência de serviços externos a nível de sistemas de informação			
ANÁLISE EXTERNA	OPORTUNIDADES	Aumento do n.º de eventos em que se enquadra a segurança rodoviária	⊕									⊕	⊕					⊕							
		Visão zero disseminada pelos parceiros estratégicos		⊕		⊕																			
		Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária	⊕	⊕			⊕		⊕					⊕		⊕			⊕	⊕	⊕				
		Acesso a fundos comunitários		⊕		⊕			⊕									⊕					⊕		
		Aposta nas soluções de Inteligência Artificial	⊕	⊕		⊕									⊕		⊕	⊕	⊖		⊕		⊕		
		Bases de dados que permitem o cruzamento de dados com várias origens		⊕		⊕									⊕	⊕	⊕					⊕			
		Reforço da cooperação internacional permitindo a partilha de boas práticas		⊕		⊕	⊕		⊕							⊕	⊕					⊕			
		Diversificação e maior imediatismo dos canais de comunicação			⊕							⊕	⊕	⊕		⊕	⊕					⊕			
	Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação	⊕	⊕		⊕						⊕	⊕		⊕	⊕	⊕	⊕	⊖		⊕		⊕	⊕		
	AMEAÇAS	Concorrência temática (prevenção rodoviária)			⊖		⊕		⊕			⊖		⊖											
		Sentimento de impunidade dos condutores (face à fraca eficácia dos sistemas contraordenacional e criminal)		⊕	⊖	⊖						⊖		⊖					⊖						
		Falta de harmonização de procedimentos entre entidades		⊕	⊖			⊕	⊖						⊖	⊖	⊖		⊖						
		Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade				⊖	⊖					⊖		⊖	⊕	⊕	⊖	⊖							
		Cativações orçamentais														⊖	⊖								
Falta de procedimentos na articulação com a SG-MAI no âmbito dos serviços partilhados		⊕		⊖										⊖	⊕	⊖	⊖								
Resistência à mudança e falta de cooperação por parte dos parceiros				⊖	⊖	⊖		⊖			⊖		⊖	⊖	⊖	⊖									
Conflitos de competências com outros organismos públicos				⊖		⊖		⊖			⊖		⊖	⊖	⊖	⊖									

Quadro 02. Matriz SWOT

Considerando os resultados obtidos e o caminho traçado até ao momento, verificámos que se mantêm algumas fragilidades já anteriormente identificadas em anos antecedentes, sobretudo no que se refere à escassez e dificuldade de recrutamento dos recursos humanos, natureza de serviço integrado (dependente da SGMAI no âmbito da partilha de serviços comuns).

Contudo, a ANSR tem um elevado *know-how* no âmbito da segurança rodoviária e, encontra-se em processo de estruturação e (re)organização internas, a criar fundações para os desafios da próxima década.

É sentido que o processo de crescimento interno proporcionará uma renovada energia no desenvolvimento e adequação das competências do seu atual capital humano, no desenvolvimento e execução de ambiciosos e ambicionados projetos com recurso a novas soluções tecnológicas (inteligência artificial) no âmbito da prevenção rodoviária, na realização das necessárias e importantes campanhas de sensibilização, entre outras oportunidades que a ANSR prontamente irá estudar e aplicar na prossecução dos objetivos ligados à sua missão.

3.3.

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SETOR DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

CONTEXTO MUNDIAL

AGENDA 2030 PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Em 2015, na sede da ONU, mais de 150 líderes mundiais adotaram uma nova agenda de desenvolvimento sustentável. A agenda é formada por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e respetivas 169 metas, devendo ser os mesmos implementados por todos os países do mundo durante os próximos 15 anos. Dois dos ODS concorrem especialmente para o setor da segurança rodoviária:



ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR | Meta 3.6

Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.



ODS11. TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS | Meta 11.2

Até 2030, proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, nomeadamente por intermédio da expansão do transporte público, com

especial atenção às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas.¹¹

SALVAR VIDAS – PACOTE DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Alinhada com os ODS, a OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz, em virtude dos acidentes rodoviários tiraram a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano em todo o mundo e serem a causa de lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas, sendo a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, com idades compreendidas entre os 5 e 29 anos.¹² Neste sentido, a OMS propõe no documento 'Salvar Vidas - Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito', um pacote de medidas de segurança rodoviária a serem implementadas e ajustadas à realidade de cada país para alcançar as metas da segurança rodoviária dos ODS.

Os componentes centrais destas medidas são a gestão da velocidade, liderança na aplicação de políticas de segurança rodoviária, conceção e melhoria de infraestruturas, normas de segurança dos veículos, fiscalização do código da estrada e socorro das vítimas.

Ainda de acordo com esse documento, aqueles componentes estão inter-relacionados e devem ser implementadas de uma forma integrada, seguindo a Abordagem de Sistema Seguro, para resolver eficazmente o problema das mortes e ferimentos no trânsito rodoviário.

AGENDA GLOBAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030

2020 foi o ponto de partida para colocar em ação a Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030 e as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária, definidas na 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária¹³, que se realizou em Estocolmo (Suécia) sob o título "Alcançar os Objetivos Globais 2030", e tendo sido copatrocinada pelo governo da Suécia e pela OMS, e reunido delegados governamentais de mais de 80 países.

Alinhadas com os 5 pilares do Sistema Seguro, as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária visam sobretudo orientar os Estados-Membros no sentido de se estabelecer um compromisso mundial comum, tendo em vista o alcançar do grande objetivo estabelecido para 2030: a redução da sinistralidade rodoviária em 50%.

Assim, os 5 pilares que sustentam as linhas de ação para a próxima década são:

GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA | Metas 1 e 2

- **Meta 1:** até 2020, estabelecer um plano de ação nacional multissetorial de segurança rodoviária, com metas e prazos determinados;
- **Meta 2:** até 2030, adesão de todos os países a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança rodoviária.

¹¹ Fontes: doc.: 'Save Lives – A road safety technical package' – WHO; sustainabledevelopment.un.org/

¹² Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

¹³ GATHERING OF MINISTERS DETERMINES ROAD SAFETY AGENDA TO 2030. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ministerial-conference-2020/en/. Acesso em: 19.fev.2020

MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS MAIS SEGURAS | Metas 3 e 4

- **Meta 3:** até 2030, todas as novas estradas deverão ser projetadas segundo padrões técnicos que considerem a segurança rodoviária para todos os utilizadores da rodovia ou atingir a classificação de três estrelas ou mais;
- **Meta 4:** até 2030, mais de 75% das viagens e/ou deslocações devem ser realizadas em rodovias que respeitem os padrões técnicos de segurança rodoviária para todos os utilizadores.

VEÍCULOS MAIS SEGUROS | Meta 5

- **Meta 5:** até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos ou importados) e usados devem respeitar os padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, regulamentos técnicos globais, ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.

UTILIZADORES DAS RODOVIAS MAIS SEGUROS | Metas 6 a 11

- **Meta 6:** Até 2030, reduzir para metade a proporção de veículos que circulem acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas com o excesso de velocidade;
- **Meta 7:** aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente os capacetes de proteção padronizados para cerca de 100%;
- **Meta 8:** Até 2030, aumentar a proporção de utilização de cintos de segurança por parte dos ocupantes de veículos ou de sistemas padrão de retenção para crianças em cerca de 100%;
- **Meta 9:** Até 2030, reduzir para metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados ao consumo de álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas;
- **Meta 10:** Até 2030, todos os países deverão legislar o uso ou proibição do uso de aparelhos radiofônicos, vulgarmente conhecidos por telemóveis/*smartphones*, durante o exercício da condução;
- **Meta 11:** Até 2030, todos os países deverão regulamentar o tempo de condução e os períodos de descanso para motoristas profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional nesta área.

ASSISTÊNCIA MÉDICA APÓS-ACIDENTE | Meta 12

- **Meta 12:** Até 2030, todos os países deverão estabelecer e alcançar metas nacionais que visem minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a assistência médica profissional.

Nesta conferência, foi assinada por mais de 80 países, a Declaração de Estocolmo, que reconhece que a Meta 3.6 (ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR) não será atingida em 2020, e que progressos significativos apenas poderão ser alcançados através de uma liderança nacional mais forte, cooperação global, colaboração intersectorial, implementação de estratégias baseadas em evidências e compromisso de todos os intervenientes relevantes, incluindo o setor privado, organizações não governamentais e sociedade civil, bem como empresas e indústrias que contribuem e influenciam o desenvolvimento social e económico dos países.

Foi também reafirmado o compromisso na implementação da Agenda 2030, reconhecendo as sinergias entre as áreas dos vários ODS, assim como a necessidade de trabalhar de uma forma integrada para obter benefícios mútuos. Neste aspeto são salientadas as ligações entre segurança rodoviária, saúde mental e física, desenvolvimento, educação, equidade, género igualdade, cidades sustentáveis, ambiente e alterações climáticas, bem como os determinantes sociais da segurança e a interdependência entre os diferentes ODS, recordando que os ODS e os alvos são integrados e indivisíveis.

A declaração convida os Estados-Membros a contribuírem para reduzir as mortes na estrada em pelo menos 50%, de 2020 a 2030, em consonância com o compromisso do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, de continuar a ação sobre os objetivos dos ODS relacionados com a segurança rodoviária, incluindo a Meta 3.6 após 2020, bem como a estabelecer objetivos para reduzir o número de mortes e de acidentes com graves lesões, de acordo com este compromisso, para todos os grupos de utentes da estrada e especialmente vulneráveis, tais como peões, ciclistas e motociclistas e utilizadores de transportes públicos.

No mesmo sentido, uma recente Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 1 de setembro de 2020, proclama uma nova (segunda) Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030) com o objetivo de reduzir em pelo menos 50% as mortes e feridos nos acidentes rodoviários e apela aos Estados Membros para continuarem a agir em todos os objetivos relacionados com a segurança rodoviária dos ODS. Portugal agiu como um dos copatrocinadores da presente resolução.

A Resolução da ONU, sendo inspirada pela Declaração de Estocolmo (aprovada na 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária) encoraja e convida agora os Estados membros da ONU a tomarem ações específicas, designadamente:

- Adotarem uma visão holística da segurança rodoviária no contexto da agenda completa do ODS, ligando-a a questões ambientais, de mobilidade, igualdade, género, e planeamento urbano;
- Promoverem modos de transporte sustentáveis, seguros, acessíveis e de qualidade, especialmente os transportes públicos e não motorizados, e para proteger e promover ativamente a segurança dos peões e a mobilidade ciclável;

- Dar enfoque nos utentes vulneráveis, incluindo crianças e jovens, idosos e pessoas com deficiências;
- Adotarem o sistema seguro e uma abordagem de visão zero promovendo uma abordagem baseada em evidências e em dados;
- Promover a segurança dos veículos, através da definição de normas, da infraestrutura rodoviária e da tecnologia e para abordar os principais comportamentos de risco;
- Promover a assistência médica após o acidente, através da reabilitação e reintegração social das vítimas de acidentes rodoviários;
- Promover o papel das ONG, do meio académico, do sector privado, das partes interessadas para ajudar os governos, que são os principais responsáveis pela segurança rodoviária, a trabalhar em conjunto para alcançar os objetivos.

CONTEXTO EUROPEU

EU ROAD SAFETY POLICY FRAMEWORK 2021-2030 – NEXT STEPS TOWARDS “VISION ZERO”

Alinhadas com as orientações da ONU e da OMS, o documento *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”*, dá continuidade à estratégia de segurança rodoviária europeia (iniciada e publicitada no documento *“Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean”*) e define as linhas de ação a serem adotadas e ajustadas por cada Estado-membro, reforçando o foco na abordagem da Visão Zero, no Sistema Seguro (SS) e na necessidade de uma liderança governamental forte.

Figura 2. Esquema do Sistema Seguro



SISTEMA SEGURO (SS)

O SS introduzido pela Organização para a Cooperação para o Desenvolvimento Económico (OCDE) e pelo Fórum Internacional de Transportes (FIT, sigla em inglês) em 2008 persegue os mesmos objetivos da 'Visão Zero' definida em 1997 pela Suécia.

PRINCÍPIOS

- As pessoas cometem erros que podem levar a acidentes;
- O corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões;
- A segurança é uma responsabilidade partilhada por quem planeia, constrói, gere e usa tanto as vias quanto os veículos, tais como a comunidade, os responsáveis políticos, os responsáveis pela gestão das vias, pela fiscalização, pelo socorro, etc.

DEVERES SUBJACENTES AO STS

- absorver as limitações físicas do ser humano;
- ser tolerante e autoexplicativo;
- absorver os erros de condutor.

PILARES FUNDAMENTAIS DO STS

- veículos;
- comportamentos;
- velocidades;
- infraestruturas.

Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro (ou outros) conseguirão acomodar essa falha de forma a evitar danos maiores.

CONCEITO: ESTRADA TOLERANTE

Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas deverão contribuir para a diminuição desses erros e para o minimizar da gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de **estrada tolerante**, a que acomoda o erro humano, que tem em consideração a vulnerabilidade a as limitações físicas do corpo humano.

O STS tem bem certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem ser evitados.

Todas as pessoas têm o direito de fazer uso das estradas sem correrem o risco de se envolverem num acidente que possa vir a resultar em lesões graves ou fatais, ninguém deve pagar, por um erro de condução, com a própria vida. Assim, num sentido um pouco desviado do tradicional (que colocava o

foco no fator humano e no seu comportamento), o STS coloca o foco nos outros dois intervenientes no sistema: o veículo e a infraestrutura.

O grande avanço tecnológico nos veículos tem vindo a constituir-se como um grande contributo para a redução das vítimas nas estradas, assim, a infraestrutura deverá ser vista como o pilar primordial (no momento) a receber as maiores atenções e investimentos. Para além do esforço em educação, campanhas de sensibilização e fiscalização, a boa gestão e planeamento de transportes e de infraestruturas seguras e tolerantes devem constituir a grande aposta para o alcance da visão 'zero' mortos nas estradas.

CONTEXTO NACIONAL

GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2020-2030

As Grandes Opções do Plano (GOP) para 2020-2030¹⁴, integram um conjunto de compromissos e de políticas em torno de quatro agendas estratégicas:

1. Alterações climáticas e valorização dos recursos;
2. Sustentabilidade demográfica e melhor emprego;
3. Menos desigualdades e um território mais coeso;
4. Transição digital e uma sociedade da inovação.

Estando a segurança rodoviária enquadrada na agenda estratégica 1 (alterações climáticas e valorização dos recursos, nomeadamente, na temática da mobilidade sustentável), é proposta do Governo:

GARANTIR UMA MOBILIDADE SEGURA

Com a emergência de novos modelos de circulação baseados na mobilidade elétrica e sustentável, é necessário dar novas prioridades nas políticas de segurança rodoviária que preparem o impacto da transição energética e assegurar o desenvolvimento de medidas com especial ênfase nos fatores humanos e nas infraestruturas.

Para tal, é prioritário:

- Aprovar o Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030, atribuindo prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas, estabelecendo objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária, em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária, assegurando adicionalmente o aprofundamento da colaboração com as autarquias locais;

¹⁴ Lei n.º 3/2020, de 31 de março, estabelece as Grandes Opções do Plano 2020-2023.

- Estabelecer programas de segurança e de redução da sinistralidade rodoviária ao nível das entidades intermunicipais, sujeitos a avaliação regular por entidades independentes;
- Lançar um programa de intervenção rápida nas vias e no espaço rodoviário em áreas de concentração de acidentes e de coexistência de peões e veículos;
- Antecipar a vigência de regras europeias sobre segurança rodoviária e critérios ambientais aplicáveis à circulação rodoviária.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO DO MAI

Em 2020, foi elaborado o documento 'OE 2020 - Segurança Interna, pilar fundamental do Estado de Direito Democrático que garante a liberdade dos cidadãos'¹⁵, onde são apresentadas as prioridades da área governativa da Administração Interna, estando definido como prioritário para o setor da segurança rodoviária:

- Aprovar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseado no SS e tendo como princípio ético 'a Visão Zero': zero, é o único número aceitável de vítimas na estrada;
- Desenvolver em estreita articulação com o Ministério das Infraestruturas e da Habitação e com as autarquias locais, plano e intervenções de mobilidade e segurança nas infraestruturas rodoviárias, priorizando o uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável, integrando e compatibilizando os vários meios de transporte e utilizadores, de modo a tornar o sistema rodoviário tolerante, autoexplicativo, respeitando as limitações físicas do ser humano, nomeadamente os utilizadores mais vulneráveis;
- Desenvolver um sistema de gestão e vigilância rodoviária, em alinhamento com o programa Simplex, através de modelos de análise de dados que permitam conhecer, detetar e prever a sinistralidade rodoviária;
- Aumentar a componente da fiscalização, quer das condições de segurança das infraestruturas, quer das infrações por velocidade, através da implementação da expansão da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade;
- Aumentar a eficiência do setor, através da digitalização, desmaterialização e informatização dos processos e das ligações com outras entidades do estado, nomea-

¹⁵ Fonte: MAI, documento: 'OE 2020 – Segurança Interna, pilar fundamental do Estado de Direito Democrático que garante a liberdade dos cidadãos', págs. 10 e 11.

damente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada;

- Reforçar as ações de sensibilização e prevenção rodoviária.

LEI DAS GRANDES OPÇÕES 2021-2023

A Lei das Grandes Opções (LGO) 2021-2023 tal como na proposta de Lei n.º 60/XIV¹⁶, vêm promover uma revisão às GOP 2020-2030, procurando no atual cenário de incerteza causada pela crise de saúde pública mundial, minorar os possíveis impactos negativos a nível económico e social e relançar o crescimento económico a médio prazo. Neste sentido, as agendas estratégicas ficam reestruturadas da seguinte forma:

1. Pessoas primeiro;
2. Inovação, digitalização e qualificações como motores do desenvolvimento;
3. Transição climática e sustentabilidade dos recursos;
4. Um país competitivo externamente e coeso internamente.

Assim, as políticas de segurança rodoviária estão integradas na agenda estratégica 3, no âmbito da 'Descarbonização e Transição Energética', conforme proposto:

- Início da execução da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, fundada no Sistema Seguro e na Visão Zero, em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária e assumindo como prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas.

3.4.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2020-2023

A ANSR irá dar continuidade às orientações estratégicas governamentais e à execução da estratégia delineada para o quadriénio 2020-2023, ajustando os serviços às necessidades de funcionamento, otimizando o seu capital humano e potenciando a sua capacidade de ação e de execução das atividades correntes e das iniciativas propostas no atual Plano de Atividades.

Assim, a estratégia delineada para o quadriénio 2020-2023 expressa a missão primordial da ANSR e as suas diferentes vertentes de atuação, estando definidos os seguintes Objetivos Estratégicos (OE):

¹⁶ Proposta de Lei n.º 60/XIV, estabelece a Lei das Grandes Opções 2021-2023.

Em cumprimento do objetivo primordial de redução dos números da sinistralidade rodoviária, e tendo em consideração a necessidade fundamental de definir uma política eficaz de segurança rodoviária, e medidas de combate à sinistralidade e de intervenções na infraestrutura adequadas e baseadas em dados fidedignos e nas reais causas da sinistralidade, a ANSR encontra-se a desenvolver um conjunto de projetos, que mais à frente se discriminam e que, no seu conjunto, se irão constituir como o Observatório de Segurança Rodoviária.

O Observatório de Segurança Rodoviária é uma de plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada, de acordo com a melhores práticas internacionais e à semelhança de países como: Alemanha, Alemanha, Dinamarca, Espanha, França, Holanda, Itália, Reino Unido e Suécia, EUA e Austrália.

O Observatório de Segurança Rodoviária vai ser um repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, em que todas as entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária irão carregar informação. Assim será garantida garantir uma “única” fonte de dados, homogénea, completa, fidedigna, automatizada e eficiente, absolutamente fundamental para todos os que têm responsabilidade na área da segurança rodoviária.

Identificam-se, de seguida, estes importantes projetos:

SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIUAV)

O projeto SIUAV tem em vista a gestão integrada da informação de acidentes rodoviários, recolhida pelas forças de segurança, bem como de outras entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária como as Câmaras Municipais, gestores de infraestruturas, serviços de saúde e de emergência, seguradoras, entre outros, e constituirá uma plataforma para o carregamento, tratamento e disponibilização dos dados, utilizada pelos vários *stakeholders* por forma a garantir uma única fonte de dados, fiável, automatizada e eficiente.

SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA (SIVIG)

O projeto SIVIG tem como objetivo desenvolver modelos de análises de dados que permitam conhecer e prever a sinistralidade desenvolver modelos preditivos de zonas de acumulação de acidentes, promover a deteção semiautomática de alterações dos padrões de sinistralidade rodoviária e implementar uma solução interoperável com integração de dados em ambiente SIG, de modo a que seja possível a adoção de medidas preventivas, e assim evitar os acidentes. Este projeto é também uma medida iSimplex.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA PARA ANÁLISE DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)

O projeto SIGAV (Instância do GeoMAI) tem como objetivo criar uma Base de Dados Geográfica, integrando ficheiros provenientes de diversos organismos e em diferen-

tes formatos vetoriais e imagens, como fotografias, relatórios (PDF, Word, Excel) de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros na área de atuação da ANSR. Este projeto deve interagir, para produção de análises espaciais da sinistralidade viária, com a Base de Dados dos Acidentes Viários (BEAVs).

CAVIAR - CADASTRO RODOVIÁRIO

O projeto de obtenção do Cadastro Rodoviário tem como objetivo dotar a ANSR do conhecimento das características da rede rodoviária nacional e municipal e dos equipamentos de segurança, bem como do seu estado de conservação para que, no âmbito das suas atribuições, possa exercer a fiscalização das infraestruturas, correlacionando as mesmas com os acidentes. Este projeto é essencial para dar resposta à competência acrescida que a ANSR vai ter em 2021 no âmbito da fiscalização das infraestruturas rodoviárias.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA *ON LINE*

Esta medida é uma medida Simplex 2020/2021 e consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Observatório de Sinistralidade Rodoviária). Será também contemplado um módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).

Ainda no âmbito da redução da sinistralidade rodoviária, prevê-se a conclusão de dois importantes projetos a nível nacional:

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030

Concluído o PENSE 2020, a ANSR enquanto entidade coordenadora, irá desenvolver a estratégia e plano de ação que visam a consolidação e continuidade das políticas de segurança rodoviária nacionais e o reforço no alinhamento com as diretivas europeias, nomeadamente, no desenvolvimento do ST. Nesta medida e, tendo como meta, a redução de fatalidades e de feridos graves em 50% (período 2021-2030), a ANSR compromete-se com este importante projeto a nível nacional, tendo por escopo garantir maior segurança para os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

SINCRO II (Expansão)

Em 2020, a ANSR iniciou esforços no desenvolvimento do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), através da execução da sua segunda fase, que consiste na sua ampliação, dos atuais 60 para 110 locais.

Este investimento vai permitir um significativo aumento dos níveis de dissuasão no incumprimento dos limites de velocidade e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária.

A ampliação do SINCRO irá contar com 20 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV) para o controlo de velocidade média entre dois pontos e 30 LCV de velocidade instantânea.

Os novos 50 LCV serão equipados rotativamente com 30 novos radares, sendo que 10 permitem o controlo de velocidade média entre dois pontos e, 20 permitem o controlo da velocidade instantânea (aumentando a capacidade instalada de 40 para 70 radares)

Os novos radares introduzirão em Portugal o controle de velocidade média entre dois pontos e a capacidade para medir, em simultâneo, a velocidade de vários veículos, mesmo nos casos em que estes circulam lado a lado ou a uma distância inadequada entre si.

A ANSR assumiu como objetivo principal a dissuasão dos condutores ao incumprimento legal dos limites de velocidade. A seleção dos locais de instalação dos novos radares teve como pressuposto, entre outros fatores, o nível de sinistralidade aí existente e em que a velocidade excessiva se revelou uma das causas associadas. As características encontradas em alguns dos locais selecionados, nomeadamente, o elevado nível de sinistralidade ao longo de troços, e não apenas de pontos, recomendam a utilização de equipamentos de controlo da velocidade média em vez dos tradicionais equipamentos de velocidade instantânea.

Entre outros, os locais para instalação dos novos radares são:

- EN5 em Palmela
- EN10 em Vila Franca de Xira
- EN101 em Vila Verde
- EN106 em Penafiel
- EN109 em Bom Sucesso
- IC19 em Sintra
- IC8 na Sertã

A ANSR tem tido como foco contínuo a melhoria na desmaterialização de processos de trabalho, dando especial enfoque à automatização dos mesmos por forma a maximizar a eficiência e a eficácia organizacionais. Esta é uma prioridade que se irá manter, nomeadamente na simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administrativa, concorrendo para a promoção de um serviço mais eficaz, determinante para o sucesso da concretização das políticas de segurança rodoviária nacionais.

Em adjuvante, a desmaterialização de procedimentos em operações de fiscalização rodoviária assume-se como um investimento e uma forte aposta na modernização e simplificação de processos, que produzirá efeitos francamente positivos nos índices de eficiência organizacional.

Como tal, encontra-se em curso o desenvolvimento de vários projetos interdependentes e indutores de melhorias significativas, tais como:

SCoT+

Ao nível dos sistemas TIC que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2020, dar-se-á continuidade ao desenvolvimento de uma nova aplicação tecnologicamente evoluída, designada de SCoT+. Prevê-se que esta aplicação seja indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR.

PROJETO FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO-ELETRÓNICO

O projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas *iSimplex* 2019-2020, que visa a simplificação do processo que envolve o levantamento do auto e a sua notificação ao infrator. Neste sentido, tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, o levantamento do auto será feito de modo exclusivamente eletrónico, com assinatura também eletrónica pelas forças de segurança e digital pelo infrator, com transmissão e tempo real para o SCoT. Prevê-se um projeto piloto na região de Lisboa e Setúbal para depois se alargar ao restante território nacional. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento.

ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA (CE)

A ANSR irá concluir um projeto de alteração ao atual Código da Estrada, ajustando as suas regras e atualizando os seus textos face às constantes evoluções das características do trânsito, dos utentes da via pública, das soluções técnicas/tecno-

lógicas e jurídicas que visam a promoção da segurança rodoviária e, visando também a simplificação no levantamento do auto de contraordenação e consequente processo administrativo contraordenacional.

OE3**AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

Considerando que a imagem e reconhecimento são elementos fundamentais em qualquer organização e contribuem de forma decisiva para o nível de confiança do cidadão no serviço público, a ANSR continua a missão de desenvolver e consolidar a imagem externa, aumentar a qualidade percebida no atendimento/esclarecimento ao cidadão, reforçar/aumentar a periodicidade das campanhas e eventos de sensibilização para a segurança rodoviária.

Em 2021, mantemos o compromisso na melhoria da ligação ao cidadão, através de:

CONTACT CENTER

Assegurar o atendimento não presencial do cidadão, através de telefone e email.

RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR

Implementação de novos canais de comunicação (*Chatbot* pré-programado, SMS, Chat-live, Plataforma de *Service Desk*, entre outros) no site da ANSR.

PORTAL DAS CONTRAORDENAÇÕES

Implementar novas funcionalidades e melhorias aos constrangimentos mais persistentes que impossibilitam o acesso e funcionamento pleno dos serviços digitais.

A presença da ANSR nos meios de comunicação tradicionais e nas redes sociais, divulgando a sua produção de conteúdos e presença em eventos, acaba também por potenciar um sentimento de pertença nos próprios trabalhadores, incentivando o desenvolvimento da cultura organizacional e acabando por gerar um espírito de união motivador.

3.5. OBJETIVOS OPERACIONAIS 2021

Os objetivos estratégicos e respetivos objetivos operacionais expressam o empenho e compromisso da ANSR na missão que lhe é confiada, nomeadamente no desenvolvimento e manutenção dos projetos emblemáticos da ANSR, como o SINCRO e outros sistemas direcionados para a recolha de informação

quantitativa e qualitativa sobre sinistralidade rodoviária. Na mesma linha, enquanto autoridade administrativa, a ANSR continua a desenvolver esforços no sentido de simplificar e modernizar o processo administrativo contraordenacional (considerando o mesmo desde a tramitação do auto de contraordenação até à notificação ao infrator, passando pela receção de documento de resposta à infração por parte do infrator à apreciação jurídica e decisão administrativa).

Sendo fundamental o alinhamento e articulação estratégica a nível interno, a cooperação interdisciplinar e a necessária responsabilidade partilhada entre unidades orgânicas, divisões e núcleos na concretização dos objetivos definidos.

Desta forma, para 2021, foram definidos 9 (nove) objetivos operacionais que são representativos das várias áreas de 'negócio', tal como se apresentam na matriz de alinhamento de objetivos estratégicos /operacionais e respetivas unidades/divisões orgânicas:

OBJETIVOS OPERACIONAIS		UO/DO RESPONSÁVEL	OE1	OE2	OE3
001	Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022	UPSR	x		x
002	Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços	DADO		x	
003	Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária	DCIP	x		x
004	Incrementar a fiscalização automática da velocidade	UPSR	x	x	
005	Aumentar a taxa dos autos decididos	UFTC	x	x	x
006	Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO	UFTC	x	x	x
007	Contribuir para a informação e conhecimento sobre a Segurança Rodoviária (SR)	UPSR	x	x	
008	Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional	UFTC		x	x
009	Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos	DADO		x	x

Quadro 03. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos e unidades orgânicas

CONTEXTUALIZAÇÃO E ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS OPERACIONAIS, AS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2020-2023, AS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DO MAI E A LEI DAS GRANDES OPÇÕES 2021-2023

As Grandes Opções do Plano (GOP) 2020-2023 do XXII Governo Constitucional contemplam a necessidade do desenvolvimento de medidas direcionadas para a melhoria da segurança rodoviária nacional, estando alinhadas com as orientações europeias e com o foco na abordagem da Visão Zero e, em especial, no STS com a aposta nos fatores humanos e nas infraestruturas.

Identificamos de seguida, os objetivos operacionais, contextualizando os mesmos na atividade da ANSR e apresentando uma perspetiva sob o seu alinhamento com as GOP 2020-2023 e orientações estratégicas do MAI:

OO1

Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 | Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022

i1 – Data de execução

CONTEXTUALIZAÇÃO

O combate sistematizado à sinistralidade rodoviária, através de políticas públicas, teve início em 1990. Neste percurso, foram desenvolvidos três modelos de programa: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015 (implementação se prolongou pelo ano de 2016) e, por fim o PENSE 2020. O impacto na sinistralidade rodoviária tem tido um saldo positivo e concluído o PENSE 2020, irá ser dada continuidade ao planeamento estratégico e definir o plano de ação a seguir durante a próxima década - Visão Zero 2030.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Alinhado com a prioridade governamental de delinear a estratégia de SR para a próxima década, onde se inclui a aprovação do Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021/2030, baseado no SS e tendo como princípio ético a ‘Visão Zero’.

OO2

Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços

i2 – Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços

CONTEXTUALIZAÇÃO

A aquisição de bens e serviços é uma componente fundamental ao funcionamento das organizações, garantido que o suporte e manutenção dos sistemas que sustentam as áreas de negócio e permitindo a concretização de atividades e projetos de desenvolvimento in-

rentes ao cumprimento da missão. A ANSR não é exceção. A execução do Mapa de planeamento de aquisições de bens e serviços 2020-2023, garante o eficaz acompanhamento e tramitação dos procedimentos e contratos da ANSR, em obediência à disciplina prevista no CCP e ao regulamento interno de aquisição de bens e serviços.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Em alinhamento com as orientações governamentais, como área de suporte à concretização às medidas e projetos promovidos pelo governo para o combate à sinistralidade rodoviária.

003

Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária

i3 – Número de campanhas divulgadas

CONTEXTUALIZAÇÃO

As campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária são essenciais para promover um comportamento responsável aquando da utilização das rodovias, sendo que a ANSR continuará a alertar para comportamentos menos adequados a uma prática de condução segura e a promover a mudança de comportamento nos utilizadores.

Neste sentido, dar-se-á continuidade à divulgação de campanhas de sensibilização rodoviária, tendo em especial atenção a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Alinhado com o aumento do reconhecimento das políticas públicas de SR, têm como objetivo a sensibilização para comportamentos seguros nas várias formas de utilização das vias rodoviárias, e assim contribuir para a redução da sinistralidade a nível nacional.

004

Incrementar a fiscalização automática da velocidade

i4 - Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020

CONTEXTUALIZAÇÃO

O SINCRO é um dos sistemas emblemáticos da ANSR e foi uma das medidas propostas pelo Plano de Ação do PENSE 2020. Estando atualmente em curso a sua expansão, com o aumento do número de radares e cabines de controlo de velocidade, este sistema funciona como componente de controlo e de fiscalização automática às infrações por excesso de velocidade. Funciona como elemento dissuasor de comportamentos inadequados durante a utilização da rodovia e contribui de forma direta para o objetivo primordial de redução dos números de sinistralidade rodoviária.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Intrinsecamente relacionado com a expansão da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO), reforça a componente sancionatória relacionada com as infrações por excesso de velocidade e contribui diretamente para a redução dos números de sinistralidade rodoviária.

005

Aumentar a taxa dos autos decididos

i5 – Taxa de crescimento de autos decididos

CONTEXTUALIZAÇÃO

Semelhante ao 004, no âmbito do processo administrativo do processo de contraordenação, é importante referir que, por ano, são registadas mais de um milhão de infrações rodoviárias, sendo cerca de 30% são de tipologia grave e muito grave. Assim, é fundamental manter a fluidez no processo através da apreciação jurídica e a sequente notificação de decisão administrativa, sendo possível que a concretização do elemento sancionatório tenha impacto na perceção e confiança do cidadão na capacidade e eficácia do serviço público.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Semelhante ao 004, diretamente alinhado com a orientação do MAI que incentiva ao aumento da eficiência no setor, através da digitalização, desmaterialização e informatização dos processos e das ligações com outras entidades do estado, nomeadamente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada. Indiretamente, espera-se que a componente sancionatória funcione como elemento de inibição à prática de comportamentos inadequados na utilização da rodovia e, contribua para a redução da sinistralidade rodoviária.

006

Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO

i6 – Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO

CONTEXTUALIZAÇÃO

Semelhante ao 004, no âmbito do processo administrativo do processo de contraordenação, este objetivo está diretamente relacionado com a fase inicial correspondente à tramitação do auto e respetiva notificação ao infrator, sendo que, no âmbito do SINCRO, as infrações por excesso de velocidade são, maioritariamente infrações indiretas, que envolvem um pedido de identificação do condutor prévio à notifi-

cação do auto, tornando-se importante garantir que o processo de notificação ao infrator seja concretizado em tempo útil.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Semelhante ao OO4, diretamente alinhado com a orientação do MAI que incentiva ao aumento da eficiência no setor, através da digitalização, desmaterialização e informatização dos processos e das ligações com outras entidades do estado, nomeadamente no processo contraordenacional.

Também se encontra, alinhado com a orientação governamental que promove o aumento da componente de fiscalização das infrações por excesso de velocidade, através da expansão do SINCRO. Indiretamente, espera-se que a componente sancionatória funcione como elemento de inibição à prática de comportamentos inadequados na utilização da rodovia e, contribua para a redução dos n.ºs de sinistralidade rodoviária.

007

Contribuir para a informação e conhecimento sobre a Segurança Rodoviária (SR)

i7 – Somatório das taxas de execução dos projetos / nº de projetos da UPSR

CONTEXTUALIZAÇÃO

O combate eficaz à sinistralidade rodoviária necessita de uma caracterização rigorosa dos acidentes de forma permitir uma formulação adequada de diagnóstico e, em sequência, identificar as medidas mais eficazes para diminuir os fatores de risco.

A premência em obter melhorias neste domínio determinou que fosse dada prioridade ao desenvolvimento de sistemas de gestão e vigilância rodoviária, através de modelos de análise de dados que permitam conhecer, detetar e prever a sinistralidade rodoviária.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

O desenvolvimento de um sistema de gestão e vigilância rodoviária, será determinante no fornecimento de dados sólidos de sinistralidade rodoviária necessários às decisões estratégicas de SR para a próxima década e na definição de medidas precisas que permitam a intervenção rápida nas vias e no espaço urbano em áreas de concentração de acidentes e de coexistência de peões e veículos.

008

Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional

i8 – N.º de medidas implementadas até 31 dezembro de 2021

CONTEXTUALIZAÇÃO

A ANSR a entidade responsável pelo processo administrativo do auto de contraordenação, desde a tramitação do auto e notificação ao infrator até à apreciação jurídica e registo da decisão administrativa, é determinante desenvolver medidas que permitam o acesso/consulta digital aos milhares de documentos que constituem os processos e, simultaneamente, permita diminuir a necessidade de contacto e circulação do documento físico. Medidas estas que irão otimizar o processo administrativo, aumentando os níveis de eficiência e eficácia dos serviços.

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Diretamente alinhado com a orientação do MAI que incentiva ao aumento da eficiência no setor, através da digitalização, desmaterialização e informatização dos processos e das ligações com outras entidades do estado, nomeadamente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada.

009

Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos

i9 – Taxa de trabalhadores em teletrabalho

i10 – Taxa de execução das Medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR

i11 – Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2021, no âmbito do SGQ

CONTEXTUALIZAÇÃO

A Proposta de Lei do Orçamento do Estado para 2021 (Lei n.º 61/XIV), estipula no artigo 25.º, os objetivos a inscrever nos QUAR dos serviços públicos de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável, nomeadamente, no que diz respeito à boa gestão dos trabalhadores, às medidas inscritas no Programa Simplex 2020/21 e ainda, no que se refere à avaliação dos cidadãos, em particular nos serviços que tenham atendimento público ou prestem serviço direto a cidadãos e empresas. Face à situação pandémica atual relacionada com a doença Covid-19, que nos atinge, desde março de 2020, e tendo em vista a uma política de proteção da saúde dos trabalhadores de forma continuada e permanente e à manutenção das suas atividades e serviços, parece-nos coerente ter a inclusão do indicador 9, no ano de 2021.

O indicador 10, está em continuidade ao que ficou definido no QUAR de 2020, aliando-se ao indicador 11 que propõe a avaliação dos serviços, pelos dos cidadãos, no âmbito do Sistema Gestão de Qualidade (SGQ).

ALINHAMENTO COM AS GOP 2020-2023, ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI E LGO 2021-2023

Com referido anteriormente, este objetivo geral responde às orientações governamentais emanadas na Proposta de Lei do OE 2021, no seu art.º 25, visando contribuir para as práticas de boa gestão dos serviços públicos.

3.6.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2021

 REPÚBLICA PORTUGUESA ADMINISTRAÇÃO INTERNA		QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2021					 ANSR AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODoviÁRIA	
versão: 24.11.2020								
MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA								
ENTIDADE	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária							
MISSÃO	Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.							
VISÃO	Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada.							
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária							
	OE2. Aumento da Eficiência dos Processos							
	OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária							
OBJETIVOS OPERACIONAIS								
EFICÁCIA						Ponderação: 25%		
OO1. Garantir a elaboração da Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022						Peso: 40%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i1 – Data de execução <small>Fórmula de Cálculo: data de apresentação da proposta; Métrica: dias</small>	n.a.	30.06.2021	1 mês	100%				
OO2. Garantir a eficácia do planeamento de aquisição de bens e serviços						Peso: 25%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i2 – Taxa de execução do planeamento de aquisição de bens e serviços <small>Fórmula de Cálculo: (n.º de aquisições realizadas / n.º total de aquisições planeadas) x 100; Métrica: percentagem</small>	n.d.	100%	15 p.p.	100%				
OO3. Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária						Peso: 35%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i3 – Número de campanhas divulgadas <small>Fórmula de Cálculo: n.º de campanhas divulgadas; Métrica: número</small>	n.d.	25	2	100%				
EFICIÊNCIA						Ponderação: 25%		
OO4. Incrementar a fiscalização automática da velocidade						Peso: 30%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i4 - Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2020 <small>Fórmula Cálculo: [(n.º de veículos controlados 2021 - n.º de veículos controlados em 2020) / n.º de veículos controlados em 2020] x 100; Métrica: percentagem</small>	n.a.	15%	5 p.p.	100%				
OO5. Aumentar a taxa dos autos decididos						Peso: 40%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i5- Taxa de crescimento de autos decididos <small>Fórmula Cálculo: [(autos decididos 2021- autos decididos 2020) / autos decididos 2020] / meta; Métrica: percentagem</small>	n.a.	15%	5 p.p.	100%				
OO6. Diminuir o prazo entre a data de infração e a notificação da infração de processos do SINCRO						Peso: 30%		
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio		
i6- Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO <small>Fórmula Cálculo: [(prazo médio 2021- prazo médio 2020) / prazo médio 2020] / meta; Métrica: percentagem</small>	n.a.	10%	5 p.p.	100%				

QUALIDADE					Ponderação: 50%	
007. Contribuir para a informação e conhecimento sobre a Segurança Rodoviária (SR)					Peso: 25%	
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i7 - Taxa de execução dos projetos afetos à UPSR Fórmula Cálculo: [(somatório das taxas de execução real dos projetos / somatório das taxas de execução planeadas dos projetos)] / n.º de projetos; Métrica: percentagem	n.d.	100%	10 p.p.	100%		
008. Implementar medidas para a desmaterialização e de eficácia do processo contraordenacional					Peso: 25%	
indicador	Resultado 2020	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i8 - Nº de medidas implementadas até 31 dezembro de 2021 Fórmula Cálculo: nº de medidas implementadas; Métrica: número	n.a.	6	1	100%		
009. Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos					Peso: 50%	
indicador	Resultado 2019	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i9 – Taxa de trabalhadores em teletrabalho Fórmula de Cálculo: (n.º de trabalhadores em teletrabalho / n.º total de trabalhadores) x 100; Métrica: percentagem	n.a.	25%	5 p.p.	25%		
indicador	Resultado 2019	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i10 – Taxa de execução das Medidas Simplex 2020/21, sob responsabilidade da ANSR Fórmula de Cálculo: [(somatório das taxas de execução de cada medida/n.º de medidas inscritas) x 100]; Métrica: percentagem	n.a.	85%	15 p.p.	25%		
indicador	Resultado 2019	Meta 2021	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i11 – Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2021, no âmbito do SGQ Fórmula de Cálculo: data de apresentação; Métrica: dias seguidos	n.a.	31.12.2021	30 dias	50%		

Objetivos Relevantes

Os objetivos mais relevantes são: 001, 003, 005 e 009

Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais

OE/OO	001	002	003	004	005	006	007	008	009
OE1	x		x	x	x	x	x	x	
OE2		x		x	x	x	x	x	x
OE3	x		x		x	x		x	x

Recursos Humanos

Designação	Pontuação	Nº de Efetivos Planeados	UERHP*	Pontuação Planeada	Realizado	Desvio
Dirigentes – Direção de Topo	20	2	458	40		
Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	1832	128		
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12	118	27 022	1416		
Técnicos de informática	9	4	916	36		
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8	75	17 175	600		
Assistentes Operacionais	5	5	1 145	25		

Recursos Financeiros

Agrupamento de Despesa	OE2021 (previsão)	Execução	Desvio
Pessoal	5.227.819,00€		
Aquisição de Bens e Serviços	13.002.842,00€		
Juros e outros Encargos	10.000,00€		
Transferências correntes	16.870.000,00€		
Outras Despesas Correntes	2.100.799,00€		
Investimentos	14.586.657,00€		
Total de Despesa	51.798.117,00€		

* UERHP – Unidades Equivalentes de Recursos Humanos Planeadas: resultado do somatório de efetivos planeados multiplicado pelo total de dias úteis do ano 2021 (229 dias úteis).

Indicadores, Critério de Superação e Fontes de Verificação		
#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• OO superado, se resultado for alcançado até a 31 de maio de 2021.	• Documento
i2	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 120%.	• Mapa de planejamento de aquisições de bens e serviços 2020-2023
i3	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 27 campanhas realizadas.	• Website ANSR
i4	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 20%.	• SIGET
i5	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 20%.	• Indicadores do SIGA
i6	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 15%.	• Indicadores do SCOT
i7	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 110%.	• Ficha dos projetos
i8	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 7.	<ul style="list-style-type: none"> • PICS Portal Contraordenações • PICS Missão Urgência • P.Infrator GAC e SCOR • Classificar Defesas • OCR nos Jurista • Assinatura eletrónica do auto
i9	<ul style="list-style-type: none"> • i9 – indicador superado, se resultado alcançado for superior a 30%. • i10 – indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 100%. • i11– indicador superado, se resultado for alcançado até 30 de novembro de 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • i9 - SmartDocs • i10 - Ficha de Execução das Medidas • i11 - Documento

Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização

4.

ATIVIDADES e PROJETOS PLANEADOS PARA 2021

Sendo a sinistralidade rodoviária, a nível mundial, a 1ª causa de morte em pessoas dos 5 aos 29 anos¹⁷ e a 8ª causa de morte entre pessoas de todas as idades, constituindo-se como um problema de saúde pública, a prevenção e sensibilização rodoviária ganha particular importância na agenda de qualquer Estado moderno visto tornar-se imperativo o zelar pela garantia de segurança dos seus cidadãos.

A ANSR corporiza o apoio à execução das políticas governamentais nesta área e foi com este foco, e em respeito pelo conjunto de atribuições legais que lhe estão consignadas, que identificou as atividades principais que respondem aos objetivos propostos no QUAR.

Esta seção do plano de atividades será dedicada à elaboração de um breve enquadramento e desenvolvimento das atividades/projetos cujo contributo previsto para a redução da sinistralidade rodoviária é mais relevante, sem esquecer o impacto nos indicadores de desempenho organizacionais e representatividade orçamental.

4.1.

ATIVIDADES/PROJETOS PLURIANUAIS PLANEADOS

SINCRO

SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE | Expansão

A promoção do cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade de cada veículo em cada local de controlo constituem os principais objetivos operacionais do SINCRO, contribuindo, assim, para a diminuição da sinistralidade rodoviária e da gravidade das suas conseqüências.

O SINCRO consiste num sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática da infração por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova (fotografia do veículo com matrícula, local, data/hora velocidade, etc.) e proceder automaticamente ao seu envio ao SCoT onde será levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator, também esta de forma automática.

¹⁷ Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

Os primeiros radares entraram em operação em meados de julho de 2017, tendo sido verificadas 177.745 infrações nesse mesmo ano, 291.698 infrações em 2018 e 323.589 em 2019. Atualmente o SINCRO, operado pela ANSR, contém 60 LCV e 40 cinemómetros-radar, a ampliação da rede de LCV prevê a instalação de 50 novos locais, até um total de 110. Destes 50 novos LCV, 30 executarão o controlo da velocidade instantânea e 20 o controlo da velocidade média.

Os trabalhos de preparação da expansão do SINCRO foram iniciados em 2020, sendo um compromisso da ANSR assegurar o cumprimento deste objetivo nacional de aumentar a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade.

SIUAV**SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS**

No âmbito da sua missão e atribuições, a ANSR pretende melhorar o conhecimento da sinistralidade rodoviária e das suas causas através da implementação de um projeto aprovado pelo SAMA 2020, sendo 56,95% do encargo suportado por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR.

O SIUAV que tem em vista a gestão integrada da informação de acidentes rodoviários, recolhida pelas forças de segurança, bem como de outras entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária como as Câmaras Municipais, gestores de infraestruturas, serviços de saúde e de emergência, seguradoras, entre outros, e constituirá uma plataforma cooperativa e partilhada para o carregamento, tratamento e disponibilização dos dados, utilizada pelos vários *stakeholders* por forma a garantir uma única fonte de dados, fiável, automatizada e eficiente.

O desenvolvimento do SIUAV comporta as seguintes atividades macro:

- Análise funcional, técnica e tecnológica, desenvolvimento e implementação;
- Garantia e assistência técnica à fase de operação.

Sendo um projeto de elevado nível de complexidade e de longo-prazo, a ANSR irá concluir a sua execução em 2021.

SIVIG**SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

A ANSR iniciou a execução de outros projetos focados na vertente da análise espacial e da ciência de dados, tendo como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação

de suporte à tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária.

O SIVIG representa um projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade. Considerando que a ocorrência de acidentes rodoviários não é totalmente aleatória, pretende-se com este projeto dotar a ANSR de um conhecimento facilmente acessível e atempado da previsibilidade de eventuais fenómenos de sinistralidade determinante para suportar as medidas preventivas.

Inerente ao estudo dos dados, através da análise e tratamento dos registos das ocorrências de acidentes rodoviários na base de dados da ANSR, provenientes do preenchimento dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) pela PSP e GNR, o SIVIG permitirá também inferir a informação necessária para um melhor conhecimento das causas dos acidentes e assim implementar as medidas preventivas adequadas.

Este projeto constitui o sistema base da Medida #91 - IA@Prevenção Rodoviária, incluída no Programa iSimplex 2019/2020, e terá a sua continuidade em 2021

SIGAV

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS

A ANSR considera que as análises espaciais da sinistralidade rodoviária são determinantes para um maior conhecimento do fenómeno e, conseqüentemente, para um melhor adequar das medidas de prevenção da sinistralidade a realidades locais, assim, na linha dos projetos que têm como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação de suporte à tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária, a ANSR aposta fortemente na materialização do projeto SIGAV.

O projeto SIGAV (Instância do GeoMAI) tem como objetivo criar uma base de dados geográfica, integrando ficheiros provenientes de diversos organismos e em diferentes formatos vetoriais e imagens, como fotografias, relatórios (PDF, Word, Excel) de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros na área de atuação da ANSR. Prevê-se que a disponibilização de serviços de informação geográfica à PSP e GNR sejam um instrumento de melhoria no registo da informação das ocorrências de acidentes.

Este projeto irá ter continuidade em 2021.

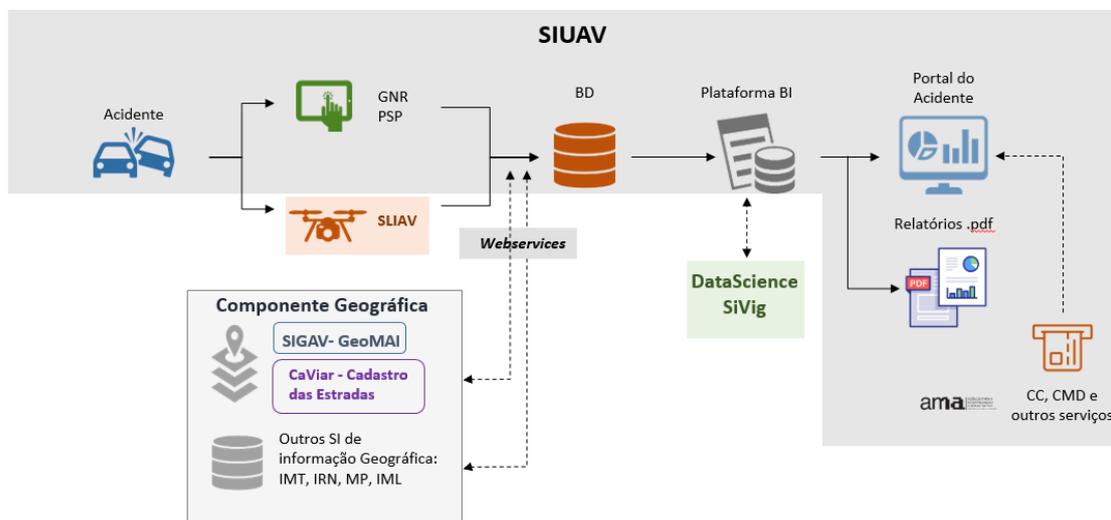
O projeto de obtenção do Cadastro Rodoviário tem como objetivo dotar a ANSR do conhecimento das características da rede rodoviária nacional e municipal e dos equipamentos de segurança, bem como do seu estado de conservação para que, no âmbito das suas atribuições, possa exercer a fiscalização das infraestruturas (devendo incluir: geometria, pavimento e sinalização e equipamentos) correlacionando as mesmas com os acidentes.

Os três objetivos fundamentais consistem em:

- Dotar a ANSR do conhecimento adequado da rede rodoviária de modo a que possa exercer as suas atribuições de fiscalização das infraestruturas, correlacionando as mesmas com os acidentes;
- Possuir uma base de dados (BD) geográfica da rede rodoviária que constituirá a base de dados preferencial do projeto SIGAV, sobre a qual será possível efetuar análises espaciais e temporais da sinistralidade;
- Fornecer serviços de informação geográfica contendo informação fiável sobre a rede rodoviária a outras entidades como a PSP e GNR, responsáveis pela recolha no local e disponibilização dos dados de acidentes à ANSR, garantindo maior precisão na localização dos mesmos e melhor informação de contexto sobre a via.

Este projeto é fundamental para a ANSR exercer as competências de fiscalização das infraestruturas rodoviárias em termos de segurança rodoviária.

Figura 3. Modelo de Implementação dos Projetos SIGAV, SIUAV, SIVIG e CaVia



SCoT+

SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO

No que concerne aos sistemas TIC, a ANSR aposta no desenvolvimento de uma nova aplicação indutora de melhorias tecnológicas significativas e de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para a integração de novas aplicações e interfaces, assim como de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR.

Pretende-se que esta nova aplicação tecnologicamente evoluída (SCoT+), possibilite os seguintes desenvolvimentos:

- A desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da Agência para a Modernização Administrativa (AMA);
- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- A Integração de soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

Este projeto ambicioso, teve início em 2019, e irá ter continuidade em 2021, pelo nível de complexidade e exigência envolvidos.

FRAE

FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO-ELETRÓNICO

O projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas *iSimplex* 2019-2020, que visa a simplificação do processo que envolve o levantamento do auto e a sua notificação ao infrator. Neste sentido, tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, o levantamento do auto será feito de modo exclusivamente eletrónico, com assinatura também eletrónica pelas forças de segurança e digital pelo infrator, com transmissão e tempo real para o SCoT.

Prevê-se um projeto piloto na região de Lisboa e Setúbal, para depois se alargar a todo o território nacional. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento.

PCO

PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

O Portal de Contraordenações Rodoviárias foi desenvolvido e entrou em funcionamento em 2016, no âmbito de uma estratégia de modernização administrativa que visa dar resposta à crescente exigência dos cidadãos, cada vez mais informados e preocupados com a qualidade dos serviços públicos. Encontra-se devidamente integrado no *site* da ANSR permitindo ao cidadão o acesso à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação, consultar o RIC e os pontos da respetiva carta de condução, bem como, proceder a um conjunto de operações relativas ao processo administrativo dos autos de contraordenação, nomeadamente, a apresentação de defesas, recursos e outros documentos, de forma rápida, ágil e sem necessidade de se deslocar fisicamente aos locais de atendimento ao cidadão ou o envio de documentos via correio registado.

Contudo, desde o início da entrada em produção que se têm verificado vários constrangimentos e dificuldades, nomeadamente relacionadas com a validação dos dados pessoais necessários ao registo e ativação, tendo levado a alguma insatisfação e crítica por parte dos cidadãos.

Tendo sido implementada a autenticação através de Chave Móvel Digital em 2020, a ANSR tem planeado para 2021, a implementação de novas funcionalidades e a correção das anomalias que persistem e impossibilitam o funcionamento ótimo desta plataforma e a plena satisfação dos cidadãos.

VISÃO
ZERO
2030PLANO DE AÇÃO 2021-2022, DA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030
Visão Zero – 2030, incluindo o Plano de Ação 2021-2022

Baseada na abordagem do SS e alinhada com os ODS da ONU, com a Declaração de Estocolmo e com os objetivos da UE, a Visão Zero 2030 irá expor a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, que serão implementados por meio de planos de ação bienais que concorrem numa estratégia a 10 anos.

Uma vez que a segurança rodoviária é um compromisso e uma responsabilidade de todos, a nova estratégia será um documento que recolherá contributos de toda a sociedade civil, de modo a que todos se identifiquem e contribuam para o combate à sinistralidade rodoviária.

A ANSR irá desenvolver a estratégia para os próximos 10 anos, bem como o Plano de Ação 2021-2022 e dar continuidade ao trabalho anteriormente efetuado aliado ao princípio inspirador ‘Visão Zero’ e a filosofia do SS.

4.2.

ATIVIDADES/PROJETOS ANUAIS PLANEADOS

FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

No âmbito das competências de fiscalização das condições de segurança das infraestruturas a ANSR vai reforçar as Inspeções de Segurança Rodoviária (ISR) alargando o seu âmbito, que deixará apenas de ter uma componente reativa (ISR a Pontos Negros) e passará a ter uma componente proactiva, através de ISR a troços de via. Só deste modo se conseguirá melhorar a segurança da rede rodoviária, e adotar medidas preventivas, evitando que um acidente tenha que correr para se proceder a intervenções de segurança nas infraestruturas rodoviárias. Os relatórios destas ISR serão remetidos às Entidades Gestoras de Via (EGV) para que as medidas identificadas sejam efetuadas.

Será também dado continuidade ao procedimento implementado em 2020 com as Entidades Gestoras de Infraestruturas, de envio da informação sobre os acidentes mortais, de modo a que estas efetuem e enviem para a ANSR, num prazo de 60 dias, um diagnóstico da ocorrência com a identificação das medidas que possam mitigar o risco de novos acidentes e as suas consequências, tendo em vista, a curto prazo, a sua implementação.

A ANSR acompanha, colabora e monitoriza o modo de como cada gestor de infraestrutura está a diagnosticar e a implementar as medidas de mitigação, que são um dos passos fundamentais da implementação do SS, os quais serão objeto de análise nos relatórios da ANSR. Serão também efetuadas as primeiras auditorias a projetos de execução.

PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO

À semelhança dos anos anteriores, a ANSR dará continuidade à elaboração, execução e monitorização do Plano Nacional de Fiscalização (PNF), com a colaboração das forças de

segurança. Estes planos, enquadram-se na Recomendação Europeia 2004/345/CE, de 6 de abril de 2004, cuja importância no combate à sinistralidade rodoviária é salientada nas orientações para política da segurança rodoviária da CE, para a década 2011 a 2020 nos seguintes termos: “A eficácia das políticas de segurança rodoviária depende em grande medida da intensidade dos controlos sobre o cumprimento dos requisitos de segurança. A Comissão encoraja o estabelecimento de objetivos de fiscalização, a integrar nos “planos nacionais de fiscalização” (ver recomendação 2004/345/CE).”

De acordo com a referida Recomendação, o PNF pretende reforçar a segurança rodoviária e reduzir o número de mortos e feridos nas estradas de cada estado membro, através da adoção das melhores práticas de fiscalização combinadas com informação ao público sobre as referidas ações de fiscalização e sobre as razões que as justificam, de modo a obter a máxima eficácia.

Neste sentido, a Recomendação determina que cada Estado-Membro defina no seu plano de execução de fiscalização e, por tipo de infração, os locais em que aquela infração dá origem a um risco acrescido de acidente e onde deve ser efetuada a ação de fiscalização. Mais determina que as ações de fiscalização devem ser combinadas com informação dirigida ao público, sob a forma de campanhas de informação com vista à sua sensibilização para o tema em questão, e sob a forma de informação na berma da estrada onde as ações de fiscalização vão decorrer, de modo a que os utilizadores compreendam o impacto e as consequências de uma determinada infração naquele local.

FISCALIZAÇÃO AUTOMÁTICA DE INFRAÇÕES

Atualmente a ANSR apenas efetua fiscalização automática à velocidade. Em 2021, serão desenvolvidos regulamentos e procedimentos para que seja possível efetuar fiscalização automática a outras infrações rodoviárias, promovendo assim uma fiscalização massificada, com efeitos na redução da sinistralidade rodoviária.

PLANOS MUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Tem sido basilar na atuação da ANSR, o apoio e colaboração estreita na elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária com as várias Comunidades Municipais e Inter-

-municipais e Autarquias Locais, sendo de incentivar estas iniciativas de apoio ao desenvolvimento local.

Neste sentido, a ANSR pretende efetuar uma revisão técnica do ‘Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária’, atualizando-o face às atuais problemáticas associadas à mobilidade urbana sustentável, à necessidade de descarbonização da sociedade, à emergência da problemática de melhoria da saúde pública das populações e, também da qualidade do ambiente urbano das vilas e cidades portuguesas.

Este projeto consiste nos estudos necessários ao desenvolvimento de esquema conceptual e definição das bases para desenvolvimento do novo Guia. Após a elaboração e aprovação do Guia, será prestado o apoio técnico em modo presencial e remoto, à elaboração de 5 (cinco) Planos Municipais de Segurança Rodoviária para cinco municípios.

IMPACTO ECONÓMICO E SOCIAL DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL

Tendo o último estudo sido efetuado em 2012, a Avaliação do Impacto Económico e Social da Sinistralidade Rodoviária em Portugal, incluindo custos pessoais não patrimoniais, custos pessoais patrimoniais e custos patrimoniais materiais.

A ANSR pretende desenvolver este projeto assumindo-o como instrumento de suporte à tomada de decisão quanto às medidas preventivas da sinistralidade rodoviária a implementar e à avaliação da sua eficácia.

CAMPANHAS/EVENTOS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

Estão planeadas, para 2021, 25 campanhas de sensibilização rodoviária, divididas por várias temáticas, como apresentadas de seguida:

CAMPANHAS PREVISTAS NO PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2021

Realização de campanhas de sensibilização rodoviária em paralelo às operações de fiscalização realizadas pelas forças de segurança (PSP e GNR), no âmbito do Plano Nacional de Fiscalização 2021, contemplando 4 temas: álcool; dispositivos de segurança; telemóvel; velocidade.

Estão previstas 10 (dez) campanhas a decorrer ao longo de 2021:

1. Telemóvel - 23 de fevereiro a 1 de março;
2. Velocidade - 20 a 26 de abril;
3. Telemóvel - 25 a 31 de maio;
4. Dispositivos de segurança - 23 a 29 de junho;
5. Álcool - 6 a 12 de julho;
6. Velocidade - 10 a 16 de agosto;
7. Dispositivos de segurança - 9 a 15 de setembro;
8. Álcool - 1 a 5 de outubro;
9. Velocidade - 19 a 22 de novembro;
10. Álcool - 7 a 13 de dezembro.

CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Diversas datas comemorativas, durante o ano, fomentam um acréscimo de veículos em circulação, sendo momentos que justificam a realização de uma campanha de sensibilização rodoviária, nomeadamente: Carnaval, Páscoa, Peregrinação a Fátima, Natal e Ano Novo.

No entanto, e apesar da incerteza criada no contexto de pandemia, estão também previstos vários momentos e efemeridades que importa acompanhar e assinalar com campanhas de segurança rodoviária, designadamente: Férias de Verão, Regresso dos Emigrantes, Festivais de Música, Regresso às Aulas, Semana Mundial da Segurança Rodoviária, Dia da Criança, Semana Europeia da Mobilidade, Dia Mundial em Memória das Vítimas das Estradas, ROADPOL - Dias Seguros, entre outras.

Estão, assim, previstas, pelo menos, 15 (quinze) campanhas a decorrer ao longo de 2021:

1. Carnaval - 12 a 17 de fevereiro
2. Páscoa - 31 de março a 5 de abril
3. Peregrinação a Fátima - 7 a 13 de maio
4. Semana Mundial da Segurança Rodoviária - maio
5. Dia da Criança - 29 de maio a 1 de junho
6. Festivais de Música - junho/julho/agosto
7. Férias de Verão - julho/agosto
8. Regresso dos Emigrantes - julho/agosto
9. Regresso às aulas - setembro
10. ROADPOL - setembro
11. Semana Europeia da Mobilidade - setembro
12. Peregrinação a Fátima - 8 a 13 de outubro
13. Dia em Memória das Vítimas na Estrada - 19 a 21 de novembro
14. Natal - 20 a 27 de dezembro
15. Ano Novo - 28 de dezembro a 4 de janeiro

EVENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Ainda sob a mesma incerteza quanto à realização de eventos, em virtude do contexto pandémico, está planeada para 2021 a retoma da realização de ações de sensibilização rodoviária em feiras, escolas, juntas de freguesia, festivais, e em eventos organizados pela ANEBE - Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas, AMPV - Associação de Municípios Portugueses do Vinho ou em eventos como a Futurália, Lisboa Games Week, Rock in Rio, Queima das Fitas (Porto, Braga e Coimbra) entre outros.

SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA | PARTICIPAÇÃO EM PROGRAMAS TELEVISIVOS

No ano de 2021, pretende-se apostar nos meios de televisão e rádio para promover a imagem da ANSR, bem como divulgar conteúdos de segurança rodoviária.

Assim, para além das habituais campanhas de sensibilização, está prevista a participação em diversos programas televisivos e radiofónicos, de uma forma continuada ao longo do ano de 2021.

Com esta presença constante na televisão e rádio pretende-se chegar mais perto do cidadão, sensibilizando-o para comportamentos seguros na estrada de uma forma mais consistente e permanente.

OUTROS PROJETOS DE SUPORTE À ATIVIDADE

No âmbito dos vários projetos plurianuais, estão associados outros projetos de média duração, que têm como objetivo servir de suporte ao desenvolvimento e manutenção dos mesmos. Apresentamos os mais relevantes para a ANSR:

A. ESTUDO SOBRE A PROTEÇÃO DE DADOS NO ÂMBITO DA INFORMAÇÃO TRATADA NOS PROJETOS SIUAV, SIVIG E SIGAV

Projeto transversal integrado no estudo e de apoio à implementação do regulamento (UE) 2016/79, do parlamento europeu e do conselho, de 27 de abril de 2016.

UO RESPONSÁVEL | UPSR em colaboração com Responsável Proteção Dados/GAP

B. SERVIÇO DE CERTIFICAÇÃO DE TESTES DE SOFTWARE DO SIUAV

Este projeto consiste em validar/certificar os testes de software no âmbito do projeto SIUAV, considerando-se uma atividade fundamental para a garantia da qualidade dos desenvolvimentos a serem efetuados.

UO RESPONSÁVEL | UPSR em colaboração com NIF/DADO

C. DESENVOLVIMENTO DA PLATAFORMA BASE DE BI PARA EXPLORAÇÃO DOS DADOS DA SINISTRALIDADE, COMPONENTE DO PROJETO SIUAV

Este projeto consiste no desenvolvimento das funcionalidades básicas da plataforma de BI para suporte à implementação do SIUAV.

UO RESPONSÁVEL | UPSR

D. IMPLEMENTAÇÃO DE UM MODELO “OPEN INNOVATION” - DESAFIO TELEMÓVEL PLATAFORMA INCROWD

Este projeto consiste na utilização de um modelo "Open Innovation" para a identificação da utilização ilícita do telemóvel associado a métodos dissuasores desta prática durante a condução.

UO RESPONSÁVEL | UPSR

E. FISCALIZAÇÃO DA FASE DA INSTALAÇÃO DA EXPANSÃO DO SINCRO

Este projeto consiste na fiscalização da instalação dos 50 novos locais de controlo de velocidade do SINCRO, estando planeada a contratação de empresa externa para a prestação deste serviço.

UO RESPONSÁVEL | UPSR com apoio/contratação de serviços externos

F. EVOLUÇÃO DO SIGET E DO SINCRO**Certificação de conformidade - manual de homologação**

Na primeira fase do projeto foi desenvolvida uma ferramenta de validação a que designámos por bancada de certificação de conformidade das especificações SINCRO. A evolução entretanto ocorrida seja na obtenção de velocidade média seja na obtenção de outros eventos de trânsito que possam gerar contraordenação, aconselha que exista um acompanhamento do estado da arte. Seria excelente que para além do

acompanhamento fossem desenvolvidos equipamentos que pudessem demonstrar a completude das especificações perante os requisitos no contexto da rede SINCRO.

Monitorização integrada, validação de qualidade de serviços

A gestão e manutenção da rede SINCRO é um aspeto crítico que levou a considerar que os elementos cabine e cinemómetro fossem monitorizados na base do protocolo standard Simple Network Management Protocol (SNMP). É fundamental que com a expansão da rede, com o aumento da escala, todos os elementos ciberfísicos e computacionais sejam monitorizados de forma automática com recurso aos elementos computacionais apropriados. A investigação e experimentação de uma solução que possa vir a ser pedida ao mercado afigura-se como prioritária. É imperativa para manter o sistema SINCRO no seu todo independente de quadros tecnológicos específicos.

UO RESPONSÁVEL | UPSR

G. AQUISIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS A USAR PELAS ENTIDADES FISCALIZADORAS NO ÂMBITO DAS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

Rastreio de substâncias psicotrópicas

Este projeto, de carácter anual, consiste em fornecer equipamento de rastreio na saliva para a fiscalização de substâncias psicotrópicas no exercício da condução. Nos termos conjugados do disposto no n.º 2 do art.º 158.º do Código da Estrada, com o disposto na alínea f) do n.º 2 do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março e com o determinado na alínea a) do n.º 29.º e n.º 14.º, ambos da Portaria n.º 902-B/ /2007, de 13 de agosto, a aquisição dos equipamentos a usar pelas entidades fiscalizadoras no âmbito da fiscalização de substâncias psicotrópicas para determinação do estado de influenciado por estas substâncias, é da responsabilidade da ANSR.

Bolsas para o transporte de amostras biológicas de sangue

Este projeto consiste em fornecer equipamentos (bolsas a utilizar no transporte de amostras biológicas de sangue) no âmbito da fiscalização sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, estando depende do número de fiscalizações a realizar pelas forças de segurança (PSP e GNR).

UO RESPONSÁVEL | UFTC (projetos contínuos com monitorização do contrato)

F. INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL (INML)

Nos termos do n.º 2, do art.º 158.º do CE conjugado com a alínea f), do n.º 2, do art.º 2.º do Decreto Regulamentar n.º 28/2012 e n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, que cabe à ANSR proceder ao pagamento das despesas originadas no âmbito das ações de fiscalização para deteção e quantificação da taxa de álcool e de substâncias psicotrópicas. A realização da despesa com a fiscalização da condução sob influência do álcool e substâncias psicotrópicas é contingente, dependendo diretamente do número de ações de fiscalização e subsequentes pedidos de contraprova por parte dos fiscalizados.

O pagamento das despesas referentes aos custos das colheitas de amostras de sangue e dos exames toxicológicos no âmbito da fiscalização para deteção e quantificação da taxa de álcool ou de substâncias psicotrópicas, ocorre mediante a apresentação a esta Autoridade das respetivas faturas.

UO RESPONSÁVEL | UFTC (projeto contínuo com monitorização do contrato)

G. DESMATERIALIZAÇÃO DE COMPROVATIVOS DE NOTIFICAÇÃO NO ÂMBITO DA INSTRUÇÃO DE PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO

Este projeto consiste na desmaterialização de documentos inerentes ao processo administrativo, permitindo a melhoria do desempenho da atividade a nível de eficácia e eficiência.

O desenvolvimento do projeto inclui: selecionar, classificar, recolha de metadados, digitalizar e produzir ficheiros de integração nos sistemas de informação da ANSR.

UO RESPONSÁVEL | UFTC (projeto contínuo com monitorização do contrato)

4.3.

ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

UPSR	ATIVIDADES CORRENTES	DOSE	DENP
	Inspeções a vias públicas		x
	Inspeções de 'Pontos Negros'		x
	Vistorias a novas estradas ou novos troços de via		x

Emissão de pareceres e instruções técnicas sobre a utilização de vias públicas		x
Elaboração de relatórios de execução e fiscalização do sistema SINCRO		x
Elaboração de relatórios estatísticos de sinistralidade rodoviária e fiscalização	x	
Manutenção da base de dados de acidentes rodoviários	x	
Produção de informação estatística no âmbito da sinistralidade rodoviária e da fiscalização	x	
Tratamento de pedidos de informação de segurança rodoviária	x	
Monitorização da execução das medidas e/ou ações promovidas no âmbito do PENSE 2020	x	
Desenvolvimento de sistemas/projetos que promovam a qualidade de informação na área da sinistralidade rodoviária	x	
Desenvolvimento de conteúdos de suporte à realização de iniciativas no âmbito da SR	x	
Participação nos grupos de trabalho europeus responsáveis pela base de dados dos (CARE) e Indicadores de Desempenho de SR (KPI)	x	

Quadro 05. Listagem de atividades correntes UPSR

UFTC	ATIVIDADES CORRENTES	DOCO	DFTC
	Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de despacho de diligências de prova (inquirição de testemunhas, pedidos a entidades atuantes, pedidos de esclarecimento ao arguido, etc.)		x
	Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de propostas de decisão no âmbito do processo administrativo dos autos		x
	Atualização do Registo Individual de Condutor em SIGA (registo de decisões judiciais no âmbito de processos de contraordenação e processos crime: sentenças judiciais e injunções)		x
	Elaboração de pedidos de informação a tribunal (via email) no âmbito do registo em SIGA de processos-crime		x
	Organização dos processos de contraordenação e disponibilizar para consulta		x
	Emissão de Certidões de Registo Individual de Condutor		x
	Correção de anomalias de registo em autos de contraordenação	x	
	Atualização/correção das fichas do condutor em SIGA		x

Unificação as fichas de condutor em SIGA		x
Instrução de processos no âmbito de cassação de carta		x
Resposta a pedidos de informação de entidades judiciais e entidades autuantes	x	
Atribuição ou renovação da credenciação de agentes de fiscalização	x	
Levantamento e notificação de autos de contraordenação do sistema SINCRO	x	
Aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito	x	
Atribuição códigos de entidade autuante		x
Acompanhamento do cumprimento das ações de formação aplicadas como condicionante da suspensão da execução da inibição de condução		x
Organização do processo para envio a tribunal no decorrer do incumprimento das sanções acessórias aplicadas		x
Preparação/emissão de certidões de dívida, quando se verifique que a coima ou as custas não foram pagas		x
Autorização de entidades formadoras	x	

Quadro 06. Listagem de atividades correntes UFTC

ATIVIDADES CORRENTES	DADO	DCIP
Gestão do serviço de apoio ao cidadão: atendimento telefónico		x
Gestão do serviço de apoio ao cidadão: conta geral de email mail@ansr.pt		x
Elaboração do plano de formação	x	
Assegurar os procedimentos inerentes à cobrança e depósito de receitas provenientes das coimas	x	
Validação, controlo e emissão de faturas	x	
Realização de campanhas de informação e sensibilização rodoviária		x
Promoção de eventos de sensibilização rodoviária		x
Gestão de conteúdos redes sociais, intranet, site ANSR		x
Assessoria de comunicação: <i>clipping</i>		x
Coordenação da execução de projetos especiais		x
Coordenação do Portal de Contraordenações Rodoviárias		x

Entrada de expediente	x	
Saída de expediente	x	
Gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação	x	
Elaboração e controlo de cabimentos e compromissos	x	
Elaboração de processos de aquisição de bens e serviços	x	
Elaboração de processos de reconciliação bancária	x	
Requisição e utilização de veículos oficiais	x	
Controlo e gestão de stocks de material de escritório	x	
Distribuição de material de economato	x	
Submissão de pedidos de parecer prévio na plataforma AMA	x	
Elaboração do Plano de Atividades e possíveis reformulações	x	
Elaboração do Relatório de Atividades e Autoavaliação	x	
Monitorização de objetivos e indicadores	x	
Monitorização da execução das medidas SIMPLEX	x	
Elaboração e acompanhamento do QUAR	x	
Apoio jurídico a projetos e atividades no âmbito da atividade da ANSR	x	

Quadro 07. Listagem de atividades correntes DADO|DCIP

5.

RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS

5.1.

RECURSOS HUMANOS

A ANSR considera os recursos humanos como o seu principal capital e, como tal, a sua estrutura organizacional cresceu, perspetivando o necessário para o desenvolvimento das atividades que lhe estão atribuídas, para dar cumprimento à sua missão, tendo como foco o alcançar da visão delineada e tendo como base segura, os seus valores.

Em 2021 é esperada a continuação dessa adequação dos recursos à estrutura orgânica, perspetivando-se um acréscimo de 10 postos de trabalho face a 2020, com incidência na carreira de Técnico Superior (+7), refletindo a necessidade de contratação de pessoal especializado, também se prevê a contratação de mais um especialista de informática, conforme se pode verificar no quadro abaixo:

CARREIRA/CATEGORIA	Nº DE POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS PARA 2021
Presidente	1
Vice-presidente	1
Diretor de Serviços	2
Chefe de Divisão	6
Especialista de Informática	4
Técnico Superior	114
Coordenador Técnico	6
Técnico de Informática	4
Assistente Técnico	69
Assistente Operacional	5
TOTAL	212

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2021

POSTOS DE TRABALHO PREVISTOS NO MAPA DE PESSOAL ANSR 2020/2023				
CARREIRA/CATEGORIA	POSTOS DE TRABALHO PREVISTOS - 2020	POSTOS DE TRABALHO PREVISTOS - 2021	POSTOS DE TRABALHO PREVISTOS - 2022	POSTOS DE TRABALHO PREVISTOS - 2023
Presidente	1	1	1	1
Vice-presidente	1	1	1	1
Diretor de Serviços	2	2	2	2
Chefe de Divisão	6	6	6	6
Especialista de Informática	3	4	4	4
Técnico Superior	107	114	117	120
Coordenador Técnico	4	6	6	6
Técnico de Informática	4	4	4	4
Assistente Técnico	69	69	71	73
Assistente Operacional	5	5	5	5
TOTAL	202	212	217	222

Tabela 02. Postos de Trabalho Previstos no Mapa de Pessoal ANSR 2020/2023

Revisitando o diploma legal de criação da ANSR, no qual era preconizada a adoção de uma estrutura orgânica leve e ágil, o que na prática se traduziu ao longo destes anos na existência de mapas de pessoal com quantitativos limitados e uma necessidade organizacional de contratação de prestadores de serviços em regime de *outsourcing*, tanto nas áreas de negócio como nas de suporte.

5.2. RECURSOS FINANCEIROS - RECEITAS

Para o ano de 2021, a ANSR estima arrecadar 119,81 milhões de euros, um aumento de 27% face à estimativa inicial de 2020. Deste montante global, cerca de 68,01 milhões de euros (57%) são receitas entregues transferidas: 37,32 milhões de euros (31%) são entregues ao Estado, 28,84 milhões de euros (24%) às forças de segurança e 1,85 milhões de euros (2%) ao fundo de modernização da justiça.

Os restantes 51,80 milhões de euros (43%), que representam um aumento de 27% face a estimativa inicial de 2020, são receitas da ANSR. Cerca de 97% são receitas próprias, resultantes do exercício da sua atividade e, cerca de 3% são subsídios provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020.

Para a sua atividade, a ANSR prevê utilizar cerca de 34,92 milhões de euros (29% das suas receitas totais e 67% das receitas totais cobradas), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 15 milhões de euros (13%

das receitas totais e 29% das receitas da ANSR), ao Estado 3,13 milhões de euros (3% das receitas totais e 6% das receitas da ANSR) e às Entidades Municipais cerca de 850 mil euros (2% das receitas da ANSR).

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA ANSR	OE/2020 aprovado	Proposta OE/2021	% RECEITAS COBRADAS	% RECEITAS ANSR	Varição 2021/2020
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	94 159 869	119 811 571	100%	-	27%
Receitas Cobradas Transferidas	53 600 600	68 013 474	57%	-	27%
Receitas Transferidas para o Estado¹⁸	31 355 807	-37 324 529	31%	-	29%
Receitas Transferidas para a GNR¹⁵	-13 151 886	-19 690 735	16%	-	50%
Receitas Transferidas para a PSP¹⁵	-7 442 600	-9 147 569	8%	-	23%
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça¹⁹	-1 650 306	-1 850 640	2%	-	23%
Total de Receitas da ANSR	40 559 869	51 798 097	43%	100%	28%
Receitas Próprias	37 666 823	50 031 149	42%	97%	33%
Receitas Cofinanciadas	2 893 046	1 766 948	1%	3%	-39%
Receitas Próprias ANSR transferidas	20 025 813	18 980 779	16%	37%	-5%
Transferências para MAI²⁰	13 300 000	15 000 000	13%	29%	13%
Transferências para o Estado¹⁶	5 875 813	3 130 779	3%	6%	-47%
Transferências para Entidades Municipais²¹	850 000	850 000	1%	2%	0%
Total de Custos de funcionamento da ANSR	20 534 056	34 928 097	29%	67%	70%

Tabela 03. Distribuição da receita 2021

O total de custos de funcionamento da ANSR registam um acréscimo de 70% face a 2020, essencialmente devido a um conjunto de investimentos que visam não só aumentar a eficiência da organização e do processo contraordenacional, como é o caso do SCoT+, mas também a promoção da segurança rodoviária, através de um conjunto de sistemas de gestão da segurança rodoviária e da expansão do SINCRO, que a curto/médio prazo irão contribuir decisivamente para o aumento da receita proveniente de autos de contraordenação, com impacto significativo ao nível do aumento da receita do Estado, para além da redução da sinistralidade.

¹⁸ Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

¹⁹ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14/2011, artigo 5.º, n.º 1 b, de 25 de janeiro. Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²⁰ Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

²¹ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro (aplicação a todos os municípios) e Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (aplicação aos municípios aderentes).

CUSTOS PARA FUNCIONAMENTO DA ANSR	PREVISÃO ORÇAMENTAL
01. Despesa com o Pessoal	5 227 819,00€
02. Aquisição de bens e serviços	13 002 842,00€
06. Outras despesas	2 100 779,00€
07. Aquisição de bens de capital	14 586 657,00€
TOTAL	34 918 097,00€

Tabela 04. Despesa alocada para funcionamento da ANSR

Com o aumento da receita, também aumentam os custos variáveis da área do processamento do direito contraordenacional, nomeadamente, os encargos com a notificação e expedição dos autos de contraordenação e das decisões administrativas, os encargos com a manutenção dos radares, bem como as transferências correntes a efetuar para a SGMAL no âmbito da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança do MAI.

As necessidades orçamentais plasmadas no projeto de orçamento de despesa serão suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (FEDER e PT2020), nos montantes de 33 161 149,00 euros de 1 766 948,00 euros, respetivamente.

No que respeita à aplicação dos fundos europeus, mantêm-se em 2021 a continuidade da execução de três importantes projetos para a monitorização, estatística e análise de eventos de sinistralidade: SLIAV, SIUAV e SIVIG, bem como o FRAE - Fiscalização Rodoviária com Auto Eletrónico.

5.3.

PLANO DE FORMAÇÃO 2021

O Plano de Formação da ANSR visa garantir o acesso formativo dos colaboradores, numa época em que a capacidade de adaptação à mudança continua a ser uma componente essencial do sucesso. Neste sentido, a formação assume um papel cada vez mais importante no cumprimento dos objetivos da ANSR, em que os recursos humanos são o ativo mais precioso da organização.

O Plano de Formação, de acordo com o decretado no n.º 1 e 2 do artº 71, da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, estabelece que sem prejuízo de outras obrigações, o empregador público deve contribuir para a elevação do nível de produtividade do trabalhador, nomeadamente, proporcionar aos trabalhadores e dirigentes o acesso a formação profissional adequadas à sua qualificação nos termos da legislação especial, *cfr* previsto na alínea c) do art.º 5 da LTFP.

Por sua vez, e sem prejuízo do estabelecido no normativo anterior, e dando cumprimento às orientações do Programa do Governo, foi instituído o Decreto-Lei n.º 86-A/2016, de 29 de dezembro, que aprovou o Regime de Formação Profissional na Administração Pública, visando reforçar o papel da formação profissional como instrumento estratégico da modernização e transformação.

Deste modo, sendo a formação reconhecida como variável estratégica, o planeamento da formação desta Autoridade pretende assegurar, em função das necessidades identificadas, os seguintes pontos:

- Políticas de desenvolvimento de recursos humanos e de inovação e de modernização administrativas, garantido uma abordagem prospetiva da atividade formativa;
- A pertinência dos objetivos e do conteúdo da formação em relação ao posto de trabalho, visando a mobilização das equipas para alcançar os objetivos fixados, aferidas de entre as áreas estratégicas;
- Identificação de necessidades de formação decorrente do processo de avaliação de desempenho;
- Acumular o nível de conhecimentos gerais, quer para responder às aspirações individuais de desenvolvimento profissional, quer para permitir aos vários trabalhadores participar na evolução desta autoridade, diversificando os processos de formação;
- Preparar para as mudanças de função, com o objetivo de assegurar a cada trabalhador um trabalho útil e um desenvolvimento profissional num contexto fortemente evolutivo.

Em continuidade ao que foi planeado em 2020, iremos manter em 2021 uma proximidade à dinâmica desenvolvida pela Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas (INA). Sendo que há data de 10 de outubro de 2020, ainda não se encontra definido o Plano de Formação daquela instituição, mantendo-se até final do 1º trimestre de 2021, o atual Plano de Formação, nomeadamente, os três eixos de atuação:



E, a proposta de cursos:

2021	PLANO DE FORMAÇÃO: CURSOS
	Formação Pedagógica de Formadores
	Inglês para reuniões em contexto profissional
	Usar o Portal Base
	Programa de Capacitação em Organização do Trabalho e do Tempo
	Gestão do Tempo e da Energia
	Cocriação de Soluções
	Criatividade e Ideias
	Conciliação da Vida Profissional/Pessoal/Familiar
	Competências de Inovação
	Governança e Práticas de Inovação
	Tecnologias da Informação - TIC
	Marketing Digital
	Comunicação Digital
	Microsoft Excel - Nível Avançado

Sendo necessário uma avaliação permanente e proceder às devidas adaptações, sempre que a situação, face à evolução da doença Covid-19, o justifique.

6.

PROPOSTA DO ORÇAMENTO DA ANSR ENVIADA PARA O ORÇAMENTO DE ESTADO 2021

RCE	DESIGNAÇÃO	OE/2020 proposto	OE/2020 aprovado	Redução de Receita ou Pressão na Despesa 2021	Iniciativas 2021	Aumento de Receita ou Poupança na Despesa 2021	Proposta orçamento 2021	Variação OE 2021 face a OE/2020	
								Valor	%
		(2)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=+(2)+ +(3)+(4)+(5)	(7)=(6)-(2)	(8)=(7)/(2)
D.01	DESPEAS COM O PESSOAL	4 805 093	4 805 093	422 726			5 227 819	422 726	9%
D.01.01	Remunerações certas e permanentes	3 853 990	3 853 990	311 339			4 165 329	311 339	8%
D.01.02	Abonos variáveis ou eventuais	56 949	56 949	30 000			86 949	30 000	53%
D.01.03	Segurança Social	894 154	894 154	81 387			975 541	81 387	9%
D.02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	10 680 645	9 170 264	3 989 393		156 815	13 002 842	3 832 578	42%
D.03	JUROS E OUTROS ENCARGOS	10 000	1 500 000			1 490 000	10 000	1 490 000	-99%
D.04 + D.08	TRANSFERÊNCIAS	15 169 371	15 170 000	1 700 000			16 870 000	1 700 000	11%
D.05	SUBSÍDIOS								
D.07	INVESTIMENTO	8 335 432	5 000 000	9 874 839		288 182	14 586 657	9 586 657	192%
D.06 + D.11	OUTRAS DESPESAS	1 558 699	1 558 699	542 080			2 100 779	542 080	35%
D.09 + D.10	ATIVOS/PASSIVOS FINANCEIROS								
	TOTAL DESPESA ANSR	25 389 869	22 034 056	14 829 038		1 934 997	34 928 097	12 894 041	59%
	TOTAL DESPESA incluindo transferências de receita para Estado e MAI	40 559 240	37 204 056	16 529 038		1 934 997	51 798 097	14 594 041	39%

Tabela 05. Proposta de Orçamento de Estado ANSR 2021

De ressaltar que, as rubricas 04 (Transferências Correntes) e 08 (Transferências de Capital) correspondem a transferências para o MAI e Estado, contudo, para simplificar e sintetizar a apresentação dos dados, foram contabilizadas como despesa.

7.

MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um importante 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. Depois do *Simplex+* e do *iSimplex em 2019*, surge o *Simplex 2020/2021* em que se renova o compromisso da Administração Pública com a simplificação, modernização e inovação.

(...) Uma Administração Pública pronta para a ação em quaisquer circunstâncias e capaz de transformar a complexidade dos problemas e da sua própria organização interna em simplicidade nas soluções que entrega. Porque utiliza de forma inteligente a tecnologia digital para gerir melhor e renovar a oferta de serviços, garantindo sempre que chega a todas as pessoas.²² (...)

Neste sentido, em 2021, a ANSR propõe-se continuar a execução da medida iniciada em 2019:

#91

IA & PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

DESCRIÇÃO

Desenvolver um sistema de vigilância da sinistralidade rodoviária através de modelos de análise de dados que permitam conhecer e prever a sinistralidade rodoviária em função de fatores externos (por exemplo, condições meteorológicas, luminosidade, tráfego) de modo a que seja possível efetuar ações preventivas que, por sua vez, evitem a ocorrência de acidentes.

O sistema de vigilância deverá promover a deteção semiautomática de alterações significativas dos padrões de sinistralidade rodoviária (designadamente, localização, padrões temporais, configuração e tipologia e impacto social dos acidentes).

CONCLUSÃO: 4T2021

²² Documento: Simplex – Programa '20-21, apresentação powerpoint.

E desenvolver 2 (duas) medidas de modernização administrativa, incluídas no Programa 2020-21:

#48

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ON LINE

DESCRIÇÃO

Consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Portal de Acidentes rodoviários).

Será também contemplado um módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).

CONCLUSÃO: 4T2021

#50

FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO

DESCRIÇÃO

Alargamento a todo o território nacional das novas funcionalidades previstas no SCOT+, nomeadamente da fiscalização rodoviária com auto eletrónico, com a assinatura digital, para além da desmaterialização e digitalização do processo contraordenacional, designadamente a notificação do infrator, o pedido de identificação do condutor e os pedidos de infrator, com apoio da morada única digital. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento.

CONCLUSÃO: 4T2021

8.

CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DAS DEPENDÊNCIAS

Na EU, as drogas psicotrópicas têm uso comum em todo o território, estudos anteriormente efetuados concluíram que 88 milhões de adultos, 25% da população entre a faixa etária 15-64, experimentaram drogas ilícitas em algum momento das suas vidas, sendo mais comuns: cannabis, cocaína, MDM e as anfetaminas.²³

O projeto *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* (DRUID) concluiu que Portugal apresenta a quarta maior prevalência de qualquer substância psicoativa, superior à média dos condutores dos 13 países europeus incluídos no estudo, que é de 7,4%. De acordo com dados do projeto DRUID, o risco de morte ou ferimento grave é 1 a 30 vezes maior em condutores sob a influência de drogas, comparativamente a condutores que não consumiram qualquer substância.

A condução sob influência de substâncias psicoativas é, portanto, um dos comportamentos que comprometem a segurança rodoviária. Os efeitos das substâncias psicoativas ao nível do sistema nervoso central levam à diminuição de capacidades essenciais para uma condução segura. Vários estudos mostram que conduzir sob o efeito de substâncias psicoativas ilícitas pode afetar a condução de várias maneiras: tempos de reação mais lentos, comportamento errático e agressivo, fadiga, dificuldades de concentração e até quadros mais graves como crises de pânico, tremores, tonturas ou paranoia.

A legislação atual qualifica como contraordenação a condução de veículo sob influência de substâncias psicotrópicas e como crime a condução de veículo, não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica. Para efeitos contraordenacionais basta que o exame de confirmação revele resultado positivo para uma ou mais das substâncias avaliadas, enquanto que no crime se exige a verificação de que aquela ou aquelas substâncias no organismo perturbaram as aptidões do condutor impedindo-o de conduzir com segurança. Em qualquer um dos ilícitos não releva a quantidade da substância, ou substâncias, encontrada no organismo.

A contribuição da ANSR para a redução dos comportamentos aditivos e das dependências teve, até 2019, a expressão no âmbito das campanhas de sensibilização e na fiscalização rodoviária. Contudo, atenta a evolução da ciência e a existência de outros métodos, para além do teste sanguíneo, que permitem a deteção da presença e confirmação de substâncias psicotrópicas nos condutores, foi cria-

²³ Documento: 'Preventing drug drive in Europe – Policy measures for national and EU action' (março 2017), pág. 8.

do um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, através do Despacho n.º 9543/2019, de 3 de outubro de 2019.

O referido grupo de trabalho, coordenado pelo senhor Presidente da ANSR, tem a missão de apresentar uma avaliação das modificações legais necessárias à simplificação dos métodos e dos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas e para a introdução de taxas para a qualificação e sancionamento da condução sob o efeito daquelas substâncias. Efetuadas as avaliações deverá ainda apresentar uma proposta de alteração legislativa acompanhada de dossier científico.

Em 2020, foram realizados vários encontros/reuniões do grupo de trabalho, situação que irá ter continuidade em 2021, até o projeto de alteração legislativa estar concluído.

9.

PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Segundo Lei n.º 95/2015, de 17 de agosto entende-se por «Publicidade institucional do Estado», as campanhas, ações informativas e publicitárias e quaisquer outras formas de comunicação realizadas pelas entidades, divulgadas a uma pluralidade de destinatários indeterminados, com o objetivo direto ou indireto de promover iniciativas ou de difundir uma mensagem relacionada com os seus fins, atribuições ou missões de serviço público, mediante a aquisição onerosa de espaços publicitários.

Neste contexto, para 2021, a ANSR tem planeada a realização de 5 (cinco) campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária:

- **CAMPANHA DA PÁSCOA**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da Páscoa.
- **CAMPANHA CIRCULAR EM SEGURANÇA**
Conselhos de segurança rodoviária transmitidos por figuras públicas.
- **CAMPANHA DE VERÃO**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante as viagens em tempo de férias.
- **CAMPANHA DE NATAL 2021**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia.
- **CAMPANHA DE ANO NOVO 2022**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da passagem de ano.

No decorrer do ano de 2021, poderão surgir outras necessidades de publicidade institucional, mas, à data, serão estas as campanhas onde prevemos essa divulgação. Encontram-se, ainda, planeadas outras ações e campanhas, contudo, essas deverão ser divulgadas por outros meios, não onerosos, tal como canais digitais e redes sociais.

ANEXOS

LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS

ADAV	Análise Dinâmica de Dados de Acidentes Viários
AMA	Agência de Administração Administrativa
AML	Área Metropolitana de Lisboa
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
BEAV'S	Boletim Estatístico de Acidentes de Viação
BI	Business Intelligence
CaViar	Projeto de Cadastro Viário
CO	Comissão Europeia
DADO	Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional
DCIP	Divisão de Assessoria, Comunicação, Inovação e Projetos Especiais
DE	Desafios Estratégicos
DENP	Divisão de Engenharia e Planeamento
DFTC	Divisão de Fiscalização e Processamento Organizacional
DOCO	Divisão de Observação de Contraordenações Rodoviárias
DOSE	Divisão de Observatório de Segurança Rodoviária
GeoMAI	Sistema de Informação Geográfica do MAI
GNR	Guarda Nacional Republicana
IMT	Instituto de Mobilidade e Transportes, I.P.
MAI	Ministério da Administração Interna
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milénio
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
OMS	Organização Mundial de Saúde
PENSE	Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária
PRACE	Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado
PSP	Polícia de Segurança Pública
RNSI	Rede Nacional de Segurança Interna
SCoT	Sistema de Contraordenações de Trânsito
SG-MAI	Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna
SIADAP	Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública
SIGAV	Sistema de Informação Geográfica de Acidentes Viários
SIGET	Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito

SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
SIUAV	Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação
SIVIG	Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária
SLIAV	Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários
UERHP	Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados
UE	União Europeia
UFTC	Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações
UPSR	Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organograma ANSR	17
Figura 2. Esquema do Sistema Seguro	34
Figura 3. Modelo de Implementação dos Projetos SIGAV, SIUAV, SIVIG e CAVIAR	57

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 01. Quadro descritivo de Unidades orgânicas, Divisões e respetivos núcleos	23
Quadro 02. Matriz SWOT	29
Quadro 03. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos e unidades orgânicas	44
Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização	51
Quadro 05. Listagem de atividades correntes UPSR	67
Quadro 06. Listagem de atividades correntes UFTC	68
Quadro 07. Listagem de atividades correntes DADO DCIP	69

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2021	71
Tabela 02. Postos de Trabalho Previstos no Mapa de Pessoal ANSR 2020-2021	72
Tabela 03. Distribuição da distribuição da receita 2021	73
Tabela 04. Despesa alocada para funcionamento da ANSR	74
Tabela 05. Proposta de Orçamento de Estado ANSR 2021	77

JÚNIOR SEGURO

Portal de
Contraordenações
Rodoviárias



www.ansr.pt/juniorseguro/Pages/default.html

<https://portalcontraordenacoes.ansr.pt/>

www.ansr.pt

ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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 ANSR, referente ao ano de 2020, 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 2020.