

# PLANO DE ATIVIDADES

2017



OEIRAS, FEVEREIRO DE 2017

Ministério da Administração Interna  
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

# **PLANO DE ATIVIDADES**

## **2017**

**OEIRAS**

## ÍNDICE

<b>1. Introdução</b> .....	<b>- 2 -</b>
<b>2. Apresentação da ANSR</b> .....	<b>- 5 -</b>
2.1 Enquadramento da atividade .....	- 5 -
2.2 Atribuições e estrutura organizacional da ANSR .....	- 10 -
2.3 Vetores de atividade .....	- 20 -
2.4 Missão, Visão e Valores Institucionais .....	- 20 -
2.5 Objetivos Estratégicos (OE) inscritos no QUAR 2017 .....	- 21 -
2.6 A estratégia 2017-2019 .....	- 21 -
2.7 Objetivos estratégicos do Plano Estratégico 2017-2019 .....	- 23 -
2.8 Mapa Estratégico para o triénio 2017-2019 .....	- 27 -
<b>3. Objetivos Operacionais (OO)</b> .....	<b>- 29 -</b>
<b>4. Sinistralidade rodoviária</b> .....	<b>- 31 -</b>
<b>5. Medidas de modernização administrativa, desburocratização, qualidade e inovação..</b>	<b>- 35 -</b>
<b>6 - Programas/projetos anuais e/ou plurianuais e respetivos horizontes temporais;</b> <b>resultados a obter com o seu desenvolvimento</b> .....	<b>- 41 -</b>
<b>7. Identificação/análise das principais partes interessadas</b> .....	<b>- 44 -</b>
7.1 Análise SWOT - Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho.....	- 46 -
<b>8. O ano de 2017</b> .....	<b>- 49 -</b>
<b>Fichas de Programa por Centro de Custo</b> .....	<b>- 63 -</b>
<b>I. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAGO)</b> .....	<b>- 64 -</b>
<b>II. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAP)</b> .....	<b>- 65 -</b>
<b>III. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UPR)</b> .....	<b>- 66 -</b>
<b>IV. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UGCO)</b> .....	<b>- 67 -</b>
<b>V. ENCARGOS GERAIS DA ANSR</b> .....	<b>- 68 -</b>

## 1. INTRODUÇÃO

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

Esta entidade administrativa da administração central foi criada por diploma legal, previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou então a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna, e que no seu artigo 9.º veio definir a missão e atribuições da ANSR, formalmente criada pelo Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, sendo que por este diploma, foi definida a missão, atribuições e tipo de organização interna.

Através da Portaria n.º 335/2007, de 30 de março, foi definido o número máximo de unidades orgânicas flexíveis, e pela Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, a estrutura nuclear dos serviços e as competências das respetivas unidades orgânicas. Posteriormente, e já durante o XIX Governo Constitucional foi pelo Decreto-Lei n.º 126-B/2011, de 29 de Dezembro, revogado o Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março.

O Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, aprovado durante a vigência daquele Governo Constitucional, veio aprovar a atual estrutura orgânica da ANSR, a qual exerce as suas competências limitadas ao território continental nos termos do disposto no artigo 12º do Decreto-Lei 44/2005, de 23 de fevereiro, sendo que, nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira, tais competências são exercidas pelos organismos e serviços das respetivas administrações regionais.

A ANSR com as suas instalações físicas localizadas no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, conta, formalmente, com o apoio direto da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI), que, de acordo com o Decreto-Lei n.º 161-A/2013, de 2 de dezembro que, por sua vez, procedeu à primeira alteração do Decreto-Lei n.º 126 -B/2011, de 29 de dezembro, que aprovou a lei orgânica do MAI, tendo procurado dotar este Ministério com as estruturas e organismos necessários para a prossecução das respetivas atribuições, nomeadamente nas áreas da segurança interna, proteção civil e rodoviária, controlo de fronteiras e administração

eleitoral, permitindo-lhe assim levar mais longe o processo de reorganização iniciado em 2011 e eliminando as redundâncias subsistentes.

Tal reorganização visou robustecer as competências da SGMAI conduzindo, assim e de acordo com o seu articulado, a ganhos adicionais substantivos, quer em termos da eficácia, quer em termos de eficiência na utilização dos recursos existentes no MAI.

Neste contexto, e conforme o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 112/2014, de 11 de julho que procede à alteração ao Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março, *“A Secretaria-Geral assegura, nos termos da lei, o apoio administrativo e logístico integral, bem como a gestão administrativa do património afeto aos gabinetes dos membros do Governo do MAI, à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, às comissões, grupos de trabalho e outros organismos sem estrutura administrativa própria.”*

Ademais, e também conforme o ponto 3 do artigo 9.º da Republicação do Decreto-Lei n.º 126 - B/2011, de 29 de dezembro feita pelo Decreto-Lei n.º 112/2014, de 11 de julho se reitera que *“O apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da ANSR, no âmbito da prestação de serviços comuns, é assegurado pela Secretaria-Geral.”*

Acresce ainda referir que de acordo com o estipulado no artigo 7.º do Decreto Regulamentar n.º 28/2012 de 12 de março, o *“apoio administrativo e logístico ao funcionamento da ANSR é prestado pela Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SG) que gere, igualmente, o património afeto à Autoridade”* e que *“Sem prejuízo da articulação que devem fazer os dirigentes máximos de ambos os serviços, a ligação entre a ANSR e a SG para efeitos do presente artigo faz-se entre um núcleo de apoio administrativo da ANSR e os serviços respetivamente competentes da SG.”*

Ainda assim, e conforme atrás referido, o articulado constante dos sucessivos diplomas legais e respetivas competências da SGMAI não correspondem, de forma alguma, às realidades operativas e administrativas do quotidiano funcional desta organização, pelo que, diga-se em abono da verdade, todo o processo de gestão e elaboração de documentação técnico-administrativa que a ANSR, sucessivamente, ano após ano (desde o ano de 2007), tem vindo a desenvolver é efetuado através do seu Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO), cujas competências funcionais veremos mais adiante.

Assim sendo, a gestão administrativa desenvolvida pela ANSR ao longo destes seus 9 anos de existência passou não só pela criação, manutenção e atualização de um vastíssimo conjunto

técnico-administrativo, tendo, inclusive, como seu corolário a obtenção da certificação de qualidade pela norma NP EN ISO 9001:2008 no decorrer do ano de 2012, mantida nos anos subsequentes e renovada em 14 de abril de 2016.

Na verdade, a ANSR tem pautado a sua conduta de gestão administrativa, sempre com um adequado ajuste às suas reais necessidades operativas, pelo que, também enquadradas no âmbito das melhores práticas de gestão, se desenvolveram nestes últimos anos todos os documentos estruturantes de gestão.

Todo este trabalho de natureza administrativa, somado aos muitos projetos de natureza técnica desenvolvidos a nível das políticas de segurança rodoviária, tem sido verdadeiramente crítico para que a coordenação estratégica de combate à sinistralidade rodoviária ficasse devidamente concentrada numa única entidade estatal com foco exclusivo na conceção e supervisão da implementação das medidas de prevenção, sensibilização, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além de permitir a título consultivo apoio às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias, dos veículos e do ensino da condução automóvel.

A ANSR cujas atribuições se materializam no planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como na aplicação do direito contraordenacional rodoviário, sendo que nesta valência consagrou-se de forma centralizada todas as componentes do processamento após o levantamento do auto de contraordenação rodoviária pelas entidades fiscalizadoras, com vista a atingir-se níveis mais elevados de eficiência e eficácia, diminuindo os custos de processamento, aumentando o sucesso da cobrança e, sobretudo, reforçando o efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas pelo aumento da garantia da sua eficaz aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção, no espírito do Código da Estrada.

Por todas estas razões, esta Autoridade assume-se pois como uma entidade de referência no contexto nacional.

## 2. APRESENTAÇÃO DA ANSR

### 2.1 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

A segurança rodoviária, consubstanciada nas Grandes Opções do Plano 2017 e no Programa do XXI Governo Constitucional, prossegue um caminho já longo de adoção de políticas públicas no domínio da segurança rodoviária e que teve o seu último grande enquadramento através da então Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, que aprovou a então Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, que foi revista pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro, para o período de 2013-2015.

A ENSR vigorou até ao final do ano de 2015, sendo que nesse ano, por determinação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 62/2015, de 25 de Agosto, se estabeleceu a necessidade de elaboração de uma estratégia nacional no âmbito da segurança rodoviária a qual implicaria um trabalho de diagnóstico, preparação e discussão com organizações e associações da sociedade civil, bem como a consolidação e a elaboração dos planos de ação que a materializem, pelo que, ficou então também estabelecido, definir os princípios orientadores de uma nova estratégia, de forma a permitir que a sua aprovação possa conferir uma continuidade temporal das políticas públicas de segurança rodoviária no nosso país.

Neste contexto, e atendendo à experiência adquirida no planeamento da segurança rodoviária em Portugal, nomeadamente com os Planos Integrados de Segurança Rodoviária (PISER), o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) e, mais recentemente, com a ENSR, bem como na sua execução, foi também considerado como de grande importância estabelecer uma metodologia mais eficaz e eficiente, que permita obter maiores taxas de execução dos planos e uma melhor articulação entre todas as entidades do setor implicadas na implementação da mesma, bem como assegurar os meios financeiros necessários à sua execução.

Assim e nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolveu através daquele diploma legal, estabelecer que, entre os anos de 2016 e 2020, possa vigorar um novo instrumento estruturante de gestão das políticas públicas de segurança rodoviária, denominado «Plano Estratégico da Segurança Rodoviária 2016 -2020», no qual se encontrassem alinhadas, temporal e programaticamente, as políticas de segurança rodoviária nacionais com as que são definidas, com uma periodicidade de 10 anos, em termos europeus.

É precisamente neste contexto de alinhamento com as políticas europeias, que a ANSR definiu os seus objetivos estratégicos e, conseqüentemente, os operacionais, em sede de QUAR para o ano de 2017, de forma a *“Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com meta europeia, de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010”*, de resto também conforme a Comunicação da Comissão Europeia (2010) 389 final - Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária, e que, de forma sintética se deu nota em julho de 2015 através de uma informação interna, devidamente publicitada, relativa ao *“Interim Evaluation of the Policy Orientations on Road Safety 2011-2020”*.

Com tal estratégia visa o governo português estabelecer metas em termos da redução da mortalidade e do número feridos graves que ocorrem nas estradas nacionais e, simultaneamente, que aquelas sejam alcançáveis, pese embora ambiciosas. A verdade é que o nosso país foi, a nível da União Europeia, o que mais reduziu as vítimas mortais entre 2010 e 2015 com uma redução de 37%, enquanto a média europeia não foi além dos 17%. No ranking dos países, e no período temporal aqui em consideração, o segundo e terceiro lugar coube à Grécia e Espanha, com uma redução de 36 e 32%, respetivamente.

Importa, neste contexto, e no âmbito desta nova estratégia identificar os objetivos estratégicos, operacionais, e respetivos indicadores de desempenho, estabelecendo para o efeito, a metodologia, as regras e os critérios a respeitar na elaboração dos planos de ação bienais. A execução dos planos de ação será financiada pela percentagem do Fundo de Garantia Automóvel afeta à segurança rodoviária, sem prejuízo da contribuição financeira proveniente dos orçamentos dos vários organismos da Administração Pública responsáveis pela definição e execução das ações e, ainda, de financiamentos provenientes de programas como o «Portugal 2020».

A este propósito é de salientar a candidatura SAMA 2020 submetida em julho pela ANSR, a qual foi aprovada e que, segundo o parecer favorável da AMA/COMPETE 2020, se traduziu num assegurar de 56% de financiamento europeu, e assim também alinhado com o objetivo de *“assegurar o equilíbrio orçamental”* constante no QUAR de 2016 e de 2017 e vindo este, na linha de boas práticas de gestão, já anteriormente aplicadas, designadamente nos anos de 2014 e 2015, altura em que também se havia definido em QUAR o *“aumentar da captação de financiamento europeu”* tendo por base a relação do *“montante previsto de financiamento comunitário/orçamento total aprovado”*.

De acordo com as grandes opções do plano para 2017, o Governo centra-se de forma prioritária no combate à sinistralidade rodoviária, não só pelo desenvolvimento do plano estratégico de segurança rodoviária (PENSE) já atrás mencionado, como também pela determinação e envolvimento da participação ativa da sociedade civil, com o objetivo de fortalecer a segurança rodoviária nacional.

Em termos concretos, e de acordo com aquele documento estratégico nacional, ações como a instalação e ampliação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) e o reforço de meios das Forças de Segurança (FS), e também a simplificação do processo contraordenacional rodoviário, através da modernização dos sistemas de informação e a melhoria da sua vertente administrativa, permitindo uma decisão atempada dos autos, bem como a cooperação com os Municípios portugueses na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária e nas avaliações técnicas das áreas de concentração de acidentes, são áreas de criticidade acrescida e que serão levadas a cabo pela ANSR durante o ano de 2017.

Neste sentido, e partindo da avaliação dos resultados alcançados nos últimos anos, serão prosseguidas e delineadas novas medidas no âmbito da prevenção e sensibilização da população e também da fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, sendo que para tal, será dada continuidade a uma série de medidas tais como, o SINCRO, mas também o reforço da sensibilização de iniciativas integradas, plurianuais com recurso a diferentes canais de comunicação, bem como a aplicabilidade da lei, designadamente a Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto, que procede à décima quarta alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, com a aplicabilidade do artigo n.º 148 relativo ao novo sistema de pontos e cassação do título de condução.

O projeto SINCRO enquadrado no âmbito da ENSR traduz-se pela aplicabilidade de um objetivo operacional designado por “*Controlo Automático da Velocidade*”, sendo concretizado através de um sofisticado sistema telemático que constitui a infraestrutura física e tecnológica formada pelos equipamentos de *hardware*, *software* e de telecomunicações que asseguram, a montante, e de forma automática a fase de deteção da infração por excesso de velocidade, e a jusante pelo respetivo processamento administrativo o resultado daquela fiscalização.

O sistema operado remotamente nas instalações da ANSR é composto, fundamentalmente, por dois subsistemas, nomeadamente pela rede de Locais de Controlo de Velocidade (LCV's), e pelo Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET). Na sua primeira fase, o SINCRO é composto por uma rede de 50 Locais de Controlo de Velocidade, ou seja, 50 cabinas e 30 cinemómetros-

radar, que sendo em menor número, terão rotatividade pelas cabinas de acordo com um plano previamente estabelecido.

Os LCV's estarão situados em diversos pontos da infraestrutura rodoviária criteriosamente selecionados e perfeitamente identificados pelo sinal de trânsito "H43 – Velocidade Instantânea". Nestes locais, será instalada uma cabina, na qual se encontra um cinemómetro-radar que tem por função, proceder à deteção do excesso de velocidade e recolher a prova da infração (mediante fotografia do veículo infrator).

No fundo, este importantíssimo projeto nacional, visa promover o cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade dos veículos em cada local de controlo.

Já no que respeita à cooperação com os municípios portugueses, também inscrita quer no Programa do XXI Governo Constitucional, quer no documento estruturante relativo às Grandes Opções do Plano 2017, será também incrementada a elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária e agilizado o processo de contraordenações rodoviário de forma a diminuir os atrasos da sua vertente administrativa e, assim, permitir um instrumento verdadeiramente efetivo de combate aos comportamentos arriscados na estrada.

Neste contexto, e de acordo com o instituído nas prioridades governativas, é de salientar o facto de, para além de uma forte aposta na promoção das campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, desenvolvidas sob a responsabilidade da ANSR, assim como de campanhas efetuadas por outras entidades do Estado, nomeadamente pela Guarda Nacional Republicana (GNR) e Polícia de Segurança Pública (PSP), bem como ainda de inúmeras entidades da sociedade civil dedicadas à segurança rodoviária, também o envolvimento das autarquias e de outras entidades, públicas e privadas, com responsabilidades no setor, são e continuarão a ser determinantes para as políticas de sensibilização e prevenção rodoviária.

Também no atual programa governativo, encontra-se contemplada a criação de mecanismos legais de otimização do processamento de contraordenações rodoviárias, como já atrás referido e que, neste âmbito e em termos de gestão do processo contraordenacional rodoviário, a ANSR manter-se-á fortemente focada na continuidade de uma política assente em soluções de simplificação administrativa e legislativa que, por sua vez, permitam uma maior racionalização e criação de sinergias com outras áreas e "stakeholders", efetivando a redução dos tempos

processuais e permitindo a promoção de comportamentos mais adequados e seguros por parte dos cidadãos.

Ainda no que concerne ao processo de contraordenações rodoviárias, e naturalmente à missão da ANSR, esta continuará a dar continuidade às várias soluções tecnológicas em curso, de forma a se conseguir obter uma maior racionalização dos recursos humanos e materiais e, conseqüentemente, uma maior redução do tempo entre a data da infração e a data da decisão e da taxa de prescrição, esta última definida como objetivo operacional em sede de QUAR para o ano de 2017.

Por fim, é de salientar que com o objetivo claro de tornar ainda mais eficaz o trabalho desenvolvido no terreno pelas Forças de Segurança (FS), sem as quais, seria impossível almejar atingir as reduções de sinistralidade rodoviária verificadas em Portugal, a ANSR aloca verbas financeiras destinadas ao reforço da fiscalização efetuada por aquelas FS, via Fundo de Garantia Automóvel (FGA), continuando estas entidades policiais a beneficiarem de um considerável programa de afetação de equipamentos destinados aos propósitos e desígnios de segurança rodoviária.

## 2.2 ATRIBUIÇÕES E ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANSR

A ANSR, entidade estatal criada em sequência de um alinhamento governativo da primeira década do presente século onde imperou como resultado da Resolução de Conselho de Ministros n.º124/2005, de 4 de agosto, um Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), focado numa lógica criação de serviços administrativos mais fortes, coesos e focados, entre outras razões, na promoção da cidadania, no desenvolvimento económico e na maior qualidade dos serviços públicos, em prol a também maiores ganhos de eficiência, simplificação, racionalização e automatização dos serviços.

Surgida de uma lógica de agência governamental, a ANSR, resulta também das orientações da Organização das Nações Unidas (ONU) a qual recomenda a existência de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária, de resto como exposto no relatório denominado “*World Report on Road Traffic Injury Prevention*” da autoria da Organização Mundial de Saúde (OMS) e também pela posição assumida pelo Banco Mundial, os quais colocaram, definitivamente, o fenómeno da sinistralidade rodoviária na agenda das preocupações mundiais sobre saúde pública.

De entre as várias recomendações propostas naquele relatório da ONU, assume particular relevância a que determina que tais agências especialmente dedicadas às políticas de segurança rodoviária deverão ser dotadas de recursos financeiros autónomos e suficientes, situação que não é a verificada no nosso país, pois a ANSR não é dotada de recursos financeiros autónomos, limitando e/ou condicionando em muito a esfera de atuação da sua nobre missão.

A ANSR ocupa pelas razões acima apontadas e no contexto nacional, um importantíssimo papel, sendo que as suas atribuições se encontram definidas nos termos do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março e que de seguida se elencam:

- ✓ Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- ✓ Elaborar e monitorizar o plano nacional de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;
- ✓ Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;

- ✓ Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- ✓ Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- ✓ Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- ✓ Contribuir financeiramente, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

A estrutura orgânica da ANSR, de acordo com o enquadramento jurídico em que se insere, é dirigida por um Presidente, coadjuvado por um Vice-Presidente, com duas unidades orgânicas nucleares e cinco unidades orgânicas flexíveis, e um gabinete de assessoria à presidência, conforme se ilustra na imagem seguinte:

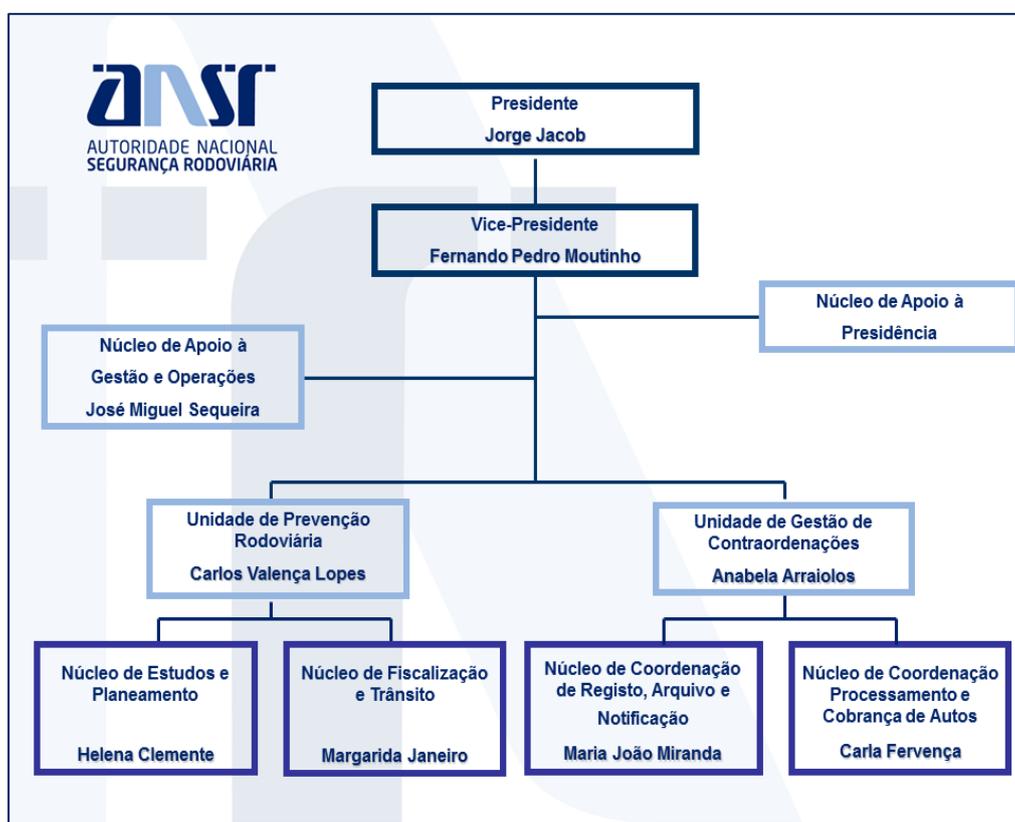


Figura 1 – Organograma da ANSR, 2017

Mapa de Pessoal 2017	
Categoria Profissional	Nº de funcionários por categoria
Dirigentes - direção superior	2
Dirigentes - direção intermédia	8
Especialista de Informática	2
Técnico Superior	59
Coordenador Técnico	1
Técnico de Informática	2
Assistente Técnico	40
Assistente Operacional	6
<b>Total</b>	<b>120</b>

Figura 2 – Mapa de Pessoal 2017

No quadro acima identifica-se por categoria profissional o nº de funcionários aprovados para o ano de 2017. Abaixo, demonstra-se a aprovação do Orçamento e Mapa de Pessoal para 2017.

E - 154152016/SOMAL- DSPCRHDDO DATA: 17-08-2016

**REPÚBLICA PORTUGUESA**  
GABINETE DA SECRETARIA DE ESTADO ADJUNTA E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Visto:  
A DSGA  
Mapa de Pessoal - Orçamento - DSGA  
Cipri - DSGA  
2016/13/13

Exmo. Senhor  
Secretário-Geral do  
Ministério da Administração Interna  
Rua de S. Mamede ao Caldas, 23  
100-533 Lisboa

SUA REFERÊNCIA:          SUA COMUNICAÇÃO DE:          NOSSA REFERÊNCIA:          DATA:           
 Nº: 6748/2016  
 ENT.:           
 PROC. Nº:         

ASSUNTO: **Aprovação do Orçamento e Mapa de Pessoal para 2017 - ANSR**

No âmbito do assunto acima referenciado, envio para os devidos efeitos, o Orçamento e Mapa de Pessoal para 2017, da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, no qual recaiu o despacho de Sua Excelência a Secretária de Estado Adjunta e da Administração Interna que a seguir se transcreve:

"Aprovo.  
12.08.2016  
Ass) Isabel Oneto"

Remeta-se para conhecimento ao Senhor Presidente da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária.

Com os melhores cumprimentos,

*Sandra Vasconcelos Lamelas*  
Sandra Vasconcelos Lamelas  
Cristina Paula Baptista  
Chefe do Gabinete do Secretário-Geral do Ministério da Administração Interna

Anexo: o referido /ES

Gabinete da SECRETARIA DE ESTADO ADJUNTA E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA  
Praça do Comércio, Ala Oriental 1149-018 Lisboa, Portugal  
TEL. + 351 211233000 FAX +351 211232050 EMAIL: gabinete.sea@ansr.gov.pt - www.ansr.gov.pt

A ANSR estrutura-se nas seguintes duas unidades orgânicas nucleares:

- Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR);
- Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO).

À UPR, compete:

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

- n) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- o) Propor ao presidente da ANSR medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria rodoviária, nomeadamente através da elaboração de propostas de instruções técnicas;
- p) Aprovar o uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito.

A UPR é dirigida por um diretor de serviços, cargo de direção intermédia de 1.º grau.

A UPR compreende as seguintes duas unidades orgânicas flexíveis:

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

Ao NEP compete, designadamente:

- a) Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- b) Realizar ou promover a realização de estudos sobre o comportamento dos utentes da via pública;
- c) Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões do trânsito e da segurança rodoviária;
- d) Promover a difusão de informação relativa a situações que afetem a fluidez do trânsito;
- e) Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- f) Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular dos acidentes e da sinistralidade;
- g) Contribuir para a elaboração dos Planos Nacionais de Segurança Rodoviária bem como dos documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- h) Promover a realização de estudos de legislação rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- i) Estudar, propor ou desenvolver iniciativas visando a segurança rodoviária;

- j) Promover estudos e análises de zonas e períodos de maior frequência de acidentes, propondo medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pelas infraestruturas rodoviárias e pela fiscalização;
- k) Apoiar a atuação do Observatório de Segurança Rodoviária através da execução dos estudos e análises necessários para a sua intervenção.

O NEP é dirigido por um chefe de divisão, cargo de direção intermédia de 2.º grau.

Ao NFT compete, designadamente:

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

O NFT é dirigido por um chefe de divisão, cargo de direção intermédia de 2.º grau.

À UGCO compete:

- a) Assegurar o registo centralizado dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada;
- b) Assegurar o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, bem como o acesso, preferencialmente sob forma digitalizada, das entidades envolvidas ao seu conteúdo;
- c) Assegurar a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenações;
- d) Assegurar o processamento administrativo dos autos de contraordenações, incluindo a análise dos processos e a proposta de decisão das sanções a aplicar;

- e) Preparar a decisão, designadamente de aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- f) Apoiar as entidades judiciais na instrução e tramitação dos processos cíveis e criminais com origem em contraordenações rodoviárias;
- g) Monitorizar, analisar e reportar superiormente os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- h) Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para as entidades fiscalizadoras e judiciais no sentido de maximizar a eficiência do processo e garantir os seus objetivos disciplinadores;
- i) Emitir instruções e esclarecimentos para os agentes das entidades fiscalizadoras que exerçam funções de atendimento e inquirição de testemunhas no âmbito de processos de contraordenação e coordenar o atendimento direto aos cidadãos no âmbito dos mesmos processos;
- j) Assegurar a cobrança e a distribuição das receitas provenientes das coimas impostas, de acordo com as regras fixadas.

A UGCO é dirigida por um diretor de unidade, cargo de direção intermédia de 1.º grau.

A UGCO compreende ainda as seguintes duas unidades orgânicas flexíveis:

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

Ao NCRAN, compete, designadamente:

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

O NCRAN é dirigido por um chefe de divisão, cargo de direção intermédia de 2.º grau.

Ao NCPA compete, nomeadamente:

- a) O processamento administrativo dos autos, coordenando a articulação com a entidade que, em regime de *outsourcing*, assegurar a elaboração das propostas de decisão;
- b) A inquirição de testemunhas;
- c) A difusão das orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos;
- d) O apoio à formação dos recursos do *outsourcing*;
- e) A coordenação dos serviços de cobrança, em *outsourcing*;
- f) O registo de sentenças judiciais;
- g) Apoio ao *Call Center* em matéria de contraordenações.

O NCPA é dirigido por um chefe de divisão, cargo de direção intermédia de 2.º grau.

Ao Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO) compete:

- a) Preparar todos os documentos de natureza administrativa e financeira que devam ser despachados pelo presidente;
- b) Preparar os documentos de planeamento orçamental da ANSR e prever necessidades em matéria de economato e tesouraria, informando atempadamente a Secretaria-Geral;
- c) Promover e assegurar todos os procedimentos inerentes à eficaz cobrança e depósito das receitas;
- d) Promover a atempada devolução de cauções prestadas no âmbito dos autos de contraordenação;
- e) Identificar as necessidades de formação e articular com os serviços respetivos da Secretaria-Geral os procedimentos necessários para propor ações e a frequência de ações externas;
- f) Articular com os serviços respetivos da Secretaria-Geral os procedimentos necessários à prestação do apoio administrativo e logístico à prossecução da missão da ANSR;
- g) Proceder às requisições, à Secretaria-Geral, de equipamentos, bens e serviços necessários ao funcionamento da ANSR;

- h) Providenciar que a manutenção dos equipamentos a cargo da ANSR seja requisitada e assegurada em tempo útil;
- i) Providenciar o atendimento não presencial dos cidadãos;
- j) Definir e implementar um sistema informático de gestão documental;
- k) Difundir pelos serviços da ANSR as regras internas e demais diretivas e orientações de funcionamento e de atuação de carácter geral.

O NAGO é dirigido por um chefe de divisão, cargo de direção intermédia de 2.º grau.

A ANSR comporta ainda um núcleo na dependência direta da Direção Superior:

- Núcleo de Apoio à Presidência (NAP).

Ao NAP, compete, designadamente:

- ✓ Assegurar o apoio ao nível do atendimento, secretariado e motoristas ao presidente e vice-presidente;
- ✓ Organizar as agendas do presidente e do vice-presidente e as suas deslocações em serviço;
- ✓ Prestar apoio técnico e jurídico nos processos em que a ANSR intervenha;
- ✓ Assegurar as atividades de auditoria e de controlo interno da ANSR;
- ✓ Acompanhar as auditorias externas e preparar os respetivos processos de contraditório;
- ✓ Pronunciar-se sobre propostas de orientações administrativas;
- ✓ Elaborar propostas, estudos e pareceres e coordenar e acompanhar os projetos determinados pelo presidente;
- ✓ Efetuar a recolha, análise e tratamento das informações veiculadas pelos órgãos de comunicação social, direta ou indiretamente relacionadas com a ANSR;
- ✓ Garantir a resposta tempestiva a questões colocadas à ANSR pelos órgãos de comunicação social;
- ✓ Divulgar as ações e eventos promovidos pela ANSR junto da comunicação social, e outros;

- ✓ Promover a participação da ANSR em eventos e cerimónias relacionadas com a sua área de atividade;
- ✓ Assegurar a organização, logística e protocolo de eventos promovidos pela ANSR;
- ✓ Assegurar a gestão, manutenção e atualização dos conteúdos da ANSR nos diversos canais de comunicação, designadamente no site institucional da Internet, Intranet, Canal MAI e Portal do Cidadão;
- ✓ Promover a cultura organizacional da ANSR, através de ações internas que contribuam para incrementar a coesão e a interação entre os trabalhadores.

## 2.3 VETORES DE ATIVIDADE

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

- O Planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária.
- A Promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária.
- A Aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário.

## 2.4 MISSÃO, VISÃO E VALORES INSTITUCIONAIS

A definição da estratégia de qualquer organização passa pela resposta prévia a três questões:

- Missão: Quem somos? O que fazemos?
- Visão: Para onde vamos? Como queremos ser reconhecidos?
- Valores: Que cultura devemos respeitar? O que é importante para nós?

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

No que respeita à visão e aos valores da ANSR foram definidos os seguintes:

**Visão:** *“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”*

### Valores Institucionais:

- **Competência** - eficaz aplicação do conhecimento, orientado para os resultados, em matéria de segurança rodoviária;
- **Credibilidade** - atuação centrada no rigor, equidade e isenção, enquanto valores indissociáveis do serviço público;
- **Cooperação** - fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária (infraestrutura, veículo, comportamento humano, gestão do sistema e socorro à vítima);
- **Cidadania** - orientação para o cliente e a assunção de uma responsabilidade partilhada, em matéria de segurança rodoviária, para indução de comportamentos seguros e responsáveis.

## **2.5 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (OE) INSCRITOS NO QUAR 2017**

Tomando como referência a Missão, Visão e Valores, foram definidos quatro objetivos estratégicos (OE) que orientam a ação da ANSR numa perspetiva de médio/longo prazo e que se encontram plasmados no QUAR de 2017.

**OE1** - Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão;

**OE2** – Modernizar a fiscalização rodoviária;

**OE3** – Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária;

**OE4** - Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes.

## **2.6 A ESTRATÉGIA 2017-2019**

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

### **Vetores estratégicos**

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

#### **➤ Eficácia e qualidade de serviço**

Este vetor reveste-se de especial importância para qualquer organização, na medida em que traduz o grau de sucesso no alcance dos objetivos definidos e, nesse âmbito, a qualidade do serviço prestado. Nos termos da estratégia delineada, a ANSR pretende dar continuidade à aposta muito clara no aumento da eficácia e qualidade percebida do serviço oferecido aos seus clientes e, exemplo dessa aposta, é o esforço já empreendido em vários processos em curso, nos quais não poderíamos deixar de destacar a implementação no ano de 2010, 2013 e 2016, da ferramenta CAF (*Common Assessment Framework*) para promover a autoavaliação organizacional e a introdução de uma cultura de melhoria contínua, com reflexos diretos na

gestão organizacional e, conseqüentemente na eficácia e qualidade percebida do serviço público desenvolvido. Refira-se ainda a este propósito que a ANSR monitoriza de perto a qualidade dos serviços desenvolvidos, mediante uma regular “auscultação” das entidades e cidadãos que interagem conosco, também conforme exigido pelo nosso sistema de gestão de qualidade (SGQ), recordando que esta organização obteve em 2012 a certificação de qualidade dos seus serviços ao abrigo da norma ISO 9001:2008, situação renovada em 2016 e cuja certificação se encontra válida até agosto de 2018.

➤ **Economia e eficiência operacional**

A escolha deste vetor consubstancia o reconhecimento, por parte da ANSR, de que a utilização dos dinheiros públicos deverá obedecer a critérios de boa gestão, ou seja, para além da preocupação de eficácia (incluída no anterior vetor estratégico), são igualmente importantes os critérios de economia e de eficiência. Ao eleger-se este vetor estratégico, considera-se que tão importante como saber se o resultado é atingido é saber também se o mesmo é alcançado com qualidade e adequabilidade às necessidades dos cidadãos, com minimização de custos e aproveitamento integral dos meios utilizados. Associado à eficiência, que se traduz em tirar o máximo rendimento dos recursos (humanos e materiais) utilizados, encontra-se o conceito de produtividade, cuja maximização é considerado um fator crítico para o sucesso da ANSR, sendo que para tal, impera também a necessidade interna de aumento do número de efetivos alocados às várias funções desempenhadas no organismo, e que, de resto, se encontram devidamente identificadas num manual de descrição de perfis e funções.

➤ **Comunicação e imagem e responsabilidade social**

Tendo presente as conclusões que resultaram da análise estratégica efetuada e que apontaram para a necessidade de se continuar a projeção da imagem da ANSR, considera-se que este vetor assume particular importância, na medida em que a comunicação e a imagem, mas também a sua responsabilidade social, podem e devem ser reconhecidas como a *seiva* que alimenta de forma positiva a sustentabilidade de qualquer organização, pelo que o seu reforço poderá contribuir não só para a consolidação da imagem externa da ANSR, passando pela criação de sinergias várias com os mais variados atores, mas também para o aumento da autoestima e da satisfação de todos os seus dirigentes, trabalhadores e colaboradores. Com a aposta neste importante vetor pretende-se dar um especial enfoque à dinamização da comunicação interna e externa, contribuindo desta forma para um sentimento de pertença e orgulho dos trabalhadores da nossa organização, e também pelo reforço da mediatização da ANSR através, designadamente, da produção de conteúdos que permitam a marcação de agenda junto dos

órgãos de comunicação social e restantes *stakeholders* em ordem a sedimentar a imagem organizacional.

## 2.7 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2017-2019

No âmbito da análise estratégica efetuada, foram definidos para o triénio 2017-2019, sete objetivos estratégicos, abaixo identificados, os quais foram distribuídos horizontalmente segundo as perspetivas da metodologia BSC (inovação e aprendizagem, processos, financeira e cidadãos), devidamente enquadrados verticalmente pelos vetores estratégicos, conforme se verá adiante no Mapa Estratégico.

Contudo, e porque após a submissão em prazo legal do Plano de Atividades de 2017, houve necessidade de se readaptar o referido Plano de Atividades conforme indicações expressas em reunião havida a 31 de janeiro de 2017, presidida por Sua Excelência a Senhora Ministra da Administração Interna, e que contou com os dirigentes superiores de todos os organismos tutelados.

Por conseguinte, e de imediato, a ANSR desde logo procedeu em conformidade com o estipulado ministerialmente, tendo para tal, submetido à SGMAI o “novo” QUAR 2017 com a inscrição de todos os objetivos operacionais, respetivos indicadores e metas associadas, emanados superiormente.

De referir que na reunião acima mencionada, foi distribuído por todos os senhores dirigentes superiores dos vários organismos MAI, um documento, denominado “Objetivos Estratégicos 2017-2019”, o qual, de acordo com o aí expresso, visou proceder à identificação das principais questões a que o Governo, na área da Administração Interna, deverá responder e adequar, para ser sustentável, ter vitalidade e ser eficaz. Assim, e de acordo com o mesmo documento, há que *“se centrar naquilo que é essencial e crítico para o sucesso continuado do MAI”*.

O documento norteia as linhas e prioridades do Governo, vertidas já noutros documentos estratégicos tais como o Programa do Governo e as Grandes Opções do Plano, bem como na atividade anual dos Serviços. De referir ainda que, conforme também expresso no referido documento, trata-se de um processo partilhado, que conta como o envolvimento de todos os intervenientes do processo, designadamente Tutela e dirigentes dos serviços, e como tal coerente e integrado.

Como enquadramento legal para a construção do referido documento estratégico do MAI encontra-se a Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, que instituiu o Sistema de Avaliação do Desempenho na Administração Pública (SIADAP).

Ainda conforme referido no documento, *“alguns Serviços já terão elaborado o seu QUAR e Plano de Atividades para o ano de 2017”*, sendo aqui o caso da ANSR que já tinha, inclusive, submetido os seus documentos de gestão, e *“podendo, desta reunião, resultar a necessidade de algum ajustamento a esses documentos. Pretende-se que tal ajustamento seja, no máximo, executado até ao dia 15 de fevereiro de 2017”*. Neste sentido, a ANSR conforme atrás mencionado já diligenciou junto da SGMAI tendo remetido o QUAR e submetendo, hoje mesmo (15 de fevereiro de 2017) o presente documento “Plano de Atividades 2017” com os ajustes que se tornaram por imperatividade necessários de inscrição.

#### **OE 1. Comunicar e envolver os trabalhadores na estratégia organizacional**

No âmbito deste objetivo, será dada não só sequência à implementação e monitorização dos programas de melhoria identificados no estudo de autoavaliação organizacional efetuado em 2016, nos domínios do reforço da liderança e gestão estratégica para a otimização de resultados, do envolvimento e motivação das pessoas, com reflexo na sua produtividade e da comunicação e imagem interna e externa da ANSR, como também e de acordo com a estratégia definida, a ANSR continuará a apostar na formação dos seus trabalhadores no sentido de promover a sua qualificação e valorização profissional. Também com o objetivo de fomentar a cultura organizacional e de promover a coesão e interação entre os trabalhadores, continuará a ser publicado mensalmente o boletim informativo interno *“Newsletter ANSR”*.

#### **OE 2. Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes**

Tendo presente que o sucesso da estratégia organizacional preconizada assenta em duas variáveis, designadamente a interna e a externa, e que a segunda depende direta e indiretamente da primeira, importa aqui fazer alinhar o grau de envolvimento e colaboração de todos aqueles que trabalham na organização, designadamente dirigentes, trabalhadores e colaboradores, sendo que, para tal, será dada prioridade às ações de formação tidas por necessárias ao incremento de competências/know-how dos trabalhadores, bem como serão também realizadas diversas sessões informativas, quer em contexto presencial (em sala/auditório) quer por recurso a plataformas digitais, a ministrar pelas várias unidades orgânicas da ANSR e subordinadas a iniciativas incluídas no plano estratégico 2017-2019 e

visando assim a sua divulgação entre todos os trabalhadores. Ainda neste objetivo, e no que respeita à componente externa do objetivo estratégico será promovido a divulgação de campanhas plurianuais de sensibilização rodoviária, bem como a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade, bem como, dar um forte impulso à dinamização da formação cívica nas escolas, passando entre outras iniciativas, pela divulgação do projeto da ANSR denominado “Júnior Seguro” e ainda desenvolvendo também concursos destinados ao envolvimento de ONG’s na área da Segurança Rodoviária.

### **OE 3. Modernizar a fiscalização rodoviária**

No âmbito do plano trienal para 2017-2019, serão prosseguidos esforços a jusante da desmaterialização dos processos, bem como dada uma especial atenção à reengenharia e automatização dos mesmos por forma a aumentar ainda mais a eficiência e a eficácia organizacional. Neste sentido, processos como a implementação das duas fases do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), a Implementação do Plano Nacional de Fiscalização e a simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administrativa, consubstanciam-se como dos mais importantes processos existentes na Autoridade e a concretização deste objetivo estratégico concorre também para a promoção de um serviço mais eficaz e determinante para o sucesso da concretização das políticas de segurança rodoviária nacionais.

### **OE 4. Territorializar os instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária**

Com a aplicação deste importante objetivo, há uma aposta muito forte por parte da ANSR e do MAI em, por um lado, reforçar as iniciativas que se desenvolvem relativamente à promoção da elaboração dos planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, mas também a realização de avaliações técnicas nos lanços de estrada com maior concentração de acidentes e ainda a promoção da classificação de segurança da rede rodoviária nacional e municipal. Todos estes instrumentos de combate à sinistralidade rodoviária, em estreita corelação com as diversas (outras) ações desenvolvidas junto de segmentos específicos (da sociedade) têm e terão o seu relevante contributo para o combate último a que este organismo se propõe e que é a redução da sinistralidade rodoviária do nosso país.

#### **OE 5. Otimizar o equilíbrio orçamental**

Face ao atual quadro macroeconómico e considerando que o nosso país se encontra em fase de saída de um difícil período de crise económica, mas atentos que estamos às muitas dificuldades ainda em curso a nível Estatal e, conseqüentemente, das entidades públicas com responsabilidades acrescidas na despesa pública, será dada pela ANSR prosseguimento a uma política de gestão interna baseada numa adequada racionalização de despesas, com evidentes benefícios financeiros, sendo que para tal, uma vez mais, a ANSR recorrerá da captação das fontes financiamento proporcionadas pelos fundos comunitários disponibilizados pelo SAMA 2020. Ainda neste contexto, serão prosseguidas várias iniciativas já iniciadas nos anteriores Planos Estratégicos, designadamente a continuidade, sempre que possível, da adoção da fase negocial nos procedimentos de contratação pública, bem como a renegociação de contratos já existentes com fornecedores e a otimização/agilização dos serviços de *outsourcing* no sentido de melhor se adaptarem às necessidades operacionais. Com a aplicação destas medidas dar-se-á continuidade a uma política de eficiência e de economia na gestão dos recursos financeiros, contribuindo a ANSR, para (dentro das suas responsabilidades executivas) a sustentabilidade das finanças públicas nacionais.

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

Considerando a necessidade de dar continuidade ao reforço da notoriedade e imagem da ANSR, serão dadas instruções no sentido de se reforçarem os procedimentos relativos a todas as ações de divulgação da imagem organizacional, em especial as que concernem à melhor gestão dos canais de comunicação institucional, designadamente o portal eletrónico e a rede social - *facebook*, bem como a ponderação de construção de um novo site em ordem a melhorar não só a imagem, como principalmente a disponibilizar mais e melhor informação ao cidadão. Ademais a ANSR irá também no âmbito deste objetivo estratégico dar prioridade a iniciativas várias, como sejam as correlacionadas com as novas e desejáveis parcerias estratégicas, sendo que, neste domínio, reforçar-se-ão as relações já existentes e a desenvolver na área da segurança rodoviária com todos os atores críticos no processo. Assim, a articulação entre os serviços e a partilha de informação sobre veículos, proprietários e condutores, bem como a desmaterialização e simplificação de procedimentos no acesso à informação e a implementação do sistema de informação de acidentes de viação, incluindo georreferenciação e ainda o desenvolvimento de funcionalidades e divulgação do portal de contraordenações constituirão bases de ação que, entendemos, se traduzirão na fomentação de parcerias que só podem ter e

encontrar um caminho – a melhoria e a promoção de uma cultura de segurança rodoviária sustentável.

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

No cerne deste objetivo encontra-se o cidadão, a nossa razão de ser enquanto instituição pública que somos, pois é para o cidadão que quotidianamente se desenvolve o nosso trabalho. O cidadão não é apenas o outro, os cidadãos somos nós mesmos enquanto trabalhadores, colaboradores e respetivos familiares. Todos somos cidadãos, podemos é estar ou não na qualidade de servidores de uma instituição do Estado que se destina ao serviço de todos nós, cidadãos nacionais. Na verdade, quer se esteja dentro da instituição ANSR, quer esteja fora da instituição, as políticas e ações por ela desenvolvidas têm de abarcar todos, sem exceção. Todos nós, enquanto cidadãos temos direitos e deveres civis e políticos, e é nesse sentido, que a ANSR como entidade pública que é e com responsabilidades no domínio da segurança e administração interna deverá prosseguir todos os seus objetivos. A qualidade e satisfação do cidadão deve ser, tal como todas as outras ações desenvolvidas pela ANSR, monitorizada a todo o tempo, sendo que para tal deveremos numa lógica de melhoria contínua dos serviços, “auscultar” regularmente os nossos destinatários cidadãos e é também dentro desse pressuposto de aferição de qualidade que a ANSR se pauta e se enquadra pelos princípios de um sofisticado Sistema de Gestão de Qualidade (SGQ) que responde aos múltiplos requisitos da norma ISO 9001:2008. Ainda dentro deste objetivo a ANSR dará (ainda este ano!) corpo a mais um importante reconhecimento, com a obtenção (prevista) do Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001:2005.

### **2.8 MAPA ESTRATÉGICO PARA O TRIÉNIO 2017-2019**

Definidos os três vetores estratégicos, que consubstanciam as grandes linhas orientadoras da ANSR, bem como os objetivos organizacionais, elaborou-se o Mapa Estratégico para o triénio 2017-2019, constante da figura da página seguinte, que constitui o modelo representativo da estratégia organizacional. Existe uma relação direta entre as quatro perspetivas consideradas, na medida em que a boa performance nos objetivos da inovação e aprendizagem irão induzir melhorias nos processos internos que, por sua vez, terão impacto nos resultados financeiros e, finalmente irão gerar uma melhor satisfação dos nossos “clientes” que são os cidadãos, conforme se pode visualizar na figura da página seguinte.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2017							Última atualização: 09/02/2017			
Ministério da Administração Interna										
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária										
Missão: Planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário										
Objetivos estratégicos (OE):										
OE 1. Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão										
OE 2. Modernizar a fiscalização rodoviária										
OE 3. Promover o acesso e a gestão partilhada da informação rodoviária										
OE 4. Desenvolver estratégias de educação e sensibilização eficazes										
Objetivos operacionais	Meta 2016	Meta 2017	Concretização			Desvio				
			Resultado	Classificação						
			Superior	Atíngida	Não atingida					
<b>EFICÁCIA</b>										
<b>OE 1</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Prossiguir o objetivo nacional, atinado com meta europeia, de reduzir o número de vítimas mortais a 100 dias para mortalidade em ano de 2020, com base no valor de 2015.	Ind 1	% de redução do número de vítimas mortais desde 2012*	30%	35%						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>OE 2</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Desenvolver e implementar o Plano Nacional de Proteção de Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos, abrangendo a mobilidade em modos suaves	Ind 2	Data de aprovação do Plano	N/A	31.12.2017						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>OE 3</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Realizar inspeções técnicas de vias rodoviárias, no âmbito dos protocolos já celebrados e a celebrar entre a ANSR e as comunidades intermunicipais	Ind 3	N.º de inspeções técnicas	N/A	4						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>EFICIÊNCIA</b>										
<b>OE 4</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Recuperar os processos contraordenacionais pendentes e concluídos em 2014 e em 2015	Ind 4	N.º de recuperação de pendência	N/A	100%						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>OE 5</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Implementar a descentralização do processamento das contraordenações registadas por circunscritores móveis	Ind 5	Data de entrada em produção	N/A	31.12.2017						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>OE 6</b> <small>Realização: 33,3%</small>										
Implementar as medidas de eficiência organizacional incluídas na proposta de OE 2017	Ind 6	% de execução	N/A	80%						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>Qualidade</b>										
<b>OE 7</b> <small>Realização: 100%</small>										
Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Ind 7	(n.º avaliações positivas em inquéritos) / (n.º avaliações realizadas no inquérito) x 100**	72%	75%						
<small>Peso: 100%</small>										
<b>Indicadores para os recursos</b>										
Aplicação da fórmula utilizada										
* De acordo com a Comissão de Controlo Europeu (2010) 380 final - Livro e um espaço europeu de segurança rodoviária										
** escala de 1 a 4										
<b>Recursos disponíveis</b>										
Recursos Humanos		Posição	Planeados		Executados		Desvio			
Diretores - direção superior		20	40							
Diretores - direção intermédia e chefes de serviço		58	118							
Técnicos superiores		32	708							
Assistentes de informática		32	24							
Assistentes técnicos		9	9							
Técnicos informáticos		8	58							
Técnicos técnicos		8	320							
Técnicos operacionais		3	30							
TOTAL			1279							
Orçamento (M€)			Destinado		Realizado		Desvio			
Funcionamento			10.400.000,00							
PIDDAC			0,00							
Percentagem avaliação:			Eficácia	EFICIÊNCIA	Qualidade					
			47%	47%	10%					
<b>Lista dos fontes de verificação</b>										
Indicador 1 - Relatório de Eficiência Rodoviária										
Indicador 2 - Despacho de aprovação do documento										
Indicador 3 - Lista de controlos de registo de inspeções técnicas										
Indicador 4 - Sistema Informático de Declaração de Autos										
Indicador 5 - Despacho de aprovação de entrada em produção										
Indicador 6 - Relatório de atividades da ANSR de 2017										
Indicador 7 - Relatório de atividades da ANSR de 2017 e Relatório de Análise de Satisfação do Cidadão de 2017										

Figura 4 – QUAR da ANSR, 2017

### 3. OBJETIVOS OPERACIONAIS (OO)

Os objetivos operacionais definidos para 2017 visam:

- **Eficácia**

- OO1 – Prosseguir o objetivo nacional, alinhado com a meta europeia de reduzir o número de vítimas mortais a 30 dias para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010

- OO2 – Desenvolver e implementar o Plano nacional de Proteção de Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos, abrangendo a mobilidade em modos suaves

- OO3 – Realizar inspeções técnicas às vias rodoviárias, no âmbito dos protocolos já celebrados e a celebrar entre a ANSR e as comunidades intermunicipais

- **Eficiência**

- OO4 – Recuperar os processos contraordenacionais pendentes entrados em 2015

- OO5 – Implementar a desmaterialização do processamento das contraordenações registadas por cinemómetros móveis

- OO6 – Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE 2017

- **Qualidade**

- OO7 - Aumentar o nível de satisfação do cidadão

Considerando o estatuído no n.º 2 do Art.º 1º do Decreto-Lei nº 183/96, de 27 de setembro, apresenta-se, seguidamente, o Plano Anual de Atividades, com a enunciação dos programas e respetivos encargos financeiros.

Ainda no âmbito da sua política de gestão e na senda do plano estratégico desenvolvido para o triénio 2017-2019, que se seguiu à autoavaliação CAF (Common Assessment Framework) considerou-se que os objetivos estratégicos da ANSR se encontram devidamente alinhados com o QUAR de 2017. De referir que, de acordo com os inquéritos realizados a nível da qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão, a ANSR atingiu um nível de satisfação global (apurado) de 74%, ou seja, um resultado acima da meta estabelecida em sede de QUAR para o ano de 2016.

De referir ainda que a ANSR ao ter desenvolvido um substancial plano estratégico para o triénio 2017-2019, pôde identificar uma série de variáveis condicionadoras da sua atividade e assim, ajustá-las e adequá-las à realidade político-económica nacional. Na verdade, os planos estratégicos se devidamente alinhados com as preocupações governativas, definem um conjunto de prioridades e decisões que devem orientar o desenvolvimento e a construção do futuro de uma organização, no sentido de assim melhor se poder cumprir os objetivos ligados à sua missão.

Tratando-se o plano estratégico de um documento de gestão que tem por base a definição de um conjunto de prioridades e decisões que orientam o desenvolvimento e a construção do futuro de uma organização num horizonte de longo prazo, podemos então, considerá-lo como uma imperiosa ferramenta de gestão, a qual visa impor uma racionalidade central às decisões, estimulando a convergência de esforços e focalizando a atenção dos decisores nos fatores-chave para o sucesso da organização. Para a boa percussão daqueles documentos estratégicos recorreu-se à metodologia do *Balanced ScoreCard* (BSC), o qual, pelas suas características específicas, permitiu aferir e valorizar os atributos distintivos da organização, testar e conferir consistência às orientações estratégicas, reformular processos, promover o alinhamento dos atores críticos e, finalmente medir os resultados de forma a possibilitar a tomada de decisões com oportunidade. A estratégia idealizada visou, entre outros aspetos, mitigar os pontos fracos e as ameaças entretanto detetadas, ao mesmo tempo que pretendeu alavancar os pontos fortes e as oportunidades identificadas.

Perspetivado numa lógica mais abrangente o plano estratégico, devido à sua conceptualidade multidimensional acaba por abranger todas as atividades críticas da organização, dotando-as de senso de unidade, direção e propósito, facilitando as mudanças necessárias induzidas pelo seu próprio ambiente. Passados mais de nove anos desde a criação da ANSR, continuamos a constatar, quotidianamente, a necessidade imperativa de adaptações que decorrem da prática corrente e que na altura, por motivos óbvios, não eram previsíveis, nomeadamente a existência de sobreposições de competências com outros organismos e a falta de autonomia financeira.

#### **4. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

Em 2017, a ANSR continuará, à semelhança do ocorrido nos anos anteriores, a optar por conduzir a sua estratégia de gestão, assente numa política voltada para o cidadão, razão última da sua existência organizacional. Neste sentido, a divulgação pública das ações e/ou atividades desenvolvidas em prol de uma melhor segurança rodoviária nacional junto dos cidadãos, mas também junto de entidades públicas e privadas com responsabilidades na matéria e/ou dedicadas ao setor dos transportes, é um verdadeiro desígnio desta nobre instituição. Na verdade, tudo o que for feito para ajudar a promover as condições de segurança rodoviária no nosso país, serão pois determinantes para que, paulatinamente, se contribua para uma forte cultura de segurança rodoviária.

O ano de 2017 constituirá mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados relativamente animadores no que à segurança rodoviária respeita, na senda dos bons resultados alcançados em 2016, situação que já se vinha verificando nos últimos anos. Ainda assim, 2016 registou em termos de vítimas mortais e de feridos graves, um número inferior ao registado no ano imediatamente transato. No entanto, os acidentes rodoviários registaram no ano de 2016 um ligeiro aumento face ao ano de 2015. Os balanços e as análises poderão ser observados com um maior detalhe no exaustivo anuário de segurança rodoviária que se encontra no site da ANSR.

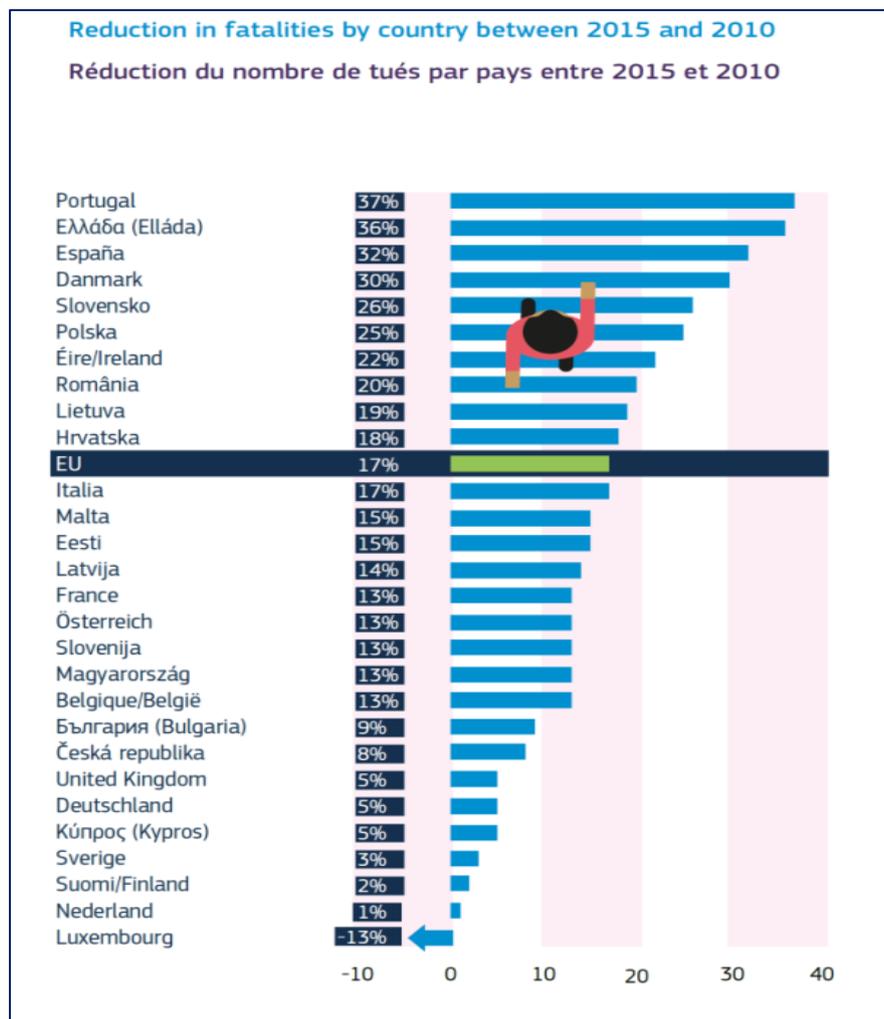
A realidade em termos de segurança rodoviária é sempre espelhada pelos números que traduzem um resultado evolutivo de continuidade verdadeiramente positiva onde de acordo com os dados aí constantes se pode continuar a afirmar a existência de uma sustentada redução dos níveis de sinistralidade ocorridos em Portugal.

Este fenómeno não acontece por “obra do acaso” mas sim como resultado de um processo enquadrado num conjunto de políticas e ações ministradas pelas mais diversas entidades atuantes no mundo rodoviário, a que a ANSR não ficou alheia, mas também por uma vontade política expressa dos sucessivos governos no sentido de promover uma cultura de segurança assente nos mais variados princípios de bem-estar social e económico.

Neste contexto, importa desde já ressaltar o facto de nos últimos anos, o nosso país ter apresentado um desempenho assinalável na senda europeia, sendo que para a concretização de tal desiderato, não podemos afastar ou esquecer a existência de uma verdadeira abordagem holística e integrada numa panóplia multidisciplinar de políticas públicas.

Na realidade, as políticas de segurança rodoviária, quer a nível local, nacional, europeu ou internacional devem integrar os objetivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa, não se podendo “desligar” a política de segurança rodoviária às políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros, comércio e relações externas, entre outras.

Na verdade, a segurança rodoviária é hoje, mais do que nunca, um desígnio dos estados modernos e em especial dos estados europeus, sendo que Portugal não se imiscui desse objetivo. Prova dessa realidade é a redução da sinistralidade alcançada na primeira década deste século e continuada na presente década, sendo que se observarmos a evolução da sinistralidade em Portugal face à média europeia, podemos afirmar que temos vindo a primar pela bitola dos melhores países da europa e até conseguimos superar a média comunitária, conforme imagem infra, recolhida do documento da Comissão Europeia – “*Road Safety Scoreboard*”, publicado em 2016.



Em 2017 a ANSR focar-se-á não só nos seus objetivos operacionais como também incrementará parcerias com diversas entidades do setor no sentido de promover o aumento da segurança rodoviária nacional. Continuaremos apostados no combate a comportamentos erráticos, tais como o consumo do álcool aquando da prática da condução, das velocidades excessivas, do uso do telemóvel e/ou aparelhos radiofónicos, e também do não uso de cinto de segurança em especial nos bancos traseiros, da fadiga, entre outros.

Mas em 2017, continuaremos a envidar esforços e sinergias com os nossos parceiros públicos e de Ministério, designadamente com as forças policiais (GNR e PSP) que quotidianamente desenvolvem operações de fiscalização no terreno, e sem as quais, indubitavelmente a nossa missão não poderia ser cumprida. A ANSR não é uma entidade operacional, não tendo os meios, nem as atribuições das forças de segurança, mas ainda assim não deixa de ser a entidade com responsabilidades no planeamento e coordenação da política de segurança rodoviária nacional. Também neste contexto, consideramos que muito se tem feito no nosso país no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, que, recorde-se tem sido ao longo das sucessivas legislaturas encarado como um desígnio governamental.

A redução da sinistralidade verificada nos últimos anos e que esperamos que se continue a verificar em 2017 é resultado de um amplo conjunto de fatores, tais como melhores infraestruturas rodoviárias, veículos automóveis mais seguros a nível da sua segurança passiva e ativa, um sistema de emergência cada vez mais eficiente, resultando num socorro mais rápido e eficaz, mas também pela existência de uma cada vez maior consciencialização por parte dos cidadãos no uso dos equipamentos de segurança que são cada vez mais utilizados, tais como os cintos de segurança, os capacetes de proteção e os sistemas de retenção de crianças, proporcionando assim uma muito maior proteção em caso de acidente rodoviário.

Estamos pois convencidos que a ANSR e por inerência o MAI e as suas forças e serviços de segurança têm em muito contribuído com as suas ações de prevenção e fiscalização para a melhoria da segurança rodoviária nacional, sendo certo que sem a participação muito ativa e empenhada da sociedade civil, através das organizações, associações e outras entidades que atuam no domínio da segurança rodoviária, não seria possível encontramo-nos no patamar de desenvolvimento em que nos encontramos e também por essa razão, expressamos aqui uma palavra de reconhecida gratidão a todos quantos aqueles que diariamente trabalham em prol de um objetivo que nos é comum - o combate à sinistralidade rodoviária.

Do conjunto das inúmeras ações de segurança rodoviária realizadas no ano 2016, destaca-se o início da instalação do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), o qual será prosseguido em 2017 com forte ampliação de mais cinemómetros-radar colocados a nível nacional.

No que respeita a matéria de gestão e cobrança de contraordenações, foi também durante o ano de 2016 concluído o concurso denominado “Serviços de Gestão dos Processos de Contraordenação”, o qual consiste num projeto verdadeiramente integrado e especialmente vocacionado para os serviços de registo, cobrança, arquivo digital e elaboração de propostas de decisão dos processos de contraordenação rodoviária, com repercussões, esperamos, muito positivas para o ano de 2017.

Paralelamente a este processo, e no âmbito das ações de fiscalização rodoviária, a ANSR dotou as Forças de Segurança (GNR/PSP) com 850 novos portáteis e impressoras, visando assim, dotá-las de mais e melhores meios para que estas possam prosseguir a sua missão fiscalizadora de forma mais eficiente, sendo certo que esta maior capacitação operacional assente em recursos informáticos, visam não só a promoção da desmaterialização dos processos alocados à operação policial no levantamento do auto de contraordenação, com conseqüente melhoria e eficácia de todo o processo contraordenacional rodoviário, e assumindo-se por essa razão, de importância verdadeiramente acrescida para as políticas nacionais de segurança rodoviária.

## **5. MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA, DESBUROCRATIZAÇÃO, QUALIDADE E INOVAÇÃO**

O presente capítulo vem ao encontro do estipulado pelo Decreto-Lei n.º 73/2014, de 13 de maio, que define os princípios gerais de ação a que devem obedecer os serviços e organismos da Administração Pública na sua atuação face ao cidadão, e que reúne de uma forma sistematizada as normas vigentes no contexto da modernização administrativa. Na verdade, nestes últimos anos foi dado um passo decisivo na consolidação das políticas públicas de modernização da Administração Pública e, em particular, dos seus serviços de atendimento ao público.

A ANSR não tem atendimento presencial direto ao público, contudo dispõe de modernos mecanismos de atendimento ao cidadão, quer através do seu sofisticado Call Center, quer através de caixas de *email* especialmente dedicadas, quer ainda através de uma muito recente e sofisticada plataforma interativa denominada por “*Portal de Contraordenações*” que adiante iremos detalhar.

O caráter inovador do referido decreto-lei foi, também ele, erodido pelo célere desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, assim como pela correspondente mudança dos paradigmas do relacionamento interpessoal, comercial e administrativo nas sociedades contemporâneas. O ritmo acelerado de transformação da realidade social e económica em que se inscreve e atua a Administração Pública e muito especialmente este organismo do MAI, é traduzido pela nossa postura gestonária que, de forma sucessiva e muito incisiva se tem vindo a apostar em todos os parâmetros a que este capítulo respeita e que, reforce-se, é também sempre e em todo o texto do presente documento devidamente abordada e relatada.

Ainda a este propósito, somos de notar que todo o documento deverá ser lido e analisado de forma integrada, pois toda a realidade processual existente na ANSR e, como tal, inerente às atribuições e competências quer do organismo quer das suas unidades orgânicas flexíveis e de apoio, se interligam em perfeita harmonia simbiótica e por essa razão, assentes num sistema de verdadeira inter-relação e, conseqüentemente, de interdependência.

Ora o acima referido diploma legal estabelece as medidas de modernização administrativa, designadamente tudo o que respeita ao acolhimento e atendimento dos cidadãos em geral e dos agentes económicos em particular e a receção de pedidos através dos demais canais de

comunicação existentes - digital, presencial, postal ou telefónico e ainda a forma de comunicação administrativa e a simplificação de procedimentos.

A todos estes requisitos já a ANSR responde de forma exemplar ainda que, numa linha de melhoria contínua este organismo esteja sempre disposto a melhorar. É também por essa razão que a ANSR como já oportunamente referido é uma entidade certificada em qualidade, de resto a única em todo o MAI que tem essa reconhecida atribuição.

A ANSR presta de forma direta serviços de natureza pública ao cidadão e, nesse sentido, orienta também a sua linha de atuação de acordo com o disposto no Código do Procedimento Administrativo, tendo sempre em conta os princípios da qualidade, da proteção da confiança, da comunicação eficaz e transparente, da simplicidade, da responsabilidade e da gestão participativa, com vista a garantir que a sua atividade se orienta para a satisfação das necessidades dos cidadãos, privilegiando a opção pelos procedimentos mais simples, cómodos, expeditos e económicos, independentemente da grande complexidade da nossa organização interna e interadministrativa a que já tivemos no presente documento oportunidade de referir.

Mas centrando-nos agora naquilo que é a modernização administrativa e respetiva desburocratização, cumpre-nos referir que ao apostarmos nesta importante área, estamos a promover a nossa capacidade, e consequentemente a capacidade do Estado, no sentido de darmos uma maior competitividade e capacitação administrativa, sendo que o melhoramento do acesso às tecnologias da informação e comunicação, bem como a sua utilização e qualidade são, por nós, consideradas verdadeiramente críticas.

A ANSR neste propósito visa acima de tudo centrar-se nos processos de digitalização e/ou disponibilização de serviços públicos de forma integrada e totalmente desmaterializada, com especial enfoque nos processos de reengenharia, simplificação e desmaterialização de processos e em todos os mecanismos que assegurem a interoperabilidade entre os vários sistemas de informação da administração, bem como em mecanismos de identificação, autenticação e assinatura eletrónicas, e assim de todo o conjunto de iniciativas integradas de racionalização das TIC.

Ao fazermos esta forte aposta estratégica, estamos a definir como objetivos e prioridades a redução dos custos de contexto através do reforço da disponibilidade e fomento da utilização de serviços em rede melhorando de forma direta a eficiência deste organismo e de forma indireta a eficácia da máquina do Estado, pois toda esta operação concorre para a estratégia nacional em

matéria de modernização e simplificação administrativa, nomeadamente para o Programa Simplex+, numa lógica de princípio da Administração Aberta.

Na verdade, a modernização da Segurança Rodoviária com recurso às TIC é quantificada em objetivos concretizados em metas para níveis de serviço (SLA), tendo como referências os principais indicadores de performance, sendo que as atividades serão sempre realizadas numa lógica de operação integrada, revelando uma estratégia estruturada para aproximação da ANSR aos cidadãos, empresas e demais stakeholders. Assim, a ANSR segue em estreita linha com o plano global estratégico de racionalização e redução de custos com as TIC na Administração Pública, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2012, de 7 de fevereiro.

O Protocolo celebrado entre a ANSR e a ARAC visa a implementação de um canal de comunicação eletrónico entre o sistema de contraordenações da ANSR e o Sistema de Informação de Gestão de Autos - SIGA - e a base de dados da ARAC, da qual consta a identificação dos veículos afetos à atividade de rent-a-car para posterior emissão da notificação do pedido de identificação de condutor. O acesso à informação por parte da PSP, GNR e PML será efetuado em tempo real, através de comunicação eletrónica de dados entre o sistema de informação da ANSR denominado de SIGA e a base de dados da ARAC, com utilização de *webservices* especificamente implementados de modo a assegurar a transmissão dos dados de forma segura. As empresas de rent-a-car notificadas pela PSP, GNR e PML para identificação dos condutores, poderão proceder à respetiva identificação através do referido canal de comunicação eletrónico agilizando-se assim todo o processo.

As principais funcionalidades da solução consistem em automatizar os pedidos e as respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras e as empresas associadas da Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC), identificar e gerir as empresas que se enquadram neste processo de notificação e ainda a criação de subutilizadores de empresas. Esta capacidade permitirá separar as operações efetuadas por utilizador e entidade, tendo diferentes acessos (login). Também a desmaterialização do envio das notificações para o Instituto Nacional da Casa da Moeda (INCM) e a simplificação da recolha de informação dos condutores eliminando múltiplos registos em simultâneo e ainda a possibilidade de exportação de ficheiro que possa ser preenchido de forma autónoma pelo software das empresas com informação dos condutores será uma realidade.

Outro grande projeto é a aplicação do RIC (Registo Individual do Condutor) nas Regiões Autónomas, o qual visa garantir a interoperabilidade entre as bases de dados do SRIC (Sistema de Registo Individual do Condutor, vulgo cadastro do condutor) do Continente e das Regiões Autónomas, quer para o antigo regime do RIC quer para o novo regime de carta por pontos vigente desde 01 de junho de 2016. A partilha do acesso à base de dados SRIC por parte das entidades das Regiões Autónomas será efetuada através de uma linha de transmissão de dados segura, a qual deverá ser assegurada por *webservice*, garantindo-se assim todos os requisitos de segurança da informação.

As principais funcionalidades desta solução consistem na automatização dos pedidos e respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras de Portugal Continental e Regiões Autónomas. Também a desmaterialização do envio das notificações para o INCM, bem como a simplificação da recolha de informação dos condutores eliminando múltiplos registos em simultâneo e ainda a possibilidade de exportação de ficheiro que possa ser preenchido de forma autónoma pelo *software* das entidades das regiões autónomas com informação dos condutores, será uma realidade.

Um outro importantíssimo projeto de modernização administrativa e consequente desburocratização prende-se com a desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária, lançada mediante duas diferentes fases. Este projeto tem como objetivo desmaterializar integralmente as operações de segurança rodoviária executadas pelas forças de segurança a nível nacional, tanto no levantamento do auto como no pagamento voluntário de coima.

Assim, como acima referido e devido à elevada abrangência do projeto, a mesma reparte-se pela implementação de duas fases distintas, sendo que a primeira consistirá em capacitar as forças de segurança (PSP e GNR) com equipamentos informáticos móveis, para utilização nos veículos, que permitam executar as operações de fiscalização e prevenção rodoviárias de forma eletrónica, através do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT). Já a segunda parte incide no reforço da aquisição dos equipamentos informáticos ultra móveis (tablets) e acessórios, bem como o desenvolvimento de uma aplicação informática na componente mobilidade (browser) que seja de fácil acesso em qualquer dispositivo informático (PC, tablet ou smartphone) e que não careça de atualizações para funcionar.

Ainda numa lógica de desmaterialização e desburocratização a ANSR irá em 2017 avançar com o designado sistema de “Assistente Virtual Inteligente (AVI)” que consiste no desenvolvimento de

um sofisticado software ajustado às necessidades de atendimento telefónico da ANSR, (que atendendo à natureza deste organismo, são de volume bastante considerável), e que culminará com a criação de um assistente inteligente completamente autónomo denominado “*Webchat Bot*” realizando as tarefas de atendimento via online.

Assim e através de uma programação para responder a todas as questões gerais e técnicas mais simples que constam nas FAQs do site da ANSR, solicita-se no final da conversa a avaliação do serviço, afigurando-se como uma solução escalonável e atualizada à medida das necessidades. Este serviço estará disponível no lado direito da *homepage do website* da ANSR e será acionado automaticamente o web chat em tempo real ou por pedido do utilizador. No fundo esta solução permite transformar completamente o formato de atendimento prestado pela ANSR e parceiros (PSP e GNR) até à data, com recurso às novas tecnologias de inteligência artificial, sendo que apenas desta forma será possível, diariamente, atender às necessidades das centenas de cidadãos que recorrem aos canais online da ANSR.

Por fim, não poderíamos deixar de fazer menção ao mais emblemático projeto da ANSR para 2017 e que consiste na continuidade do já iniciado em 2016 e que é o denominado Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) que consiste num sistema telemático desmaterializado de medição de velocidade composto, fundamentalmente, por duas componentes: rede de locais de controlo de velocidade (LCV) e pelo Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET). A solução visa simplificar e automatizar o registo, tratamento e notificação da infração por excesso de velocidade via radar e assim contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária nacional e que no decorrer deste documento voltaremos a abordar.

Ainda neste capítulo, acresce referir que a ANSR, enquanto organismo da Administração Central do Estado está abrangida pela Unidade de Tesouraria do Estado (UTE), nomeadamente por integrar a Rede de Cobranças do Estado (RCE), a qual disponibiliza o Documento Único de Cobrança (DUC) como meio de pagamento disponível para o cidadão, à semelhança do já utilizado pela Autoridade Tributária, Segurança Social, entre outros organismos públicos.

Desta forma, pretende-se introduzir o DUC, na modalidade emissão prévia, para a cobrança das contraordenações indiretas (não presenciais), ainda no decurso do presente ano de 2017. Na verdade, este meio de pagamento desmaterializado é não só viável como desejável quer em termos económicos, quer financeiros, uma vez que os benefícios associados são superiores aos custos, nomeadamente porque o mesmo promove a reconciliação total dos valores, permitindo

a desmaterialização integral da cobrança com conseqüente redução dos custos de contexto associados. Além do mais, ele anula os recebimentos diretos de meios de pagamento físicos, assegurando o controlo e a validação eletrónica das cobranças (ficheiros de retorno).

Também a criação de uma “app mobile” do Portal Júnior Seguro já disponível em versão website, consubstanciar-se-á em uma mais importante iniciativa, na medida em que se trata de um projeto de segurança desenvolvido para correr através de meios eletrónicos móveis, tais como *tablets* e *smartphones* que as crianças e jovens adolescentes recorrem quotidianamente. O aplicativo estará disponível no sistema operativo IOS e Android com todos os conteúdos existentes no Portal e alguns adicionais em modo offline, sendo que esta medida será também proposta para inscrição na próxima edição do Programa Simplex.

Este aplicativo denominado “Júnior Seguro” tem como objetivo prioritário facultar aos mais novos a aprendizagem e aculturação sequencial e progressiva de comportamentos (considerados) seguros a adotar enquanto utentes da via pública, seja na qualidade de peões, seja na de passageiros e/ou futuros condutores.

Os jovens de hoje são os adultos do amanhã e é neles que temos (obrigatoriamente) que apostar, dando-lhes todas as ferramentas para que possam ser melhores cidadãos. A ANSR espera pois, que o Júnior Seguro, ao possibilitar o acesso a uma série de recursos destinados a serem usados e explorados no âmbito das atividades educativas, venha a dar resposta positiva a essa também nossa pretensão e, assim, contribuir para a implementação de uma nova cultura de cidadania e de segurança rodoviária.

## 6 - PROGRAMAS/PROJETOS ANUAIS E/OU PLURIANUAIS E RESPECTIVOS HORIZONTES TEMPORAIS; RESULTADOS A OBTER COM O SEU DESENVOLVIMENTO

O capítulo que se segue procede ao elencar de todos os projetos plurianuais, designadamente todos os que respeitem a bens e /ou serviços a adquirir, desenvolver e/ou a dar continuidade durante o ano de 2017, 2018, 2019 e 2020 e os resultados líquidos a obter com tais investimentos de natureza pública.

PROJETOS PLURIANUAIS (BENS E SERVIÇOS)	2017	2018	2019	2020	RESULTADOS A OBTER
SINCRO - Sistema Nacional de Controlo de Velocidade	1.349.283,28€	323.157,07€	107.719,00€		Reduzir níveis de sinistralidade rodoviária (aumento de receita)
Sistemas TIC Contraordenações - SCoT, SIGA e SRIC	354.358,08€	354.358,08€			Desmaterialização dos processos de contraordenação
SGCo - Serviços de gestão de processos de contraordenação	1.703.119,50€	1.703.119,50€			Registo, digitalização, cobrança, decisão e arquivo de processos de contraordenação
Serviço de Apoio Técnico às Operações da ANSR	178.593,93€	535.781,80€	357.187,87€		Otimização e controlo dos processos de despesa e receita; Produção de relatórios e estatísticas das operações
Serviços Postais a crédito	1.200.000,00€				Assegurar as notificações postais registadas
Sistema de Videoconferência	42.635,63€	42.635,62€			Assegurar a inquirição de testemunhas de forma desmaterializada e à distância

Acordo Quadro de Viagens	12.300,00€				Suportar as deslocações no âmbito da missão da ANSR
Combustíveis	23.093,35€	23.093,35€			Suportar as despesas de transporte no âmbito da missão da ANSR
Segurança e vigilância da sede da ANSR	123.080,39€				Assegurar a segurança das instalações
AOV - Aluguer de viaturas	12.250,80€	12.250,80€	12.250,80€	7.146,30€	Suportar as despesas de transporte no âmbito da missão da ANSR
Serviços de Higiene e Limpeza	39.175,18€	39.175,18€			Assegurar a higiene e limpeza das instalações
Contact Center	107.688,96€	107.688,96€	53.844,48€		Assegurar o atendimento telefónico profissional da ANSR
Printing & Finishing	61.439,74€	61.439,74€	56.908,49€		Assegurar a emissão, impressão e notificação automatizada das decisões administrativas
Eletricidade (SINCRO)	26.469,39€	28.112,47€	14.793,76€		Assegurar os custos associados ao funcionamento dos radares (SINCRO)
Serviços Móveis Terrestres	60.566,99€				Garantir as comunicações móveis para suportar as operações rodoviárias (PSP e GNR)

Produtos de Higiene e Limpeza	4.482,98€	4.482,98€	4.482,98€	4.482,98€	Suportar as despesas associadas a higiene e limpeza das instalações
Papel	20.276,55€	20.276,55€	20.276,55€		Suportar as despesas associadas ao funcionamento da ANSR
Economato	3.126,72€	3.126,72€	3.126,72€	3.126,72€	Suportar as despesas associadas ao funcionamento da ANSR
Atualização do Smartdocs V4 gestão documental	47.773,20€				Garantir a gestão documental da ANSR por workflow de processos
<b>TOTAL</b>	5.369.714,67€	3.258.698,82€	630.590,65€	14.756,00€	

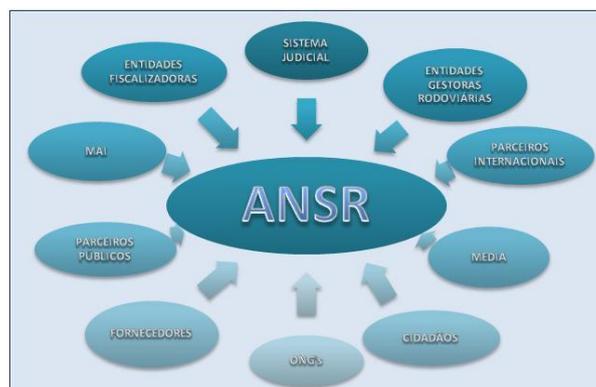
## 7. IDENTIFICAÇÃO/ANÁLISE DAS PRINCIPAIS PARTES INTERESSADAS

O sucesso estratégico de uma organização depende não só dos seus próprios interesses, mas também de todos aqueles em que nela têm interesses. No caso da ANSR, os principais atores com quem este organismo se relaciona (direta e/ou indiretamente) são os cidadãos, os fornecedores, a PSP, a GNR, a SGMAI, o MAI, as Entidades Municipais, o Fundo de Modernização da Justiça, as associações e/ou entidades ligadas à área da Prevenção e Segurança Rodoviária nacionais e estrangeiras e, de uma forma geral muitos outros organismos da Administração Pública portuguesa.

Na realidade, os *stakeholders* são indivíduos, grupos de interesse e organizações que disputam o controlo de recursos e resultados de uma organização para proveito próprio. A análise de *stakeholders* incide, assim, sobre quem tem interesses numa dada organização. Cada *stakeholder* é motivado por um conjunto de objetivos sendo que, na maior parte das vezes, existem objetivos comuns, permitindo alavancar resultados positivos, embora nalguns casos, possam também haver objetivos conflitantes. Cabe à organização encontrar a posição de equilíbrio que optimize a relação entre a organização e o *stakeholder*, em ordem a maximizar a sua performance de gestão.

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

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



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

As entidades fiscalizadoras, designadamente a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e as autarquias locais, nos casos em que exercem diretamente a atividade de fiscalização de trânsito, através de corpos de polícia municipal ou de empresas municipais;

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

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

Os parceiros internacionais, incluindo a participação em grupos de trabalhos da UE, da ONU, da OCDE e a colaboração com as ONG's;

Os *media*, que incluem todos os órgãos de comunicação social, com especial ênfase para os grandes títulos nacionais e as revistas da especialidade;

Os cidadãos, incluindo todos os utilizadores diretos e indiretos do sistema viário, tais como condutores, peões, ciclistas, utentes de transportes públicos, etc.;

Os parceiros públicos, categoria em que se incluem o Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres (IMT), o Instituto de Medicina Legal (IML), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), a Direção-Geral de Saúde (DGS), o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça (IGFIJ), entre outros;

Os prestadores de serviços, no qual se incluem todas as entidades públicas e privadas que prestam serviços à ANSR;

As ONG's, enquanto estruturas associativas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviárias.

## **7.1 ANÁLISE SWOT - DESENVOLVIMENTO DE MEDIDAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DO DESEMPENHO**

De forma resumida, a análise SWOT é uma técnica de gestão que permite revelar os pontos fortes e fracos de uma dada organização, bem como as oportunidades e ameaças existentes no seu meio envolvente.

Um dos requisitos fundamentais a ter em consideração antes de se iniciar uma análise SWOT é clarificar quais os objetivos que se pretendem alcançar com a mesma. Na verdade, aquilo que pode ser um ponto forte num determinado contexto, pode, por sua vez, ser um ponto fraco se organização prosseguir outro objetivo.

O acrónimo SWOT significa *Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats*, ou seja, Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças. Pretende-se assim, com a análise SWOT, consolidar o diagnóstico da situação atual da ANSR e, com base nas respetivas conclusões, proceder-se à formulação estratégica. Seguidamente identificam-se os fatores mais relevantes, dentro de cada uma destas quatro variáveis.

Assim, e de acordo com a tabela abaixo, foram identificados os seguintes elementos:

<b>Pontos Fortes</b>
----------------------

- ✓ *Expertise* na área de negócio;
- ✓ Dirigentes qualificados e motivados;
- ✓ Realização da CAF em 2010, 2013 e 2016 numa ótica de melhoria contínua dos serviços;
- ✓ Descrição de conteúdos funcionais e de definição de perfis para cada posto de trabalho;
- ✓ Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias;
- ✓ Cultura organizacional sedimentada;
- ✓ Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais e apoio institucional em eventos nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária;

- ✓ Aproveitamento do Quadros Comunitários de Apoio, designadamente o Portugal 2020 programado para vigorar entre 2014 e 2020 (que reúne a atuação dos 5 Fundos Europeus Estruturais e de Investimento - FEDER, Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP - no qual se definem os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial. Estes princípios de programação estão alinhados com o Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo, prosseguindo assim a Estratégia Europa 2020). As candidaturas desenvolvidas pela ANSR no âmbito deste programa comunitário enquadram-se no objetivo estratégico n.º5 denominado “Otimizar o equilíbrio orçamental” do Plano Estratégico 2017-2019, enquanto fontes de financiamento para apoio a investimentos estruturantes.

### Pontos Fracos

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

### Oportunidades

- ✓ Otimização e diversificação dos canais de comunicação;
- ✓ Alteração da natureza do serviço: autonomia financeira e alargamento do âmbito das competências e da missão;
- ✓ Reforçar a fase negocial nos procedimentos de contratação com vista a uma (ainda) maior racionalização dos custos;
- ✓ Governação em rede e parcerias estratégicas com os seus *stakeholders*;
- ✓ Aposta nas novas tecnologias de informação e comunicação (TIC) e apropriação dos principais sistemas de informação (SIGA, SCoT, outros);
- ✓ Reforço da cooperação internacional e exportação de *know-how* especializado (PALOP's, em particular).

## Ameaças

- ✓ Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade na área de negócio;
- ✓ Fatores socioculturais com implicação direta ao nível da segurança rodoviária;
- ✓ Sentimento de impunidade dos condutores, gerado por (ainda alguma) pouca eficácia do sistema contraordenacional e criminal;
- ✓ Complexidade de coordenação das múltiplas entidades intervenientes no PENSE 2020;
- ✓ Conjuntura económica (algo) desfavorável com implicações, designadamente, na quebra da receita;
- ✓ Grau de eficácia das atividades fiscalizadoras;
- ✓ Fragilidades tecnológicas e a nível de recursos humanos suscetíveis de poderem afetar a atividade organizacional.

## 8. O ANO DE 2017

A ANSR no âmbito das suas atribuições sempre procurou reger a sua atividade por elevados níveis de desempenho e de serviço em ordem a melhorar a eficiência, eficácia e a qualidade da sua missão, quer junto dos cidadãos quer junto dos seus *stakeholders*, dando assim pleno cumprimento aos seus objetivos estratégicos, promovendo novos e importantes contributos e assegurando, sempre em prol do interesse público e do bem comum, a sustentabilidade futura da segurança rodoviária nacional. Não obstante os resultados positivos até agora alcançados, continuamos a considerar que ainda existe um longo caminho por fazer, no sentido de colocar esta entidade num patamar de excelência no desempenho da sua atividade.

O programa do XXI Governo Constitucional considera prioritário a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade, sendo que para tal o Governo irá proceder à atualização e desenvolvimento de uma estratégia nacional para a segurança rodoviária, a aplicar no período 2016-2020, mediante avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário.

De acordo com aquele programa, o Governo está determinado a incentivar que todos os municípios portugueses possam elaborar e aprovar os respetivos “*Planos Municipais de Segurança Rodoviária*”, instrumentos fundamentais da promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos e ainda a concretizar e a alargar o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO).

Também para o ano de 2017, a ANSR, uma vez mais, tem como preocupação fazer alinhar todas as suas orientações estratégicas e concomitantemente, projetos, objetivos e atividades tidas por mais relevantes com o enquadramento que presidiu às grandes linhas de orientação estratégica governamental constantes no programa de Governo e, também conforme as orientações definidas a nível do MAI, conforme já oportunamente referido no presente documento.

Assim, e considerando que este programa revela uma especial atenção às estratégias de desenvolvimento económico e social e de consolidação das contas públicas, também este organismo do Estado se pauta pelos mais altos princípios de gestão organizacional, devidamente enquadrados nas suas linhas de orientação estratégica assentes em vetores de eficiência, eficácia, e economia, e nas quatro perspetivas do modelo do *Balanced Scorecard* de focalização pública, designadamente, de inovação e aprendizagem, processos, financeira e cidadãos.

É neste contexto que a ANSR desenhou para o triénio de 2017-2019 uma estratégia verdadeiramente estruturante e que visa a melhoria da articulação e partilha de informação, prevendo para tal um aperfeiçoamento das Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) com vista à melhoria da operacionalização dos processos, sejam eles de natureza endógena, sejam de natureza exógena. Acreditamos pois que, só com objetivos fortemente identificados e focados nas novas tecnologias, poderá a ANSR ver catapultar todo um conjunto de medidas e ações previstas no PENSE 2016-2020 e precisamente é nesse pressuposto que de seguida se elencam algumas das principais medidas previstas para concretização no ano de 2017.

A ANSR é pois uma entidade que promove internamente as melhores práticas de gestão financeira, razão pela qual considerou em anteriores anos inscrever nos seus QUAR (Quadro de Avaliação e Responsabilização) o objetivo operacional de “aumentar a captação do financiamento comunitário”. Pese embora este objetivo já não constar do QUAR 2017, a preocupação financeira continua a ser uma preocupação acrescida desta organização, motivo pelo qual e na sequência da aprovação de uma candidatura a fundos europeus desenvolvida ao abrigo do Aviso n.º 02/SAMA/2016-2020, de 31 de maio, foi submetida a candidatura denominada “*Segurança Rodoviária 2020*”, tendo a mesma sido aprovada em novembro último, com um asseguramento de 56% do total do valor considerado para efeitos de elegibilidade.

Com esta ajuda financeira preciosa, está esta Autoridade em condições de dar continuidade ao seu esforço de modernização, traduzida pela simplificação administrativa e pela promoção de um conjunto de medidas tendentes ao desenvolvimento e implementação de políticas de segurança rodoviária, com reflexo nas muitas melhorias de eficiência e qualidade dos serviços associados ao processo contraordenacional rodoviário, de resto também inscritas no programa governamental Simplex+.

Neste contexto de modernização administrativa e tecnológica, será ainda no segundo trimestre de 2017, simplificado e unificado o “*Registo Individual do Condutor*” existente no continente com o das regiões autónomas, através de um *webservice*, garantindo-se todos os requisitos de segurança da informação e simplificação administrativa. Este projeto estratégico enquadra-se numa medida indutora de melhorias na eficiência e qualidade dos serviços associados ao processo contraordenacional rodoviário, incrementando a interoperabilidade entre sistemas TIC e serviços públicos, e cuja solução visa assegurar a interoperabilidade entre as bases de dados do SRIC (Sistema de Registo Individual do Condutor, vulgo “cadastro do condutor”) de Portugal Continental, gerido pela ANSR e pelas Regiões Autónomas.

De referir ainda que o mesmo aplicar-se-á quer para o antigo regime do RIC, quer para o regime de carta por pontos vigente desde 01 de junho de 2016. Com a concretização deste projeto pretende-se em 2017 atingir uma resposta mais rápida e atualizada sobre pedidos de infrações/número de pontos do condutor (RIC).

Em termos de alinhamento com as prioridades estratégicas nacionais, considera a ANSR que este projeto corresponde a uma medida SIMPLEX+ na vertente *“Mais serviços e + informação num único local”*, respeitando diversos princípios da estratégia nacional em matéria de modernização e simplificação administrativa, nomeadamente o *“Princípio da colaboração entre os diferentes Ministérios e com os diferentes níveis da administração e partilha de informação entre entidades públicas”* e ainda o *“Princípio da interoperabilidade e aproveitamento de sistemas de informação existentes”*.

Paralelamente, no terceiro trimestre de 2017, será implementado um canal de comunicação eletrónico que irá automatizar os pedidos e as respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras e as empresas associadas da *“Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC)”*. O acesso à informação por parte das forças de segurança e polícia administrativa será efetuado em tempo real, através de comunicação eletrónica de dados entre o sistema de contraordenações e esta base de dados. As empresas de *Rent-a-Car* notificadas para identificação dos condutores poderão proceder à respetiva identificação, através do referido canal de comunicação eletrónico, agilizando-se assim todo o processo.

Também no âmbito das ações de fiscalização, a ANSR continuará, durante o ano de 2017, a reforçar e ajudar à consolidação da desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária, junto das Forças de Segurança, dotando estas entidades com 1.000 *tablets* devidamente integrados com uma solução informática que, por sua vez, simplificará o levantamento do auto de contraordenação rodoviária.

Também o acesso por parte da ANSR à base de dados de participações de acidentes assim que esta esteja constituída, permitir-lhe-á o conhecimento dos fenómenos e a medição dos resultados das medidas implementadas, bem como o acesso mais rápido e total à informação das participações que não consta do Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV's), enriquecendo, quantitativa e qualitativamente, o conhecimento sobre os acidentes e permitindo uma resolução mais célere dos sinistros e conseqüente reparação dos danos por parte das seguradoras.

Por outro lado, o reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumentar das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias também se encontra estipulado no programa do XXI Governo Constitucional, sendo que este programa prevê ainda para um período temporal considerado para o desenvolvimento de um “*Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos*” bem como a continuidade do desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário e a concretização de um programa nacional de distribuição, a custo simbólico, de dispositivos descartáveis de controlo da alcoolemia em ambientes noturnos.

Mas para 2017 outras importantes medidas também se encontram previstas, designadamente, a atualização do estudo “*Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários*”; o desenvolvimento, implementação e monitorização do Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios definidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais; a colocação em pleno funcionamento do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) e sua ampliação já anteriormente retratada; o lançamento do Concurso Plurianual de Prevenção e Segurança Rodoviária; a promoção da elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação; a colaboração na identificação de pontos críticos onde ocorram disfunções/problemas de funcionamento das redes rodoviárias urbanas/municipais e promoção da sua readaptação/intervenção; e o estabelecimento de uma estratégia de comunicação inovadora e integrada para o período 2017-2020 que constitua um novo paradigma, consubstanciado numa transformação profunda, utilizando os diversos canais disponíveis e com mensagens diferenciadas para os diversos públicos-alvo serão prioridades estruturantes desta organização.

Para a prossecução destas medidas, importa à ANSR centrar-se no desenvolvimento de gestão interna dos serviços durante o ano de 2017, pois só com uma aposta decisiva nos vários procedimentos gestionários, inclusive alterando ou mudando alguns, será pois possível dar continuidade a um processo que tem vindo a ser paulatinamente melhorado, ajustado e afinado, tendo por objetivo último uma maior eficiência e eficácia desta organização.

Em termos económicos, 2017 constituirá um ano de inversão de tendência face àquilo que se vinha verificando nos anos anteriores marcados por dificuldades e constrangimentos acrescidos, sendo que se prevê um crescimento do PIB em 1,5%, reflexo da manutenção de um contributo positivo da procura interna, conjugado com um contributo positivo da procura externa líquida.

Na verdade, a dinâmica da procura interna vem materializar a normalização da atividade económica. Se por um lado, a evolução do consumo privado acompanha as perspetivas para as remunerações e rendimento disponível real, não se perspetivando impactos relevantes na taxa de poupança, por outro a projeção económica assenta na melhoria das condições do mercado de trabalho, nos baixos preços de petróleo, na amenização do endividamento das famílias, bem como por medidas orçamentais relevantes. O aumento do investimento empresarial, na componente de máquinas e equipamentos, traduz a necessidade de aumentar a capacidade produtiva, bem como a sua atualização. Tal perspetiva é consonante com o crescimento esperado no emprego, com o aumento da procura global e com a progressiva normalização das condições de financiamento em resultado da estabilização do sector bancário encetada nos últimos meses pelo Governo.

Esta nova conjuntura económica é sinónimo de “*alargamento do cinto*”, o que poderá, em nosso entendimento, beneficiar os organismos públicos do “*sufoco claustrofóbico*” de que vinham padecendo. A ANSR não esteve imune a essa situação, com todas as consequências negativas que daí advieram para a não implementação de medidas consideradas críticas para a promoção da segurança rodoviária nacional.

Acreditamos que em termos económicos, estão agora criadas e reunidas as condições necessárias para o reforço da eficácia dos organismos públicos, designadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos materiais e humanos, reorganizando estruturas, aumentando a eficiência e reduzindo custos e, assim, consolidando um conjunto de alterações substantivas tendentes à melhoria da prestação do serviço público.

Durante o ano de 2017 continuar-se-á a promover a elaboração de estudos tendentes à melhoria do *know-how* da segurança rodoviária nacional. A concretização das metas a que nos propomos em sede de QUAR, aliadas ao reforço de competências nas áreas de negócio desta Autoridade, designadamente, segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário, bem como a adoção de uma nova cultura de gestão, facilitadora da mudança e da inovação organizacional, ancoram numa lógica de melhoria contínua do serviço.

Ao nível do MAI, estamos certos que a segurança rodoviária manter-se-á como um dos pilares fundamentais do próprio sistema de segurança interna nacional, e é por essa razão que o combate à sinistralidade rodoviária e a redução do número de vítimas dos acidentes são um desígnio nacional.

Neste sentido, em 2017, uma vez mais, procurar-se-á consolidar os bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária. Enquanto problema complexo de segurança e saúde públicas, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e solidário nas estradas.

A ANSR para o desenvolvimento do PENSE tem como denominador estruturante desta complexa equação a melhoria da segurança dos condutores dos veículos ligeiros e pesados (seja em deslocação de lazer, seja em situação de ambiente laboral), a proteção dos utentes mais vulneráveis (nomeadamente peões, ciclistas e condutores de veículos de duas rodas a motor), o aumento de segurança dentro das localidades, a redução dos principais comportamentos de risco (designadamente os relacionados com o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas, e a não utilização de dispositivos de segurança e ainda o uso dos meios de comunicação móvel), bem como a melhoria do socorro e tratamento das vítimas.

No concernente à fiscalização dos comportamentos de risco, a ANSR em 2017 irá passar a operar um sistema telemático que constituirá a infraestrutura física e tecnológica (equipamentos, *hardware*, *software*, telecomunicações e energia) que assegurará, automaticamente, a fase de deteção da infração por excesso de velocidade do serviço de fiscalização automática de velocidade. Na verdade 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 afiguram-se os principais objetivos específicos do SINCRO. O arranque oficial ocorreu em 06 de julho de 2016, com inauguração da primeira cabine na autoestrada Lisboa-Cascais A5.

Simultaneamente e durante o ano de 2017 será dada continuidade ao aperfeiçoamento do processamento contraordenacional através da melhoria de condições de acesso dos vários organismos com responsabilidades e competências neste domínio às funcionalidades do

Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT)<sup>1</sup>, bem como e no âmbito da prevenção rodoviária propriamente dita, continuará a ser dada uma especial atenção ao lançamento de novas campanhas de segurança rodoviária que promovam a adoção de comportamentos mais cívicos na estrada.

É pois neste desiderato que esta Autoridade faz no presente documento não só evidenciar alguns dos seus mais críticos projetos, como também fazer espelhar estes em conformidade com o desígnio governamental de recuperar uma postura de maior proximidade ao cidadão e de simplificação administrativa, de resto como evidenciado pela recuperação do programa governativo Simplex+.

Todos os projetos e atividades desenvolvidas e a desenvolver pela ANSR encontram-se pelas razões acima apontadas, devidamente alinhadas numa lógica de estruturação e de simplificação administrativa, tendentes não só a um aumento de eficácia qualitativa mas também em ordem à redução de custos e, conseqüentemente, de redução da despesa pública.

Neste contexto, a ANSR encontra-se determinada para em 2017 continuar a sua política de melhoria contínua, promovendo para o efeito claras melhorias na eficiência alocada aos seus projetos e, por maioria de razão, à correta utilização e gestão dos seus recursos materiais e humanos, tomando para tal decisões baseadas em critérios de racionalidade económica, designadamente de custo e de eficácia e identificando sempre que possível os fatores geradores de despesa excessiva ou ineficaz.

Em termos puramente de Gestão, pode-se mesmo afirmar que a ANSR conseguirá com a aplicação dos projetos aqui enunciados, um resultado líquido muito favorável aos custos de contexto do Estado, sempre alinhados com o objetivos máximo da organização que é cumprir e fazer cumprir a sua missão, contribuindo assim para a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal e defendendo, por conseguinte, um dos princípios basilares do Estado moderno que é a defesa da vida humana.

---

<sup>1</sup> SCoT – O Sistema de Contraordenações de Trânsito é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP), destacando-se, o registo de contraordenações, o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação (ex. autos de apreensão, testes do álcool, guias de substituição de documentos), e o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, designadamente, gestão de documentos apreendidos, emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de ofícios destinados a outras entidades.

Importa agora procedermos ao elencar de alguns dos mais exemplares projetos em curso ou estipulados pela ANSR para o ano de 2017, pelo que poderíamos começar por qualquer um, pois todos são determinantes para o desígnio desta organização do Estado português. Na verdade, todos eles são críticos e complementares, sendo que nenhum deles poderá de forma isolada levar a cabo a missão final do organismo.

Neste sentido, e com a consciência plena da necessidade imperativa de desenvolver todos os projetos (ver quadros) de forma integrada, a ANSR atua em termos organizacionais, pautando-se pelas melhores práticas da boa gestão pública, recorrendo, sempre que aplicável, ao financiamento europeu para os projetos estratégicos enunciados no presente documento, de forma a diminuir o financiamento direto por fundos nacionais.

A ANSR em 2016 reforçou e ampliou algumas das valências do seu Portal de Contraordenações Rodoviárias, o qual se encontra devidamente integrado no *site* da organização e que serão ainda mais robustecidas em 2017, sempre com o propósito último de melhoramento das funcionalidades plenamente inseridas na lógica de modernização da administração pública e, por essa mesma razão, alinhadas com o próprio programa governativo SIMPLEX+.

Assim, com este Portal pretende-se disponibilizar um canal privilegiado com o cidadão no âmbito das contraordenações de rodoviárias, permitindo a estes acederem *online* à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação, bem como, consultar o registo de infrações de condutor (RIC), e, também, procederem a um conjunto de operações relativos aos processos de contraordenação, tais como, apresentação de defesa e recursos, entre outras, tudo de uma forma rápida e ágil, e sem necessidade de se deslocarem fisicamente aos locais de atendimento.

Estas preocupações de aproximação ao cidadão através do uso assertivo das novas tecnologias e em especial das plataformas informáticas, assenta também numa lógica procedimental, que não só se deve ao facto de a ANSR ser uma das poucas entidades certificadas em qualidade através da norma NP EN ISO 9001:2008, mas principalmente por se tratar de uma entidade dotada de pessoas que verdadeiramente desejam, querem e trabalham quotidianamente em prol da construção de uma organização melhor, mais forte e credível, catapultando-a para a vanguarda de um serviço que se quer de excelência no seio da administração pública portuguesa. A este propósito é de frisar o facto de durante o ano de 2016, a ANSR ter iniciado o processo integrado

com a área da qualidade, de candidatura à certificação ambiental, designadamente a ISO14001:2015 sendo que esta encontra-se prevista para meados de 2017.

O “Portal de Contraordenações” rodoviárias enquadra-se, como já acima referido, numa 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 e dando assim corpo a um projeto que também visa poupar custos e recursos e, acima de tudo, promover a boa governança. Importa contudo e em abono da verdade, ressaltar o facto de que, desde que a aplicação se encontra em produção, a ANSR tem registado alguns comentários críticos por parte de alguns cidadãos que apresentaram ter dificuldades no procedimento do registo, nomeadamente no “passo” informático de anexação dos ficheiros com a cópia dos documentos solicitados.

No âmbito da sua política de qualidade, a ANSR de imediato se prontificou a verificar o porquê de tais constrangimentos e assim responder aos anseios dos cidadãos, sendo que para tal, e como forma de simplificar o registo e respetiva ativação do utilizador no portal, tem vindo a desenvolver esforços junto do Instituto de Mobilidade e Transportes IP, no sentido de conseguir que esta entidade permita que o portal faça uma “chamada” à base de dados de condutores, para que assim seja efetuada a validação automática de todos os dados de registo, carta de condução e documento de identificação civil. Estes esforços têm, infelizmente, tido resultados infrutíferos, pese embora as muitas insistências desta Autoridade junto daquele instituto.

Um outro importante projeto é o de “Atualização técnica de solução de gestão documental” que, por sua vez, permitirá o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária, rececionados na ANSR e que serão digitalizados no módulo de captura (kofax) e integrados automaticamente no sistema de gestão documental da ANSR (SmartDOCS) e no sistema de gestão de autos (SIGA), bem como o tratamento dos autos de contraordenação, as devoluções sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos quer seja à entidade autuante, quer ao tribunal ou ao infrator e/ou emissor, e a integração automática de emails, permitindo assim o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por *email*, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão.

Obtêm-se assim as métricas referentes aos registos integrados no smartDOCS, e ainda o tratamento do expediente geral, disponibilizando funcionalidades específicas para tratamento

do expediente e contemplando uma solução relativa a um conjunto variado de tipos documentais (meta-informação, templates, etc.), registo e circuitos genéricos de tratamento dos documentos. Nesta nova versão do sistema de gestão documental smartDOCS V4 todos os documentos são caracterizados com base no seu tipo e meta informação específica, possibilitando uma melhor caracterização dos documentos e respetiva pesquisa. Esta será mais uma medida tendente à modernização administrativa, com benefícios claros para a organização interna dos processos da ANSR e, por sua vez, com resultados diretos na relação estabelecida com o cidadão.

Um outro importante projeto é o denominado “*Protocolo ANSR-ARAC (Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor)*”, com vista ao automatizar dos pedidos e respostas de identificação dos condutores, entre as entidades fiscalizadoras e a referida associação. Assim, e nos termos do disposto nos n.ºs 5, 6 e 7 do art.º 171º do Código da Estrada, quando o agente de autoridade não identificar o autor da prática da infração e verificar que o titular do documento de identificação do veículo é pessoa coletiva, ou caso exista aluguer operacional do veículo, aluguer de longa duração ou uma locação financeira, a pessoa coletiva ou o locatário são notificados para, no prazo de 15 dias úteis procederem à identificação da pessoa que conduzia o veículo no momento da prática da infração, sob pena do processo correr contra eles. Sendo a atividade representada pela ARAC, para o aluguer de veículos sem condutor é sempre necessário proceder à identificação dos condutores infratores que não sejam identificados no momento em que a infração é cometida. Tendo em conta os avultados investimentos efetuados pelas empresas de *rent-a-car*, estas recorrem maioritariamente a financiamentos que não implicam um pagamento total e imediato dos veículos, como sejam a locação financeira (*leasing*), o ALD - Aluguer de Longa Duração, e por vezes, o *renting*, sendo comum a todos estes meios de financiamento o registo da propriedade em nome do locador.

Não sendo o condutor identificado no momento da infração são as entidades referidas no parágrafo anterior que são notificadas pelas entidades fiscalizadoras para procederem à identificação do condutor, as quais, nessa sequência, identificam o locatário. Posteriormente a empresa identificada (empresa de *rent-a-car*) procede à identificação do condutor. Todas estas notificações e respostas às mesmas, têm como objetivo último, identificar o condutor que praticou a contraordenação rodoviária, com vista ao levantamento do auto de contraordenação, acarretando morosidade em todo este processo, com o risco de ser ultrapassado o prazo concedido pela lei (15 dias úteis) para identificação do condutor e ainda, o facto de o auto ser

instaurado à pessoa coletiva por não ter identificado o condutor dentro do aludido prazo legal, bem como pela contraordenação rodoviária que foi cometida e que está subjacente ao pedido de identificação do condutor, acrescendo ainda os elevados custos financeiros com todas estas notificações, quer para as entidades fiscalizadoras, quer para a ARAC.

Com vista a uma economia processual e conseqüente agilização de todo este processo, a ANSR e a ARAC pretendem implementar um canal de comunicação eletrónico entre o aplicativo informático SCoT (propriedade da ANSR), utilizado atualmente pelas Forças de Segurança (PSP/GNR) e pela Polícia Municipal de Lisboa (PML), no âmbito da fiscalização do trânsito, e a base de dados da ARAC, da qual consta a identificação dos veículos afetos à atividade de *rent-a-car* para posterior emissão da notificação do pedido de identificação de condutor diretamente em nome das entidades identificadas na base de dados da ARAC.

O acesso à informação por parte das Forças de Segurança (PSP/GNR) e PML será efetuado em tempo real, através de comunicação eletrónica de dados entre o aplicativo informático SCoT e a base de dados da ARAC, com utilização de *webservices* especificamente implementados de modo a assegurar a transmissão dos dados de forma segura. As empresas de *rent-a-car* notificadas pelas Forças de Segurança (PSP/GNR) e pela PML para identificação dos condutores poderão proceder à respetiva identificação, através do referido canal de comunicação eletrónico, agilizando-se assim todo este processo.

Outro importante projeto é o denominado “*solução de assinatura eletrónica*” com vista a integrar os atributos profissionais (necessários ao processo contraordenacional rodoviário) na assinatura digital qualificada do cartão do cidadão de todos os elementos afetos às forças policiais da GNR, PSP e/ou de outras entidades com competências de fiscalização do cumprimento do Código da Estrada e legislação complementar rodoviária. O Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de Julho, veio aditar ao Código da Estrada, o art.º 169º-A, que permite a utilização da assinatura eletrónica qualificada nos atos processuais, sendo que esta se pode substituir à assinatura autógrafa, de acordo com os requisitos legais e regulamentares exigíveis pelo Sistema de Certificação Eletrónica do Estado.

Para cumprimento do disposto no citado art.º 169º-A do Código da Estrada, e com vista à desmaterialização do processo de contraordenação, a ANSR, considerando a Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2012, entende constituir uma oportunidade de desmaterialização,

a utilização do Cartão do Cidadão pelos vários intervenientes nos processos de contraordenação rodoviária já acima referidos.

As vantagens da utilização do cartão do cidadão, alternativamente a outros sistemas, são nomeadamente, o facto de o seu período de validade ser de 5 anos e ainda a possibilidade da sua expansão aos vários funcionários e agentes intervenientes nas contraordenações, bem como outras atividades, potenciando assim a desmaterialização dos atos administrativos, incluindo os autos e notificações, já que se trata de um documento utilizado por uma grande percentagem de cidadãos. Também a possibilidade da sua utilização para múltiplos atos de uso profissional e civil, tais como o acesso a portais e outras plataformas integradas com o cartão do cidadão é de relevar no âmbito deste projeto.

Projeto importante no âmbito da simplificação/agilização intra-administração e promovido pela ANSR é o projeto relativo à construção de uma nova “*Base de Dados de Acidentes*” ora em desenvolvimento e que assenta na transferência eletrónica de Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) provenientes da força policial (GNR) e que permitirá garantir uma maior celeridade no apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária com ganhos significativos na eficiência nos processos de trabalho, com maior e melhor aproveitamento de recursos e que contribui para uma Administração mais célere e eficaz.

O projeto relativo à criação de um “*Sistema Nacional de Participações de Acidentes Rodoviários*” enquadrado no âmbito da relação existente entre a Administração Pública e as Empresas, que conduzirá à desmaterialização total do processo no acesso às certidões, sendo que este sistema permitirá que os condutores acidentados e as companhias seguradoras possam aceder, de forma mais simples e rápida, a dados sobre sinistros. Este projeto encontra-se dependente de alteração legislativa (Decreto-lei n.º 291/2007 de 21 de agosto), e constitui uma base de dados com as participações dos acidentes de viação, sendo que disponibilizará *online*, de acordo com autorizações específicas, a base de dados. O acesso por parte da ANSR à base de dados de participações de acidentes assim que aquela estiver constituída será uma realidade. Esta permitirá um acesso mais rápido e total à informação das participações que não constam do BEAV, enriquecendo, quantitativa e qualitativamente, o conhecimento sobre os acidentes, e possibilitando, ainda, a resolução mais célere dos sinistros e consequente reparação dos danos emergentes.

Para 2017, a ANSR irá dar corpo a um projeto estruturante de grande importância comunicacional que se encontra alinhado com um dos seus vetores estratégicos, nomeadamente o de “*Comunicação, Imagem e Responsabilidade Social*” (ver Mapa Estratégico), e que é o da iniciativa de simplificação da linguagem comunicacional (português claro) e adoção do acordo ortográfico, cuja finalidade é tornar mais perceptíveis as notificações das decisões administrativas dos processos de contraordenação rodoviária. Com a aplicação de tal medida, pretende-se atingir uma significativa poupança de tempo e de recursos afetos ao esclarecimento de questões relacionadas com as decisões dos processos de contraordenação rodoviária, promovendo-se assim a eficiência, a economia e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

Na realidade, e de acordo com os inquéritos de satisfação do cidadão realizados por esta autoridade no âmbito da ISO 9001:2008, verifica-se que as notificações não são bem compreendidas por grande parte dos cidadãos a quem se destinam, gerando inevitáveis mal-entendidos, dada a tecnicidade e complexidade da linguagem utilizada e, ainda, a forma como a informação é apresentada: letra muito pequena, texto muito compactado, distribuição temática da informação expressa, ausência de focos de atenção, entre outros.

Deste modo, e para que se consiga ultrapassar esta situação, a ANSR pensou numa solução que visasse reescrever o conteúdo daquelas decisões numa linguagem mais clara e acessível à generalidade dos cidadãos e não apenas a pessoas com formação jurídica, procedendo à reformulação dos respetivos “templates” com o objetivo de facilitar a leitura e a compreensão da mensagem, dando o devido destaque à informação mais relevante.

Com a aplicação de tal projeto a ANSR poderá induzir uma significativa poupança de tempo e de recursos atualmente afetos ao esclarecimento de questões relacionadas com as decisões dos processos de contraordenação rodoviária promovendo-se, deste modo, a eficiência, a economia e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

Neste sentido, e chegados ao término deste pequeno documento, com balanço descritivo de alguns dos mais sonantes projetos em curso, importa referir que tal como os projetos e/ou atividades acima enunciados funcionam sob uma lógica holística, também os trabalhadores em funções públicas e os colaboradores das empresas que na ANSR prestam quotidianamente os seus serviços, trabalham de uma forma verdadeiramente integrada. Esta harmonização sincronizada é pois sinónimo de uma coexistência determinante para o cumprimento e sucesso organizacional.

Cientes de que o investimento nos recursos tecnológicos, com a implementação de novas e mais avançadas soluções tecnológicas que permitam aumentar a eficiência organizacional, a promoção da transparência e a responsabilização do organismo, a ANSR não descurará também o investimento no seu capital humano, primando por uma política de recursos humanos assente em critérios de quantidade e qualidade, e por essa razão, determinada a preencher o seu mapa de pessoal aprovado para o ano de 2017, com 120 pessoas, nas categorias de Técnicos Superiores (incluindo a carreira de Especialista de Informática), Assistentes Técnicos (incluindo a carreira de Técnico Informático) e Assistentes Operacionais.

Mas não basta a determinação no recrutamento, e também por essa razão, estamos conscientes de que para garantir a qualidade e o profissionalismo dos nossos agentes de administração pública, temos de estar atentos ao desenvolvimento e promoção ativa de todo o sistema de formação contínuo, geral e especializado dos trabalhadores da ANSR, orientando tal formação em função das reais necessidades de modernização e eficácia do serviço público a que a ANSR está vinculada.

Só assim, com um verdadeiro foco na formação, mas também nos valores e da ética dos seus agentes, conseguir-se-á não só a modernização do serviço, como também uma maior integridade no exercício das funções públicas, na cultura de serviço e, conseqüentemente, na eficácia do cumprimento da sua nobre missão. Esta Autoridade é, e será sempre, uma casa onde se estimula a motivação dos seus trabalhadores, a humanização das relações de trabalho e a promoção de uma cultura de resultados, alavancando assim o nível de satisfação e realização profissional.

A sua visão consiste em *“Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável”*, pelo que sempre esta entidade se focou em tudo fazer para contribuir para a redução da sinistralidade, a qual, diga-se em abono da verdade, não seria concretizável se não fosse a abnegação, o esforço, o empenho e a dedicação de todos os seus trabalhadores e colaboradores.

#### **FICHA TÉCNICA**

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

## **FICHAS DE PROGRAMA POR CENTRO DE CUSTO**

## I. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAGO)

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1.GESTÃO FINANCEIRA E LOGÍSTICA</b>	
1.1 EXAMES DE ÁLCOOL E SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS (ART. 158.º, N.º 2 DO C.E.)	900.000,00 €
1.2 SERVIÇOS DE APOIO TÉCNICO ÀS OPERAÇÕES DA ANSR	572.532,00 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>1.472.532,00 €</b>
<b>2. GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS.</b>	
2.1 FORMAÇÃO PROFISSIONAL	40.000,00 €
2.2 DESLOCAÇÃO E REPRESENTAÇÃO DE SERVIÇOS	17.300,00 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>57.300,00 €</b>
<b>3.GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E GESTÃO OPERACIONAL DA FROTA AUTOMÓVEL.</b>	
3.1 CONTACT CENTER	107.689,00 €
3.2 REENCAMINHAMENTO DA DOCUMENTAÇÃO RELACIONADA COM A DESPESA	2.950,00 €
3.3 GERIR FROTA ATUAL DA ANSR (MANUTENÇÃO DE VEICULOS, COMBUSTIVEIS, SEGUROS, VIA VERDE E LAVAGENS).	76.174,00 €
3.4 AQUISIÇÃO E GESTÃO DOS SERVIÇOS DE SEGURANÇA E LIMPEZA DAS INSTALAÇÕES DA ANSR	203.257,00 €
3.5 AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS RELATIVOS ÀS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, COMUNICAÇÕES E ECONOMATO	2.671.021,00 €
3.6 AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAL	61.000,00 €
3.7 ENCARGOS DE COBRANÇA DE AUTOS	155.200,00€
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>3.277.291,00 €</b>
<b>4.1 MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TÉCNICA DA ANSR</b>	
4.1 ASSISTENTE VIRTUAL INTELIGENTE (AVI)	92.000,00 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>92.000,00 €</b>
<b>TOTAL DO NAGO:</b>	<b>4.899.123,00 €</b>

## II. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAP)

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1. APOIO TÉCNICO E INSTALAÇÃO DO SINCRO</b>	
1.1 SINCRO - INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO) – (AQUISIÇÃO DE CINEMÓMETROS, CABINAS, OPERAÇÃO DO SISTEMA DE EVENTOS DE TRÂNSITO (SIGET)	3.922.158,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>3.922.158,00 €</b>
<b>2. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO, INFORMAÇÃO E IMAGEM</b>	
2.1 ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS INTERNOS / EXTERNOS E IMPRENSA	16.000,00 €
2.2 AQUISIÇÃO DE JORNAIS GENERALISTAS E REVISTAS DA ESPECIALIDADE	1.700,00 €
2.3 CONSULTORIA PARA A RENOVAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE QUALIDADE (SGQ) – ISO 9001:2008 E IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL (SGA) - 14001:2015	18.000,00 €
2.4 OBRAS DE NATUREZA CIENTÍFICA, HISTÓRICA E DOCUMENTAL P/ACERVO BIBLIOGRÁFICO DA ANSR	10.000,00 €
2.5 SERVIÇOS DE MEDICINA, HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO	3.400,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>49.100,00 €</b>
<b>3. ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES</b>	
3.1 ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES E ENCARGOS COM INSTALAÇÃO (Condomínio, Água, Gás e Eletricidade do SINCRO)	1.106.051,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>1.106.051,00 €</b>
<b>4. INFORMÁTICA</b>	
4.1 SERVIÇOS DE APOIO INFORMÁTICO	86.990,00 €
4.2 MANUTENÇÃO DE CONTRATOS DE MANUTENÇÃO INFORMÁTICOS	151.802,00 €
4.3 AQUISIÇÃO DE HARDWARE E SOFTWARE DA ANSR	904.417,00 €
4.4 AQUISIÇÃO DE TABLETS E ACESSÓRIOS PARA PSP E GNR (1000)	500.000,00 €
4.5 SLIAV – SIMPLIFICAÇÃO DE LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO	600.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>2.243.209,00 €</b>
<b>TOTAL DO NAP</b>	<b>7.320.518,00 €</b>

### III. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UPR)

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1. EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA</b>	
1.1 FINANCIAMENTOS DE PROJETOS DO FGA	700.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>700.000,00 €</b>
<b>2. FISCALIZAÇÃO</b>	
2.1 EQUIPAMENTOS DE RASTREIO NA SALIVA P/ FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	150.000,00 €
2.2 AQUISIÇÃO DE KITS/BOLSAS PARA O TRANSPORTE DE AMOSTRAS BIOLÓGICAS DE SANGUE NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DO ÁLCOOL E DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	20.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>170.000,00 €</b>
<b>3. SISTEMA INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>	
3.1 RECOLHA DE DADOS DA SINISTRALIDADE: ANTENAS E FICHAS DO INML E ENVIO DE BEAV'S	197.359,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>197.359,00 €</b>
<b>4. COMUNICAÇÃO</b>	
4.1 PLANIFICAÇÃO DE CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	1.630.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>1.630.000,00 €</b>
<b>5. ESTUDOS E PROGRAMAS NA ÁREA DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>	
5.1 PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (PENSE - 2020)	1.475.051,00 €
5.2 SIAV (SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO)	300.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>1.775.051,00 €</b>
<b>TOTAL DA UPR</b>	<b>4.472.410,00 €</b>

#### IV. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UGCO)

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1. INSTRUÇÃO E DECISÃO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO</b>	
1.1 CUSTÓDIA, ARQUIVO E TRANSPORTE DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO	410.000,00 €
1.2 DESMATERIALIZAÇÃO DAS NOTIFICAÇÕES DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO	86.275,00 €
1.3 IMPRESSÃO DE NOTIFICAÇÕES NO ÂMBITO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	61.440,00 €
1.4 IMPLEMENTAÇÃO DA VIDEOCONFERÊNCIA – INQUIRIÇÃO DE TESTEMUNHAS	450.824,00 €
1.5 SERVIÇOS DE TRADUÇÃO	7.000,00 €
1.6 SERVIÇO DE GESTÃO DE PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	1.703.120,00 €
1.7 PROTOCOLO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CERTIFICAÇÃO ELECTRÓNICA	180.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>2.898.659,00 €</b>
<b>2. APOIO A OUTROS INTERVENIENTES NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES</b>	
2.1 GESTÃO E MANUTENÇÃO DO SIGA/SCOT	354.359,00 €
2.2 SOFTWARE RIC NAS REGIÕES AUTÓNOMAS	20.000,00 €
2.3 SOFTWARE SCOT NA VERSÃO MOBILIDADE	90.000,00 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>464.359,00 €</b>
<b>TOTAL DA UGCO</b>	<b>3.363.018,00 €</b>

## V. ENCARGOS GERAIS DA ANSR

<b>FICHA DE PROGRAMA</b>	<b>ENCARGO</b>
ENCARGOS COM O PESSOAL	3.189.652,00 €
COMISSÕES BANCÁRIAS (DUC-COIMAS)	330.000,00€
COMISSÕES BANCÁRIAS (TPA E DUC-DECISÕES)	350.000,00 €
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA (EX-GOVERNOS CIVIS)	7.500.000,00 €
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA ENTIDADES MUNICIPAIS	700.000,00 €
PROCESSOS DE EX-AVENÇADOS	50.000,00 €
RESERVAS	808.784,00 €
REFORÇO DE MEIOS PARA A GNR/PSP (FGA)	2.500.000,00 €
<b>TOTAL DE OUTROS CENTROS DE CUSTO</b>	<b>15.428.436,00 €</b>
<b>TOTAL DO ORÇAMENTO DA ANSR (ano 2017)</b>	<b>35.483.505,00 €</b>

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



**OBRIGADO**

[www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

Em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária - ANSR, referente ao ano de 2017, 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 2017.



Cofinanciado por:

