

PLANO DE ATIVIDADES

2022

ANST
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODoviÁRIA

FICHA TÉCNICA

PLANO DE ATIVIDADES 2022

AUTORIA

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



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



mail@ansr.pt

www.ansr.pt

Conceção Técnica

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional

Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

Data de Edição

Março 2022

Controlo de Versões

N.º de Versão	Data	Alteração
1	15/03/2022	

ÍNDICE	03
SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL	05
NOTA INTRODUTÓRIA	06
Mobilidade e Impacto da Pandemia	07
Sinistralidade Rodoviária no 1º Semestre de 2021	07
Perspetiva para 2022	08
Características do Ambiente Interno e Externo	08
ANSR	13
Missão, Visão e Atribuições	13
Estrutura Orgânica	14
Unidades Orgânicas	15
Mecanismos de Participação	21
ESTRATÉGIA E OBJETIVOS	22
Principais Serviços Prestados e Partes Interessadas	22
Metodologia <i>SWOT</i>	23
Orientações Estratégicas para o Setor da Segurança Rodoviária	27
Objetivos Estratégicos 2020-2023	34
Objetivos Operacionais 2022	38
Quadro de Avaliação e Responsabilização 2022	42

ATIVIDADES E PROJETOS PLANEADOS PARA 2022	45
Atividades e Projetos Plurianuais planejados	45
Atividades e Projetos Anuais planejados	52
Atividades Correntes por Unidade/Divisão Orgânica	55
RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS	59
Recursos Humanos	59
Recursos Financeiros	60
Plano de Formação 2022	61
PROPOSTA DE ORÇAMENTO DE ESTADO DA ANSR ENVIADA PARA O ORÇAMENTO DE ESTADO 2022	63
MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	64
CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DEPENDÊNCIAS	66
PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	68
ANEXOS	69
Lista de Acrônimos e Siglas	70
Tabela de Figuras e Tabela Quadros	71

SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL

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

Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal fez em matéria de sinistralidade rodoviária nos últimos 25 anos, quando morriam mais de duas mil pessoas por ano nas estradas portuguesas e, apesar dos condicionalismos à mobilidade, decorrentes da estratégia de contenção da pandemia provocada pelo vírus SARS-COV-2, em 2020, ainda perderam a vida, na estrada, 536 pessoas¹. Este resultado é preocupante e, comparativamente equivalente à queda de dois aviões por ano, no nosso país.

Acrescem mais 1.877, feridos graves, com possíveis lesões físicas permanentes, e mais de trinta mil feridos ligeiros, são milhares de famílias que ficam destroçadas e um custo económico e social para a sociedade equivalente a 3% do PIB Nacional.

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

Zero é o único número aceitável.

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

¹ Dados de sinistralidade a 30 dias inclui Portugal Continental, Região Autónoma dos Açores e Região Autónoma da Madeira.

1.

NOTA INTRODUTÓRIA

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

No Plano de Atividades para 2022, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada por ANSR, reforça o compromisso com a sua missão, consolidando a estratégia iniciada em 2019 e potenciada por processos internos de melhoria contínua e de desenvolvimento organizacional, sendo espetável a continuidade no ajuste dos serviços às necessidades organizacionais, permitindo:

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

No presente documento estão explícitas as orientações estratégicas e operacionais que a ANSR irá prosseguir no ano de 2022 e são apresentadas, de forma objetiva, as principais atividades, os objetivos, os respetivos indicadores e as metas que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos e operacionais que esta se propõe cumprir.

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

Enquanto instrumento do ciclo anual de gestão, o Plano de Atividades 2022 desempenha um papel fundamental no planeamento, facilitando a identificação da necessidade de se proceder a ajustes face a condições impossíveis de prever pelo organismo no início do ano em curso, nunca deixando de ter presente os objetivos e metas traçados para esse exercício.

A.

MOBILIDADE E IMPACTO DA PANDEMIA

2020 ficará marcado como um ano dramaticamente atípico, face à crise sanitária provocada pela Covid-19, com impacto sem precedentes em todos os setores, sendo ainda difícil retirar conclusões às reais consequências a nível da saúde pública, da economia, da organização social e familiar. A mobilidade não é exceção.

A sinistralidade rodoviária foi fortemente condicionada pelas alterações verificadas na mobilidade, e consequentemente na exposição ao risco de acidente e no comportamento dos utentes das vias, em resultado das medidas de confinamento tomadas para conter a pandemia do SARS Cov-2. Existiram períodos nos quais vigorou o Estado de Emergência, e onde foram estabelecidas medidas que implicaram restrições à circulação.

Atento o acima exposto, importa analisar qual o impacto destas medidas na evolução da sinistralidade em Portugal, por comparação com os períodos homólogos, nos quais não se verificaram estas restrições.

Tendo como referência os períodos em que vigorou o Estado de Emergência e em que foram estabelecidas restrições às deslocações dos cidadãos, designadamente no período de 19 de março a 2 de maio, registaram-se cerca de 1.330 acidentes com vítimas, uma diminuição de cerca de 68,7% face a 2019, e de 25 vítimas mortais (diminuição de 74,7%, correspondente a menos 74 vítimas). Também no período de 9 de novembro a 31 de dezembro, em que vigorou o segundo Estado de Emergência registaram-se 4.036 acidentes com vítimas, cerca de -25,6%, e 62 vítimas mortais, menos 26 vítimas (22,1%) que em 2019. Todos os dados apresentados são referentes à sinistralidade a 30 dias.

Face a este evento disruptor na sociedade é prematuro avaliar, isoladamente, o respetivo impacto, sem considerar outros eventos que estão a emergir, nomeadamente no que diz respeito, à adoção de soluções de mobilidade sustentável, contudo a diminuição de veículos em circulação face às restrições de deslocação pode sugerir uma influência nos resultados apurados.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO 1º SEMESTRE DE 2021²

Durante o primeiro semestre de 2021, assistiu-se a uma renovação contínua do Estado de Emergência, que veio definir uma limitação à circulação entre concelhos especialmente durante os fins-de-semana. Apesar das restrições, foram registados:

- Foram registados 11.815 acidentes nas estradas do Continente, de que resultaram 140 vítimas mortais, 837 feridos graves e 13.568 feridos de menor gravidade. Em comparação ao mesmo período de 2020, registaram-se menos 27 vítimas mortais (-16,2%), mais 56 feridos graves (+7,2%), mais 144 feridos leves (+1,1%) e mais 251 acidentes com vítimas (+2,2%);
- No mesmo período, foram fiscalizados cerca de 54,6 milhões de veículos, quer presencialmente, quer através de meios de fiscalização automática, uma diminuição de 2,7% em relação ao primeiro semestre de 2020;

² Dados retirados do Relatório de Sinistralidade Rodoviária, junho 2021, divulgado a 27.08.2021 no site da ANSR.

- Foram detetadas cerca de 539,7 mil infrações, o que representa uma diminuição de 14,2% face ao período homólogo do ano anterior. A maioria das infrações neste período (56,5%) foi por excesso de velocidade.

PERSPETIVA PARA 2022³

Tendo em perspetiva a evolução positiva da pandemia em Portugal e, com o processo de vacinação estar totalmente concluído para 85% da população portuguesa, o XXII Governo Constitucional decidiu avançar para uma nova fase do Plano de Levantamento Gradual das Restrições, tal como previsto. Neste contexto, foi eliminada a recomendação da adoção do regime de teletrabalho, sem prejuízo da manutenção das regras quanto ao desfasamento de horários e, em conjunto, foram retiradas as limitações à circulação em território nacional, perspetivando-se que o impacto da pandemia na circulação de veículos seja cada vez mais reduzido. No entanto os números mais recentes da pandemia e as medidas restritivas implementadas a partir de dezembro de 2021 e início de 2022 poderão implicar uma não completa normalização da situação social e laboral, sendo desde já conhecida a imposição de teletrabalho obrigatório com a entrada de 2022, durante os primeiros 10 dias do ano.

CARACTERÍSTICAS DO AMBIENTE INTERNO E EXTERNO

BREVE CONTEXTO INTERNACIONAL

A. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU)

2021-2030 | 2ª DÉCADA DE AÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA⁴

A ONU proclama, em Assembleia Geral realizada a 20 de agosto de 2020, a década de 2021-2030 como a 2ª Década de Ação para a Segurança Rodoviária, propondo como meta a diminuição das mortes e feridos graves em 50%, até 2030. Na Resolução também propõe a continuidade no desenvolvimento de estratégias nacionais de segurança rodoviária que incluam a adoção do Sistema de Transporte Seguro, tal como convida os Estados Membros a continuar a investir na segurança rodoviária, em todos os seus componentes, nomeadamente a nível das infraestruturas rodoviárias.

B. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS)

2021-2030 | PLANO GLOBAL: DÉCADA DE AÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA⁵

Em sequência à Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299, a OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz, em virtude dos acidentes rodoviários tirarem a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano em todo o mundo e serem a causa de lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas, sendo a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, com idades entre os 5 e 29 anos. Neste sentido, incentiva todos os governos nacionais e locais, tal como os parceiros estratégicos, a assumir o

³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 135-A/2021, 29 de setembro - Altera as medidas no âmbito da situação de alerta.

⁴ UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY, RESOLUTION 74/299 IMPROVING ROAD SAFETY; Disponível em: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>; acesso a 12 de novembro de 2021.

⁵ GLOBAL PLAN – DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030, OMS; disponível em: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true; acesso a: 12 de novembro de 2021.

compromisso com a elaboração de planos de ação de segurança rodoviária nacionais, assinalando a importância da adoção do Sistema de Transporte Seguro e, propondo um conjunto de recomendações assentes nos pilares do Sistema Seguro (SS) e também, os requisitos fundamentais à sua implementação e desenvolvimento.

CONTEXTO EUROPEU

A. POLÍTICA EUROPEIA DE TRANSPORTES E MOBILIDADE

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

A.2. No pacote '*Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*', publicado em maio de 2018, a Comissão Europeia (CE) declara o primado da segurança ao afirmar: "A Segurança é fundamental em qualquer sistema de transporte; deve ser sempre a primeira prioridade". O objetivo a longo prazo da União Europeia (EU) continuará a ser a aproximar-se o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário até 2050 ("Visão Zero"). O mesmo deverá ser alcançado no caso dos feridos graves.

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

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

B. POLÍTICA EUROPEIA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030

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

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

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

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

C. OUTRAS ORIENTAÇÕES

Reforço dos requisitos no setor da segurança rodoviária automóvel

Reforço da UE, com um novo regulamento (Regulamento UE 219/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho) que impõe normas de segurança reforçadas para os fabricantes de automóveis, com vista a reduzir significativamente o número de vítimas mortais e de feridos na estrada⁶ (regulamento com entrada em vigor prevista para 2022).

Gestão da segurança da infraestrutura rodoviária

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

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

⁶ UE REFORÇA OS REQUISITOS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA AUTOMÓVEL; disponível em: «<https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2019/03/29/eu-beefs-up-requirements-for-car-safety/>»; consulta realizada a 28 de agosto de 2020; Regulamento (EU) 219/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas.

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

BREVE CONTEXTO NACIONAL

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

A. ÁREA DE POLÍTICA DE SEGURANÇA INTERNA: O DE1 (ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS)

Ênfase às exigências do processo de transição energética e descarbonização do setor dos transportes, em especial nos modelos de circulação e mobilidade urbanas. No sentido de se promover a mobilidade sustentável pretende aumentar-se os incentivos ao uso do transporte público urbano; facilitar a transição para a mobilidade elétrica; fomentar a mobilidade suave e os modos ativos de transporte;

B. ESTRATÉGIA PORTUGAL 2030⁷

Componente 7 - Infraestruturas (C7), visa contribuir para os objetivos:

- Reforçar a resiliência e a coesão territorial;
- Aumentar a competitividade do tecido produtivo; e,
- Contribuir para a redução dos custos de contexto, em particular no acesso aos mercados.

Na perspetiva de segurança rodoviária, o investimento irá ter especial impacto na melhoria da qualidade da rede rodoviária nacional e no aumento da capacidade da mesma, tal como se encontra previsto o alargamento da rede de carregamento de veículos elétricos.

⁷ PARTE 2: DESCRIÇÃO DAS REFORMAS E DOS INVESTIMENTOS. COMPONENTE 7: Infraestruturas; disponível em: <https://dados.gov.pt/s/resources/documentacao-do-prr/20210502-190344/41-20210421-componentec07vf.pdf>; acesso a 12 de novembro de 2021; PARTE 2: DESCRIÇÃO DAS REFORMAS E DOS INVESTIMENTOS, COMPONENTE 15 – Mobilidade Sustentável, disponível em: <https://dados.gov.pt/s/resources/documentacao-do-prr/20210502-190333/15-20210421-componentec15vf.pdf>; acesso a 12 de novembro de 2021

Componente 15 - Mobilidade Sustentável (C15) visa contribuir para os objetivos:

- Descarbonizar e apoiar a transição energética no setor da mobilidade;
- Promover a utilização de transporte público;
- Promover a coesão económica, social e territorial;
- Mitigar os efeitos económicos e sociais da crise pandémica;
- Criar emprego.

O investimento pretende assegurar o desenvolvimento de projetos robustos, com forte contributo para a melhoria dos sistemas de transporte coletivo, que promovam o reforço e a utilização crescente do transporte público com a consequente redução da dependência do transporte individual rodoviário.

C. ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL 2020-2030

Aprovada a 2 de agosto de 2019, pretende dar um contributo para a descarbonização dos transportes e incentivar a mobilidade, favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis como a utilização da bicicleta. Simultaneamente, pretende maximizar os benefícios para a saúde dos cidadãos, proporcionando-lhes hábitos de vida mais saudáveis⁸.

BREVE CONTEXTO ECONÓMICO

A. PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA

Criado como instrumento de mitigação do impacto económico e social da crise, o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) reúne uma visão estratégica, reformas e investimentos estruturantes a implementar até 2026, de forma a promover uma recuperação transformativa capaz de promover a convergência económica e a resiliência, contribuindo para assegurar o crescimento sustentável de longo prazo e para responder aos desafios da transição para uma sociedade mais ecológica e digital.

Terá um financiamento por recursos totais de 16,6 mil M€, distribuídos por cerca de 14 mil M€ de subvenções e 2,7 mil M€ de empréstimos.

B. REPROVAÇÃO DA PROPOSTA DE ORÇAMENTO DE ESTADO 2022 (OE2022)

Tendo sido reprovada a Proposta de Lei n.º 116/XIV/3 foi reprovada na Assembleia da República, a 27 de outubro de 2021, em sequência, por decisão do Senhor Presidente da República foi decretada a extinção da legislatura em curso e promovido o agendamento de eleições legislativas antecipadas para 30 de janeiro de 2022. O consequente atraso de entrada em vigor de um novo OE 2022 limita a execução mensal dos programas em curso não podendo exceder o duodécimo da despesa total, conforme Lei de Enquadramento Orçamental atualmente em vigor.

⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto de 2019.

2.

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

MISSÃO

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

VISÃO

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

ATRIBUIÇÕES

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

VALORES

COMPETÊNCIA

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

CREDIBILIDADE

Atuação centrada no rigor, equidade e isenção, enquanto valores indissociáveis do serviço público.

COOPERAÇÃO

Fomento de parcerias para abarcar os cinco pilares da segurança rodoviária (infraestrutura, veículo, comportamento humano, gestão do sistema e socorro à vítima).

CIDADANIA

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

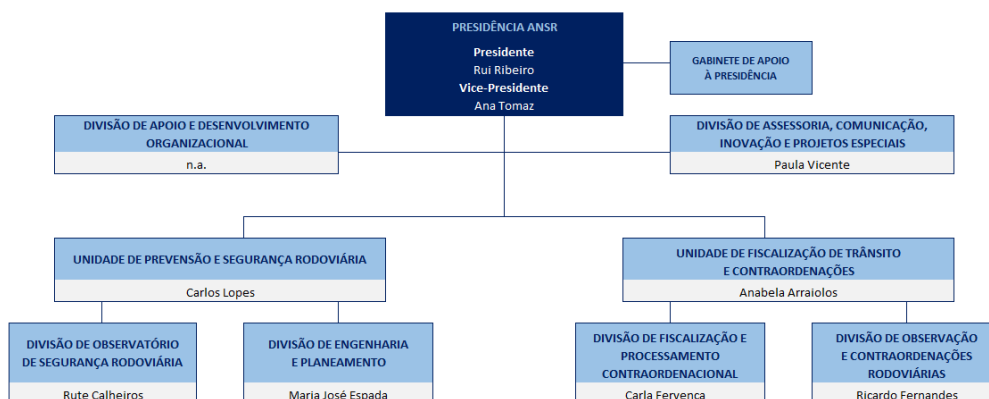
ESTRUTURA ORGÂNICA

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

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

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

Figura 1. Organograma ANSR



ENQUADRAMENTO LEGAL

- Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, no qual foram redefinidas a missão, as atribuições e o tipo de organização interna da ANSR;
- Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro;
- Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, que veio fixar a estrutura nuclear dos serviços em duas unidades orgânicas e seis unidades orgânicas flexíveis;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho, que aprovou o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020;
- Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, que veio definir as unidades flexíveis;
- Decreto Regulamentar n.º 6/2019, de 22 de outubro, que procedeu à atualização do Regulamento de Sinalização do Trânsito - republicado através da Declaração de Retificação n.º 60-A/2019, de 20 de dezembro-, sendo que as alterações entraram em vigor em abril de 2020.

UNIDADES ORGÂNICAS

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

UNIDADES	DIVISÕES	NÚCLEOS
UPSR	DOSE	Núcleo de Recolha e Análise de Dados de Segurança e Fiscalização Núcleo do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária
	DENP	Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes Núcleo de Telemática Aplicada à Fiscalização de Trânsito Núcleo de Planeamento e Projetos e Normalização
UFTC	DOCO	Núcleo de Avaliação e Melhoria Contínua do Processo Contraordenacional Núcleo de Habilitação e Qualificação
	DFPC	Núcleo de Processamento de Contraordenações Núcleo de Fiscalização Núcleo de Apoio e Atendimento Presencial

DIVISÕES DE SUPORTE À ATIVIDADE	NÚCLEOS
DADO	Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho Núcleo de Orçamento e Gestão Financeira Núcleo de Contratação Pública Núcleo de Património, Instalações e Logística Núcleo de Informática Núcleo de Apoio Jurídico Núcleo de Expediente e Gestão de Arquivo Documental

DCIP	Núcleo de Inovação e Projetos Especiais Núcleo de Comunicação e Imagem Núcleo de Assessoria e Apoio Núcleo de Ligação ao Cidadão
-------------	---

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

UPSR | UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODoviÁRIA

COMPETÊNCIAS

- Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio da prevenção e segurança rodoviária;
- Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- Elaborar fichas temáticas sobre aspetos relevantes da sinistralidade rodoviária;
- Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões da prevenção e segurança rodoviária;
- Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular da sinistralidade;
- Elaborar e monitorizar os planos nacionais de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção e segurança rodoviária;
- Acompanhar estudos de âmbito municipal ou intermunicipal, elaborados pelas Autarquias Locais ou pelas Comunidades Intermunicipais no domínio da segurança rodoviária e do ordenamento local do trânsito;
- Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias no domínio da segurança rodoviária com entidades públicas e privadas;
- Promover estudos e análises relativas a causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários em articulação com entidades fiscalizadoras, bem como propor as necessárias medidas corretivas a apresentar às entidades responsáveis pela gestão das infraestruturas rodoviárias e fiscalização;
- Estudar e implementar processos de controlo da qualidade da recolha, processamento e divulgação das estatísticas;
- Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- Realizar inspeções no domínio rodoviário, verificando a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária;
- Emitir recomendações às entidades gestoras das vias para que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente;
- Promover a emissão de instruções técnicas destinadas às entidades intervenientes em matéria rodoviária sobre sinalização e circulação rodoviária;
- Assegurar a operação e o desenvolvimento na vertente tecnológica do sistema nacional de controlo de velocidade (SINCRO);
- Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;
- Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à segurança rodoviária;
- Manter atualizado um registo nacional de planos intermunicipais e municipais de segurança rodoviária.

A UPSR é composta por duas unidades flexíveis:

DOSE | DIVISÃO DE OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

COMPETÊNCIAS

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

DENP | DIVISÃO DE ENGENHARIA E PLANEAMENTO

COMPETÊNCIAS

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

UFTC | UNIDADE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES

COMPETÊNCIAS

- Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio do trânsito;
- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;

- Elaborar, coordenar e monitorizar o plano nacional de fiscalização de trânsito;
- Assegurar a credenciação e registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente;
- Assegurar a equiparação dos trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente, bem como a emissão do respetivo cartão de identificação;
- Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- Propor instruções técnicas como medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria de fiscalização rodoviária;
- Emitir o parecer a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º do Decreto Regulamentar n.º 2 -A/2005, de 24 de março;
- Promover a realização de estudos de legislação rodoviária nacional e/ou comunitária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- Promover a realização de estudos relativos à caracterização das diferentes infrações rodoviárias tipificadas no Código da Estrada ou em legislação complementar e em legislação especial cuja aplicação esteja cometida à ANSR;
- Monitorizar e analisar os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- Coadjuvar os utilizadores no registo no portal de contraordenações rodoviárias;
- Coadjuvar as entidades judiciais no âmbito de processos de natureza criminal e contraordenacional rodoviário e promoção de medidas no sentido de maximizar a eficiência do processo;
- Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para entidades fiscalizadoras, com vista à uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- Proceder ao levantamento e notificação de autos de contraordenação instaurados com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;
- Assegurar a existência de meios tecnológicos que permitam de forma automatizada a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenação;
- Assegurar o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, preferencialmente sob forma digitalizada, bem como assegurar de forma permanente a atualização da informação a disponibilizar no portal de contraordenações rodoviárias;
- Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para entidades fiscalizadoras, com vista à uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- Assegurar a instrução dos processos de contraordenação e a proposta de decisão;
- Propor a aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- Emitir instruções e esclarecimentos às entidades responsáveis pelas funções de atendimento no âmbito de processos de contraordenação e coordenar o atendimento direto aos cidadãos no âmbito dos daqueles processos;
- Assegurar a atualização e correção dos dados do registo de infrações do condutor, bem como zelar para que o acesso e comunicação da informação sobre os registos respeitem as condições previstas na lei.

A UFTC é composta por duas unidades flexíveis:

DOCOS | DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

COMPETÊNCIAS

- Propor, implementar e assegurar a automação e desmaterialização do processo contraordenacional;
- Avaliar e monitorizar o processo contraordenacional e propor ações de melhoria contínua do processo contraordenacional;
- Assegurar o funcionamento de todos os sistemas necessários à fiscalização automática e ao processo de contraordenação, nomeadamente a operação do SIGET, o SCoT, o SIGA e o Registo de Infrações do Condutor (RIC), mantendo atualizadas todas as bases de dados e registos;
- Analisar as candidaturas à ministração das ações de formação de segurança rodoviária, a que se refere o artigo 148.º do Código da Estrada;
- Assegurar a credenciação e o registo do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito;
- Analisar os pedidos de equiparação de trabalhadores das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, bem como a emissão do respetivo cartão;
- Elaborar e apresentar propostas de instruções técnicas e medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora e uniformização de procedimentos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário;
- Propor a aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;
Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DFPC | DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO E PROCESSAMENTO CONTRAORDENACIONAL

COMPETÊNCIAS

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

- Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

DIVISÕES DE SUPORTE À PRESIDÊNCIA E UNIDADES ORGÂNICAS

DADO | DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

COMPETÊNCIAS

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

DCIP | DIVISÃO DE ACESSORIA, COMUNICAÇÃO, INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS

COMPETÊNCIAS

- Promover a inovação e o desenvolvimento de projetos especiais no âmbito da missão e atribuições da ANSR;
- Coordenar, acompanhar e avaliar os projetos e trabalhos em execução na ANSR;
- Assegurar a transmissão às unidades orgânicas da ANSR da informação que se revele necessária à boa execução dos projetos em curso;
- Organizar e manter uma base de dados atualizada com os projetos em curso na ANSR;
- Planear, conceber e executar o plano de comunicação interna, externa e de marketing da ANSR;
- Promover a imagem institucional da ANSR e a gestão dos conteúdos e canais de comunicação desta Autoridade, nomeadamente na Intranet, Portal das Contraordenações e redes sociais;
- Assegurar a organização e gestão das campanhas promovidas pela ANSR;
- Garantir a publicação do boletim informativo da ANSR;
- Assegurar o reporte mensal das atividades da ANSR;
- Assegurar as atividades de comunicação e de relações públicas da ANSR, coordenando e acompanhando o relacionamento com o exterior e, em articulação com o Gabinete de Apoio à Presidência, com a imprensa;

- Assegurar a ligação com os parceiros externos da ANSR, em coordenação com o GAP, no âmbito da missão e atribuições desta Autoridade;
- Promover e acompanhar eventos de carácter técnico e científico, ações de difusão e divulgação técnica e outras iniciativas no âmbito da prevenção e segurança rodoviária, tanto a nível nacional como internacional;
- Assegurar a organização, logística e protocolo dos eventos promovidos pela ANSR;
- Assegurar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos, designadamente através de canais próprios de comunicação e do *call center* desta Autoridade;
- Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

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

Procurou-se, na mesma ocasião, perceber quais os projetos e atividades anuais e plurianuais para o ano de 2022, identificar os recursos que irão ser necessários para a sua concretização e como planeiam verificar os resultados.

3.

ESTRATÉGIA E OBJETIVOS

PRINCIPAIS SERVIÇOS PRESTADOS E PARTES INTERESSADAS

A ANSR é a entidade que realiza o planeamento, a coordenação estratégica e o apoio ao Governo no âmbito das políticas públicas em matéria de segurança rodoviária, tendo como foco a conceção e a supervisão da implementação das medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam, em larga medida, os acidentes rodoviários, para além do apoio, a título consultivo, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos na perspetiva da segurança rodoviária.

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

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

IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PARCEIROS ESTRATÉGICOS OU 'STAKEHOLDERS'

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

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

PARCEIRO ESTRATÉGICO-CHAVE | Gerir com Proximidade

Dirigentes

Tutela

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

Entidades Fiscalizadoras

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

Entidades Gestoras de Infraestruturas

Autarquias Locais, Entidades Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional

Colaboradores**PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Satisfeitos****Cidadãos****PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Informados****Entidades Judiciais**

Ministério Público, Provedoria da Justiça

Fornecedores**Parceiros Públicos**

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

PARCEIRO ESTRATÉGICO | A Monitorizar e intervir**Parceiros Internacionais**

ONU, OMS e UE

Associações e Organizações de Prevenção Rodoviária**Comunicação Social****METODOLOGIA SWOT**

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

Em 2019, procedeu-se a consulta interna para diagnosticar a situação atual da ANSR, solicitando contributos aos Diretores de Unidade, Chefes de Divisão e Coordenadores de Núcleo. Mantendo-se a análise atual, no tempo decorrido, identificou-se o seguinte:

ANÁLISE INTERNA**PONTOS FORTES**

- Reorganização orgânica interna
- Sistemas de informação geográfica avançados
- Ser uma Autoridade

- Centralização da gestão das contraordenações
- Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização
- Creditação da organização no sistema de gestão de qualidade (ISO 9001:2015)
- *Expertise* na área de negócio
- Orçamento constituído exclusivamente de receitas próprias
- Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária
- Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias

PONTOS FRACOS

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

ANÁLISE EXTERNA

OPORTUNIDADES

- Aumento do número de eventos em que se enquadra a segurança rodoviária
- 'Visão Zero' disseminada pelos parceiros estratégicos
- Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária
- Acesso a fundos comunitários
- Aposta nas soluções de Inteligência Artificial
- Bases de dados que permitem o cruzamento de dados com várias origens
- Reforço da cooperação internacional permitindo a partilha de boas práticas
- Diversificação e maior imediatismo dos canais de comunicação
- Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação

AMEAÇAS

- Concorrência temática (prevenção rodoviária)
- Sentimento de impunidade dos condutores (face à fraca eficácia dos sistemas contraordenacional e criminal)

- Falta de harmonização de procedimentos entre entidades
- Cativações orçamentais
- Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade
- Falta de procedimentos na articulação com a SGMAI no âmbito dos serviços partilhados
- Resistência à mudança e falta de cooperação por parte dos parceiros
- Conflitos de competências com outros organismos públicos

MATRIZ SWOT

Legenda:

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

ANÁLISE INTERNA

PONTOS FORTES (FORÇAS)

PONTOS FRACOS (FRAQUEZAS)

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

Quadro 02. Matriz SWOT

Considerando os resultados obtidos e o caminho traçado até ao momento, verificámos que se mantêm algumas fragilidades já anteriormente identificadas em anos antecedentes, sobretudo no que se refere à escassez e dificuldade de recrutamento dos recursos humanos, fruto da elevada exigência e complexidade das funções exercidas na ANSR e da pouca atratividade das carreiras, quer em termos absolutos, quer em termos remuneratórios e comparativos com outras entidades públicas e ,bem assim, as limitações decorrentes da natureza de serviço integrado (dependente da SGMAI no âmbito da partilha de serviços comuns).

Contudo, a ANSR tem um elevado *know-how* no âmbito da segurança rodoviária e, encontra-se em processo de estruturação e (re)organização internas, a criar fundações para os desafios da próxima década. É sentido que o processo de crescimento interno proporcionará uma renovada energia no desenvolvimento e adequação das competências do seu atual capital humano, no desenvolvimento e execução de ambiciosos e ambicionados projetos com recurso a novas soluções tecnológicas (inteligência artificial) no âmbito da prevenção rodoviária, na realização das necessárias e importantes campanhas de sensibilização, entre outras oportunidades que a ANSR prontamente irá estudar e aplicar na prossecução dos objetivos ligados à sua missão.

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SETOR DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

CONTEXTO MUNDIAL

AGENDA 2030 PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Em 2015, no âmbito da ONU, mais de 150 líderes mundiais adotaram uma nova agenda de desenvolvimento sustentável. A agenda é formada por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e respetivas 169 metas, devendo ser os mesmos implementados por todos os países do mundo durante os próximos 15 anos. Dois dos ODS concorrem especialmente para o setor da segurança rodoviária:



ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR | Meta 3.6

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



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

Até 2030, proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, nomeadamente por intermédio da expansão do transporte público, com especial atenção às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas.⁹

⁹ Fontes: doc.: 'Save Lives – A road safety technical package' – WHO; sustainabledevelopment.un.org/

SALVAR VIDAS – PACOTE DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO¹⁰

Alinhada com os ODS, a OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz. Neste sentido, a OMS propõe no documento 'Salvar Vidas - Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito', um pacote de medidas de segurança rodoviária a serem implementadas e ajustadas à realidade de cada país para alcançar as metas da segurança rodoviária dos ODS.

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

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

AGENDA GLOBAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030

2020 foi o ponto de partida para colocar em ação a Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030 e as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária, definidas na 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária¹¹, que se realizou em Estocolmo (Suécia) sob o título "Alcançar os Objetivos Globais 2030".

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

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

GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA | Metas 1 e 2

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

MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS MAIS SEGURAS | Metas 3 e 4

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS | Meta 5

- **Meta 5:** até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos ou importados) e usados devem respeitar os padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários

¹⁰ Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

⁸ GATHERING OF MINISTERS DETERMINES ROAD SAFETY AGENDA TO 2030. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ministerial-conference-2020/en/. Acesso em: 19.fev.2020

recomendados pela ONU, regulamentos técnicos globais, ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.

UTILIZADORES DAS RODOVIAS MAIS SEGUROS | Metas 6 a 11

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

ASSISTÊNCIA MÉDICA APÓS-ACIDENTE | Meta 12

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

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

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

A declaração convida os Estados-Membros a contribuírem para reduzir as mortes na estrada em pelo menos 50%, de 2020 a 2030, em consonância com o compromisso do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, de continuar a ação sobre os objetivos dos ODS relacionados com a segurança

rodoviária, incluindo a Meta 3.6 após 2020, bem como a estabelecer objetivos para reduzir o número de mortes e de acidentes com graves lesões, de acordo com este compromisso, para todos os grupos de utentes da estrada e especialmente vulneráveis, tais como peões, ciclistas e motociclistas e utilizadores de transportes públicos.

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

incentiva, por último, a promoção do papel das ONG, do meio académico, do sector privado, e demais interessados na ajuda aos governos, que são os principais responsáveis pela segurança rodoviária, a trabalhar em conjunto para alcançar os objetivos.

CONTEXTO EUROPEU

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

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

Figura 2. Esquema do Sistema Seguro



IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA SEGURO (SS)

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

PRINCÍPIOS	<ul style="list-style-type: none"> • As pessoas cometem erros que podem levar a acidentes; • O corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões; • A segurança é uma responsabilidade partilhada por quem planeia, constrói, gere e usa tanto as vias quanto os veículos, tais como a comunidade, os responsáveis políticos, os responsáveis pela gestão das vias, pela fiscalização, pelo socorro, etc.
PILARES FUNDAMENTAIS	<ul style="list-style-type: none"> • veículos; • comportamentos; • velocidades; • infraestruturas. • Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro (ou outros) conseguirão acomodar essa falha de forma a evitar danos maiores.
DEVERES SUBJACENTES AO SS	<ul style="list-style-type: none"> • absorver as limitações físicas do ser humano; • ser tolerante e autoexplicativo; • absorver os erros de condutor.
CONCEITO: ESTRADA AUTO EXPLICATIVA	<p>Uma estrada autoexplicativa que induz a adoção de comportamentos adequados e seguros da parte dos seus utilizadores, de modo a que estes sejam encorajados a adotar naturalmente e "instintivamente" um comportamento coerente com a conceção e a função de cada estrada.</p>
CONCEITO: ESTRADA TOLERANTE	<p>Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas deverão contribuir para a diminuição desses erros e para o minimizar da gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de estrada tolerante, a que acomoda o erro humano, que tem em consideração a vulnerabilidade a as limitações físicas do corpo humano.</p> <p>O SS tem bem certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem ser evitados.</p>

Todas as pessoas têm o direito de fazer uso das estradas sem correrem o risco de se envolverem num acidente que possa vir a resultar em lesões graves ou fatais, ninguém deve pagar, por um erro de condução, com a própria vida. Assim, num sentido um pouco desviado do tradicional (que colocava o foco no fator humano e no seu comportamento), o SS coloca o foco nos outros dois intervenientes no sistema: o veículo e a infraestrutura.

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

CONTEXTO NACIONAL

PROPOSTA DE LEI DAS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2021-2025¹²

A Proposta de Lei das Grandes Opções do Plano (LGO) para 2021-2025, integra um conjunto de compromissos e de políticas em torno de quatro agendas estratégicas:

- I. As pessoas primeiro, um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade;
- II. Digitalização, inovação e qualificações como motores do desenvolvimento;
- III. Transição climática e sustentabilidade de recursos;
- IV. Um país competitivo externamente e coeso internamente.

AGENDA ESTRATÉGICA III (transição climática e sustentabilidade dos recursos)

Estando a segurança rodoviária enquadrada na Agenda Estratégica III e com a emergência de novos modelos de circulação baseados na mobilidade elétrica e sustentável, é necessário dar novas prioridades nas políticas de segurança rodoviária que preparem o impacto da transição energética e assegurar o desenvolvimento de medidas com especial enfoque nos fatores humanos e nas infraestruturas. Para tal, é prioritário:

- Dar início à execução da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, que se baseia no Sistema de Transporte Seguro e na Visão Zero como eixos fundamentais estruturantes dos objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária. Esta Estratégia encontra-se em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária, sendo atribuída prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO DO MAI

OE 2020 – SEGURANÇA INTERNA, PILAR FUNDAMENTAL DO ESTADO DE DIREITO DEMOCRÁTICO QUE GARANTE A LIBERDADE DOS CIDADÃOS¹³

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

- Aprovar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseado no SS e tendo como princípio ético a 'Visão Zero';
- Desenvolver em estreita articulação com o Ministério das Infraestruturas e da Habitação e com as autarquias locais, plano e intervenções de mobilidade e segurança nas infraestruturas rodoviárias, priorizando o uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável, integrando e compatibilizando os vários meios de transporte e utilizadores, de modo a tornar o sistema rodoviário tolerante, autoexplicativo, respeitando as limitações físicas do ser humano, designadamente os utilizadores mais vulneráveis;

¹² Proposta de Lei das Grandes Opções 2021-2025, apresentada a 15 de abril de 2021, correspondem a uma atualização das Grandes Opções para 2021-2023 aprovadas em 31 de dezembro de 2020.

¹³ Fonte: MAI, documento: 'OE 2020 – Segurança Interna, pilar fundamental do Estado de Direito Democrático que garante a liberdade dos cidadãos', págs. 10 e 11.

- Desenvolver um sistema de gestão e vigilância rodoviária, em alinhamento com o programa Simplex, através de modelos de análise de dados que permitam conhecer, detetar e prever a sinistralidade rodoviária;
- Aumentar a componente da fiscalização, quer das condições de segurança das infraestruturas, quer das infrações por velocidade, através da implementação da expansão da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade;
- Aumentar a eficiência do setor, através da digitalização, desmaterialização e informatização dos processos e das ligações com outras entidades do estado, nomeadamente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada;
- Reforçar as ações de sensibilização e prevenção rodoviária.

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA INTERNA 2020

No Relatório Anual de Segurança Interna (IASI) 2020 estão apresentadas as orientações estratégicas definidas para 2021, fundamentais para o setor da segurança rodoviária, sendo prioritário:

I. VISÃO ZERO 2030

- Aprovação da Visão Zero 2030 (Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030), discussão pública e aprovação final em Conselho de Ministro;
- Aprovação do primeiro Plano Bienal 2021-2022;
- Execução das ações do primeiro plano, a cargo das respetivas entidades responsáveis;
- Monitorização da execução do Plano.

II. DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DO OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

- Construção de uma plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada que irá agregar toda a informação relacionada com a Segurança Rodoviária proveniente das várias entidades com informação relevante para a sinistralidade rodoviária: entidades fiscalizadoras, Câmaras Municipais, gestores de infraestruturas, serviços de saúde e de emergência, seguradoras, entre outras;
- Levantamento eletrónico e automático dos acidentes rodoviários.

III. REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

- Prosseguimento das inspeções aos Pontos Negros e a locais de ocorrência de acidentes mortais completadas com a elaboração de medidas de intervenção na infraestrutura para serem implementadas pelas entidades gestoras das vias;
- *Report* mensal às entidades gestoras das vias das informações relativas a acidentes mortais ocorridos, solicitando análise das condições de segurança da via e execução de ações tendo em vista mitigar as consequências dos acidentes de viação.

IV. SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA PROCESSO CONTRAORDENACIONAL RODOVIÁRIO

- Digitalização e desmaterialização dos processos de contraordenação;
- Implementação do auto digital com registo automático “online” das infrações rodoviárias;

- Implementação do SCoT+;
- Melhoria do Portal de Contraordenações, com reforço da interoperabilidade das bases de dados de todos serviços relacionados com carta de condução e infrações.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2020-2023

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

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

OE1. REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE

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

OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Tem como propósito ser um repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, em que todas as entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária irão carregar informação. Assim será garantida uma “única” fonte de dados, homogénea, completa, fidedigna, automatizada e eficiente, absolutamente fundamental para todos os que têm responsabilidade na área da segurança rodoviária. Será, portanto, uma de plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada, e alinhada com a melhores práticas internacionais.

Identificam-se, de seguida, várias componentes que integram este ambicioso projeto:

SIUAV | Sistema de Informação Único de Acidentes Viários

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

SIVIG | Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária

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

SIGAV | Sistema de Informação Geográfica para Análise de Acidentes Viários

O projeto SIGAV (Instância do GeoMAI) tem como objetivo criar uma Base de Dados Geográfica, integrando ficheiros provenientes de diversos organismos e em diferentes formatos vetoriais e imagens, como fotografias, relatórios (PDF, Word, Excel) de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros na área de atuação da ANSR. Este projeto deve interagir, para produção de análises espaciais da sinistralidade viária, com a Base de Dados dos Acidentes Viários (BEAVs).

CAviar | Cadastro Rodoviário

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

Sinistralidade *online*

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

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

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030, PLANO DE AÇÃO 2022-2023

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

SINCRO II (Expansão)

Em 2020, a ANSR iniciou esforços no desenvolvimento do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), através da execução da sua segunda fase, que consiste na sua ampliação, dos atuais 60 para 110 locais. Sendo um projeto estruturante para a segurança rodoviária, a ANSR irá dar continuidade à sua execução em 2022, com a instalação de 20 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV) para o controlo de velocidade média entre dois pontos e 30 LCV de velocidade instantânea.

Os novos cinemómetros introduzirão em Portugal o controlo de velocidade média entre dois pontos e a capacidade para medir, em simultâneo, a velocidade de vários veículos, mesmo nos casos em que estes circulam lado a lado ou a uma distância inadequada entre si. Este investimento, a longo-prazo, vai permitir um significativo aumento dos níveis de dissuasão do incumprimento dos limites de velocidade e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária.

OE2. AUMENTO DA EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS

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

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

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

SCoT+

Ao nível dos sistemas TIC que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2022, dar-se-á continuidade ao desenvolvimento de uma nova aplicação tecnologicamente evoluída, designada de SCoT+. Prevê-se que esta aplicação seja indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR. É um projeto financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

PROJETO FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO-ELETRÓNICO E AUTO DIGITL

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

REFORMULAÇÃO DO PORTAL DAS CONTRORDENAÇÕES – ANSR online

Reformular o Portal das Contraordenações com a implementação de novas funcionalidades, para que todas as interações com a ANSR sejam feitas no portal e de forma digital, desde a notificação da infração, à tramitação de todo o processo administrativo e ao pagamento da coima.

OE3. AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

Em 2022, mantemos o compromisso na melhoria da ligação ao cidadão, através de:

CONTACT CENTER

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

RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR

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

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

OBJETIVOS OPERACIONAIS 2022

Os objetivos estratégicos e respetivos objetivos operacionais expressam o empenho e compromisso da ANSR na missão que lhe é confiada, nomeadamente no desenvolvimento e manutenção dos projetos emblemáticos da ANSR, como o SINCRO e outros sistemas direcionados para a recolha de informação quantitativa e qualitativa sobre sinistralidade rodoviária. Na mesma linha, enquanto autoridade administrativa, a ANSR continua a desenvolver esforços no sentido de simplificar e modernizar o processo administrativo contraordenacional (considerando o mesmo desde a tramitação do auto de contraordenação até à notificação ao infrator, passando pela receção de documento de resposta à infração por parte do infrator, à apreciação jurídica e decisão administrativa).

Sendo fundamental o alinhamento e articulação estratégica a nível interno, a cooperação interdisciplinar e a necessária responsabilidade partilhada entre unidades orgânicas, divisões e núcleos na concretização dos objetivos definidos. Desta forma, para 2022, foram definidos 5 (cinco) objetivos operacionais e 9 (nove) indicadores que são representativos das várias áreas de 'negócio', tal como se apresentam na matriz de alinhamento de objetivos estratégicos /operacionais e respetivas unidades/divisões orgânicas:

OBJETIVOS OPERACIONAIS		UO/DO RESPONSÁVEL	OE1	OE2	OE3
001	Garantir a elaboração do novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária	UPSR	x		x
002	Promover a eficácia do processo contraordenacional	UFTC	x	x	
003	Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária	DCIP	x		x
004	Reforçar o sistema de fiscalização automática de velocidade (SINCRO)	UPSR/UFTC	x	x	x
005	Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos	DADO		x	x

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

ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS OPERACIONAIS, PROPOSTA DE LEI DAS GRANDES OPÇÕES 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DO MAI

A Proposta de Lei das Grandes Opções do Plano 2021-2025, do XXII Governo Constitucional contemplam a necessidade do desenvolvimento de medidas direcionadas para a melhoria da segurança rodoviária nacional, estando alinhadas com as orientações europeias e com o foco na abordagem da Visão Zero e, em especial, no Sistema Seguro (SS) com a aposta nos fatores humanos e nas infraestruturas.

Identificamos de seguida, os objetivos operacionais, contextualizando os mesmos na atividade da ANSR e apresentando uma perspetiva sob o seu alinhamento com as LGO 2021-2025 e orientações estratégicas do MAI:

OO1. GARANTIR A ELABORAÇÃO DO NOVO PLANO ESTRATÉGICO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

i1. Grau de execução

O combate sistematizado à sinistralidade rodoviária, através de políticas públicas, teve início em 1990. Neste percurso, foram desenvolvidos três modelos de programa: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015 (implementação se prolongou pelo ano de 2016) e, por fim, o PENSE 2020.

O impacto na sinistralidade rodoviária tem tido um saldo positivo e concluído o PENSE 2020, irá ser dada continuidade ao planeamento estratégico e definir o plano de ação a seguir durante a próxima década - Visão Zero 2030. A elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária está atualmente a ser concluída, estando previsto a definição de Planos de Ação Bienais que garantam a sua operacionalidade. Este objetivo direcionado com a apresentação do 1º Plano de Ação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária.

ALINHAMENTO COM PROPOSTA LGO 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI

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

OO2. AUMENTAR A EFICÁCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

i2. Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal

i3. Nº de medidas implementadas para a desmaterialização e eficácia do processo contraordenacional

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

perceção e confiança do cidadão na capacidade e eficácia do serviço público. Aliando-se a este objetivo, o OO4, através do seu indicador i7 irá promover melhorias de agilização do processo contraordenacional, nomeadamente através da redução do prazo médio entre o registo da infração e a notificação da infração em processos SINCRO, contribuindo para a simplificação administrativa do processo contraordenacional.

ALINHAMENTO COM PROPOSTA LGO 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI

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

Indiretamente, espera-se que a componente sancionatória funcione como elemento de inibição à prática de comportamentos inadequados na utilização da rodovia e, contribua para a redução da sinistralidade rodoviária.

OO3. PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

i4. Número de campanhas divulgadas

i5. Número de eventos/ações de sensibilização rodoviária promovidos

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

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

ALINHAMENTO COM PROPOSTA LGO 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI

Alinhado com a orientação ‘reforçar as ações de sensibilização e prevenção rodoviária’ e com o aumento do reconhecimento das políticas públicas de Segurança Rodoviária. Este objetivo promove a sensibilização para comportamentos seguros nas várias formas de utilização das vias rodoviárias e, assim, contribuir para a redução da sinistralidade a nível nacional.

OO4. REFORÇAR O SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO AUTOMÁTICA DE VELOCIDADE (SINCRO)

i6. Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2021

i7. Taxa de redução do prazo médio entre o registo da infração e a notificação da infração em processos SINCRO

O SINCRO é um dos sistemas emblemáticos da ANSR e foi uma das medidas propostas pelo Plano de Ação do PENSE 2020. Estando atualmente em curso a sua expansão, com o aumento do número de radares e cabines de controlo de velocidade, este sistema funciona como componente de controlo e de fiscalização automática das infrações por excesso de velocidade. Funciona como elemento dissuasor de comportamentos inadequados

durante a utilização da rodovia e contribui de forma direta para o objetivo primordial de redução dos números de sinistralidade rodoviária.

No âmbito da fase administrativa do processo de contraordenação, este objetivo está diretamente relacionado com a fase inicial correspondente à tramitação do auto e respetiva notificação ao infrator, sendo que, no âmbito do SINCRO, as infrações por excesso de velocidade são infrações indiretas, que podem envolver um pedido de identificação do condutor prévio à notificação do auto, tornando-se importante garantir que o processo de notificação ao infrator seja concretizado em tempo útil.

ALINHAMENTO COM PROPOSTA LGO 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI 2020/2021

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

Também se encontra, alinhado com a orientação governamental que promove o aumento da componente de fiscalização das infrações por excesso de velocidade, através da expansão do SINCRO.

005. CONTRIBUIR PARA A BOA GESTÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

i8. Taxa de execução das Medidas Simplex 2022, sob responsabilidade da ANSR

i9. Prazo de apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2022, no âmbito do SGQ

As mais recentes Propostas de Lei do Orçamento do Estado, têm definido um artigo próprio referente aos objetivos a inscrever nos QUAR, de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável, designadamente no que diz respeito à boa gestão dos trabalhadores, às medidas inscritas no Programa Simplex e ainda, no que se refere à avaliação dos cidadãos, em particular nos serviços que tenham atendimento público ou prestem serviço direto a cidadãos e empresas. Assim os indicadores 8 e 9 dão continuidade ao que ficou definido no QUAR de 2021, permitindo efetuar o acompanhamento dos mesmos, numa perspetiva evolutiva de avaliação de desempenho.

ALINHAMENTO COM PROPOSTA LGO 2021-2025 E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS MAI

Com referido anteriormente, este objetivo geral responde às orientações governamentais emanadas nas Propostas de Lei do OE, visando contribuir para as práticas de boa gestão dos serviços públicos.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2022

versão 1: 15.03.2022

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA					
ENTIDADE	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária				
MISSÃO	Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.				
VISÃO	Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada.				
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária				
	OE2. Aumento da Eficiência dos Processos				
	OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária				
OBJETIVOS OPERACIONAIS					
EFICÁCIA				Ponderação: 30%	
OO1. Garantir a elaboração do novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária				Peso: 40%	
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i1 – Grau de execução Fórmula de Cálculo: somatório da taxa de execução de cada fase planeada em 2022 / n.º de fases planeadas em 2022; Métrica: percentagem	n.a.	90%	100%		
OO2. Aumentar a eficácia do processo contraordenacional				Peso: 30%	
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i2- Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula Cálculo: [(n.º de processos enviados em 2022 - n.º de processos enviados em 2021) / n.º de processos enviados em 2021] x 100 Métrica: Percentagem	142,34%	25%	50%		
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i3 – Nº de medidas implementadas para a desmaterialização e eficácia do processo contraordenacional Fórmula de Cálculo: somatório do n.º de medidas implementadas; Métrica: número	6	3	50%		
OO3. Promover a sensibilização para a Segurança Rodoviária				Peso: 30%	
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i4 – Número de campanhas divulgadas Fórmula de Cálculo: somatório do n.º de campanhas divulgadas; Métrica: número	26	25	50%		
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i5 – Número de eventos/ações de sensibilização rodoviária promovidos Fórmula de Cálculo: somatório do n.º de eventos/ações realizados; Métrica: número	18	45	50%		
EFICIÊNCIA				Ponderação: 20%	
OO4. Reforçar o sistema de fiscalização automática da velocidade (SINCRO)				Peso: 100%	
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i6 – Aumento percentual do número de veículos controlados relativamente a 2021 Fórmula Cálculo: [(n.º de veículos controlados 2022 - n.º de veículos controlados em 2021) / n.º de veículos controlados em 2021] x 100; Métrica: percentagem	5,96%	8%	50%		
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio
i7 – Taxa de redução do prazo médio entre o registo da infração e a notificação da infração em processos SINCRO Fórmula Cálculo: [(Prazo médio 2021 - Prazo médio 2022) / Prazo médio 2021] x 100	10,53%	10%	50%		

QUALIDADE				Ponderação: 50%				
005. Contribuir para a boa gestão dos serviços públicos				Peso: 100%				
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio			
i8 – Taxa de execução das Medidas Simplex 2022, sob responsabilidade da ANSR Fórmula de Cálculo: [(somatório das taxas de execução de cada medida/n.º de medidas inscritas) x 100]; Métrica: percentagem	83,33%	70%	50%					
indicador	Resultado 2021	Meta 2022	Peso	Taxa de Realização	Desvio			
i9 – Apresentação do Relatório de Satisfação dos Cidadãos 2022, no âmbito do SGQ Fórmula de Cálculo: Contagem de dias úteis (a partir de 01.01.2022) até apresentação da proposta; Métrica: dias úteis	19.01.2022	249 dias úteis	50%					
Objetivos Relevantes								
Os objetivos mais relevantes são: 001 e 005								
Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais								
OE/OO	OO1	OO2	OO3	OO4	OO5			
OE1	x	x	x	x				
OE2		x		x	x			
OE3	x		x					
Recursos Humanos								
Designação	Pontuação	Nº de Efetivos Planeados	UERHP*	Pontuação Planeada	Nº de Efetivos 2022	UERHE*	Pontuação Executada	Desvio
Dirigentes – Direção de Topo	20	2	452	40				
Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	1 130	128				
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12	166	37 516	1 416				
Técnicos de informática	9	6	1 356	36				
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8	74	16 724	600				
Assistentes Operacionais	5	4	904	25				
Total	n.a.	260	58 082	2 133				
Recursos Financeiros – Orçamento proposto pela ANSR								
Agrupamento de Despesa	OE2022 - Previsão		OE2022 - Execução		Desvio			
Pessoal	6 805 151,00 €							
Aquisição de Bens e Serviços	16 566 960,00 €							
Juros e outros Encargos	10 000,00 €							
Transferências correntes	23 295 289,00 €							
Outras Despesas Correntes	3 222 795,00 €							
Investimentos	15 853 333,00 €							
Total de Despesa	65 753 528,00 €							

* UERHP – Unidades Equivalentes de Recursos Humanos Planeadas; resultam do somatório de efetivos planeados multiplicado pelo total de dias úteis do ano 2022 (226 dias úteis).

Indicadores, Critério de Superação e Fontes de Verificação		
#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 90%	• Ficha de Execução do Projeto
i2	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 25%.	• SIGA
i3	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 3 medidas implementadas.	• Smartdocs
i4	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 25 campanhas realizadas.	• Website ANSR
i5	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 45 eventos promovidos.	• Website ANSR
i6	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 8%.	• SIGET
i7	• indicador superado, se resultado alcançado for superior a 10%.	• Reporte mensal do helpdesk do SCoT
i8	• indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 70%.	• Ficha de Execução das Medidas
i9	• indicador superado, se resultado for alcançado até 15 de dezembro de 2022 (238 dias úteis)	• Documento

Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização

4.

ATIVIDADES e PROJETOS PLANEADOS PARA 2022

Sendo a sinistralidade rodoviária, a nível mundial, a 1ª causa de morte em pessoas dos 5 aos 29 anos¹⁴ e a 8ª causa de morte entre pessoas de todas as idades, constituindo-se como um problema de saúde pública, a prevenção e sensibilização rodoviária ganha particular importância na agenda de qualquer Estado moderno visto tornar-se imperativo o zelar pela garantia de segurança dos seus cidadãos.

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

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

SINCRO - SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE | Expansão

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

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

A expansão do SINCRO, operado pela ANSR, envolve a instalação de 50 locais de controlo de velocidade, por duas fases:

- **Lote 1:** aquisição, instalação e manutenção de 30 locais de controlo de velocidade instantânea (LCVI) e de 20 cinemómetros; e manutenção e operação do SINCRO existente;
- **Lote 2:** aquisição, instalação e manutenção de 20 locais de controlo de velocidade média (LCVM) incluindo os respetivos cinemómetros-vídeo fixos e sendo 10 LCVM dummies.

¹⁴ Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

Os trabalhos de expansão do SINCRO foram iniciados em 2020, estando já identificados os potenciais locais de controlo de velocidade, que correspondem aos locais com maior sinistralidade e em que o excesso de velocidade se revelou uma das causas para essa sinistralidade, estando em curso a sua contratação com mais 50 locais de controlo de velocidade e 30 cinemómetros.

SIUAV - SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS

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

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

O desenvolvimento do SIUAV comporta as seguintes atividades macro:

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

Sendo um projeto de elevado nível de complexidade e de longo-prazo, prevê-se a 1ª fase concluída até final de 2021 e a operacionalização da plataforma de interoperabilidade com todos os intervenientes (nomeadamente PSP, GNR e municípios aderentes), prevista para final 2022.

SIVIG - SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A ANSR iniciou a execução de outros projetos focados na vertente da análise espacial e da ciência de dados, tendo como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação de suporte à tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária.

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

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

O desenvolvimento do SIVIG comporta as seguintes atividades macro:

- Estudos Prévios à implementação dos modelos preditivos e sistema de alertas da sinistralidade rodoviária;
- Desenvolvimento dos Modelos Preditivos e Sistema de Alertas da Sinistralidade Rodoviária.

Este projeto constitui o sistema base da Medida #91 - IA@Prevenção Rodoviária, incluída no Programa iSimplex 2019/2020, e é um projeto aprovado pelo SAMA 2020, sendo 56,95% dos encargos são suportados por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR.

Prevê-se que a 1ª fase fique concluída até final de 2021 e que o desenvolvimento dos modelos preditivos esteja totalmente operacional no final de 2022, estando planeada a conclusão (testes e aceitação) para o 1º trimestre de 2023.

SIGAV - SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

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

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

O desenvolvimento do SIUAV comporta as seguintes atividades macro:

- Análise, definição do modelo de dados e implementação da diretiva 'INSPIRE';
- Tratamento e carregamento de dados.

Prevê-se que a 1ª fase seja concluída até final do 1º semestre de 2022 e a 2ª fase até ao 4º trimestre de 2022.

CaViar - PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO

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

Os três objetivos fundamentais consistem em:

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

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

Este projeto tem 4 fases principais:

- **Fase 1:** Preparação e desenvolvimento do projeto Piloto;
- **Fase 2:** Levantamento faseado do cadastro da rede rodoviária;
- **Fase 3:** Desenvolvimento da plataforma para consulta, edição e visualização dos dados;
- **Fase 4:** Atualizações.

Prevê-se que a 1ª e 2ª fase sejam concluídas até final de 2022, a 3ª fase até final de 2023. A fase 4 irá decorrer a partir de 2024.

SINISTRALIDADE ONLINE

Este projeto, que é uma medida Simplex (#48 do Programa Simplex 20/21) consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Portal de Acidentes Rodoviários).

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

Os 5 projetos acima referidos, constituem o **OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**, conforme já foi referido no capítulo dos Objetivos Estratégicos 2020-2023, que tem como objetivos ser um repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária, em que todas as entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária irão carregar informação. Assim será garantida uma “única” fonte de dados, homogénea, completa, fidedigna, automatizada e eficiente, absolutamente fundamental para todos os que têm responsabilidade na área da segurança rodoviária. Será, portanto, uma de plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada, e alinhada com a melhores práticas internacionais.

Identificam-se, de seguida, várias componentes que integram este ambicioso projeto:



Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária

SCoT+ - SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO

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

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

- A desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da Agência para a Modernização Administrativa (AMA);
- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;

- A Integração de soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

Este projeto ambicioso, teve início em 2019, e irá ter continuidade em 2022 em função do nível de complexidade e exigência envolvidos.

FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO-ELETRÓNICO

O projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas *iSimplex* 2019-2020 (#61), que visa a simplificação do procedimento relativo ao levantamento do auto e a sua notificação ao infrator. Neste sentido, tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, o levantamento do auto será feito de modo exclusivamente eletrónico, com assinatura também eletrónica pelas forças de segurança e digital pelo infrator, com transmissão e tempo real para o SCoT.

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

O alargamento a todo o território nacional está previsto através da medida#50 do Programa Simplex 20/21.

ANSR *Online* - REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

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

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

Tendo sido implementada a autenticação através de Chave Móvel Digital em 2020, a ANSR tem planeado, para 2022, a implementação de novas funcionalidades e a correção das anomalias que persistem e impossibilitam o funcionamento ótimo desta plataforma e a plena satisfação dos cidadãos.

A ANSR por forma a reforçar a sua presença em formato digital, irá desenvolver um novo portal com serviços mais alargados a toda a sua área de intervenção, com a implementação de novas funcionalidades, para que todas as interações com a ANSR sejam feitas no portal e de forma digital, desde a notificação da infração, à tramitação de todo o processo administrativo e ao pagamento da coima.

Este projeto encontra-se inserido numa estratégia de modernização e de reforço da relação com o cidadão/parceiros estratégicos.

Este projeto terá 3 fases principais:

- **Fase 1:** Análise do processo de contraordenações;
- **Fase 2:** Execução de um conjunto de atividades de investigação das necessidades dos utilizadores;
- **Fase 3:** Desenho da arquitetura da solução segundo as boas práticas/recomendações ao nível da AP, considerando a integração com os sistemas operacionais da ANSR.

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 | Visão Zero – 2030

1.º Plano de Ação

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

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

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

ESTUDO DE IMPACTO ECONÓMICO E SOCIAL DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL

O estudo de Avaliação do Impacto Económico e Social da Sinistralidade Rodoviária em Portugal tem em vista dotar a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) de um instrumento de suporte à tomada de decisão quanto às medidas preventivas da sinistralidade rodoviária a implementar e à avaliação da sua eficácia. Simultaneamente, permite dar resposta a compromissos inerentes a legislação UE sobre segurança rodoviária, no âmbito da missão e atribuições da ANSR.

Está prevista a divulgação pública do estudo executado em 2021 (incluindo uma tradução para a língua inglesa). A data de divulgação está prevista para final do 1º trimestre de 2022.

INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIAS

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

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

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

ATIVIDADES/PROJETOS ANUAIS PLANEADOS

PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO

À semelhança dos anos anteriores, a ANSR dará continuidade à elaboração, execução e monitorização do Plano Nacional de Fiscalização (PNF), com a colaboração das forças de segurança. Estes planos enquadram-se na Recomendação Europeia 2004/345/CE, de 6 de abril de 2004, cuja importância no combate à sinistralidade rodoviária é salientada nas orientações para política da segurança rodoviária da CE, para a década 2011 a 2020 nos seguintes termos: “A eficácia das políticas de segurança rodoviária depende em grande medida da intensidade dos controlos sobre o cumprimento dos requisitos de segurança. A Comissão encoraja o estabelecimento de objetivos de fiscalização, a integrar nos “planos nacionais de fiscalização” (ver recomendação 2004/345/CE).”

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

Realização de campanhas de sensibilização rodoviária em paralelo às operações de fiscalização realizadas pelas forças de segurança, incidem sobre 6 temas: 1. álcool; 2. atropelamentos; 3. dispositivos de segurança; 4. telemóvel; 5. veículos de 2 rodas a motor; 6. velocidade.

CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

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

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

#	DESIGNAÇÃO	DATA PREVISTA
#01	CARNAVAL	01.março
#02	PÁSCOA	17.abril
#03	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	13.maio
#04	DIA DA CRIANÇA	01.junho
#05	FESTIVAIS MÚSICA	junho a agosto
#06	FÉRIAS DE VERÃO	julho e agosto
#07	SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES	julho e agosto
#08	REGRESSO ÀS AULAS	setembro
#09	SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE	setembro
#10	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	13.outubro
#11	DIA EM MEMÓRIA DAS VÍTIMAS NA ESTRADA	17.novembro
#12	NATAL 2022	25.dezembro
#13	ANO NOVO 2023	01.2023

Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2022

EVENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Está planeada para 2022 a retoma da realização de ações de sensibilização rodoviária em feiras, escolas, juntas de freguesia, festivais, e em eventos nacionais organizados pelos parceiros estratégicos, ou ainda, em eventos como a Futurália, Lisboa Games Week, Rock in Rio, Queima das Fitas (Porto, Braga e Coimbra) entre outros.

RECEÇÃO ELETRÓNICA DE SENTENÇAS DOS TRIBUNAIS

A ANSR pretende desenvolver em colaboração com o Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça (IGFEJ), um canal de comunicação on-line que permita a partilha de informação relacionada com o conteúdo de sentenças (processos relacionados com crime de condução sem habilitação legal, crime de condução com excesso de álcool - taxa de alcoolemia igual ou superior a 1,2 g/l, decisões de sentença por processo de recurso e/ou desobediência), tornando mais célere o processo entre entidades, evitando o envio de documentos em papel e permitindo uma tramitação dos processos (atualização de registo individual de condutor) mais agilizada.

ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR		UFTC		DADO	DCIP
	DOSE	DENP	DFPC	DOCO		
Inspeções a vias públicas		x				
Inspeções de 'Pontos Negros'		x				
Vistorias a novas estradas ou novos troços de via		x				
Emissão de pareceres e instruções técnicas sobre a utilização de vias públicas		x				
Elaboração de relatórios de execução e fiscalização do sistema SINCRO		x				
Elaboração de relatórios estatísticos de sinistralidade rodoviária e fiscalização	x					
Manutenção da base de dados de acidentes rodoviários	x					
Produção de informação estatística no âmbito da sinistralidade rodoviária e da fiscalização	x					
Tratamento de pedidos de informação de segurança rodoviária	x					
Elaboração, acompanhamento e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030	x					
Desenvolvimento de sistemas/projetos que promovam a qualidade de informação na área da sinistralidade rodoviária	x					
Desenvolvimento de conteúdos de suporte à realização de iniciativas no âmbito da SR	x					
Participação nos grupos de trabalho europeus responsáveis pela base de dados dos (CARE) e Indicadores de Desempenho de SR (KPI)	x					
Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de despacho de diligências de prova (inquirição de testemunhas, pedidos a entidades autuantes, pedidos de esclarecimento ao arguido, etc.)			x			
Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de propostas de decisão no âmbito do processo administrativo dos autos			x			

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR		UFTC		DADO	DCIP
	DOSE	DENP	DFPC	DOCO		
Atualização do Registo Individual de Condutor em SIGA (registo de decisões judiciais no âmbito de processos de contraordenação e processos crime: sentenças judiciais e injunções)			x			
Elaboração de pedidos de informação a tribunal (via email) no âmbito do registo em SIGA de processos-crime			x			
Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de despacho de diligências de prova (inquirição de testemunhas, pedidos a entidades autuantes, pedidos de esclarecimento ao arguido, etc.)			x			
Organização dos processos de contraordenação e disponibilizar para consulta			x			
Emissão de Certidões de Registo Individual de Condutor			x			
Correção de anomalias de registo em autos de contraordenação			x			
Atualização/correção das fichas do condutor em SIGA			x			
Unificação as fichas de condutor em SIGA			x			
Instrução de processos no âmbito de cassação de carta			x			
Resposta a pedidos de informação de entidades judiciais e entidades autuantes			x			
Atribuição ou renovação da credenciação de agentes de fiscalização				x		
Levantamento e notificação de autos de contraordenação do sistema SINCRO				x		
Aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito				x		
Atribuição códigos de entidade autuante				x		
Acompanhamento do cumprimento das ações de formação aplicadas como condicionante da suspensão da execução da inibição de condução				x		

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR		UFTC		DADO	DCIP
	DOSE	DENP	DFPC	DOCO		
Organização do processo para envio a tribunal no decorrer do incumprimento das sanções acessórias aplicadas				x		
Preparação/emissão de certidões de dívida, quando se verifique que a coima ou as custas não foram pagas				x		
Autorização de entidades formadoras				x		
Elaboração do plano de formação					x	
Assegurar os procedimentos inerentes à cobrança e depósito de receitas provenientes das coimas					x	
Validação, controlo e emissão de faturas					x	
Tratamento de expediente					x	
Gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação					x	
Elaboração e controlo de cabimentos e compromissos					x	
Elaboração de procedimentos de aquisição de bens e serviços					x	
Elaboração de processos de reconciliação bancária					x	
Requisição e utilização de veículos oficiais					x	
Controlo e gestão de stocks de material de escritório					x	
Distribuição de material de economato					x	
Submissão de pedidos de parecer prévio na plataforma AMA					x	
Atualização dos Instrumentos de Gestão					x	

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR		UFTC		DADO	DCIP
	DOSE	DENP	DFPC	DOCO		
Monitorização de atividades e indicadores de gestão					X	
Monitorização da execução das medidas SIMPLEX					X	
Desenvolvimento do Sistema de Gestão da Qualidade					X	
Apoio jurídico a projetos e atividades no âmbito da atividade da ANSR					X	
Gestão do serviço de apoio ao cidadão: atendimento telefónico						X
Gestão do serviço de apoio ao cidadão: conta geral de email mail@ansr.pt						X
Realização de campanhas de informação e sensibilização rodoviária						X
Promoção de eventos de sensibilização rodoviária						X
Gestão de conteúdos redes sociais, intranet, site ANSR						X
Assessoria de comunicação: <i>clipping</i>						X
Coordenação da execução de projetos especiais						X
Coordenação do Portal de Contraordenações Rodoviárias						X

Quadro 06. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO e DCIP

5.

RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS

RECURSOS HUMANOS

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

Em 2022 é esperada a continuação dessa adequação dos recursos à estrutura orgânica, perspetivando-se um acréscimo de 48 postos de trabalho face aos postos de trabalho previstos em 2021, com incidência nas carreiras de Técnico Superior (+40) e Especialista de Informática (+8), conforme se pode verificar no quadro abaixo:

CARREIRA/CATEGORIA	Nº DE POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS PARA 2022
Presidente	1
Vice-presidente	1
Diretor de Serviços	2
Chefe de Divisão	6
Especialista de Informática	12
Técnico Superior	154
Coordenador Técnico	5
Técnico de Informática	6
Assistente Técnico	69
Assistente Operacional	4
TOTAL	260

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2022

Contudo, em 2021, o quadro de pessoal da ANSR apenas está preenchido com 156 postos de trabalho, e apesar do esforço efetuado através do lançamento de vários procedimentos de recrutamento por mobilidade interna, destacam-se as dificuldades de preenchimento de vagas nas áreas de Informática (carreiras de Especialista de Informática e Técnico de Informática) tal como na área de Engenharia (carreira Técnico Superior) e de direito (carreira Técnico Superior revelando ausência de candidatos ou de manifestações de interesse nestes procedimentos. Aguarda-se, contudo, autorização para abertura de procedimentos concursais para recrutamento de técnicos superiores, para as áreas referidas.

O diploma legal de criação da ANSR preconizava a adoção de uma estrutura orgânica leve e ágil, o que na prática se traduziu ao longo destes anos na existência de mapas de pessoal com quantitativos limitados, que se revelam não só insuficientes, mas também desadequados quer ao nível das competências, quer ao nível do

subdimensionamento da estrutura dirigente face às necessidades desta autoridade para o cumprimento da sua missão. Esta situação levou a uma necessidade organizacional de contratação de prestadores de serviços em regime de *outsourcing*, tanto nas áreas de negócio como nas de suporte, que não se revela a mais adequada, pois a além importar peso financeiro, onera os já poucos recursos humanos em constantes processos aquisitivos, reduzindo a sua disponibilidade e desviando-os de tarefas inerentes à sua especialidade.

RECURSOS FINANCEIROS - RECEITAS

Para o ano de 2022, a ANSR estima como receita 145,78 milhões de euros, um aumento de 22% face à estimativa inicial de 2021. Deste montante global, cerca de 89,85 milhões de euros (62%) são receitas entregues transferidas: 58,33 milhões de euros (40%) são entregues ao Estado, 28,85 milhões de euros (20%) às forças de segurança e 2.67 milhões de euros (2%) ao fundo de modernização da justiça. Os restantes 65,75 milhões de euros (45%), que representam um aumento de 27% face a estimativa inicial de 2021, são receitas da ANSR. Cerca de 99% são receitas próprias, resultantes do exercício da sua atividade e, cerca de 1% são subsídios provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020.

Para a sua atividade, a ANSR prevê utilizar cerca de 45,69 milhões de euros (31% das suas receitas totais e 69% das receitas totais cobradas), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 19 milhões de euros (13% das receitas totais e 29% das receitas da ANSR) e às Entidades Municipais cerca de 850 mil euros (1% das receitas da ANSR).

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA ANSR	OE/2021 aprovado	Proposta OE/2022	% RECEITAS TOTAIS	% RECEITAS ANSR	Varição 2022/2021
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	119 811 571	145 780 828	100%	-	22%
Receitas Cobradas Transferidas	68 013 474	89 849 389	62%	-	32%
Receitas Transferidas para o Estado ¹⁵	37 324 529	58 333 568	40%	-	56%
Receitas Transferidas para a GNR ¹⁵	19 690 735	19 690 735	14%	-	0%
Receitas Transferidas para a PSP ¹⁵	9 147 569	9 147 569	6%	-	0%
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ¹⁶	1 850 640	2 677 516	2%	-	45%
Total de Receitas da ANSR	51 798 097	65 753 498	45%	100%	27%
Receitas Próprias	50 031 149	65 390 535	45%	99%	31%
Receitas Cofinanciadas	1 766 948	362 963	0%	1%	-79%
Receitas Próprias ANSR transferidas	18 980 779	19 835 289	14%	30%	5%
Transferências para MAI ¹⁷	15 000 000	18 985 289	13%	29%	27%
Transferências para o Estado ¹⁶	3 130 779	0	0%	0%	-100%
Transferências para Entidades Municipais ¹⁸	850 000	850 000	1%	1%	0%
ANSR Total de Custos de funcionamento	32 817 318	45 690 974	31%	69%	39%

Tabela 02. Distribuição da receita 2022

¹⁵ Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

¹⁶ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14/2011, artigo 5.º, n.º 1 b, de 25 de janeiro. Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

¹⁷ Ao abrigo da Lei n.º 10/2017, de 3 de março.

¹⁸ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro (aplicação a todos os municípios) e Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (aplicação aos municípios aderentes).

O total de custos de funcionamento da ANSR registam um acréscimo de 39% face ao previsto em 2021, essencialmente devido a um conjunto de investimentos que visam não só aumentar a eficiência da organização e do processo contraordenacional, como é o caso do SCoT+, mas também a promoção da segurança rodoviária, através de um conjunto de sistemas de gestão da segurança rodoviária e da expansão do SINCRO, que a curto/médio prazo irão contribuir decisivamente para o aumento da receita proveniente de autos de contraordenação, com impacto significativo ao nível do aumento da receita do Estado, para além da promoção da redução da sinistralidade, que é o seu principal desígnio.

CUSTOS PARA FUNCIONAMENTO DA ANSR	PREVISÃO ORÇAMENTAL
01. Despesa com o Pessoal	6 805 151,00€
02. Aquisição de bens e serviços	16 566 960,00€
06. Outras despesas	3 222 795,00€
07. Aquisição de bens de capital	15 853 333,00€
TOTAL	42 448 239,00€

Tabela 03. Despesa alocada para funcionamento da ANSR

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

As necessidades orçamentais plasmadas no projeto de orçamento de despesa serão suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (FEDER e PT2020), nos montantes de 65 390 535,00 euros de 362 963,00 euros, respetivamente.

No que respeita à aplicação dos fundos europeus, mantêm-se em 2022 a continuidade da execução de três importantes projetos para a monitorização, estatística e análise de eventos de sinistralidade: SIUAV e SIVIG, bem como o FRAE - Fiscalização Rodoviária com Auto Eletrónico.

PLANO DE FORMAÇÃO 2022

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

O Plano de Formação, de acordo com o decretado no n.º 1 e 2 do artº 71, da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, estabelece que sem

prejuízo de outras obrigações, o empregador público deve contribuir para a elevação do nível de produtividade do trabalhador, designadamente, proporcionar aos trabalhadores e dirigentes o acesso a formação profissional adequada à sua qualificação nos termos da legislação especial, *cf*r previsto na alínea c) do art.º 5 da LTFP.

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

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

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

Em 2022, após divulgação do Plano de Formação 2022 do INA - Instituto Nacional de Administração, IP, procedeu-se ao diagnóstico organizacional para levantamento de necessidades de formação para 2022, estando planeadas:

PLANO DE FORMAÇÃO 2022	N.º DE CURSOS	N.º DE HORAS DE FORMAÇÃO
Competências Comportamentais/Socio-emocionais	29	601
Competências Técnicas	153	6 654
Competências Digitais	70	2 461
TOTAL	252	9 716

Tabela 04. Proposta de Plano de Formação 2022

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

6.

PROPOSTA DO ORÇAMENTO DA ANSR ENVIADA PARA
O ORÇAMENTO DE ESTADO 2022

RCE	DESIGNAÇÃO	Proposta enviada pela ANSR	Proposta registrada após cativos	Redução orçamento
		(1)	(2)	(3)
D.01	DESPESAS COM O PESSOAL	6 805 151	5 227 819	-23%
D.02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	16 566 960	10 302 842	-38%
D.03	JUROS E OUTROS ENCARGOS	10 000	10 000	-
D.04 + D.08	TRANSFERÊNCIAS	23 295 289	16 870 000	-28%
D.07	INVESTIMENTO	15 853 333	5 206 657	-67%
D.06 + D.11	OUTRAS DESPESAS	3 222 795	2 100 779	-35%
TOTAL ORÇAMENTO ANSR		65 753 528	34 928 097	-47%

Tabela 05. Orçamento ANSR 2022

O orçamento enviado pela ANSR teve uma redução de 47%.

De ressaltar que, as rubricas 04 (Transferências Correntes) correspondem a transferências para o MAI e Estado, contudo como é uma receita transferida é contabilizadas como despesa.

7.

MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um importante objetivo estratégico dos sucessivos Governos, verificando-se uma crescente preocupação em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta nas tecnologias e aproximar o serviço público dos cidadãos. Depois do *Simplex+* e do *iSimplex em 2019*, surge o *Simplex 2020/2021* em que se renova o compromisso da Administração Pública com a simplificação, modernização e inovação.

(...) Uma Administração Pública pronta para a ação em quaisquer circunstâncias e capaz de transformar a complexidade dos problemas e da sua própria organização interna em simplicidade nas soluções que entrega. Porque utiliza de forma inteligente a tecnologia digital para gerir melhor e renovar a oferta de serviços, garantindo sempre que chega a todas as pessoas.¹⁹ (...)

Neste sentido, em 2022, a ANSR propõe-se continuar a execução da medida iniciada em 2019:

#91 | IA & PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

CONCLUSÃO: 4T2022

DESCRIÇÃO

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

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

E desenvolver 2 (duas) medidas de modernização administrativa, incluídas no Programa 2022:

#48 | SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ON LINE

CONCLUSÃO: 4T2022

DESCRIÇÃO

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

¹⁹ Documento: Simplex – Programa '20-21, apresentação powerpoint.

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

#50 | FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO

CONCLUSÃO: 4T2022

DESCRIÇÃO

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

8.

CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DAS DEPENDÊNCIAS

Na UE, as drogas psicotrópicas têm uso comum em todo o território, estudos anteriormente efetuados concluíram que 88 milhões de adultos, 25% da população entre a faixa etária 15 - 64, experimentaram drogas ilícitas em algum momento das suas vidas, sendo mais comuns: cannabis, cocaína, MDM e as anfetaminas.²⁰

O projeto *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* (DRUID) concluiu que Portugal apresenta a quarta maior prevalência de qualquer substância psicoativa, superior à média dos condutores dos 13 países europeus incluídos no estudo, que é de 7,4%. Os efeitos das substâncias psicoativas ao nível do sistema nervoso central levam à diminuição de capacidades essenciais para uma condução segura. Provocam também alterações no comportamento dos condutores que os levam a correr mais riscos na estrada. De acordo com dados do projeto DRUID, o risco de morte ou ferimento grave é 1 a 30 vezes maior em condutores sob a influência de drogas, comparativamente a condutores que não consumiram qualquer substância. Este risco pode aumentar até 200 vezes no caso de consumo combinado de drogas com álcool.

A condução sob a influência de drogas é um dos comportamentos que mais compromete a segurança rodoviária. Os efeitos que têm ao nível do sistema nervoso central levam à diminuição de capacidades essenciais para uma condução segura.

Vários estudos mostram que conduzir sob o efeito de substâncias psicoativas ilícitas pode afetar a condução de várias maneiras: tempos de reação mais lentos, comportamento errático e agressivo, fadiga, dificuldades de concentração e até quadros mais graves como crises de pânico, tremores, tonturas ou paranoia.

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

A contribuição da ANSR para a redução dos comportamentos aditivos e das dependências teve, até 2019, a expressão no âmbito das campanhas de sensibilização e na fiscalização rodoviária. Contudo, atenta a evolução da ciência e a existência de outros métodos, para além do teste sanguíneo, que permitem a deteção da presença e confirmação de substâncias psicotrópicas nos condutores, foi criado um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, através do Despacho n.º 9543/2019, de 3 de outubro de 2019.

²⁰ Documento: 'Preventing drug drive in Europe – Policy measures for national and EU action' (março 2017), pág. 8.

Desse grupo de trabalho fizeram parte a Administração Interna, a Justiça e a Saúde sob a coordenação do Presidente a ANSR e por representantes da GNR, da PSP do Instituto de Medicina Legal e Ciências Forenses, do Ministério da Justiça, do Conselho Superior da Magistratura, Procuradoria Geral da República, da Polícia Judiciária, do Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências, da Direção-Geral da Saúde, da Autoridade Nacional do Medicamento e Produtos de Saúde, I. P., da Ordem dos Médicos e da Ordem dos Farmacêuticos.

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

Em 2020, foram realizadas várias reuniões do grupo de trabalho, das quais resultou na apresentação de um relatório final, em 2021, o qual foi entregue à tutela.

9.

PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

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

Neste contexto, para 2022, a ANSR tem planeada a realização de 5 (cinco) grandes campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária:

- **CAMPANHA DE ANO NOVO 2022**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da passagem de ano.
- **CAMPANHA DA PÁScoa**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da Páscoa.
- **CAMPANHA DE VERÃO**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante as viagens em tempo de férias.
- **CAMPANHA DE NATAL 2022**
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia.
- **CAMPANHA DE DIVULGAÇÃO DO OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**
Campanha dirigida aos cidadãos/parceiros estratégicos para o conhecimento dos indicadores de sinistralidade rodoviária. Data a indicar, após conclusão do projeto.

No decorrer do ano de 2022, poderão surgir outras necessidades de publicidade institucional, mas, à data, serão estas as campanhas onde prevemos essa divulgação. Encontram-se, ainda, planeadas outras ações e campanhas, contudo, essas deverão ser divulgadas por outros meios, não onerosos, tal como canais digitais e redes sociais.

ANEXOS

LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS

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

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organograma ANSR	14
Figura 2. Esquema do Sistema Seguro	30
Figura 3. Modelo de Implementação dos Projetos SIGAV, SIUAV, SIVIG e CAVIAR	49

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 01. Quadro descritivo de Unidades orgânicas, Divisões e respectivos núcleos	15
Quadro 02. Matriz SWOT	26
Quadro 03. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos e unidades orgânicas	38
Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização	42
Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2022	52
Quadro 06. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO e DCIP	54

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2022	58
Tabela 02. Distribuição da receita 2022	59
Tabela 03. Despesa alocada para funcionamento da ANSR	60
Tabela 04. Proposta de Plano de Formação 2022	61
Tabela 05. Proposta de Orçamento de Estado ANSR 2021	62



<https://visaozero2030.pt/>

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

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

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 ANSR, referente ao ano de 2020, nos termos estabelecidos.

O presente documento tem como finalidade, apresentar de forma sumária, a visão, missão, valores institucionais, bem como as orientações estratégicas e o conjunto de objetivos, projetos e atividades, relevantes, que se prevê serem desenvolvidas no ano de 2022.