



# 2024 PLANO DE ATIVIDADES

**VISÃO ZERO.**

ZERO, O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA ESTRADA.

**FICHA TÉCNICA**

PLANO DE ATIVIDADES 2024

**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](mailto:mail@ansr.pt)

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

**Conceção Técnica**

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

**Data de Edição**

26 de fevereiro de 2025

## ÍNDICE

_SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL.....	7
_NOTA INTRODUTÓRIA .....	8
<b>_01 ANSR: APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>9</b>
MISSÃO, VISÃO E VALORES.....	10
ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA ORGÂNICA .....	12
<b>_02 ANÁLISE CONTEXTUAL.....</b>	<b>15</b>
CONTEXTO MUNDIAL .....	15
CONTEXTO EUROPEU .....	18
CONTEXTO INTERNO .....	20
<b>_03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2024-2026 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2024.....</b>	<b>25</b>
ANSR_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS .....	25
OBJETIVOS OPERACIONAIS 2024.....	27
QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2024 .....	32
<b>_04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2024 .....</b>	<b>35</b>
PROJETOS PLURIANUAIS PLANEADOS .....	35
ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030   Visão Zero – 2030 .....	35
OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	36
SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS .....	37
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA .....	37
SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS.....	38
PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO .....	39
SINISTRALIDADE <i>ONLINE</i> .....	39
SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE   Expansão (SINCRO II) .....	40
INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIAS.....	41
RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR.....	41
TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO e CONTRAORDENAÇÕES.....	41
FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO .....	42
REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS .....	42
PROJETOS ANUAIS PLANEADOS .....	44
PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2024 .....	44

CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO .....	44
CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA.....	44
NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR .....	45
NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO .....	46
ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO .....	47
<b>_05 RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS .....</b>	<b>50</b>
RECURSOS HUMANOS .....	50
PLANO DE FORMAÇÃO 2024 .....	52
RECURSOS FINANCEIROS.....	53
<b>_06 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA .....</b>	<b>58</b>
<b>_07 PUBLICIDADE INSTITUCIONAL.....</b>	<b>60</b>
<b>_08 CONCLUSÕES PROSPETIVAS .....</b>	<b>61</b>

## LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS

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

# 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, a cada 24 segundos morre alguém enquanto utiliza a via rodoviária<sup>1</sup>, tornando a segurança nas estradas um desafio ao desenvolvimento global para todas as sociedades. A sinistralidade Rodoviária é, também, a primeira causa de morte nos jovens entre os 5 e 29 anos e a oitava para todas as idades.

Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal fez em matéria de sinistralidade rodoviária nos últimos 25 anos, quando morriam mais de duas mil pessoas por ano nas estradas portuguesas, em 2023, cerca de 642 pessoas<sup>2</sup> perderam a vida, nas estradas. Este resultado é preocupante e comparativamente equivalente à queda de três aviões por ano, no nosso país. A estes dados acrescem 2.646 feridos graves, com possíveis lesões físicas permanentes, e 42.990 feridos ligeiros. São milhares de famílias que ficam destroçadas e um custo económico e social para a sociedade equivalente a 3,03% do PIB Nacional. Fica, assim, demonstrado que o aumento dos valores afetos à segurança rodoviária não são um custo, mas um investimento.

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.

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, organizações e associações, entre muitos outros. É também uma responsabilidade de todos nós, enquanto 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.

**Zero, o único número aceitável de vítimas na estrada.**

---

<sup>1</sup> Segundo a líder do Fundo das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária, Assembleia Geral das Nações Unidas, 30 de junho de 2022, disponível em <https://news.un.org/pt/story/2022/06/1794272> ;

<sup>2</sup> Dados de sinistralidade a 30 dias inclui Portugal Continental, Região Autónoma dos Açores e Região Autónoma da Madeira.

## NOTA INTRODUTÓRIA

O Plano de Atividades constitui um relevante instrumento de gestão que permite identificar os projetos e as atividades a executar por forma a atingir os objetivos planeados para o ano em questão.

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, o presente documento teve, também, por base:

- Lei das Grandes Opções 2023-2026 - Lei N.º 38/2023;
- Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) 2021 e 2022 - Orientações Estratégicas;
- Orçamento do Estado para 2024 - Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro

No Plano de Atividades para 2024, 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 esperável 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.

Para além da caracterização das atribuições da ANSR, do ambiente interno e externo, dos aspetos mais relevantes no que respeita aos seus recursos humanos e financeiros, são também identificadas as orientações estratégicas e operacionais que a ANSR irá prosseguir no ano de 2024. De uma forma objetiva, são dadas a conhecer as principais atividades, os objetivos operacionais, os respetivos indicadores e as metas que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos que esta se propõe cumprir.

## 01 ANSR: APRESENTAÇÃO

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, dotado de autonomia administrativa. Contudo, nas atividades administrativa e logística foi estabelecido um modelo de funcionamento de partilha de atividades comuns com a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) conforme resulta do disposto do n.º 1 do artigo n.º 8 da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, do Decreto-Lei n.º 126-B/2011, de 29 de dezembro, do Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março e do Decreto Regulamentar n.º 29/2012 de 13 de março.

Em 2019, foi então constituída nova estrutura orgânica na ANSR através do Despacho n.º 7348/2019, 20 de agosto, que imprimiu uma reorganização dos serviços, procedendo à criação de uma unidade intermédia de suporte às unidades de negócio que assegura o apoio administrativo, técnico e logístico, bem como a assessoria técnica e jurídica e o desenvolvimento organizacional. Nesta sequência, os pressupostos base e fundamentos que levavam ao apoio efetuado pela SGMAI, foram revistos e alterados, tendo sido celebrado Protocolo a 21 de junho de 2021, entre as duas entidades que estabelece e clarifica as regras necessárias à atuação de cada uma das partes, bem como, o âmbito, os limites e as responsabilidades partilhadas.

Atualmente, a ANSR assegura grande parte das atividades de apoio, nomeadamente, a nível da contratação pública, da logística, do património, da gestão financeira e orçamental e gestão de recursos humanos, entre outras. Mesmo ao nível do apoio jurídico, todos os processos são preparados e desenvolvidos pela ANSR, embora a representação seja efetuada pela SGMAI.

## MISSÃO, VISÃO E VALORES

### 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.

### 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 abranger 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.

### ATRIBUIÇÕES

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

- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- Contribuir financeiramente, 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.

## 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.

## ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA ORGÂNICA

A ANSR é um organismo da administração direta do Estado e é dotado de autonomia administrativa. A sua organização interna corresponde a um modelo de estrutura hierarquizada, constituída por 2 (duas) unidades orgânicas nucleares, 6 (seis) unidades orgânicas flexíveis, e, um Gabinete de Apoio à Presidência. As equipas multidisciplinares são coordenadas por Diretores de Serviço, Chefes de Divisão e Coordenadores de Núcleo.

A estrutura orgânica da ANSR, aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, tem a seguinte apresentação:

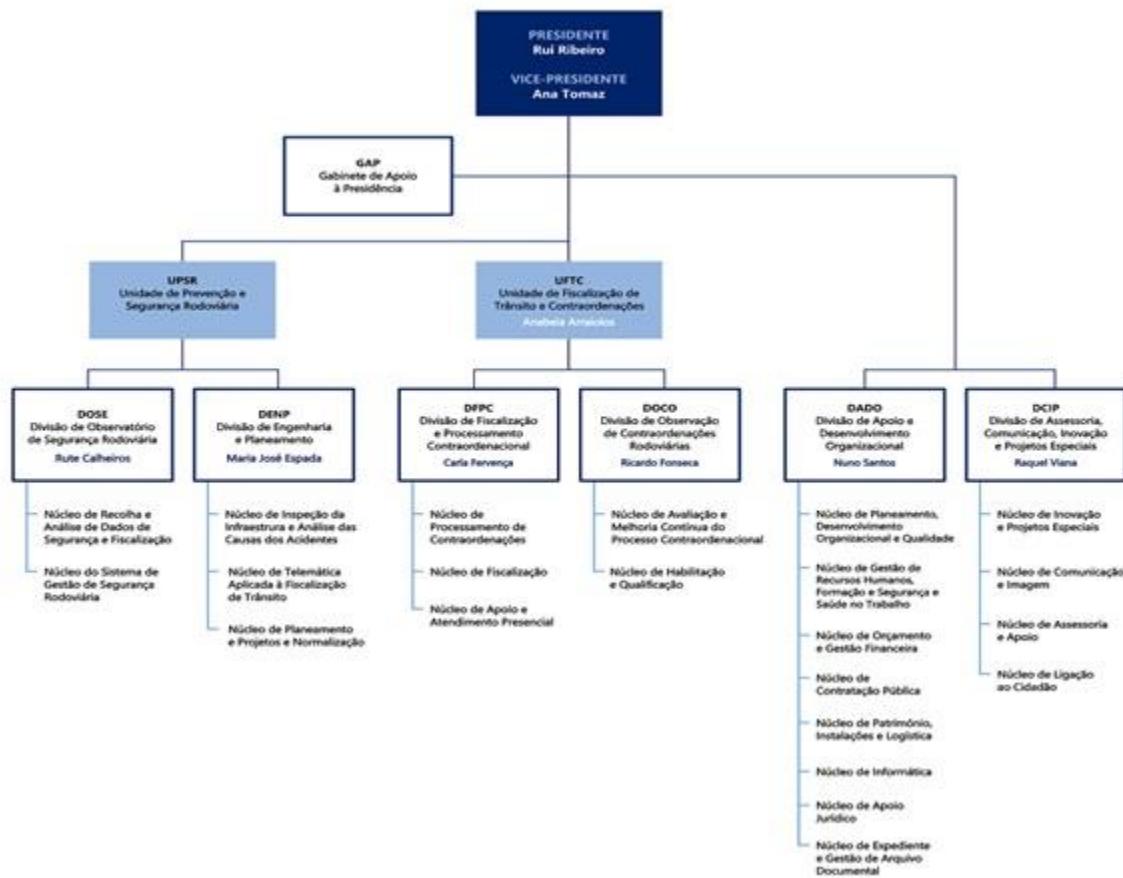


Figura 1. Organograma ANSR

## UNIDADES ORGÂNICAS

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

UNIDADES ORGÂNICAS	UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA [UPSR]	DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA [DOSE]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Recolha e Análise de Dados de Segurança e Fiscalização</li><li>• Núcleo do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária</li></ul>
		DIVISÃO DE ENGENHARIA E PLANEAMENTO [DENP]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Inspeção da Infraestrutura e Análise das Causas dos Acidentes</li><li>• Núcleo de Telemática Aplicada à Fiscalização de Trânsito</li><li>• Núcleo de Planeamento e Projetos e Normalização</li></ul>
	UNIDADE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES [UFTC]	DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO E PROCEDIMENTO CONTRAORDENACIONAL [DFPC]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Processamento de Contraordenações</li><li>• Núcleo de Fiscalização</li></ul>
		DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DAS CONTRAORDENAÇÕES [DOCO]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Apoio e Atendimento Presencial</li><li>• Núcleo de Avaliação e Melhoria Contínua do Processo Contraordenacional</li><li>• Núcleo de Habilitação e Qualificação</li></ul>
		DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL [DADO]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade</li><li>• Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho</li><li>• Núcleo de Orçamento e Gestão Financeira</li></ul>
		DIVISÃO DE ASSESSORIA, COMUNICAÇÃO, INovação e PROJETOS ESPECIAIS [DCIP]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Contratação Pública</li><li>• Núcleo de Património, Instalações e Logística</li></ul>
			<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Informática</li><li>• Núcleo de Apoio Jurídico</li><li>• Núcleo de Expediente e Gestão de Arquivo Documental</li></ul>
			<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Inovação e Projetos Especiais</li><li>• Núcleo de Comunicação e Imagem</li></ul>
			<ul style="list-style-type: none"><li>• Núcleo de Assessoria e Apoio</li><li>• Núcleo de Ligação ao Cidadão</li></ul>

## 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 2024, identificar os recursos que irão ser necessários para a sua concretização e como planeiam verificar os resultados.

## 02 ANÁLISE CONTEXTUAL

### 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 respectivas 169 metas, devendo ser 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.<sup>3</sup>

#### SALVAR VIDAS – PACOTE DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO<sup>4</sup>

Alinhada com os ODS, neste documento a OMS:

- **reforça** a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz;
- **propõe** 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;
- **alerta** para os componentes centrais das medidas: a gestão da velocidade, a liderança na aplicação de políticas de segurança rodoviária, a conceção e melhoria de infraestruturas, as normas de segurança dos veículos, a fiscalização do código da estrada e socorro das vítimas.
- **reforça** a inter-relação dos componentes e a sua implementação de uma forma integrada, seguindo a Abordagem de Sistema Seguro.

<sup>3</sup> Fontes: doc.: 'Save Lives – A road safety technical package' – WHO; sustainabledevelopment.un.org/

<sup>4</sup> Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

## 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 Rodoviária<sup>5</sup>, 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:

5 PILARES SISTEMA SEGURO	<b>GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>
[PILAR 1]	<b>Meta 1:</b> até 2020, estabelecer um plano de ação nacional multisectorial de segurança rodoviária, com metas e prazos determinados; <b>Meta 2:</b> até 2030, adesão de todos os países a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança rodoviária.
[PILAR 2]	<b>MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS MAIS SEGURAS</b> <b>Meta 3:</b> 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; <b>Meta 4:</b> 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.
[PILAR 3]	<b>VEÍCULOS MAIS SEGUROS</b> <b>Meta 5:</b> até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos ou importados) e usados devem respeitar os padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, regulamentos técnicos globais, ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.
[PILAR 4]	<b>UTILIZADORES DAS RODOVIAS MAIS SEGUROS</b> <b>Meta 6:</b> 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; <b>Meta 7:</b> aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente os capacetes de proteção homologados para cerca de 100%; <b>Meta 8:</b> 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%; <b>Meta 9:</b> 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; <b>Meta 10:</b> Até 2030, todos os países deverão regular o uso ou determinar a proibição do uso de aparelhos radiofónicos, vulgarmente conhecidos por telemóveis/ <i>smartphones</i> , durante o exercício da condução; <b>Meta 11:</b> 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.
[PILAR 5]	<b>ASSISTÊNCIA MÉDICA APÓS-ACIDENTE</b> <b>Meta 12:</b> 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.

<sup>5</sup> GATHERING OF MINISTERS DETERMINES ROAD SAFETY AGENDA TO 2030. Disponível em: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/ministerial-conference-2020/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ministerial-conference-2020/en/). Acesso em: 19.fev.2020

Nesta conferência foi assinada, por mais de 80 países, a Declaração de Estocolmo, que:

- **reconhece** 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;
- **reafirma** 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;
- **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.

### **RESOLUÇÃO 74/299 DA ASSEMBLEIA GERAL DA ONU – Melhorar a Segurança Rodoviária Global** [aprovada a 2 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.

### **DÉCADA DE AÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 – PLANO DE AÇÃO,** [apresentado pela OMS a 21 de outubro de 2021]

- **rejeita** a manutenção das tendências atuais;
- **exorta** governos e partes interessadas a trilharem um novo caminho, aquele que prioriza e implementa uma Abordagem de Sistemas Seguros integrada, que posiciona diretamente a segurança no trânsito como o fator chave para o desenvolvimento sustentável;
- **evoca** ações que ajudem o mundo a atingir uma redução de 50% no número de mortes e lesões graves no trânsito até 2030;
- **descreve** as ações necessárias para atingir essa meta.

## CONTEXTO EUROPEU

### EU ROAD SAFETY POLICY FRAMEWORK 2021-2030 – NEXT STEPS TOWARDS “VISION ZERO” [publicado a 7 de fevereiro de 2020]

Alinhado com as orientações da ONU e da OMS, o documento 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*”):

- **define** as linhas de ação a serem adotadas e ajustadas por cada Estado-membro;
- **incentiva** o reforço do foco na abordagem da Visão Zero e no Sistema Seguro (SS), e;
- **reforça** a necessidade de uma liderança governamental forte.

## SISTEMA SEGURO (SS)

O Sistema Seguro 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. Em síntese, apresenta-se algumas das características mais representativas do SS:

A morte e os ferimentos graves são inaceitáveis.

As pessoas cometem erros que podem levar a acidentes.

O corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões.

### OS 6 PRINCÍPIOS CHAVE DO SS

A Segurança rodoviária é proativa.

A segurança Rodoviária é uma responsabilidade partilhada por quem planeia, constrói, gera 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.

A redundância é crucial.

### PILARES FUNDAMENTAIS

Utilizadores Seguros.

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

Infraestruturas Seguras.

Velocidades Seguras.

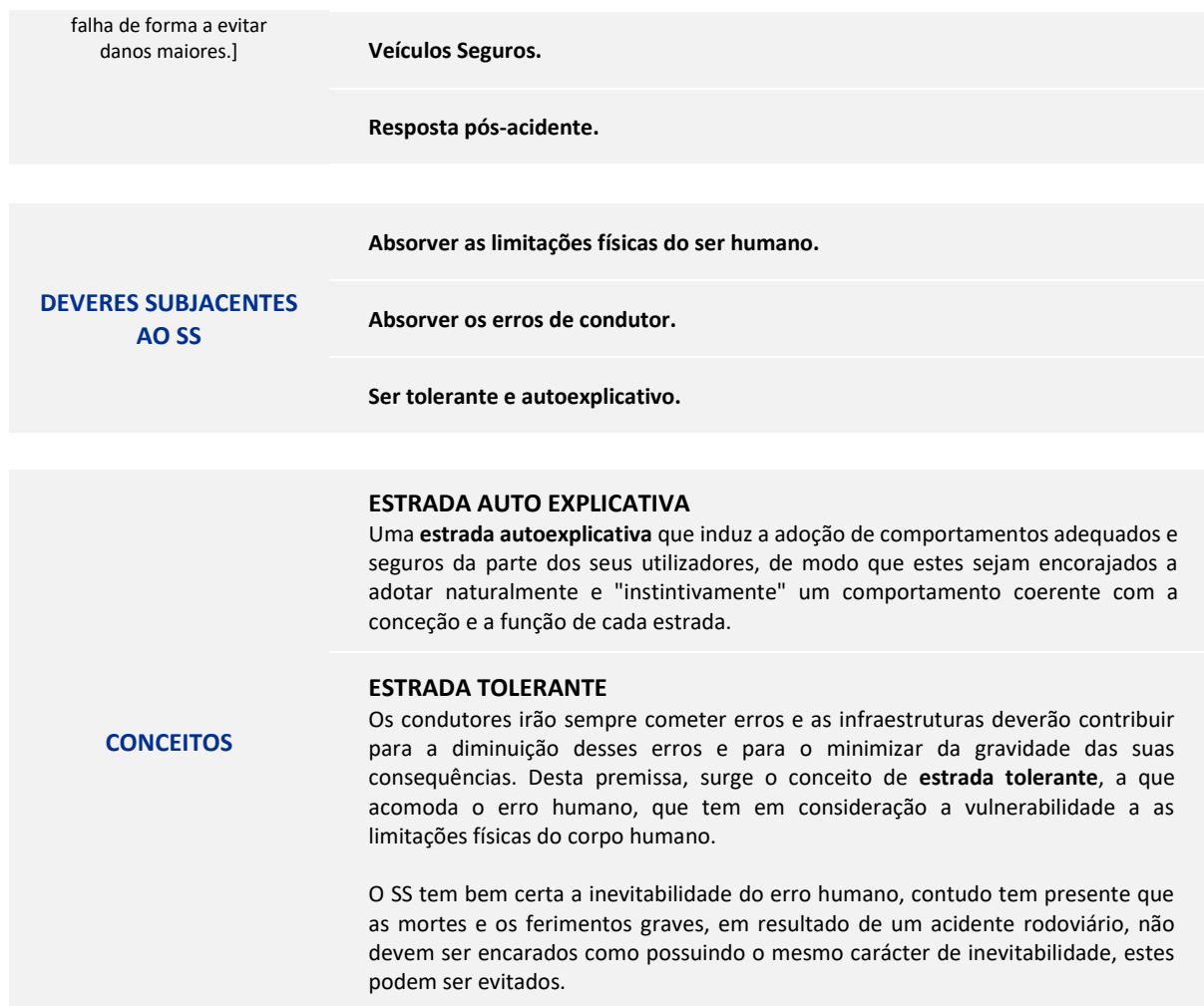
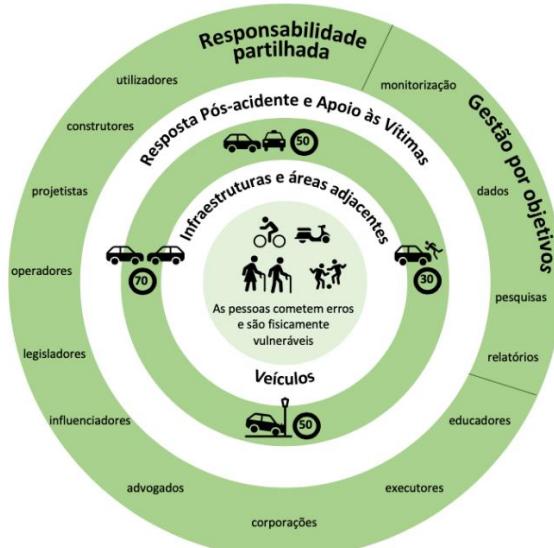


Figura 2. Esquema do Sistema Seguro



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 INTERNO

A ANSR é a entidade que realiza a coordenação estratégica, o planeamento 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, contribuindoativamente para o grande propósito coletivo de 'salvar vidas'.

## IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PARCEIROS ESTRATÉGICOS ('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 análise do grau de poder/influência e interesse dos *stakeholders* na atividade desenvolvida pela ANSR, identificou-se o seguinte:

<b>Dirigentes</b>	
<b>GERIR COM PROXIMIDADE</b> [PARCEIROS-CHAVE]	<b>Tutela</b> Ministério da Administração Interna (MAI), Secretaria-Geral do MAI, Inspeção-Geral da Administração Interna
+ PODER + INFLUÊNCIA	<b>Entidades Fiscalizadoras</b> Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícias Municipais, Entidades Municipais equiparadas
	<b>Entidades Gestoras de Infraestruturas</b> Autarquias Locais, Entidades Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional
<b>Colaboradores</b>	
<b>Cidadãos</b>	
<b>MANTER SATISFEITOS</b> [PARCEIROS ÚTEIS]	<b>Entidades Judiciais</b> Ministério Público, Provedoria da Justiça
+ PODER - INFLUÊNCIA	<b>Fornecedores</b>
<b>MANTER INFORMADOS</b> [PARCEIROS PRIORITÁRIOS]	<b>Parceiros Públicos</b> 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.
- PODER + INFLUÊNCIA	<b>Parceiros Internacionais</b> ONU, OMS e UE
<b>MONITORIZAR E INTERVIR</b> [PARCEIROS NÃO PRIORITÁRIOS]	<b>Associações e Organizações de Prevenção Rodoviária</b> <b>Comunicação Social</b>
- PODER - INFLUÊNCIA	

## 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. Na mais recente análise SWOT, identificou-se o seguinte:

ANÁLISE EXTERNA	ANÁLISE INTERNA	
	[PONTOS FORTES]	[PONTOS FRACOS]
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reorganização orgânica interna</li><li>• Sistemas de informação geográfica avançados</li><li>• Ser uma Autoridade</li><li>• Centralização da gestão das contraordenações</li><li>• Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização</li><li>• Certificação da organização no sistema de gestão de qualidade (ISO 9001:2015)</li><li>• <i>Expertise</i> na área de negócio</li><li>• Orçamento constituído exclusivamente de receitas próprias</li><li>• Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária</li><li>• Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Forte controlo tutela</li><li>• Centralização da informação nas chefias</li><li>• Fraca comunicação interna</li><li>• Baixa reputação institucional</li><li>• Burocracia excessiva</li><li>• Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos</li><li>• Resistência à mudança</li><li>• Carência e/ou inadequação de ferramentas de apoio à gestão (<i>Business Intelligence</i>)</li><li>• Instalações e equipamentos insuficientes</li></ul>
	[OPORTUNIDADES]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aumento do número de eventos em que se enquadra a segurança rodoviária</li><li>• 'Visão Zero' disseminada pelos parceiros estratégicos</li><li>• Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária</li><li>• Acesso a fundos comunitários</li><li>• Apostas nas soluções de Inteligência Artificial</li><li>• Bases de dados que permitem o cruzamento de dados com várias origens</li><li>• Reforço da cooperação internacional permitindo a partilha de boas práticas</li><li>• Diversificação e maior imediatismo dos canais de comunicação</li><li>• Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação</li></ul>
ANÁLISE EXTERNA	[AMEAÇAS]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concorrência temática (prevenção rodoviária)</li><li>• Sentimento de impunidade dos condutores (face à fraca eficácia dos sistemas contraordenacional e criminal)</li><li>• Falta de harmonização de procedimentos entre entidades</li><li>• Catições orçamentais</li><li>• Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade</li><li>• Falta de procedimentos na articulação com a SGMAI no âmbito dos serviços partilhados</li><li>• Resistência à mudança e falta de cooperação por parte dos parceiros</li><li>• Conflitos de competências com outros organismos públicos</li></ul>

Quadro 01. Matriz SWOT

ANÁLISE EXTERNA		ANÁLISE INTERNA									
		PONTOS FORTES [FORÇAS]					PONTOS FRACOS [FRAQUEZAS]				
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 01. Matriz TOWS – Diagrama de relações

Considerando os resultados obtidos e o caminho traçado até ao momento, verificou-se 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 determinada a criar fundações para os desafios da 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.

## 03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2024-2026 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2024

Com base nas orientações mundiais para o setor da segurança rodoviária e nas políticas públicas nacionais, foram desenhadas as seguintes linhas estratégicas organizacionais.

### **ANSR\_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS**

Em 2024, a ANSR irá dar continuidade à execução da estratégia delineada, onde se expressa a missão primordial da ANSR e as suas diferentes vertentes de atuação, que contemplam os seguintes Objetivos Estratégicos (OE):

#### **OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

---

**OE1**

A redução da sinistralidade rodoviária é o objetivo primordial da ANSR.

Para o atingir, a ANSR encontra-se a desenvolver um conjunto de projetos, descritos com um maior detalhe no capítulo 04 “Projetos e Atividades planeadas para 2024” deste documento, dos quais se destacam:

#### **EXECUÇÃO DO PLANO DE AÇÃO 2023-2024 DA ESTRATÉGIA NACIONAL VISÃO ZERO 2030**

Com a aprovação da Estratégia Visão Zero 2030 e início da implementação do respetivo Plano de Ação 2023-2024, a ANSR irá promover o desenvolvimento do Sistema Seguro, que visa garantir maior segurança para todos os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas, com a meta reduzir os mortos e de feridos graves em 50% até 2030, face ao valor registado em 2019.

#### **OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

O 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.

#### **SINCRO II (Expansão)**

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) foi desenvolvido pela ANSR com vista à persuasão para o cumprimento dos limites de velocidade e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária. A expansão do SINCRO II com a instalação e manutenção de novos cinemómetros , duplica a capacidade do Sistema de 61 para 123 Locais de Controlo de Velocidade LCV, e permite 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.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: AUMENTO DA EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS

---

**OE2**

A eficácia da missão da ANSR depende, fortemente, da eficiência dos processos, pelo que é fulcral promover a simplificação e desmaterialização do processo contraordenacional, desde a operação de fiscalização até à respetiva notificação, com base numa eficaz interoperabilidade entre entidades. Para tal, encontra-se em curso o desenvolvimento de vários projetos interdependentes e indutores de melhorias significativas, tais como:

### TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO e CONTRAORDENAÇÕES

Pretende-se modernizar os sistemas de suporte às contraordenações, nomeadamente o SCoT e o SIGA e Portal das contraordenações.

Este projeto irá implementar uma solução tecnológica integrada para as capacidades centrais da ANSR, nomeadamente Fiscalização de Trânsito e Gestão das Contraordenações, modernizando e automatizando os processos, com uma plataforma única que integre os sistemas existentes, centralize as funcionalidades essenciais e aumente a eficiência da organização.

A solução permitirá a automatização de processos, a centralização da gestão de dados e a melhoria da colaboração externa, com o objetivo de promover uma operação mais eficiente, integrada e ágil, não só da ANSR, mas também das Forças de Segurança, garantindo, por um lado, a entrega de serviços de elevada qualidade, com menor esforço, menos erros e interrupções reduzidas e por outro uma maior eficácia na fiscalização, no processo contraordenacional e consequentemente na redução da sinistralidade e na arrecadação de receitas.

### PROJETO FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO E AUTO DIGITAL

O projeto Auto Eletrónico, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas *iSimplex* 2019-2020, tem como objetivo a desmaterialização da tramitação dos autos de contraordenação. Pretende-se que o levantamento do auto seja efetuado com assinatura eletrónica, por parte das forças de segurança, e assinatura digital, por parte do infrator, com transmissão e tempo real para o Sistema de Contraordenações (SCoT). Para tal deverão ser criados interfaces e desenvolvida a 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*

O aumento da eficiência dos processos da ANSR será também alcançado com a reformulação do Portal das Contraordenações, através da 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.

### **OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

**OE3**

A imagem e o reconhecimento da ANSR contribuem de forma decisiva para o nível de confiança do cidadão no serviço público, pelo que, em 2024, a ANSR irá aumentar a sua exposição pública através das campanhas e eventos de sensibilização para a segurança rodoviária, onde se incluem as ações do Plano Nacional de Fiscalização 2024, bem como através da renovação do seu website, da reformulação do modelo de auto de contraordenação e do início do procedimento de notificação eletrónica.

Todos os projetos acima referidos são mais detalhadamente descritos no capítulo 04 “Projetos e Atividades planeadas para 2024” do presente documento.

## **OBJETIVOS OPERACIONAIS 2024**

Os objetivos operacionais indicam o caminho que se pretende efetuar no intuito de alcançar os objetivos estratégicos, devendo, assim, existir uma correlação entre eles.

Desta forma, para 2024, foram definidos 06 (seis) objetivos operacionais e 14 (catorze) indicadores que são representativos das várias áreas nucleares e atividades de suporte, tal como se apresentam na matriz de alinhamento dos objetivos operacionais com os objetivos estratégicos:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS					
OE1	Redução da Sinistralidade Rodoviária	UO/DO RESPONSÁVEL	OE1	OE2	OE3
OE2	Aumento da Eficiência dos Processos				
OE3	Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária				
OBJETIVOS OPERACIONAIS		UO/DO RESPONSÁVEL	OE1	OE2	OE3
OO1	Promover a sensibilização para a segurança rodoviária	DCIP	X		X
OO2	Contribuir para a eficácia operacional da ANSR	DADO		X	
OO3	Reforçar a eficiência do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO)	UFTC	X	X	
OO4	Aumentar em 25% o processamento das contraordenações rodoviárias	UFTC	X	X	
OO5	Melhorar o atendimento ao cidadão	DCIP		X	X
OO6	Promover a imagem institucional e melhorar o acesso à informação	DCIP/ UPSR			X

Quadro 02. Correspondência entre objetivos operacionais e objetivos estratégicos

## OO1

### PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

- i1. N.º médio mensal de contactos/ visualizações nos meios digitais
- i2. N.º de pessoas diretamente sensibilizadas
- i3. N.º de campanhas divulgadas

As campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária são essenciais para promover um comportamento responsável aquando da utilização das vias rodoviárias. A ANSR continuará a sensibilizar e alertar para as principais causas de sinistralidade rodoviária e para uma prática de condução segura, procurando promover a mudança de comportamento nos utilizadores. Neste sentido, dar-se-á continuidade à divulgação de campanhas de sensibilização rodoviária, nomeadamente nos media sociais, permitindo, pelos diferentes canais, o alcance de diversos públicos/cidadãos.

## OO2

### CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR

- i4. Taxa de execução orçamental
- i5. Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública

No âmbito da atividade operacional da ANSR é necessário assegurar uma rigorosa execução do orçamento do estado e do planeamento de aquisições, assegurando a continuidade dos serviços e o desenvolvimento dos projetos planeados. À semelhança do sucedido em anos anteriores, a ANSR, irá manter uma vigilante monitorização à execução do plano orçamental aprovado para 2024, tal como o grau de execução dos objetivos organizacionais fixados, respetivos projetos e atividades.

## OO3

### REFORÇAR A EFICIÊNCIA DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)

- i6. Aumentar em 10% o n.º de veículos controlados, relativamente a 2023
- i7. Reduzir em 15% o tempo médio entre registo de infração e a notificação da infração

O SINCRO é um dos sistemas emblemáticos da ANSR e foi uma das medidas propostas pelo Plano de Ação do PENSE 2020, funcionando como elemento dissuasor de comportamentos inadequados durante a utilização da rodovia e contribuindo de forma direta para o objetivo primordial de redução dos números de sinistralidade rodoviária.

Durante a fase administrativa do processo de contraordenação, é fundamental garantir a continuidade e a integração eficiente entre as várias etapas do processo, especificamente na fase inicial, que abrange a tramitação do auto e respetiva notificação ao infrator, contribuindo para uma melhor eficácia e eficiência de todo o processo administrativo.

## OO4

### AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

- i8. Taxa de processos decididos
- i9. Taxa de execução de processos de cassação

No âmbito do processo administrativo de contraordenação, é importante referir que, por ano, são registadas mais de um milhão de infrações rodoviárias, sendo cerca de 30% de tipologia grave e muito grave. Assim, e tal como indicado no objetivo OO3, é essencial manter a fluidez em todo o processo administrativo sendo esperável que a concretização do elemento sancionatório tenha impacto na percepção e confiança do cidadão na capacidade e eficácia do serviço público.

## OO5

### MELHORAR O ATENDIMENTO AO CIDADÃO

- i10. Taxa de chamadas atendidas no Call Center
- i11. Prazo médio de resposta aos e-mails recebidos em mail@ansr.pt

Como referido no OO1, a ANSR tem vindo a desenvolver uma política de comunicação externa com foco no cidadão, através de uma maior dinamização das redes sociais (aumento da quantidade de publicações) e de notícias no seu website (aumento da quantidade de notícias), tendo como foco o reforço da ligação ao cidadão. Neste alinhamento, considera-se fundamental, e prioritário, o reforço e dinamização do relacionamento/interação com o cidadão, nomeadamente através do contacto direto com o cidadão (via telefónica ou via correio eletrónico).

## OO6

### PROMOVER A IMAGEM INSTITUCIONAL E MELHORAR O ACESSO À INFORMAÇÃO

- i12. Apresentação de plano de reformulação do site
- i13. Apresentação de plano de reformulação para modernização da intranet
- i14. Prazo de elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias

A ANSR tem procurado fortalecer a comunicação da organização e facilitar o acesso a informações relevantes, tanto para os cidadãos quanto para os trabalhadores, alinhando-se às melhores práticas de gestão pública e transparência. Para isso, serão desenvolvidos planos estratégicos de reformulação do site institucional, focados em melhorar a usabilidade, acessibilidade e qualidade da informação disponibilizada, e de modernização da intranet, com o objetivo de melhorar o ambiente digital interno e o fluxo de informações para os trabalhadores. Além disso, será monitorado o cumprimento dos prazos para a elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias, documento essencial para decisões estratégicas informadas e a prestação de contas à sociedade.

## ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS OPERACIONAIS, COM AS PRINCIPAIS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS

Identificamos de seguida, as principais orientações no âmbito dos documentos estratégicos nacionais que apresentam indicações para o setor da segurança rodoviária:

### LEI DAS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2023-2026<sup>6</sup>

A Lei das Grandes Opções do Plano (LGO) para 2023-2026 integra um desafio estratégico transversal à Administração Pública denominado 'Boa Governação'. No Domínio referente às 'Funções de Soberania', encontra-se referência à 'Estratégia de Segurança Rodoviária 2030', integrada do conjunto de Instrumentos de Planeamento.

### RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA INTERNA 2020 – orientações estratégicas

No Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) 2020 estão apresentadas as orientações estratégicas definidas para 2021, fundamentais para o setor da segurança rodoviária. Considera-se que as orientações explanadas no documento se mantêm atuais para o ano de 2024, sendo prioritário:

#### I. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA - VISÃO ZERO 2030

- Aprovação da Visão Zero 2030 e aprovação final em Conselho de Ministros;
- Aprovação do primeiro Plano Bienal;
- 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.

---

<sup>6</sup> Proposta de Lei das Grandes Opções 2022-2026, apresentada a 10 de outubro de 2022, correspondem a uma atualização das Grandes Opções para 2021-2025.

#### IV. SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

- Digitalização e desmaterialização dos processos de contraordenação;
- Implementação do auto eletrónico 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.

#### QUADRO SÍNTESE DE ALINHAMENTO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS COM AS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS	001	002	003	004	005	006
LGO 2023-26  DESAFIO ESTRATÉGICO TRANSVERSAL: 'BOA GOVERNAÇÃO', no Domínio 'Funções de Soberania': 'Estratégia de Segurança Rodoviária 2030'.	X		X	X	X	
VISÃO ZERO 2030: 1. Aprovação da Visão Zero 2030 (Estratégia de Segurança Rodoviária 2030; 2. Aprovação do primeiro Plano Bienal 2023-2024; 3. Execução das ações do primeiro plano Bienal; 4. Monitorização do Plano.	X	X			X	
RASI 2020  DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DO OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA: 1. Plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada que integra informação mais relevante sobre sinistralidade rodoviária; 2. Levantamento eletrónico e automático dos acidentes rodoviários.					X	
REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS: 1. Inspeções aos Pontos Negros; elaboração de medidas de intervenção na infraestrutura rodoviária; 2. Reportes mensais às EGV sobre sinistralidade rodoviária.						X
SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL: 1. Digitalização e desmaterialização dos processos de contraordenação; 2. Implementação do auto digital com registo automático “online”; 3. Implementação do SCoT+; 4. Melhoria do Portal de Contraordenações.	X	X				

Quadro 03. Síntese de alinhamento dos objetivos operacionais com as orientações estratégicas governamentais

# QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2024

versão 02: 26/02/2025

## MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

### AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

**MISSÃO** - Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

**VISÃO** - Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada.

#### OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

**OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária**

**OE2. Aumento da Eficiência dos Processos**

**OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária**

#### OBJETIVOS OPERACIONAIS

##### EFICÁCIA

PONDERAÇÃO: 25%

###### OO1. PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Peso: 60%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
<b>i1. Nº médio mensal de contactos/visualizações nos meios digitais</b> Fórmula Cálculo: nº total anual de contactos/visualizações nas redes sociais e site da ANSR a dividir pelo número de meses do ano	2 027 890	2 000 000	30%		
<b>i2. Nº de pessoas diretamente sensibilizadas</b> Fórmula Cálculo: (contagem do número total de pessoas diretamente sensibilizadas em campanhas, escolas, festivais e outros eventos)	19 669	20.000	30%		
<b>i3. Nº de campanhas divulgadas</b> Fórmula Cálculo: contagem de campanhas efetuadas	31	28	40%		

###### OO2. CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR

Peso: 40%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
<b>i4. Taxa de execução orçamental</b> Fórmula Cálculo: (total da despesa compromissada do agrupamento 02- Bens e serviços/total da dotação do agrupamento 02, líquido de cativos) x 100	89,78%	75%	50%		
<b>i5. Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública</b> Fórmula Cálculo: (nº de procedimentos de CP efetuados/ nº de MN com entrada no NCP) x 100	89,35%	90%	50%		

##### EFICIÊNCIA

PONDERAÇÃO: 50%

###### OO3. REFORÇAR A EFICIÊNCIA DO SISTEMA NACIONAL DE controlo DE VELOCIDADE (SINCRO)

Peso: 50%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
<b>i6. Aumentar em 10% o n.º de veículos controlados, relativamente a 2023</b> Fórmula de Cálculo: [(Número de veículos controlados 2024 - Número de veículos controlados em 2023) / Número de veículos controlados em 2023] x 100	40,91%	10%	60%		
<b>i7. Reduzir em 15% o tempo médio entre registo de infração e a notificação da infração</b> Fórmula de Cálculo: (Prazo médio 2024 - Prazo médio 2023) / Prazo médio 2023 x 100	14,38%	15%	40%		

###### OO4. AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

Peso: 50%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i8. Taxa de processos decididos**

Fórmula Cálculo: [N.º de autos decididos em 2024 / nº de autos registados em 2024]] x 100

n.d 75% 50%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i9. Taxa de execução de processos de cassação**

Fórmula Cálculo: (N.º de processos de cassação instruídos / N.º de condutores em condições de cassação de título) X 100

n.d 85% 50%

QUALIDADE	PONDERAÇÃO: 25%
-----------	-----------------

**OO5. MELHORAR O ATENDIMENTO AO CIDADÃO**

Peso: 60%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i10. Taxa de chamadas atendidas no Call Center (95% - tendo por base o número de chamadas contratadas (300/dia)**

Fórmula de Cálculo: (Nº de chamadas atendidas no mês em monitorização, tendo por base o limite de 300, cfr. Contrato / nº de chamadas recebidas no mês em monitorização) X 100

76,8% 95% 50%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i11. Prazo médio de resposta aos e-mails recebidos em: mail@ansr.pt (2 dias úteis - tendo por base um limite máximo de 400 emails/dia)**

Fórmula de Cálculo: (Média do prazo de resposta dos e-mails rececionados no último mês, tendo por base o limite de 400, conforme contrato.)

6 dias úteis 2 dias úteis 50%

OO6. PROMOVER A IMAGEM INSTITUCIONAL E MELHORAR O ACESSO À INFORMAÇÃO	Peso: 40%
---	-----------

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i12. Apresentação de plano de reformulação do site**

Fórmula de Cálculo: Contagem dos dias úteis a partir de 1 de janeiro de 2024

n.d 252 dias úteis (30 de dezembro) 40%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i13. Apresentação de plano de reformulação para modernização da intranet**

Fórmula de Cálculo: Contagem dos dias úteis a partir de 1 janeiro de 2024

n.d 252 dias úteis (30 dezembro) 20%

indicador	Resultado 2023	Meta 2024	Peso	Taxa de Realização	Desvio
-----------	----------------	-----------	------	--------------------	--------

**i14. Prazo de elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias.**

Fórmula de Cálculo: Contagem de dias úteis a partir da data de receção dos dados corretos das forças de segurança

n.d 5 dias úteis 40%

OBJETIVOS RELEVANTES - Os objetivos mais relevantes são: OO1, OO3, OO5
--

**RELAÇÃO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS OPERACIONAIS**

OE/OO	OO1	OO2	OO3	OO4	OO5	OO6
OE1	X		X	X		
OE2		X	X	X	X	
OE3	X		X		X	X

**RECURSOS HUMANOS**

Designação	Pontuação	Nº de Efetivos Planeados	UERHP*	Pontuação Planeada	Nº de Efetivos 2024	UERHE*	Pontuação Executada	Desvio
Dirigentes – Direção de Topo	20	2	500	40				
Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	2 000	128				
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12	193	48 250	2 316				

Técnicos de informática	9	7	1 750	63
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8	65	16 250	520
Assistentes Operacionais	5	4	1 000	20
<b>Total</b>	<b>n.a.</b>	<b>279</b>	<b>61 380</b>	<b>3 087</b>

#### RECURSOS FINANCEIROS – ORÇAMENTO APROVADO PELO MAI

Agrupamento de Despesa	OE2024 (€)	OE2024 – Execução (€)	Desvio
Pessoal	8.490.878,00		
Aquisição de Bens e Serviços	23 379 358,00		
Juros e outros Encargos	10.000,00		
Transferências correntes	17.589.025,00		
Outras Despesas Correntes	2.412.305,00		
Investimentos	8.118 434,00		
<b>Total de Despesa</b>	<b>60 000 000,00</b>		

#### INDICADORES, CRITÉRIO DE SUPERAÇÃO E FONTES DE VERIFICAÇÃO

#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 2 100 000	• Redes Sociais, relatórios de execução de empresas de meios e Site da ANSR
i2	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 21 000	• Site da ANSR, Relatórios de eventos e monitorização DCIP
i3	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 29	• Site e Redes Sociais da ANSR
i4	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior 78%	• Gerfip/excel
i5	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 94%	• Gerfip/excel
i6	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 11%	• SIGET
i7	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou inferior a 14%	• SCoT
i8	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 78%	• SIGA
i9	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 89%	• SIGA
i10	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou superior a 99%	• Relatório da empresa de Contact Center
i11	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou inferior a 1 dia útil	• Relatório da empresa de Contact Center
i12	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou inferior a 239 dias úteis	• Website ANSR
i13	• indicador superado, se resultado alcançado for igual ou inferior a 239 dias úteis	• Envio do documento para a RNSI
i14	• indicador superado, se resultado alcançado, for igual ou inferior a 4 dias úteis	• Outlook

Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização

## 04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2024

### PROJETOS PLURIANUAIS PLANEADOS

A ANSR corporiza o apoio à execução das políticas governamentais na área da Segurança Rodoviária e, em respeito pelo conjunto de atribuições legais que lhe estão consignadas, identificou os projetos e as atividades principais que irão contribuir para o alcance dos objetivos propostos no QUAR.

#### **ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030 | Visão Zero – 2030**

VISÃO ZERO  
2030

Em 2022, foi concluída e remetida à Tutela a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030®, baseada na abordagem do Sistema Seguro e alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável definidos pela ONU, com a Declaração de Estocolmo e com os objetivos da União Europeia. A Visão Zero 2030® estabelece a estratégia nacional de segurança rodoviária para a década, através da definição de objetivos estratégicos e operacionais, que serão monitorizados por meio de planos de ação bienais.

Tendo em conta que a segurança rodoviária é um compromisso e uma responsabilidade de todos, a nova estratégia recolheu contributos de toda a sociedade civil, de modo que todos se identifiquem e contribuam para o combate à sinistralidade rodoviária.

Em 2024, e na sequência da aprovação em Conselho de Ministros da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030®, a ANSR, para além de elaborar o primeiro Plano de Ação, irá divulgar a Visão Zero 2030®, através de uma impactante campanha, que alcance toda a sociedade, com o intuito de envolver no desígnio nacional de combate à sinistralidade rodoviária, através do princípio inspirador ‘Visão Zero’ e da filosofia do Sistema Seguro, no qual não é aceitável que ninguém morra ou fique gravemente ferido na sequência de um acidente rodoviário.

#### **PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024**

- Aprovação em Conselho de Ministros
- Elaboração do primeiro Plano de Ação da Estratégia
- Divulgação da Nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – VISÃO ZERO 2030®

**Data prevista de conclusão: 4T2024**

## OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

### Observatório de Segurança Rodoviária

O 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 as melhores práticas internacionais.

Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária



De seguida, detalham-se os vários projetos que concorrem para o funcionamento do Observatório de Segurança Rodoviária, nomeadamente:

- SIUAV - Sistema de Informação Único de Acidentes Viários (base do Observatório);
- SIVIG - Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária;
- SIGAV - Sistema de Informação Geográfica de Acidentes Rodoviários;
- CaViar - Projeto Cadastro Rodoviário;
- Sinistralidade Online;
- SINCRON - Sistema Nacional de Controlo de Velocidade;
- ISSR - Inspeção às Condições de Segurança e Sinalização Rodoviárias.

## SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS

### SIUAV

O Sistema de Informação Único de Acidentes Viários (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. O SIUAV constituirá, assim, a base do Observatório de Segurança Rodoviária, que se pretende que funcione como 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

Trata-se de um projeto aprovado pelo SAMA 2020, sendo 56,95% dos encargos suportados por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR.

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.

### PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024

- O SIUAV em 2024 irá a funcionar em redundância com o sistema Oracle, tendo em vista assegurar a transição entre sistemas sem qualquer tipo de constrangimento.
- Será uma fase de funcionamento corrente e manutenção (preventiva, corretiva e evolutiva) após entrada em produção, para introdução de correções e melhoramentos.

**Data prevista de conclusão: 4T2024**

## SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

### SIVIG

O Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária (SIVIG) é um projeto inserido no âmbito da construção do Observatório de Segurança Rodoviária, dedicado à previsão de dados de sinistralidade rodoviária, contemplando a criação de modelos robustos e preditivos, que permitam o alerta para alterações de padrões de sinistralidade.

O SIVIG tem como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação de suporte à tomada de decisão e a criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária.

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.

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

#### PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024

- Procedimento de contratação pública para implementação dos modelos para funcionamento corrente e suporte à operacionalização.

**Data prevista de conclusão: 4T2025**

## SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS

### SIGAV

O Sistema de Informação Geográfica de Acidentes Rodoviários (SIGAV) será a componente do Observatório de Segurança Rodoviária responsável por criar uma base de dados geográfica, que permitirá obter análises espaciais da sinistralidade rodoviária, determinantes para um maior conhecimento do fenómeno e, consequentemente, para um melhor adequar das medidas de prevenção da sinistralidade a realidades locais.

O SIGAV prevê a integração de ficheiros provenientes de diversos organismos e em diferentes formatos vetoriais e imagens, como fotografias, relatórios de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros, possibilitando à PSP e GNR um ganho de eficiência no registo da informação das ocorrências de acidentes.

#### PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024

- Desenvolvimento do sistema e a realização de testes;
- Colocação do sistema em ambiente de produção e entrada em produção.

**Data prevista de conclusão: 4T2024**

## PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO

### CaViar

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.

### PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024

- Desenvolvimento de um pequeno Projeto Piloto com o objetivo de definir um modelo de dados e uma metodologia a aplicar ao levantamento de toda a rede rodoviária nacional e municipal. Este projeto piloto servirá de base à definição de todos os requisitos técnicos a constar num futuro Caderno de Encargos contemplando as especificidades das estradas nacionais e das estradas municipais;
- Preparação e definição das prioridades de levantamento das vias, preparação e lançamento do(s) concurso(s) público(s) e início dos trabalhos e constituição da BD Geográfica da rede de estradas.

**Data prevista de conclusão: 4T2026**

## SINISTRALIDADE ONLINE

### 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).

Este projeto é fundamental para melhorar a qualidade dos dados, aumentando o conhecimento da sinistralidade rodoviário e podendo adotar as medidas mais eficazes para o seu combate, bem como a rapidez na sua divulgação pública, reforçando a transparência.

---

**Data prevista de conclusão: 4T2025**

---

## SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE | Expansão (SINCRO II)

---

### SINCRO

A promoção do cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, consequentemente, 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 consequências.

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.

### PLANEAMENTO DO PROJETO ATÉ 2026

---

- FASE I (concluída em 2023)**
- Instalação e manutenção de 37 locais de controlo de velocidade(LCV)
  - Manutenção dos 37 LCV
  - Manutenção do SINCRO existente.

- FASE II (a concluir em 2024)**
- Instalação e manutenção de 25 locais de controlo de velocidade (LCV)
  - Manutenção dos 25 LCV.

---

**Data prevista de conclusão: 4T2026**

---

Os trabalhos de expansão do SINCRO foram iniciados em 2020, tendo em 2023 entrado em funcionamento o primeiro lote de um total de 37 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV), prevendo-se que em 2024 entrem em funcionamento os restantes 25. LCV, aumentando a capacidade do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) para 123 LCV.

## INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIAS

### ISSR

No âmbito das competências de fiscalização das condições de segurança das infraestruturas a ANSR vai reforçar as Inspeções às Condições de Segurança e Sinalização Rodoviária (ISSR) alargando o seu âmbito, que deixará apenas de ter uma componente reativa (ISSR a Pontos Negros) e passará a terá 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 de 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 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 Sistema Seguro, os quais serão objeto de análise nos relatórios da ANSR.

## RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR

### WEBSITE ANSR

Para 2024, prevê-se a renovação do website da ANSR [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt) com um novo layout e com a implementação de novos canais de comunicação (*Chatbot* pré-programado, SMS, Chat-live, plataforma de *Service Desk*, entre outros).

Data prevista de conclusão: 4T2025

## TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO e CONTRAORDENAÇÕES

### TDAFC

Com este projeto pretende-se modernizar os sistemas de suporte às contraordenações, nomeadamente o SCoT e o SIGA e Portal das contraordenações.

Este projeto irá implementar uma solução tecnológica integrada para as capacidades centrais da ANSR, nomeadamente Fiscalização de Trânsito e Gestão das Contraordenações, modernizando e automatizando os processos, com uma plataforma única que integre os sistemas existentes, centralize as funcionalidades essenciais e aumente a eficiência da organização.

A solução permitirá a automatização de processos, a centralização da gestão de dados e a melhoria da colaboração externa, com o objetivo de promover uma operação mais eficiente, integrada e ágil, não só da ANSR, mas também das Forças de Segurança, garantindo, por um lado, a entrega de serviços de elevada qualidade, com menor esforço, menos erros e interrupções reduzidas e por outro uma maior eficácia na fiscalização, no processo contraordenacional e consequentemente na redução da sinistralidade e na arrecadação de receitas.

---

**Data prevista de conclusão: 4T2026**

---

## FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO

---



**FRAE**

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 - FRAE.

---

**Data prevista de conclusão: 4T2025**

---

## REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

---



**ANSR  
Online**

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 integrado no site da ANSR permitindo ao cidadão o acesso à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação, consultar o Registo Individual do Condutor (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 2024, 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.

Neste sentido, 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.

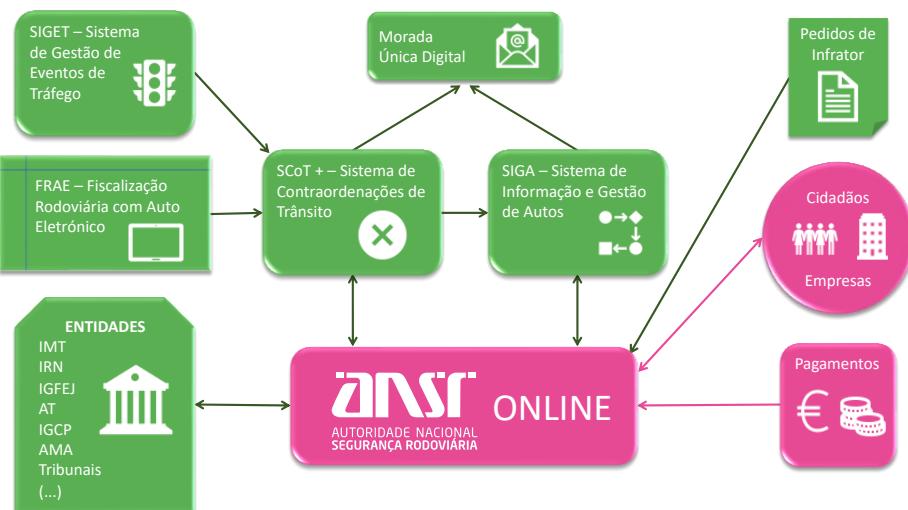
Este projeto encontra-se inserido numa estratégia de modernização e de reforço da relação com o cidadão/parceiros estratégicos.

#### PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2024

- Implementação e desenvolvimento de atividades de investigação no âmbito das necessidades dos utilizadores (levantamento de requisitos funcionais e técnicos);
- Desenho da arquitetura da solução segundo as boas práticas/recomendações ao nível da AP, considerando a integração com os sistemas operacionais da ANSR.

**Data prevista de conclusão: 4T2025**

Figura 4. ANSR ONLINE



## PROJETOS ANUAIS PLANEADOS

### PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2024

#### PNF 2024

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.

### CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO

#### CONTACT CENTER

Assegurar o atendimento não presencial do cidadão, através de telefone e email, com elevadas taxas de atendimento, reduzidos tempos de resposta e elevadas taxas de satisfação dos cidadãos com atendimento da ANSR.

### CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

#### CAMPANHAS SENSIBILIZAÇÃO

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.

Estão também previstos vários momentos e efemerides 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, donde se destacam as seguintes 17 campanhas, de um total de 25 previstas:

#	DESIGNAÇÃO	DATA PREVISTA
#01	CARNAVAL	12 a 14/fevereiro
#02	DIA DOS NAMORADOS	fevereiro
#03	PÁSCOA	22 a 31/março
#04	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	6 a 13/maio
#05	SEMANA MUNDIAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DAS NAÇÕES UNIDAS	maio
#06	SANTOS POPULARES	junho
#07	CAMPANHA RESPEITE QUEM TRABALHA NA ESTRADA	Julho a setembro
#08	VERÃO SEGURO	Julho a outubro
#09	CAMPANHA DUAS RODAS A MOTOR	s/ data agendada
#10	SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES	julho e agosto
#11	REGRESSO ÀS AULAS	16 a 20/setembro
#12	ROADPOL SAFETY DAYS	setembro
#13	SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE	setembro
#14	CAMPANHA NORMA ISO 39001	s/ data agendada
#15	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	10 a 15/outubro
#16	NATAL 2024	14 a 26/dezembro
#17	ANO NOVO 2024	27/dezembro a 2/janeiro/2025

Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2024

### EVENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Está planeada para 2024 a 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.

### NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR

#### NOTIFICAÇÃO ELETRÓNICA

A ANSR pretende desenvolver um estudo/serviço que visa a aplicação das 'Notificações Eletrónicas' (Serviço de Notificações Eletrónicas do Estado - Morada Única Digital, disponibilizado pela AMA) ao processo das contraordenações rodoviárias, possibilitando que cidadãos e representantes de empresas recebam as notificações enviadas pela

ANSR através do serviço digital, simplificando o processo contraordenacional, diminuindo os prazos de notificação inerentes ao envio das notificações por via postal e respetivos custos.

## NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO

---

### NOVO MODELO DE AUTO

A ANSR encontra-se a desenvolver um novo modelo de auto de contraordenação, simplificando o seu layout e o seu conteúdo, especialmente no que diz respeito à utilização de vocabulário/linguagem mais técnica. A ANSR visa com este projeto tornar a compreensão mais simples para o cidadão.

## ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

Em síntese, apresenta-se nos quadros seguintes as atividades regulares sob responsabilidade das unidades orgânicas da ANSR.

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR	
	DOSE	DENP
Inspeções a vias públicas		x
Inspeções de 'Pontos Negros'		x
Vistorias a novas estradas ou novos troços de via		x
Emissão de pareceres e instruções técnicas sobre a utilização de vias públicas		x
Elaboração de relatórios de execução e fiscalização do sistema SINCRO		x
Elaboração de relatórios estatísticos de sinistralidade rodoviária e fiscalização		x
Manutenção da base de dados de acidentes rodoviários		x
Produção de informação estatística no âmbito da sinistralidade rodoviária e da fiscalização		x
Tratamento de pedidos de informação de segurança rodoviária		x
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

ATIVIDADES CORRENTES	UFTC	DFPC	DOC0
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	
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	
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	

ATIVIDADES CORRENTES	DADO	DCIP
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	
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	

## 05 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, de modo a dar cumprimento à sua missão, tendo como foco o alcançar da visão delineada e tendo como base segura, os seus valores.

Os recursos humanos alocados à ANSR são manifestamente insuficientes para responder às suas necessidades operacionais, sendo mesmo inferiores aos previstos nos mapas de pessoal, anualmente, aprovados pelo membro do Governo competente, em sede de proposta de orçamento, nos termos do n.º 4 do artigo 29.º da LTFP. O mesmo se pode referir às competências, nomeadamente ao número de recursos necessários para cada uma das competências previstas e aprovadas nos mapas de pessoal.

Pese embora os esforços que esta Autoridade tem efetuado para captar e reter recursos humanos, como se detalhará adiante, desde 2019, que a ANSR vem apresentando um decréscimo no número de postos de trabalho ocupados no seu mapa de pessoal, situação que compromete o normal funcionamento desta Autoridade, nomeadamente, no cumprimento da sua missão e atribuições.

A ANSR, desde 2019, abriu vários procedimentos de recrutamento por mobilidade ou por procedimento concursal destinados a trabalhadores com vínculo de emprego público, que é o que está ao alcance da sua autorização, mas que têm tido uma taxa de sucesso muito baixa, especialmente nas áreas consideradas prioritárias para o cumprimento da missão desta Autoridade: informática, engenharia e jurídica. O que reforça a análise de falta de atratividade da ANSR, nomeadamente salarial, pela dificuldade em recrutar colaboradores com relação jurídica de emprego público já constituída.

Face às dificuldades crónicas de recrutamento de trabalhadores com vínculo de emprego público, bem como às necessidades de recrutamento se verificarem em 3 áreas-chave para a ANSR, na medida que são necessidades consideradas críticas para a prossecução das atribuições desta Autoridade: jurídica, engenharia (civil e eletrotécnica) e informática, foi solicitada autorização para abertura de recrutamento para 41 trabalhadores<sup>7</sup>, sem vínculo de emprego público previamente constituído, entre 2020 e 2021 que continuam, até à presente data, a aguardar aprovação, embora a ANSR tenha um mapa de pessoal aprovado pelo Governo que inclui estes recursos.

O mapa de pessoal aprovado pela Tutela para 2023, considerado essencial para a ANSR cumprir com a sua missão e atribuições foi de 260 postos de trabalho, tendo apenas o mesmo ficado preenchido em 68%, isto é a ANSR teve 84 trabalhadores a menos do que o quadro aprovado. Aliás, esta situação, do número de postos de trabalho ocupados no mapa de pessoal da ANSR ser sempre substancialmente inferior ao total de postos de trabalho aprovados, tem-se vindo a repetir pelo menos nos últimos 5 anos. Ora vejamos:

<sup>7</sup> O recrutamento dos 16 engenheiros foi aprovado em 26 de março através do Despacho n.º 3185/2024.

- 2019: Governo aprovou uma necessidade de 192 trabalhadores, a ANSR teve 165 postos de trabalho ocupados, i.e. 27 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 14,1%);
- 2020: Governo aprovou uma necessidade de 202 trabalhadores, a ANSR teve 144 postos de trabalho ocupados, i.e. 58 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 28,7%);
- 2021: Governo aprovou uma necessidade de 212 trabalhadores, a ANSR teve 159 postos de trabalho ocupados, i.e. 53 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 25,0%);
- 2022: Governo aprovou uma necessidade de 260 trabalhadores, a ANSR teve 163 postos de trabalho ocupados, i.e. 97 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 37,3%).

Para 2024 foi aprovado um quadro de pessoal de 279 trabalhadores, conforme se apresenta de seguida, sendo essencial o preenchimento do seu quadro de pessoal e a adequação dos recursos à sua estrutura orgânica:

CARREIRA/CATEGORIA	Nº DE POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS PARA 2024
Presidente	1
Vice-presidente	1
Diretor de Serviços	2
Chefe de Divisão	6
Especialista de Informática	6
Técnico Superior	187
Coordenador Técnico	13
Técnico de Informática	7
Assistente Técnico	52
Assistente Operacional	4
<b>TOTAL</b>	<b>279</b>

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2024

## PLANO DE FORMAÇÃO 2024

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 estatuto no n.º 1 e 2 do artigo 71.º, da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada e publicada em anexo 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, cfr previsto na alínea c) do artigo 5.º 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 prospectiva 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;
- 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.

Em 2023, procedeu-se ao diagnóstico organizacional para levantamento de necessidades de formação para 2024, estando planeadas as seguintes formações para os trabalhadores da ANSR:

ÁREAS TEMÁTICAS	N.º DE CURSOS	N.º DE PARTICIPAÇÕES	ENCARGO (€)
CIDADANIA E PARTICIPAÇÃO	3	13	1 120,00
COMPETÊNCIAS DIGITAIS	35	256	13 089,00
FORMAÇÃO OBRIGATÓRIA	1	2	2 400,00
INOVAÇÃO	2	3	860,00
INTERESSE E SERVIÇO PÚBLICO	91	620	105 611,55
LIDERANÇA	1	1	70,00
FORMAÇÃO INTERNA	4	60	3 920,00
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>955</b>	<b>127 070,55</b>

Tabela 02. Plano de Formação 2024

## RECURSOS FINANCEIROS

### RECEITA

Para o ano de 2024, em relação à previsão de receitas totais, a ANSR prevê arrecadar 137,696 milhões de euros, um aumento de 35,19 % face ao executado em 2023 (101,855 milhões de euros).

Deste montante global, prevê-se que cerca de 77,69 milhões de euros (56,43%) sejam receitas transferidas:

- 45,11 milhões de euros (32,76%) são entregues ao Estado;
- 21,30 milhões de euros (15,47%) às forças de segurança (15,00 milhões de euros à GNR e 6,3 milhões de euros à PSP);
- 6,51 milhões de euros (4,72%) ao fundo de modernização da justiça;
- 4,79 milhões de euros (3,48%) às Entidades Municipais.

Os restantes 60 milhões de euros (43,57%) são receitas da ANSR, que são constituídas na sua maioria por receitas próprias resultantes do exercício da sua atividade (59,95 milhões de euros: 43,54% das receitas totais e 99,92% das receitas da ANSR) e por receitas provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020 (0,05 milhões de euros: 0,03% das receitas totais e 0,08% das receitas da ANSR).

Para a sua atividade, a ANSR prevê utilizar cerca de 42,41 milhões de euros (30,80% das receitas totais cobradas e 70,68% das receitas ANSR), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 16,59 milhões de euros (12,05 % das receitas totais e 27,65% das receitas da ANSR) e às Entidades Municipais cerca de 1 milhão de euros (0,73% das receitas totais cobradas e 1,67% das receitas da ANSR).

No quadro seguinte apresenta-se uma síntese da distribuição das receitas, e das transferências efetuadas às entidades:

DISTRIBUIÇÃO DAS RECEITAS COBRADAS E TRANSFERÊNCIAS PARA VÁRIAS ENTIDADES	ORÇAMENTO 2023 EXECUTADO (€)	ORÇAMENTO 2024 APROVADO PELO MAI (€)	RECEITAS TOTAIS (%)	RECEITAS ANSR (%)	VARIAÇÃO 2024/23 (%)
<b>Total de Receitas Cobradas pela ANSR</b>	<b>101 854 564,00</b>	<b>137 696 828,00</b>	<b>100,00</b>		<b>35,19</b>
Receitas Transferidas para o Estado <sup>8</sup>	35 038 221,00	45 105 975,00	32,76		28,73
Receitas Transferidas para a GNR <sup>9</sup>	14 417 962,00	15 000 000,00	10,89		4,04
Receitas Transferidas para a PSP <sup>9</sup>	5 478 456,00	6 300 000,00	4,58		15,00
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça <sup>9</sup>	1 844 117,00	6 505 853,00	4,72		252,79
Receitas Transferidas para Entidades Municipais <sup>8</sup>		4 785 000,00	3,48		
<b>Receitas Cobradas Transferidas</b>	<b>56 778 756,00</b>	<b>77 696 828,00</b>	<b>56,43</b>		<b>36,84</b>
<b>Total de Receitas da ANSR</b>	<b>45 075 808,00</b>	<b>60 000 000,00</b>	<b>43,57</b>		<b>33,11</b>

<sup>8</sup> Ao abrigo da Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

<sup>9</sup> 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, versão atualizada.

<b>Transferências para MAI<sup>10</sup></b>	15 839 224,00	16 589 025,00	12,05	27,65	4,73
<b>Transferências para o Estado<sup>10</sup></b>	9 744 349,00	0,00	0,00	0,00	
<b>Transferências para Entidades Municipais<sup>11</sup></b>	1 077 822,00	1 000 000,00	0,73	1,67	-7,22
<b>Total de Receitas da ANSR Transferidas</b>	26 661 395,00	17 589 025,00	12,77	29,32	-34,03
<b>Receitas Próprias que ficam para a ANSR cumprir com a sua missão</b>	<b>18 414 413,00</b>	<b>42 410 975,00</b>	<b>30,80</b>	<b>70,68</b>	<b>130,31</b>

Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as entidades 2023/24

Importa referir que a ANSR é uma entidade geradora de receitas, com resultados de exploração positivos. A especificidade da ANSR, neste contexto, é diferenciadora da generalidade das restantes entidades do MAI que são entidades essencialmente gestoras de centros de custos.

A ANSR é responsável por arrecadar receitas anuais para o Estado, direta e indiretamente de 87M€ (média 2019-2023), e por gerar receitas próprias anuais, de 37M€ (média 2019-2023).

As despesas com o seu funcionamento têm vindo a ascender a cerca de 14M€ (média 2019-2023), representando 16% do total de receitas arrecadas e 38% das receitas próprias.

A ANSR é responsável por libertar 73M€ anuais ao Estado (média 2019-2023), 39M€ diretamente (30M€ decorrentes da atividade de cobrança e 7M€ de saldos de gerência e 2M€ para outras entidades por despachos de membros do Governo) e 34M€, indiretamente, entregues a diversas entidades, nomeadamente SGMAI (LPIEFSS), Ministério da Justiça, GNR, PSP, ANEPC, e Entidades Municipais.

Os saldos de gerência desta Autoridade têm sido utilizados, desde 2020, por determinações governamentais, para colmatar insuficiências orçamentais de outras entidades (ANEPC, GNR, PSP, SGMAI e FAMI), num total de 75M€. Por cada euro gasto na ANSR, em média, o Estado arrecada 6,2 euros de receitas e a ANSR gera 2,6 euros de receitas próprias.

Estes resultados foram obtidos num contexto de severas limitações de recursos, nomeadamente, de recursos humanos, e com suspensões temporárias da aplicação do direito contraordenacional, em consequência da suspensão de um conjunto de contratos por demora na aprovação das autorizações financeiras para executar a despesa, pelo que com as condições adequadas a ANSR tem capacidade de gerar pelo menos mais 50% de receitas.

## DESPESA

Da análise da Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as várias entidades, verifica-se que a ANSR é uma entidade geradora de resultados financeiros positivos (as receitas próprias por si geradas são superiores aos seus custos), sendo que os custos de funcionamento e de investimento da ANSR são totalmente cobertos pelas

<sup>10</sup> Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto (Programação das Infraestruturas e Equipamentos das Forças e Serviços de Segurança (DLPIEFSS)

<sup>11</sup> 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).

receitas por si geradas. Os 42,41 milhões de euros que a ANSR prevê utilizar para a sua atividade, representam 30,80 % das receitas totais cobradas e 70,68% das receitas ANSR, sendo que o remanescente é entregue a várias entidades conforme discriminado na Tabela 03.Distribuição das receitas cobradas e transferências para várias entidades.

No quadro seguinte apresenta-se o orçamento aprovado<sup>12</sup> para a ANSR para 2024:

ORÇAMENTO DE FUNCIONAMENTO DA ANSR APROVADO PARA 2024	PREVISÃO ORÇAMENTAL (€)
Agrupamento D.01. Despesa com o Pessoal	8 490 878,00
Agrupamento D.02. Aquisição de bens e serviços	23 379 358,00
Agrupamento D.03. Juros	10 000,00
Agrupamento D.06. Outras despesas	2 412 305,00
Agrupamento D.07. Aquisição de bens de capital	8 118 434,00
<b>TOTAL</b>	<b>42 410 975,00</b>

Tabela 04. orçamento de funcionamento da ANSR aprovado para 2024

O orçamento de funcionamento da ANSR para 2024 regista um acréscimo de 130,31% face ao executado em 2023, essencialmente devido à fraca execução desse ano, devido aos cativos que ascenderam a 42% do orçamento aprovado para 2023. Ou seja, o orçamento de funcionamento da ANSR aprovado para 2023 era de 39,75M€, mas com os cativos ficou reduzido a 31,15 milhões de euros. Acresce que no agrupamento 02. Aquisição de bens e serviços, os cativos ascenderam a 60% do orçamento aprovado. Os cativos acrescem ainda as demoras nas aprovações e autorizações financeiras, que impossibilitam que a ANSR execute na totalidade o orçamento de funcionamento aprovado em 2023, tendo ficado com um grau de execução de 59,11%.

Assim, para 2024, transitaram um conjunto de projetos fundamentais para a ANSR, nomeadamente os projetos de transformação digital e os promoção da segurança rodoviária, e da Estratégia Visão Zero 2030 ®.

As necessidades orçamentais plasmadas no projeto de orçamento de despesa serão suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (PT2020, PRR), que totalizam cerca de 60 milhões de euros, sendo cerca de 59,955 milhões de euros relativos a receitas próprias e de 45,510 mil euros ao financiamento europeu (PT2020).

<sup>12</sup> Não foi considerado o agrupamento D.04 'Transferências Correntes', uma vez que não se trata de uma despesa da ANSR efetiva, mas sim uma transferência de receitas da ANSR quer para o MAI ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto, quer para outra entidade por via de despachos de membros do governo, ou ainda para as entidades municipais, ao abrigo do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

## ORÇAMENTO DA ANSR PROPOSTO vs APROVADO PARA 2024

A ANSR propôs à Tutela um orçamento global montante global de 115 976 591,00€, do qual 20 096 097,00€ correspondiam ao montante de receitas a transferir ao abrigo do Decreto-Lei ° 54/2022, de 12 de agosto - Programação das Infraestruturas e Equipamentos das Forças e Serviços de Segurança (DLPIEFSS), e 94 880 494,00€ ao orçamento para funcionamento desta Autoridade, dos quais 43 805 516,00€ eram para a Visão Zero 2030.

Este orçamento contemplava todos os serviços e os projetos essenciais para que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) conseguisse cumprir, cabalmente, a sua missão e atribuições no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária e da aplicação do direito contraordenacional rodoviário e assentava no pressuposto de que a sua aprovação permitiria à ANSR concretizar um conjunto de projetos estruturantes, nomeadamente, a nível da execução das medidas da Visão Zero 2030 e das infraestruturas de tecnologias de informação e comunicação em que assenta toda a atividade da organização, com ganhos de eficiência e eficácia, entre outros, a nível da capacidade de arrecadação de receita proveniente da aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

Concorrendo para a mesma finalidade referida no parágrafo anterior, seria condição fundamental a agilização dos processos sujeitos a aprovação da Tutela e Finanças, com vista à obtenção, em tempo útil, das necessárias autorizações, nomeadamente, no tocante à assunção de compromissos plurianuais, assim como de contratação cuja competência para autorizar a despesa estivesse para além do limite a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de julho.

Outro fator em que assentou o exercício de planeamento orçamental apresentado por esta Autoridade foi o pressuposto da alteração da distribuição do produto das coimas e do princípio de que as receitas das contraordenações rodoviárias, nomeadamente dos radares do SINCRO, devem ser aplicadas para o combate à sinistralidade rodoviária, aliás conforme o modelo de financiamento proposto para a Visão Zero 2030.

Contudo, foi solicitado pela Tutela uma revisão, em baixa, da sua proposta de Orçamento para 2024, de modo a reduzir o orçamento em cerca de 48% (menos 55,98 milhões de euros), ou seja, passando dos 115,97 milhões de euros propostos (incluindo os 20,10 milhões de euros a transferir ao abrigo da DLPIEFSS) para 60 milhões de euro, conforme se apresenta na tabela seguinte.

Neste sentido, o orçamento foi revisto de acordo com as referidas indicações tendo ficado adiados um conjunto de projetos estruturantes que estavam no orçamento inicial, nomeadamente de combate à sinistralidade rodoviária.

DESCRITIVO	ORÇAMENTO PROPOSTO PELA ANSR	ORÇAMENTO APROVADO PELO MAI	REDUÇÃO ORÇAMENTAL EFETUADA PELO MAI	CATIVOS	ORÇAMENTO APÓS CATIVOS	REDUÇÃO GLOBAL (%)
D.01 - DESPESAS DE PESSOAL	8 490 878	8 490 878	0		8 490 878	
D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	33 944 858	23 379 358	-10 565 500	15 261 894	8 117 464	-76%
D.03 - JUROS	10 000	10 000	0		10 000	
D.04 - TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	57 711 097	17 589 025	-40 122 072		17 589 025	-70%

<b>D.06 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES</b>	<b>3 826 824</b>	<b>2 412 305</b>	<b>-1 414 519</b>	<b>1 798 862</b>	<b>613 443</b>	<b>-84%</b>
<b>D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL</b>	<b>11 992 934</b>	<b>8 118 434</b>	<b>-3 874 500</b>	<b>10 684</b>	<b>8 107 750</b>	<b>-32%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>115 976 591</b>	<b>60 000 000</b>	<b>-55 975 591</b>	<b>17 071 440</b>	<b>42 928 560</b>	<b>-63%</b>
<b>TOTAL SEM D.04 ORÇAMENTO FUNCIONAMENTO ANSR</b>	<b>58 265 494</b>	<b>42 410 975</b>	<b>-15 854 519</b>	<b>17 071 440</b>	<b>25 339 535</b>	<b>-57%</b>

Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2024

Verifica-se que com os cativos a ANSR teve ainda uma redução adicional no seu orçamento, ficando para o ano de 2024 com 25,34 milhões de euros para cumprir com a sua missão e atribuições, uma redução de 57% face ao proposto.

## 06 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Em sintonia com o objetivo da modernização da Administração Pública, em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta nas tecnologias, e aproximar o serviço público dos cidadãos, a ANSR irá dar continuidade à execução das medidas Simplex iniciadas em anos anteriores:

### #91 | IA & Prevenção Rodoviária

---

#### **Descrição**

Desenvolver um sistema de vigilância da sinistralidade rodoviária através de modelos de análise de dados que permitam conhecer e prever a sinistralidade rodoviária corrigida em função de fatores externos (por exemplo, condições meteorológicas, luminosidade, tráfego) e que sejam capazes de apresentar, no final de cada mês, (i) o número de acidentes graves a 30 dias e (ii) as zonas de acumulação de acidentes.

Finalizada a primeira etapa do Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária (SIVIG), referente aos estudos prévios e benchmarking, segue-se a aquisição de serviços de apoio científico de uma universidade para desenvolvimento do sistema de alertas de alterações aos padrões da sinistralidade rodoviária, bem como o desenvolvimento de um documento de requisitos técnicos essenciais à elaboração dos modelos preditivos. Estima-se que o desenvolvimento e implementação dos modelos preditivos ocorra durante o ano de 2024.

### #61 | FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO – Lisboa e Setúbal

---

#### **Descrição**

Desmaterializar a tramitação de autos de contraordenação rodoviária, permitindo, designadamente, a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica da notificação do infrator. A medida Simplex #61 prevê desenvolver a referida desmaterialização através de um projeto piloto na região de Lisboa e Setúbal, para depois se alargar a todo o território nacional. A concretização desta medida está dependente da conclusão dos desenvolvimentos do SCOT+ e das forças de segurança aderirem ao referido projeto piloto.

### #50 | FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO – todo o território

---

#### **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. Esta medida está dependente da finalização da medida #61.

## #48 | SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ON LINE

---

### Descrição

Integrada no projeto Observatório, consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários. Este sistema facilita a recolha automática de dados como localização geográfica, detalhes administrativos, via, data e hora, entre outros, e permite a sincronização em tempo real com uma base de dados única de acidentes rodoviários através do Portal de Acidentes Rodoviários. Inclui ainda um módulo para o registo de informações de entidades de saúde, como hospitais e serviços de emergência.

Este sistema destina-se à integração com outros sistemas de informação de entidades intervenientes através de uma plataforma de interoperabilidade e suporta a base de dados de sinistralidade através do sistema SIUAV - Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação, desenhado para alimentar o Portal do Observatório da Segurança Rodoviária.

Em 2023, após concluir a primeira fase deste projeto com o desenvolvimento e implementação de um protótipo que realiza o registo eletrónico das ocorrências de acidentes, foi dada continuidade à discussão técnica com a PSP para análise de viabilidade da integração da app com outras ferramentas em projeto por parte desta Força de Segurança.

Sendo que a viabilidade do projeto depende da adesão por parte das Forças de Segurança, a concretização decorrerá eventualmente de forma integrada no âmbito dos trabalhos de adoção da plataforma de interoperabilidade.

## 07 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 2024, a ANSR tem planeada a realização de 4 (quatro) grandes campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária:

- **CAMPANHA DE VERÃO**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante as viagens em tempo de férias.

Calendarização: 01/07 a 01/09

- **CAMPANHA PARA PEÕES**

Sensibilização dirigida a todos os peões para adoção de comportamentos seguros na via pública, promovendo a redução de riscos e a prevenção de acidentes rodoviários.

Calendarização: 27/05 a 09/06

- **CAMPANHA DE NATAL E ANO NOVO 2024**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia e a passagem de ano.

Calendarização: 16/12 a 05/01/2025

- **CAMPANHA VISÃO ZERO 2030**

Divulgação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030.

Calendarização: ainda por definir

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.

## 08 CONCLUSÕES PROSPECTIVAS

O ano de 2024 ficará marcado pela divulgação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2030, designada por Visão Zero 2030®, que mobilizará toda a sociedade portuguesa para o combate à sinistralidade rodoviária.

Inicialmente, será necessário divulgar a cultura da Visão Zero, tanto entre os decisores políticos como na sociedade em geral. Os acidentes rodoviários são "assassinos silenciosos", na medida em que muitas vezes passam praticamente despercebidos na esfera pública, ainda que, no seu conjunto, matem tantas pessoas - cerca de 600 - como as que estivessem num avião. Ninguém aceita as mortes no ar, pelo que também não se deve continuar a aceitá-las na estrada. A premissa de que nenhuma perda de vidas é aceitável precisa de estar na base de todas as tomadas de decisões sobre segurança rodoviária. Assim, a cultura da Visão Zero só estará verdadeiramente assimilada quando a sociedade não aceitar que alguém morra ou fique gravemente ferido na sequência de um acidente rodoviário.

Para tal, será necessário que o problema da sinistralidade rodoviária seja reconhecido como um drama a combater, cuja responsabilidade e compromisso têm de ser partilhados por todos, sejam entidades públicas, privadas, ou organizações não governamentais (ONG). Legisladores, gestores das infraestruturas rodoviárias, operadores de transportes, indústria e comércio automóvel, forças de segurança, forças de emergência e socorro, saúde, instituições académicas, organizações profissionais, comunicação social, sociedade civil e cada um de nós, todos temos de assumir a segurança rodoviária como uma prioridade e um desígnio nacional, estando conscientes que a nossa ação vai fazer a diferença.

Paralelamente, será fundamental implementar a abordagem do Sistema Seguro na gestão da segurança rodoviária, garantindo veículos seguros, infraestruturas seguras, utilizadores seguros, velocidades seguras, e melhores cuidados pós-acidente. Numa mudança de abordagem em que a pergunta a colocar não é *"Quem é o culpado de um determinado acidente?"*, mas sim *"Porque é que essa pessoa morreu ou ficou ferida num acidente?"* é imprescindível construir um Sistema Seguro que coloque o foco nas condições oferecidas pelo sistema rodoviário aos seus utilizadores e na construção de diferentes níveis de proteção para evitar erros ou mitigar os seus efeitos.

Estas mudanças de cultura e abordagem ao combate da sinistralidade rodoviária serão materializadas no primeiro Plano de Ação da Estratégia Visão Zero 2030® que definirá medidas a implementar no biénio 2024/2025.

Apesar da carência de recursos humanos, da desadequação da estrutura orgânica face às suas ambições e da dependência de outras entidades para executar os seus planos, a ANSR, em 2024, dará continuidade aos projetos: "Observatório de Segurança Rodoviária" - repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária; "ANSR Online" - reformulação do atual Portal das Contraordenações; expansão do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) com a instalação de novos cinemómetros; transformação digital da área da fiscalização e contraordenações, com a desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária e das respetivas contraordenações entre tantos outros.

Contudo, e não menos importante, é necessário uma alteração estrutural na ANSR, designadamente ao nível da sua estrutura orgânica e do seu modelo de gestão, bem como dos recursos humanos, de modo a que todos estes projetos se concretizem, contribuindo de forma decisiva para a redução da sinistralidade e para o aumento da eficiência desta Autoridade.

Espera-se, assim, que 2024 seja um ano emblemático na história da Segurança Rodoviária portuguesa.

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organograma ANSR	12
Figura 2. Esquema do Sistema Seguro	19
Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária	36
Figura 4. ANSR Online	43

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 01. Matriz SWOT	22
Quadro 02. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos e unidades orgânicas	27
Quadro 03. Síntese de alinhamento dos objetivos operacionais com as orientações estratégicas governamentais	31
Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização 2024	32
Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2024	45
Quadro 06. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO e DCIP	47

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2024	51
Tabela 02. Plano de Formação 2024	52
Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as entidades 2023/24	53
Tabela 04. Despesas para funcionamento da ANSR e para a ANSR cumprir com a sua missão	54
Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2024	55



## JÚNIOR SEGURO



<https://visaozero2030.pt/>

[www.ansr.pt/juniorseguro/Pages/default.html](http://www.ansr.pt/juniorseguro/Pages/default.html)

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

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



Em conformidade com o decreto-lei n.º 183/96, de 27 de setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da ANSR, referente ao ano de 2024, 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 2024.