

PLANO DE ATIVIDADES

2015



OEIRAS, OUTUBRO DE 2014
(AGUARDA VALIDAÇÃO PELA TUTELA)

Ministério da Administração Interna
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

PLANO DE ATIVIDADES

2015

OEIRAS

ÍNDICE

.....	- 1 -
1. Introdução	- 1 -
2. Apresentação da ANSR	- 2 -
2.1 Enquadramento da atividade	- 2 -
2.2 Atribuições e estrutura organizacional da ANSR	- 4 -
2.3 Vetores de atividade	- 10 -
2.4 Missão, Visão e Valores Corporativos.....	- 11 -
3. Objetivos Estratégicos (OE)	- 12 -
4. Objetivos Operacionais (OO)	- 14 -
5. Sinistralidade rodoviária e alterações ao Código da Estrada decorrentes da entrada em vigor da Lei nº72/2013, de 3 de setembro	- 15 -
6. O Plano estratégico 2014-2016	- 21 -
7. A ANSR e o ano de 2015	- 22 -
7. Fichas de Programa por Centro de Custo	- 28 -

1. INTRODUÇÃO

A [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR) é um organismo público de âmbito nacional, com sede física no concelho de Oeiras, no distrito de Lisboa e cujas atribuições se materializam no planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como na aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

A ANSR, criada pelo Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, é um serviço da administração central do Estado, dotado apenas de autonomia administrativa que tendo o apoio da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI), surge no quadro das orientações definidas pelo Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE¹) e dos objetivos do Programa do Governo no tocante à modernização administrativa e à melhoria da qualidade dos serviços públicos, concretizando o esforço de racionalização estrutural consagrado no Decreto-Lei n.º 203/2007, de 27 de outubro, que aprovou a lei orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI).

A criação da ANSR permitiu que a coordenação estratégica do combate à sinistralidade ficasse concentrada numa entidade que tem como foco exclusivo a conceção e supervisão da implementação das medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além do apoio a título consultivo, e na perspetiva da segurança rodoviária, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos e do ensino da condução automóvel.

No que se refere especificamente às contraordenações de trânsito, consagrou-se a centralização na ANSR de todas as componentes do seu processamento após o levantamento do auto pelas entidades fiscalizadoras, com vista a atingir-se níveis mais elevados de eficiência e eficácia, diminuindo os custos de processamento, aumentando o sucesso da cobrança e, sobretudo, reforçando o efeito disciplinador da fiscalização e das sanções determinadas, pelo aumento da garantia da sua aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção, no espírito das alterações ao Código da Estrada

¹ Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 124/2005, de 4 de agosto



Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golfe, 2734-507 Barcarena

• Tel.: 214 236 800 (9:00-18:00H)

• Correio eletrónico: mail@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>



2. APRESENTAÇÃO DA ANSR

2.1 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

A segurança rodoviária, consubstanciada nas [Grandes Opções do Plano 2012-2015](#) e no [Programa do XIX Governo Constitucional](#), assenta a sua política na [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária \(ENSR\)](#), a qual, estabelece como meta para o horizonte temporal o período de 2008-2015, colocar Portugal entre os dez países da União Europeia com a mais baixa taxa de sinistralidade rodoviária.

De acordo com as grandes opções do plano 2012-2015, e no que respeita à ENSR o Governo dará prioridade ao combate à sinistralidade rodoviária, levando a cabo a avaliação do sistema implementado e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano e aos utilizadores de veículos de duas rodas e tratores.

Relativamente ao processo contraordenacional rodoviário manter-se-á a aposta em soluções de simplificação administrativa e legislativa que permitam a racionalização e criação de sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais.

A ENSR foi aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 54/2009, de 26 de junho, devendo-se em 2015 dar continuidade às ações operacionais aprovadas em Conselho de Ministros.

Já no que diz respeito ao Programa de Governo, este contempla a prevenção rodoviária como uma das áreas onde o nosso país registou maiores progressos, em especial no decurso dos últimos anos, importando não abrandar o ritmo de melhoria gradual dos indicadores.

Também nas Grandes Opções do Plano 2012-2015, e no XIX Programa do Governo Constitucional, contempla-se a instalação do Sistema Nacional do Controlo da Velocidade (SINCRO), com a instalação de 50 locais de controlo de velocidade em todo o território nacional.

A promoção do cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade dos veículos em cada local de controlo, afiguram-se como os principais objetivos do SINCRO. Este sistema telemático constitui a infraestrutura física e tecnológica (equipamentos, hardware, software e telecomunicações) que assegura de forma automática, a fase de deteção da infração por excesso de velocidade do serviço de fiscalização automática de velocidade, complementado pelo processamento administrativo resultante desta fiscalização.

No que respeita ao contexto urbano, têm sido promovidas ações de redução da sinistralidade em aglomerados urbanos.

Neste sentido, e de acordo com o instituído nas prioridades da atual legislatura governativa, salienta-se, para além da promoção das campanhas de sensibilização e de prevenção rodoviárias, a consolidação do conceito internacional de vítima mortal de sinistralidade rodoviária a 30 dias.

O mesmo programa salienta, ainda, o envolvimento das autarquias e de outras entidades, públicas e privadas, com responsabilidades no setor, as quais, continuarão a desenvolver ações de sensibilização, de prevenção e de segurança rodoviária junto de automobilistas e peões.

Também no Programa do Governo, encontra-se contemplado, no âmbito do processo contraordenacional rodoviário, a criação de mecanismos legais de otimização do processamento de contraordenações rodoviárias. Ainda com vista ao reforço da fiscalização, as forças de segurança continuarão a beneficiar de um programa de equipamentos para a segurança rodoviária.

Ao nível do processo de contraordenações rodoviárias, continuaremos em 2015 a dar continuidade às soluções tecnológicas em curso, por forma a se obter maior racionalização dos recursos humanos e materiais, redução da taxa de prescrição e do tempo entre a data da infração e a data da decisão.

2.2 ATRIBUIÇÕES E ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANSR

A ANSR foi criada na sequência das orientações definidas pelo PRACE, e dos objetivos do Programa do XVII Governo Constitucional, que se centraram na promoção da cidadania, no desenvolvimento económico e da qualidade dos serviços públicos, com vista a ganhos de eficiência, bem como na simplificação, racionalização e automatização, visando a diminuição do número de serviços e dos recursos a eles afetos.

A existência em cada país de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária é apontada como fator crítico de sucesso para a redução da sinistralidade rodoviária em praticamente todos os organismos internacionais que se dedicam ao acompanhamento destas matérias, nomeadamente a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Banco Mundial (BM) e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).

De entre as várias recomendações propostas no relatório, assume particular relevância aquela que determina a criação de uma agência pública especialmente dedicada às políticas de segurança rodoviária, sendo que essa agência deverá ser dotada de recursos financeiros autónomos e suficientes para o desempenho da sua nobre missão.

A ANSR ocupa, no contexto nacional, este importante papel.

A ANSR prossegue, nos termos do [Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março](#) as seguintes atribuições:

- Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- Elaborar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária bem como os documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- Elaborar estudos de legislação em matéria rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;



Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golfe, 2734-507 Barcarena

• Tel.: 214 236 800 (9:00-18:00H)

• Correio eletrónico: mail@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>



- Regular e superintender as auditorias de segurança rodoviária, nos termos da lei, fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e gestão dos autos levantados por infrações ao código da estrada;
- 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 legislação complementar rodoviária, lhe cometam expressamente;
- Promover o estudo das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito e assegurar a existência e o funcionamento de um Observatório de Segurança Rodoviária.

A estrutura orgânica da ANSR, de acordo com o enquadramento jurídico em que se insere, é dirigida por um Presidente, coadjuvado por um Vice-Presidente, conforme ilustrado na figura da página seguinte:

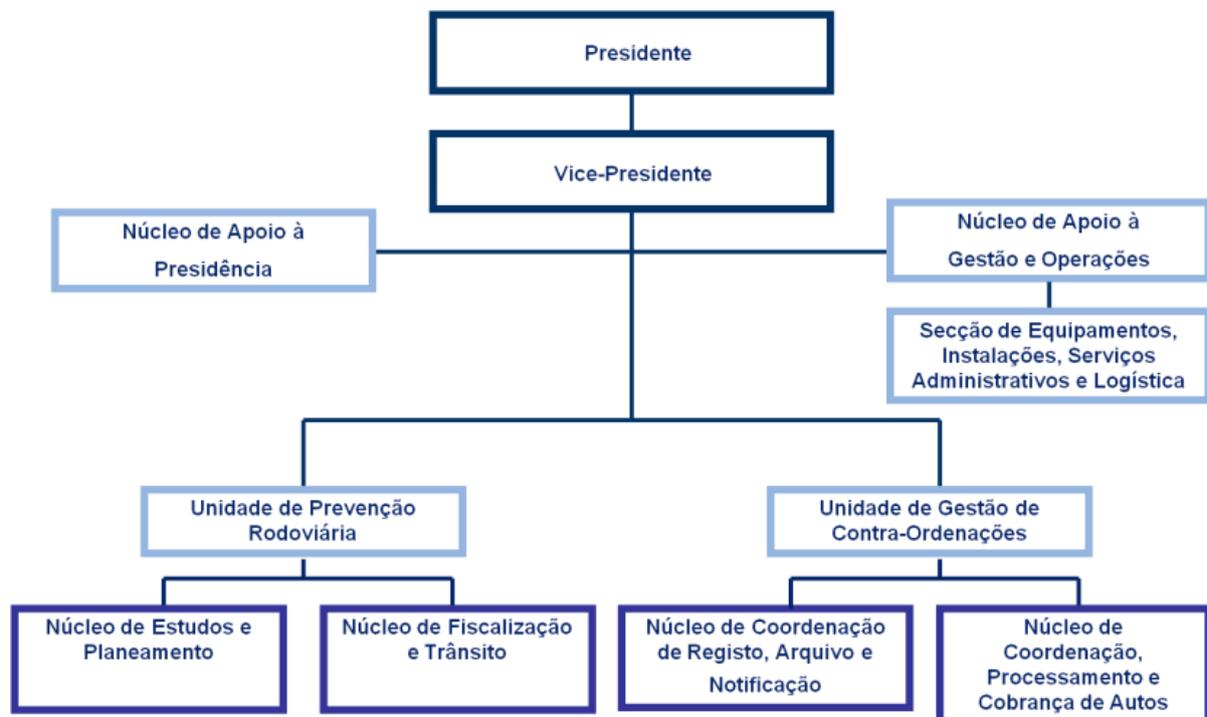


Figura 1 – Organograma da ANSR, 2014

A [Portaria n.º 340/2007, de 30 de março](#) conjuntamente com [Despacho n.º 9150/2010, de 17 de maio](#), estabelece a estrutura nuclear da ANSR e as competências das respetivas unidades orgânicas. Assim, e de acordo com os artigos 1.º a 4.º da referida Portaria, a ANSR estrutura-se nas seguintes unidades orgânicas nucleares:

- Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO);
- Núcleo de Apoio à Presidência (NAP);
- Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR);
- Unidade de Gestão de Contraordenações (UGCO).

Ao NAGO, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 4.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compete, designadamente:

- Gestão financeira e logística;
- Gestão de recursos humanos;
- Informática;
- Equipamentos, instalações e serviços administrativos;
- Planeamento e relações internacionais;
- Apoio jurídico;
- Atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos.

Grosso modo, este núcleo concede suporte em termos financeiros, humanos, materiais e tecnológicos às atividades principais da ANSR num quadro de otimização de recursos.

Através do [Despacho n.º 9150/2010, de 17 de maio](#), foi criado o Núcleo de Apoio à Presidência (NAP), ao qual foram atribuídas as competências relacionadas com o apoio administrativo, técnico e logístico em matéria de secretariado, assessoria técnica e jurídica e gestão da comunicação, informação e imagem da ANSR.

Neste contexto, compete ao NAP, em especial, as seguintes tarefas:

- Assegurar o apoio ao nível do atendimento, secretariado e motoristas ao presidente e vice-presidente;
- Organizar as agendas do presidente e do vice-presidente e as suas deslocações em serviço;
- Prestar apoio técnico e jurídico nos processos em que a ANSR intervenha;
- Assegurar as atividades de auditoria e de controlo interno da ANSR;
- Acompanhar as auditorias externas e preparar os respetivos processos de contraditório;
- Pronunciar-se sobre propostas de orientações administrativas;
- Elaborar propostas, estudos e pareceres e coordenar e acompanhar os projetos determinados pelo presidente;
- Efetuar a recolha, análise e tratamento das informações veiculadas pelos órgãos de comunicação social, direta ou indiretamente relacionadas com a ANSR;
- Garantir a resposta tempestiva a questões colocadas à ANSR pelos órgãos de comunicação social;
- Divulgar as ações e eventos promovidos pela ANSR junto da comunicação social, Governos Cívicos e outros;
- Promover a participação da ANSR em eventos e cerimónias relacionadas com a sua área de atividade;
- Assegurar a organização, logística e protocolo de eventos promovidos pela ANSR;
- Assegurar a gestão, manutenção e atualização dos conteúdos da ANSR nos diversos canais de comunicação, designadamente no site institucional da Internet, Intranet, Portal do Cidadão e Portal de Segurança;
- Garantir a publicação da *newsletter* da ANSR;
- Promover a cultura organizacional da ANSR, através de ações internas que contribuam para incrementar a coesão e a interação entre os trabalhadores.

A Portaria n.º 335/2007, de 30 de setembro, estabeleceu, no seu artigo 1.º, o número máximo de unidades orgânicas flexíveis em seis.

A UPR, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compreende as seguintes duas unidades flexíveis:

- Núcleo de Estudos e Planeamento (NEP);

- Núcleo de Fiscalização e Trânsito (NFT).

Ao NEP compete, designadamente:

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

Ao NFT compete, nomeadamente:

- Assegurar e coordenar a realização de auditorias de segurança rodoviária e sinalização;
- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;

- Promover a uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades com competência para fiscalizar o trânsito, nomeadamente através da elaboração de instruções técnicas;
- Aprovar o uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito;
- Coordenar e gerir a sala de situação e operações, assegurando a respetiva operacionalidade nos casos que justifiquem a sua utilização, nomeadamente no contexto de situações de exceção à normalidade da circulação rodoviária, como sejam os acidentes graves.

A UGCO, com as competências previstas no n.º 1 do artigo 3.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de março, compreende as seguintes duas unidades flexíveis:

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

Ao NCRAN, compete, designadamente:

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

Ao NCPCA compete, nomeadamente:

- O processamento administrativo dos autos, coordenando a articulação com a entidade que, em regime de *outsourcing*, assegurar a elaboração das propostas de decisão;
- A inquirição de testemunhas;
- A difusão das orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos;
- O apoio à formação dos recursos do *outsourcing*;
- A coordenação dos serviços de cobrança, em *outsourcing*;
- O registo de sentenças judiciais;
- A devolução de cauções;
- O apoio ao atendimento presencial dos cidadãos;
- Apoio ao *call center* em matéria de contraordenações.

2.3 VETORES DE ATIVIDADE

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

- O Planeamento e Coordenação das Políticas de Segurança Rodoviária.

No âmbito deste vetor, destaca-se o funcionamento do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR) que permite a monitorização sistemática e a caracterização da sinistralidade rodoviária em Portugal e a aprovação em maio de 2009 da ENSR para o período 2008-2015, tendo como principal objetivo colocar Portugal entre os dez melhores países da União Europeia com indicadores de sinistralidade rodoviária mais baixos.

- A Promoção de Campanhas de Educação e Sensibilização Rodoviária.

Neste domínio, importa relevar a colaboração institucional iniciada com o Ministério da Educação (ME), a celebração de protocolos de colaboração com diversas entidades responsáveis por estas matérias e a produção e lançamento de várias campanhas de segurança rodoviária.

- A Aplicação do Direito Contraordenacional Rodoviário.

Trata-se da área que assegura a gestão centralizada do processo contraordenacional no que respeita à instrução e decisão dos autos e a informatização de todas as fases processuais, desde o levantamento do auto pelas entidades autuantes até à sua decisão administrativa de forma a otimizar todo o processo.

2.4 MISSÃO, VISÃO E VALORES CORPORATIVOS

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

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

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

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

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

Valores corporativos:

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

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (OE)

Tomando como referência a Missão, Visão e Valores, foram definidos quatro objetivos estratégicos (OE) que orientam a ação da ANSR numa perspetiva de médio/longo prazo, de resto conforme o seu Mapa Estratégico 2014-2016:

OE 1 - Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão;

OE 2 – Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário;

OE 3 - Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR;

OE 4 - Alinhar e motivar os trabalhadores, promovendo uma cultura de melhoria contínua.

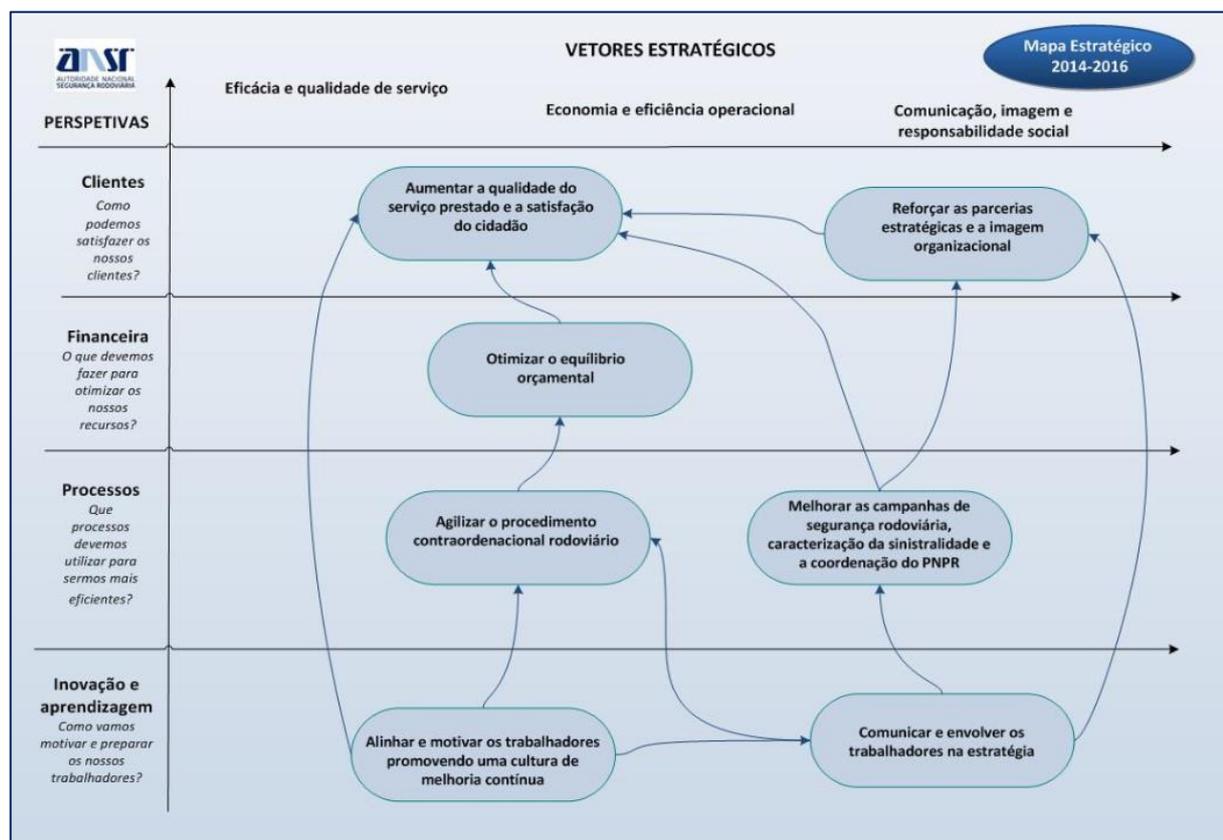


Figura 2 – Mapa Estratégico 2014-2016

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2015							Última atualização: 21/10/2014	
Ministério da Administração Interna								
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária								
Aguarda validação pela Tutela.								
Missão: Planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário								
Objetivos estratégicos (OE):								
OE 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão								
OE 2 Agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário								
OE 3 Melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR								
OE 4 Alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua								
Objetivos operacionais	Meta 2014	Meta 2015	Concretização			Desvios		
			Resultado	Classificação				
				Superou	Atingiu		Não atingiu	
EFICÁCIA								
OB 1	Ponderação 100%							
Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010*	Ind 1	% de redução do número de vítimas mortais desde 2010	20%	25%				
	Peso 100%							
EFICIÊNCIA								
OB 2	Ponderação 50%							
Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação	Ind 2	(nº de autos decididos/nº autos registados) x 100	80%	85%				
	Peso 100%							
OB 3	Ponderação 50%							
Aumentar a captação de financiamento europeu	Ind 3	(Montante previsto de financiamento comunitário / Orçamento total aprovado) X 100	3%	5%				
	Peso 100%							
Qualidade								
OB 4	Ponderação 100%							
Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Ind 4	(nº avaliações positivas no inquérito/nºavaliações realizadas no inquérito) x 100***	65%	70%				
	Peso 100%							
Justificação para os desvios ...								
Explicação da fórmula utilizada								
* De acordo com a Comunicação da Comissão Europeia (2010) 389 final - Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária.								
** n.a. - não aplicável								
*** escala de 1 (mau) a 4 (muito bom)								
Meios disponíveis								
Recursos Humanos	Pontuação	Planeados	Executados		Desvio			
Dirigentes - Direção superior	20	40						
Dirigentes - Direção Intermediária e Chefes de equipa	16	128						
Técnicos Superiores	12	564						
Especialistas de Informática	12	24						
Coordenador Técnico	9	0						
Técnicos de Informática	9	9						
Auxiliante Técnico	8	256						
Encarregado geral operacional	7	0						
Encarregado operacional	6	15						
Auxiliante Operacional	5	15						
TOTAL		1036						
Orçamento (M€)		Estimado	Realizado		Desvio			
Funcionamento		29.070.160,00						
PIDDAC		-----						
Peso na avaliação		Eficiência	Eficiência	Qualidade				
		25%	60%	25%				
Listagem das fontes de verificação								
Indicador 1 - Relatório de Sinistralidade Rodoviária								
Indicador 2 - Sistema Informático de Gestão de Autos								
Indicador 3 - Candidatura aprovada do projeto SAMA 37600 para o período 2014-2015 - Segurança rodoviária orientada para os cidadãos								
Indicador 4 - Relatório de atividades da ANSR de 2014 e Relatório de Avaliação de Satisfação de Clientes								

Figura 3 – QUAR da ANSR, 2015

4. OBJETIVOS OPERACIONAIS (OO)

Os objetivos operacionais definidos para 2015 visam:

- **Eficácia**

OO 1 – Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais para metade até ao ano de 2020, com base no valor de 2010.

- **Eficiência**

OO 2 - Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação.

OO 3 - Aumentar a captação de financiamento europeu.

- **Qualidade**

OO 4 - Aumentar o nível de satisfação do cidadão.

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

No âmbito da sua política de gestão e na senda do anterior plano estratégico 2011-2013, a ANSR desenvolveu um novo plano estratégico para o triénio 2014-2016, de resto, conforme indicação expressa na autoavaliação das conclusões da Estrutura Comum de Avaliação – CAF (*Common Assessment Framework*) realizada em 2013.

Neste contexto, considera-se que os objetivos estratégicos da ANSR se encontram devidamente refletidos no QUAR de 2015, designadamente, através do aumento da qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão; agilizar o procedimento contraordenacional rodoviário; melhorar as campanhas de segurança rodoviária, caracterização da sinistralidade e a coordenação do PMPR e alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua.

5. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA E ALTERAÇÕES AO CÓDIGO DA ESTRADA DECORRENTES DA ENTRADA EM VIGOR DA LEI Nº72/2013, DE 3 DE SETEMBRO

Com a entrada em vigor da Lei nº 72/2013, de 03 de setembro, e a sua consequente aplicação a 1 de janeiro de 2014, entraram em vigor as alterações ao Código da Estrada, não se tratando contudo de um novo Código, mas sim da décima terceira alteração ao mesmo, o qual data de 1994.

As alterações introduzidas ao Código da Estrada visam, na sua essência, sanar algumas normas declaradas inconstitucionais, bem como aperfeiçoar algumas regras de trânsito e ainda simplificar o regime processual das contraordenações rodoviárias.

A Lei n.º 72/2013 alterou 62 e aditou cinco novos artigos ao Código da Estrada, sendo de realçar aquelas que maior impacto têm na vida dos cidadãos na sua relação com o ambiente rodoviário. A saber:

- A introdução do conceito de Utilizadores Vulneráveis, o qual integra condutores de velocípedes e peões, dando particular destaque às crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência, beneficiando estas de especial proteção por parte do Código.
- Outro novo conceito é o de Zona de Coexistência, a qual foi concebida para uma utilização partilhada e em harmonia entre peões e veículos, devidamente sinalizada e onde os peões poderão utilizar toda a largura da via pública, inclusive para realizar jogos, ainda que de forma a não impedir ou embaraçar desnecessariamente o trânsito.

Por seu lado, os condutores de veículos não podem ultrapassar os 20 km/hora, devendo preservar a segurança e comodidade dos utilizadores vulneráveis. Quanto ao estacionamento, o mesmo só será permitido em locais devidamente sinalizados para o efeito. Estas novas zonas serão implementadas em zonas urbanas, cabendo às autarquias locais a decisão da sua localização, desde que estejam reunidos determinados requisitos técnicos.

- Regime da circulação de velocípedes, os quais passam a poder circular nas bermas, desde que tal não constitua perigo para os peões que nelas circulem. Por

outro lado, passam a poder circular a par numa via, exceto em situações de grande intensidade de tráfego ou em vias com reduzida visibilidade.

Os condutores de velocípedes, enquanto utilizadores vulneráveis, passam a ter uma especial proteção no Código da Estrada, como resulta, por exemplo, na distância lateral mínima de 1,5 metros que um veículo motorizado deve guardar sempre que pretenda ultrapassar um velocípede.

Os condutores de velocípedes devem circular na faixa de rodagem, ou nas pistas e vias reservadas, com exceção das crianças até 10 anos, cuja condução de velocípedes é equiparada ao trânsito de peões, podendo circular nos passeios. Nas passagens assinaladas para a travessia de peões, o utilizador do velocípede só assume a condição de peão se estiver apeado do mesmo.

- Clarificação do regime de circulação em rotundas: passa a ser proibida a circulação pela via mais à direita da rotunda, salvo se se pretender sair na saída imediatamente a seguir.

Pretende-se assim assegurar a fluidez do trânsito no interior da rotunda, estando excecionados desta regra os veículos pesados, os velocípedes e os veículos de tração animal, os quais podem utilizar a via direita independentemente da saída que pretendam tomar, devendo no entanto facultar a saída dos outros veículos.

- Relativamente ao transporte de crianças, mantém-se na generalidade o regime que já vigorava, com exceção no facto de que os sistemas de retenção para crianças, vulgo “cadeirinhas”, só serem obrigatórios para crianças até 1,35 metros de altura, enquanto anteriormente a altura relevante era de 1,50 metros. Por outro lado, ainda no que toca aos referidos sistemas, os mesmos podem ser dispensados de homologação, desde que a sua utilização tenha por base prescrição médica especializada, por forma a poderem adaptar-se as limitações físicas e/ou motoras específicas.
- Também o elenco dos documentos de que o condutor deve ser portador sofre alteração, para além os que já vinham indicados no artigo 85.º n.º 1 do Código da Estrada, deve também fazer-se acompanhar do documento de identificação fiscal.
- Para efeitos de notificação no âmbito processo contraordenacional o domicílio relevante passa a ser o fiscal.

- Redução da taxa de álcool para determinados condutores. Desde 1 de janeiro de 2014, que a taxa de álcool no sangue a partir da qual é considerada contraordenação sofreu uma redução significativa para condutores de veículos pesados de mercadorias ou de passageiros, de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças, de táxis e de veículos de transporte de mercadorias perigosas. Temos pois que os condutores deste tipo de veículos e também os condutores habilitados há menos de três anos passam a ser autuados sempre que sejam fiscalizados com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,20 g/l.
- O pagamento do valor equivalente ao mínimo da coima, nas primeiras 48 horas após a notificação do auto, é sempre considerado como depósito, convertendo-se em pagamento voluntário se não for apresentada defesa escrita no prazo disponível para o efeito.
- Nos processos de contraordenação em que não haja condenação do condutor, as taxas que eventualmente tenham sido pagas na sequência de bloqueamentos, remoção e/ou depósito de veículos, serão devolvidas.

Ciente do impacto que estas alterações implicam no quotidiano de quem conduz, ou simplesmente é peão, a ANSR tem vindo a fazer um périplo pelos principais eventos dedicados ao setor dos transportes e segurança rodoviária, ou em diversos outros fóruns, nos quais tem sensibilizado para as alterações que estão em vigor, contribuindo desta forma, uma vez mais, para a promoção de uma cultura de segurança rodoviária.

O ano de 2015, constituirá certamente mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados animadores no que à segurança rodoviária respeita, e, conseqüentemente, no contínuo balanço daquilo que se encontra retratado no [anúário de segurança rodoviária](#) onde de acordo com os dados aí constantes, podemos continuar a afirmar a existência de uma sustentada redução dos níveis de sinistralidade ocorridos em Portugal, de resto, tal como ocorrido durante a primeira década deste novo século.

Reportando-nos a uma realidade mais atual e considerando os últimos três anos, podemos inferir com base nas estatísticas, uma tendência de redução, sendo que esta é pois continuidade de um já longo processo de redução que, entre outros, se deve a um conjunto de políticas e ações ministradas pelas mais diversas entidades

atuantes no mundo rodoviário, mas também pela vontade política de sucessivos governos no sentido de promover uma cultura de segurança assente nos mais variados princípios de bem-estar social e económico.

Aliás importa desde já, ressaltar o facto de nos últimos três anos, **Portugal** ter apresentado o **segundo melhor desempenho a nível comunitário**, sendo que apenas a Eslováquia conseguiu um desempenho ligeiramente superior. Quando observada a estatística de vítimas mortais por milhão de habitantes, verifica-se a tendência decrescente, sendo que se passou de 93 para 64 no espaço de apenas 3 anos.

Na verdade, urge uma abordagem coerente, holística e integrada, que tenha em conta as sinergias com outros objetivos políticos. A política de segurança rodoviária a nível local, nacional, europeu ou internacional deve integrar os objetivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa, não se podendo “desligar” a política de segurança rodoviária às políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros, comércio e relações externas, entre outras.

A transversalidade de matérias adstritas ao mundo rodoviário e conseqüentemente à segurança rodoviária é pois, sinonimologia de um amplo conjunto de práticas tendentes ao seu incremento. Na verdade, a segurança rodoviária é hoje, mais do que nunca, um desígnio dos estados modernos e em especial dos estados europeus, sendo que Portugal não se imiscui desse objetivo.

Prova dessa realidade é a redução da sinistralidade alcançada na primeira década deste século e continuada na presente década, sendo que o objetivo qualitativo da ENSR em colocar Portugal no *top ten* dos países europeus até finais de 2015 mantém-se, senão concretizável, pelo menos por todos nós verdadeiramente desejado.

Relativamente à evolução da sinistralidade em Portugal face à média europeia, podemos afirmar que Portugal tem vindo a primar pela bitola europeia, sendo que, se feito o exercício à primeira década do século, Portugal até conseguiu superar a média comunitária, pois no que respeita ao número de mortos, registou uma

redução, a dados de 2013 e face a 2001, um resultado superior a 56%, quando a média comunitária foi de 49%.

Também por essa razão, Portugal pode-se congratular por ter vindo sucessivamente a alcançar resultados cada vez mais animadores, especialmente quando recordamos o facto de ainda nos anos 90, nomeadamente em 1995, o nosso país encontrar-se, à altura, no último lugar do ranking europeu com 271 mortos por milhão de habitantes, isto numa altura em que a média comunitária rondava os 132, ou seja, Portugal encontrava-se 105% acima daquela média, o que constituía um valor verdadeiramente preocupante.

Na verdade, a existência de um documento enquadrador da política de segurança rodoviária nacional, e que tem sido determinante para a redução da sinistralidade rodoviária no nosso país tem sido, sem dúvida alguma, a ENSR aprovada pela [Resolução de Conselho de Ministros n.º 54/2009 de 14 de maio](#).

Existem, contudo, ainda hoje, e em termos operacionais, algumas áreas a melhorar, designadamente a questão do álcool, da velocidade, do telemóvel e do uso de cinto nos bancos traseiros. O esforço desenvolvido e as sinergias canalizadas têm sido verdadeiramente notáveis a todos os níveis, inclusive pela fiscalização desenvolvida quotidianamente pelas forças de segurança (PSP e GNR), sendo que o MAI, em especial, não pode deixar de se congratular com estes excelentes resultados.

Neste contexto, consideramos que muito se tem feito no nosso país no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, que, recorde-se tem sido ao longo das sucessivas legislaturas encarado como um desígnio governamental. Na verdade, a sinistralidade rodoviária em Portugal tem vindo de forma consistente e progressiva a reduzir-se, sendo que, se analisada no período temporal respeitante à última década deste século (2004-2013), constatamos que a mesma desceu significativamente, traduzida por números de 54,4% de mortos, 51,0% nos feridos graves e 23,0% nos feridos leves.

A redução da sinistralidade é uma realidade, fruto de vários fatores que concorrem para a mesma, designadamente pelo facto de os veículos apresentarem cada vez mais e melhores níveis de segurança passiva, protegendo de forma mais eficaz os

passageiros e peões, em caso de embate, mas também por haver uma maior consciencialização por parte dos cidadãos no uso dos equipamentos de segurança que são cada vez mais utilizados (cintos de segurança, capacetes de proteção e sistemas de retenção de crianças), proporcionando assim uma muito maior proteção.

Também as próprias velocidades médias praticadas, fruto de vários condicionalismos, designadamente, maior e mais apertada fiscalização, têm vindo a reduzir-se, pelo que a velocidade de embate apresenta valores médios também mais baixos, daí resultando menor gravidade nas lesões corporais. O atual sistema de emergência também é cada vez mais eficiente, resultando num socorro mais rápido e eficaz.

De salientar ainda a redução dos pontos negros bem como a implementação de medidas de acalmia de tráfego e a construção de novas estradas, especialmente de autoestradas e, claro está, as campanhas de prevenção rodoviária na imprensa.

De uma forma geral, podemos em jeito de balanço afirmar sem qualquer inibição que os cidadãos estão mais despertos para a problemática da sinistralidade rodoviária, cumprindo e adequando os seus comportamentos ao sistema viário.

Aliás, o fator humano é hoje mais do que nunca, entendido como o mais decisivo para a ocorrência do acidente, ou não fosse ele responsável por 96% dos acidentes. Considerando que as exigências do sistema de tráfego são demasiado complexas para a capacidade limitada de processamento de informação do condutor, deve-se então conceber o sistema de forma mais simples para que se possa prevenir a ocorrência de erros e, assim, reduzir as consequências das falhas humanas.

Para tal, em muito tem contribuído as ações de prevenção e fiscalização desenvolvidas pelas forças de segurança e pela entidade nacional com responsabilidade na matéria – a ANSR, instituição que tem como missão o planeamento e a coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário, naturalmente muito “ajudada” pela participação ativa

de dezenas de associações e entidades que atuam no domínio da segurança rodoviária.

No final do ano de 2013 concluiu-se o processo de Revisão da ENSR cujo documento veio a ser apreciado positivamente pelo Conselho de Ministros através da Resolução n.º 5/2014, de 21 de novembro publicada na 1ª Série do Diário da República N.º 8 de 13 de janeiro de 2014. A Revisão da ENSR foi coordenada pela ANSR e teve a participação do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa e o envolvimento de 40 organismos da Administração Pública dependentes de 10 Ministérios.

Neste âmbito, até ao final do ano de 2015 está prevista a execução de 131 ações distribuídas por 13 objetivos operacionais.

6. O PLANO ESTRATÉGICO 2014-2016

Importa frisar que a ANSR desenvolveu um plano estratégico para o triénio 2014-2016, onde, à semelhança do anterior plano 2011-2013, se puderam identificar uma série de variáveis condicionadoras da sua atividade e assim, ajustá-las e adequá-las à realidade político-económica nacional.

Tais planos, devidamente alinhados com as preocupações governativas, definem um conjunto de prioridades e decisões que devem orientar o desenvolvimento e a construção do futuro deste organismo, no sentido de melhor se poder cumprir os objetivos ligados à sua nobre missão.

Para a boa percussão daqueles documentos estratégicos recorreu-se à metodologia do *Balanced ScoreCard* (BSC), o qual, pelas suas características específicas, permitiu aferir e valorizar os atributos distintivos da organização, testar e conferir consistência às orientações estratégicas, reformular os processos, promover o alinhamento dos atores críticos e, finalmente medir os resultados de forma a possibilitar a tomada de decisões com oportunidade.

A estratégia idealizada visou, entre outros aspetos, mitigar os pontos fracos e as ameaças entretanto detetadas, ao mesmo tempo que pretende alavancar os pontos fortes e as oportunidades identificadas.



Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golfe, 2734-507 Barcarena

• Tel.: 214 236 800 (9:00-18:00H)

• Correio eletrónico: mail@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>



Na verdade, passados mais de sete anos desde a sua criação, continuamos a constatar, quotidianamente, a necessidade imperativa de adaptações que decorrem da prática corrente e que na altura, por motivos óbvios, não eram previsíveis, nomeadamente a existência de sobreposições de competências com outros organismos e a falta de autonomia financeira.

7. A ANSR E O ANO DE 2015

A ANSR no âmbito das suas atribuições sempre procurou reger a sua atividade por elevados níveis de desempenho e de serviço em ordem a melhorar a eficiência, eficácia e a qualidade da sua missão, quer junto dos cidadãos quer junto dos seus *stakeholders*, dando assim pleno cumprimento aos seus objetivos estratégicos, promovendo novos e importantes contributos e assegurando, sempre em prol do interesse público e do bem comum, a sustentabilidade futura da segurança rodoviária nacional.

Não obstante os resultados positivos até agora alcançados, continuamos a considerar que ainda existe um longo caminho por fazer, no sentido de colocar esta entidade num patamar de excelência no desempenho da sua atividade.

O programa do Governo considera prioritário o reforço do combate à sinistralidade rodoviária, avaliando para tal o sistema em execução e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano e à condução sobre o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

Neste contexto, e em conformidade com aquele programa, tem-se vindo a seguir uma política baseada na simplificação e racionalização dos processos de contraordenações rodoviárias, procurando-se sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais.

Esta política encontra-se, de resto, plasmada nos projetos elencados para o ano de 2015, pois só com uma aposta decisiva nestes será possível dar continuidade a um

processo que tem vindo a ser paulatinamente melhorado, ajustado e afinado, tendo por objetivo último uma maior eficiência e eficácia desta organização.

O ano de 2015, uma vez mais, constituirá um ano de dificuldades macroeconómicas, sendo para tal, necessário dar continuidade a um conjunto de medidas que pretendem reforçar a eficácia e eficiência dos organismos públicos, designadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos materiais e humanos, reorganizando para tal estruturas, aumentando a eficiência e reduzindo custos e, assim, consolidando um conjunto de alterações substantivas tendentes à melhoria da prestação do serviço público.

Durante o ano de 2015 continuar-se-á a promover a elaboração de estudos tendentes à melhoria do *know-how* da segurança rodoviária nacional. Saliente-se, a este propósito, que, no âmbito do seu Plano Estratégico para o triénio 2014-2016, a ANSR elegeu como um dos seus nucleares objetivos estratégicos a melhoria da caracterização da sinistralidade, reforçando, assim, esse desígnio organizacional e em última instância, do próprio Estado.

Na verdade, a concretização das ambiciosas metas previstas naquele documento estratégico pressupôs, para além do reforço de competências nas áreas de negócio desta Autoridade, designadamente, segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário, a adoção de uma nova cultura de gestão, facilitadora da mudança e da inovação organizacional, ancorada numa lógica de melhoria contínua do serviço.

O ano de 2015 passará certamente pelo reforço contínuo de uma política gestonária ativa e dinâmica, sendo que só assim poderá a ANSR continuar a almejar alcançar níveis de desempenho organizacional ainda mais elevados no futuro. Ao nível do MAI, estamos certos que a segurança rodoviária manter-se-á como um dos pilares fundamentais do próprio sistema de segurança interna nacional.

Neste sentido, em 2015, uma vez mais, procurar-se-á consolidar os **bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária**, os quais culminaram, como já atrás referimos, com a menor taxa de sinistralidade rodoviária das últimas décadas em Portugal.

Enquanto problema complexo de segurança e saúde públicas, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e solidário nas estradas. Nesse particular, a ENSR (2008-2015), que foi objeto de uma revisão intercalar em 2013, assume um papel fundamental.

No decurso dessa revisão, e na sequência de uma profunda análise às estatísticas de sinistralidade, foram identificados novos grupos e fatores de risco, o que levou à redefinição dos objetivos estratégicos que lhe presidem e que balizarão a ação governativa nesta matéria.

Destaca-se, neste âmbito, a **melhoria da segurança** dos condutores de veículos ligeiros e em deslocação em trabalho, a proteção dos utentes mais vulneráveis (nomeadamente peões, ciclistas e de condutores de veículos de duas rodas a motor), o aumento de segurança dentro das localidades, a redução dos principais comportamentos de risco (designadamente os relacionados com o excesso de velocidade, como a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas, e a não utilização de dispositivos de segurança e o uso dos meios de comunicação móvel), bem como a melhoria do socorro e tratamento das vítimas.

Especificamente no que concerne à **fiscalização dos comportamentos de risco**, a ANSR apostou na consolidação do SINCRO, reforçando a importância da atividade fiscalizadora das forças de segurança em matéria de trânsito. Simultaneamente em 2015 será promovido o aperfeiçoamento do processamento contraordenacional através da melhoria de condições de acesso dos vários organismos com responsabilidades e competências neste domínio às funcionalidades do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT)².

² SCOT – O Sistema de Contraordenações de Trânsito é um sistema de informação de suporte a tarefas do processo contraordenacional desenvolvidas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP), destacando-se, o registo de contraordenações, o suporte à gestão de todo o tipo de expediente complementar ao auto de contraordenação (ex. autos de apreensão, testes do álcool, guias de substituição de documentos), e o suporte aos processos administrativos decorrentes do processo contraordenacional, designadamente, gestão de documentos apreendidos, emissão de guias de depósito das cobranças efetuadas e a gestão de ofícios destinados a outras entidades.

No âmbito da prevenção rodoviária, continuará a ser dada uma especial atenção ao lançamento de novas **campanhas de segurança rodoviária** que promovam a adoção de comportamentos cívicos na estrada. Do mesmo modo, um melhor conhecimento da sinistralidade rodoviária, tendo em vista a promoção de alterações que a previnam e mitiguem, será prosseguido através do processo de georreferenciação de acidentes.

No que diz respeito à **Base de Dados de Acidentes** salienta-se que está previsto para o início de 2015 o arranque do sistema de transferência eletrónica de Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação provenientes da GNR que permitirá garantir maior celeridade no apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária com ganhos significativos na eficiência nos processos de trabalho.

Importante também será de destacar a intenção de criar um **sistema nacional de participações de acidentes rodoviários**, de forma a permitir a desmaterialização total do processo no acesso às certidões, sendo que este sistema permitirá que os condutores acidentados e as companhias seguradoras possam aceder, de forma mais simples e rápida, a dados sobre sinistros.

Com este novo sistema, visa-se a diminuição dos tempos de resolução por parte das seguradoras e, conseqüentemente, melhorar a qualidade da informação de suporte ao estudo das causas e conseqüências dos acidentes rodoviários, importando ainda referir que esta desmaterialização irá por sua vez, retirar alguma carga administrativa por parte das forças policiais, na medida em que estes passam a preencher menos formulários e o seu preenchimento será feito de forma automática sempre que possível, deixando assim de terem que responder diretamente aos pedidos.

Este mecanismo permitirá também favorecer uma melhor articulação com o Ministério Público, podendo este determinar, nos termos da lei, o segredo de justiça sobre o processo em causa.

Um dos maiores constrangimentos com que a ANSR se continua a deparar é sem dúvida alguma a manifesta falta de recursos humanos, tornando-se imperativo, o preenchimento do mapa de pessoal aprovado recorrendo, essencialmente, à contratação de mais técnicos superiores e assistentes técnicos.

Ainda naquilo que diz respeito à gestão interna da ANSR e considerando que esta tem por objetivo principal melhorar a eficácia, eficiência e a qualidade do processamento contraordenacional, podemos considerar que a mesma tem vindo a desenvolver nestes últimos anos um vasto conjunto de medidas com o objetivo alcançar melhores resultados, quer no domínio da segurança rodoviária, quer no do processamento das contraordenações rodoviárias.

Por forma a aumentar a qualidade do serviço no âmbito das contraordenações rodoviárias e, conseqüentemente, a satisfação dos cidadãos, encontra-se a reestruturar o seu *site* institucional, por forma a torná-lo mais moderno e amigável do cidadão, bem como a implementar o Portal das Contraordenações que terá como objetivo facilitar a intercomunicação do cidadão com a ANSR, permitindo a consulta dos processos em que o cidadão seja arguido, bem como consultar o Registo Individual de Condutor.

Encontra-se ainda prevista a possibilidade de utilização do **SCOT** pelas **entidades municipais de fiscalização** do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar nas vias públicas da jurisdição das câmaras municipais – Câmaras, Polícias e Empresas Municipais – e pelas empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, em vias sob jurisdição municipal que lhe estão concessionadas, nos termos do Decreto-Lei n.º 146/2014, de 09 de outubro, para a fiscalização do estacionamento nas zonas devidamente delimitadas e sinalizadas, restrito às contraordenações previstas no artigo 71.º do Código da Estrada.

Assim, e tendo em conta a missão da ANSR devemos considerar que a eficácia da organização passa essencialmente pelo seu desígnio último de **reduzir a sinistralidade rodoviária**, traduzida pela redução de vítimas mortais e naturalmente também pela redução de feridos graves e ligeiros nas estradas nacionais.

Para tal, deve a ANSR ser verdadeiramente eficiente na forma como atua em termos organizacionais, pautando-se pelas melhores práticas de boa gestão pública recorrendo, sempre que aplicável, a financiamento europeu para os projetos estratégicos enunciados no presente documento de forma a diminuir o financiamento por fundos nacionais. Este deverá ser traduzido pelo aumento da taxa de elaboração de autos de decisão e por uma resposta mais rápida do processo, espelhando assim uma maior rentabilidade do serviço público desta organização e conseqüentemente um aumento do nível de satisfação do cidadão.

A ANSR tem como Visão “*Traçar o rumo para uma segurança rodoviária sustentável*”, e tem sido com o empenho, esforço e dedicação de todos os seus trabalhadores e colaboradores que continuará a trabalhar no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária em Portugal.

8. Fichas de Programa por Centro de Custo



Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golfe, 2734-507 Barcarena
• Tel.: 214 236 800 (9:00-18:00H)
• Correio eletrónico: mail@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>



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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
1. GESTÃO FINANCEIRA, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E APROVISIONAMENTO	
1.1 SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE CONTROLO DE GESTÃO E EXECUÇÃO DE PROCESSOS FINANCEIROS	349.987 €
1.2 EXPEDIENTE, REGISTO, COBRANÇA E ARQUIVO DIGITAL DE AUTOS	376.828 €
1.3 EXAMES DE ÁLCOOL E SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS (ART. 158.º, N.º 2 DO C.E.)	800.000 €
SUB-TOTAL:	1.526.815 €
2. GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS	
2.1 FORMAÇÃO PROFISSIONAL	36.975 €
2.2 DESLOCAÇÃO E REPRESENTAÇÃO DE SERVIÇOS	7.666 €
SUB-TOTAL:	44.641 €
3. GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E GESTÃO OPERACIONAL DA FROTA AUTOMÓVEL	
3.1 CONTACT CENTER	92.250 €
3.2 GESTÃO FROTA DA ANSR	56.277 €
3.3 BENS E SERVIÇOS RELATIVOS ÀS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, COMUNICAÇÕES E ECONOMATO	326.433 €
3.4 SERVIÇOS RELACIONADOS COM COMUNICAÇÕES	2.154.537 €
3.5 SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAL	76.415 €
SUB-TOTAL:	2.705.912 €
4. INFORMÁTICA- MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TÉCNICA DA ANSR	
4.1 CONTRATOS DE MANUTENÇÃO (QLIKVIEW, KOFAX, MANUTENÇÃO APLICACIONAL)	81.447 €
4.2 SOFTWARE DE CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT (CRM) e APLICAÇÃO MOBILE PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES	91.698 €
4.3 GERFIP (ENCARGO COM USERS)	49.173 €
4.5 SERVIÇOS DE APOIO INFORMÁTICO	88.992 €
SUB-TOTAL:	311.310 €
TOTAL DO NAGO	4.588.678 €

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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
1. APOIAMENTO TÉCNICO E INSTALAÇÃO DO SINCRO	
1.1 SINCRO - INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO) – (AQUISIÇÃO DE CINEMÓMETROS, CABINAS, OPERAÇÃO DO SISTEMA DE EVENTOS DE TRÁNSITO (SIGET), ALIMENTAÇÃO ELÉCTRICA DOS LCV E PLANO DE SEGURANÇA E SAÚDE	4.219.278 €
SUB TOTAL:	4.219.278 €
2. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO, INFORMAÇÃO E IMAGEM	
2.1 ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS INTERNOS / EXTERNOS E IMPRENSA	6.163 €
2.2 AQUISIÇÃO DE JORNAIS GENERALISTAS E REVISTAS DA ESPECIALIDADE	1.403 €
2.3 CONSULTORIA PARA A RENOVAÇÃO DO SGQ – ISO 9001:2008	18.000 €
SUB TOTAL:	25.566 €
3. ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES	
3.1 ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES	661.134 €
3.2 ENCARGOS COM INSTALAÇÃO (Condomínio, Água, Gás e Electricidade)	200.000 €
SUB TOTAL:	861.134 €
TOTAL DO NAP	5.105.978 €

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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
1. EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA	
1.1 CONCURSO PÚBLICO PARA A CONCEÇÃO E PRODUÇÃO DE MATERIAIS DIDÁTICOS	295.200 €
1.2 FINANCIAMENTOS DE PROJETOS DO FGA	4.140.048 €
SUB TOTAL:	4.435.248 €
2. FISCALIZAÇÃO	
2.1 EQUIPAMENTOS DE RASTREIO NA SALIVA P/ FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	108.721 €
2.2 AQUISIÇÃO DE KITS/BOLSAS PARA O TRANSPORTE DE AMOSTRAS BIOLÓGICAS DE SANGUE NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DO ÁLCOOL E DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	12.325 €
SUB TOTAL:	121.046 €
3. SISTEMA INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	
3.1 RECOLHA DE DADOS DA SINISTRALIDADE: ANTENAS E FICHAS DO INML E ENVIO DE BEAV'S	134.908 €
SUB TOTAL:	134.908 €
4. COMUNICAÇÃO	
4.1 DIFUSÃO DE CAMPANHAS	1.663.461 €
4.2 CELEBRAÇÃO DE UM PROTOCOLO ENTRE ENTIDADES PARA CRIAÇÃO DE UMA REDE DE DIFUSÃO	50.102 €
SUB TOTAL:	1.713.563 €
5. GRUPOS DE TRABALHO NACIONAIS E INTERNACIONAIS	
5.1 OCDE – IRTAD	4.108 €
SUB TOTAL:	4.108 €
6. ESTUDOS NA ÁREA DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	
6.1 DEFINIÇÃO DE CRITÉRIOS TÉCNICOS REGULADORES ZONAS 30 E ZONAS RESIDENCIAIS...	49.300 €
6.2 DEFINIR METODOLOGIA P/ ELABORAÇÃO DA CONTA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA IDENTIFICANDO TODOS OS INVESTIMENTOS A NÍVEL NACIONAL	50.102 €
6.3 DESENVOLVER UM GUIÃO DOS CONTEÚDOS E METODOLOGIAS DAS ESCOLINHAS DE CONDUÇÃO DE BICICLETAS E CIRCULAÇÃO PEDONAL EM SEGURANÇA	25.051 €
6.4 ESTIMATIVA DO VOLUME ANUAL DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA	55.463 €
6.5 ELABORAÇÃO DE NOVO PLANO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA PARA O PERÍODO 2016-2012	127.274 €
6.6 ESTUDO DE CARATERIZAÇÃO: ACIDENTES C/ PEÕES/CICLISTAS EM MEIO URBANO	75.152 €
6.7 MANUTENÇÃO EVOLUTIVA DO SIRESP-ST	7.500 €
6.8 MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO IMPACTO DOS PMSR JÁ ELABORADOS	70.142 €
6.9 MONITORIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS MODOS SUAVES E DA SINISTRALIDADE ENVOLVENDO PEÕES E CILCISTAS NO PAÍS	50.102 €
6.10 ZONAS DE ACUMULAÇÃO DE ACIDENTES	23.418 €
6.11 EXECUÇÃO DA PRIMEIRA CONTA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	25.051 €
6.12 ARTICULAÇÃO DA COMPONENTE DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA NOS DEMAIS PLANOS E INICIATIVAS MUNICIPAIS	70.142 €
6.13 RECONSTITUIÇÃO CIENTIFICA DE ACIDENTES DE VIAÇÃO	15.030 €
SUB TOTAL:	643.727 €
TOTAL DA UPR	7.052.600 €

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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
1. INSTRUÇÃO E DECISÃO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	
1.1 ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS DE DECISÃO	653.555 €
1.2 NOTIFICAÇÕES COM APOSIÇÃO DA ASSINATURA ELETRÓNICA QUALIFICADA	208.539 €
1.3 IMPRESSÃO DE NOTIFICAÇÕES NO ÂMBITO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	118.042 €
1.4 PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES / INTEGRAÇÃO COM O PORTAL DO CIDADÃO	213.248 €
1.5 IMPLEMENTAÇÃO DA VIDEOCONFERÊNCIA – INQUIRIÇÃO DE TESTEMUNHAS	554.625 €
1.6 GESTÃO DE ARQUIVO EXTERNO	166.275 €
1.7 SERVIÇOS DE TRADUÇÃO	7.000 €
1.8 SERVIÇO DE GESTÃO DE PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	946.178 €
SUB TOTAL:	2.867.462 €
2. APOIO A OUTROS INTERVENIENTES NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES	
2.1 GESTÃO E MANUTENÇÃO DO SIGA/SCOT	690.249 €
SUB TOTAL:	690.249 €
TOTAL DA UGCO	3.557.711 €

V. ENCARGOS GERAIS DA ANSR

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA ÀS ENTIDADES MUNICIPAIS	4.810.000 €
ENCARGOS COM O PESSOAL	2.526.576 €
RESERVA LEGAL	690.000 €
COMISSÕES BANCÁRIAS (TPA)	369.750 €
AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS MÓVEIS P/GNR E PSP (TPA)	124.086 €
PROVISÃO FINANCEIRA PARA PROCESSOS JUDICIAIS DE EX-AVENÇADOS DA EXTINTA DGV	230.000 €
COMISSÕES BANCÁRIAS (CGD)	14.790 €
TOTAL DE OUTROS CENTROS DE CUSTO	8.765.202 €

TOTAL DO ORÇAMENTO DA ANSR: 2015	29.070.169 €
---	---------------------

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



OBRIGADO

www.ansr.pt

Em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, referente ao ano de 2015, nos termos estabelecidos.

O presente documento tem como finalidade, apresentar de forma sumária, a visão, missão, orientações estratégicas e o conjunto de objetivos, projetos e atividades, relevantes, que se prevê serem desenvolvidas no ano de 2015.



MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO
INTERNA

