

# PLANO DE ATIVIDADES

2016



OEIRAS, MARÇO DE 2016

Ministério da Administração Interna  
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

# **PLANO DE ATIVIDADES**

## **2016**

**OEIRAS**

## ÍNDICE

<b>1. Introdução</b> .....	<b>- 1 -</b>
<b>2. Apresentação da ANSR</b> .....	<b>- 3 -</b>
2.1 Enquadramento da atividade .....	- 3 -
2.2 Atribuições e estrutura organizacional da ANSR .....	- 6 -
2.3 Vetores de atividade .....	- 15 -
2.4 Missão, Visão e Valores Corporativos .....	- 15 -
<b>3. Objetivos Estratégicos (OE)</b> .....	<b>- 17 -</b>
<b>4. Objetivos Operacionais (OO)</b> .....	<b>- 19 -</b>
<b>5. Sinistralidade rodoviária</b> .....	<b>- 20 -</b>
<b>6. A Estratégia 2014-2016</b> .....	<b>- 23 -</b>
<b>7. O ano de 2016</b> .....	<b>- 24 -</b>
<b>8. Fichas de Programa por Centro de Custo</b> .....	<b>- 36 -</b>
I. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAGO) .....	- 37 -
II. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (NAP) .....	- 37 -
III. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UPR) .....	- 38 -
III. ATIVIDADES DE SUPORTE AO FUNCIONAMENTO DA ANSR (UGCO) .....	- 39 -
V. ENCARGOS GERAIS DA ANSR .....	- 39 -

## 1. INTRODUÇÃO

A [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR) é um serviço da administração central direta do Estado, criado por diploma legal, previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º do [Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro](#), que aprovou a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna, e que no seu artigo 9.º veio definir a missão e atribuições da ANSR, formalmente criada pelo [Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março](#), sendo que por este diploma, foi definida a missão, atribuições e tipo de organização interna. Posteriormente e através da [Portaria n.º 335/2007, de 30 de março](#), foi definido o número máximo de unidades orgânicas flexíveis, e pela [Portaria n.º 340/2007, de 30 de março](#), a estrutura nuclear dos serviços e as competências das respetivas unidades orgânicas. Posteriormente, e já durante o XIX Governo Constitucional foi pelo [Decreto-Lei n.º 126-B/2011, de 29 de Dezembro](#), revogado o Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março.

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

A ANSR com as suas instalações físicas localizadas no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, é dotada de autonomia administrativa, contando com o apoio direto da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) 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 criação da ANSR permitiu que a coordenação estratégica de combate à sinistralidade rodoviária ficasse devidamente concentrada numa única entidade estatal com foco exclusivo na conceção e supervisão da implementação das medidas de prevenção, sensibilização, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além de permitir a título consultivo apoio às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias, dos veículos e do ensino da condução automóvel.

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 eficaz aplicação e pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a sanção, no espírito do Código da Estrada.

## 2. APRESENTAÇÃO DA ANSR

### 2.1 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

A segurança rodoviária, consubstanciada nas [Grandes Opções do Plano 2016-2019](#) e no [Programa do XXI Governo Constitucional](#), prossegue um caminho já longo de adoção de políticas públicas no domínio da segurança rodoviária e que teve o seu último grande enquadramento através da então [Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho](#), que aprovou a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, que foi revista pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro](#), para o período de 2013-2015. A ENSR vigorou até ao final do ano transato (2015).

Para o presente ano de 2016, encontra-se em elaboração uma nova estratégia de segurança rodoviária nacional a qual implica todo um trabalho de diagnóstico, preparação e discussão com várias organizações e associações da sociedade civil, bem como a consolidação e a elaboração dos planos de ação que a materializam, pelo que presentemente se procede a uma definição dos princípios orientadores daquela nova estratégia, de forma a permitir que a sua aprovação possa conferir uma continuidade temporal das políticas públicas de segurança rodoviária em Portugal.

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

É pois com este objetivo que o Governo na sua competência administrativa e conforme o artigo 199º da CRP visou estabelecer que, entre os anos de 2016 e 2020, vigorasse um novo instrumento de gestão das políticas públicas de segurança rodoviária, e assim fosse implementado um documento estruturante denominado «[Plano Estratégico da Segurança Rodoviária 2016 -2020](#)»

Com tal estratégia visa o governo estabelecer metas em termos da redução da mortalidade e do número feridos graves que ocorrem nas estradas nacionais e, simultaneamente, que aquelas sejam alcançáveis, pese embora ambiciosas.

Importa, neste contexto, e no âmbito desta nova estratégia identificar os objetivos estratégicos, operacionais, e respetivos indicadores de desempenho, estabelecendo para o efeito, a metodologia, as regras e os critérios a respeitar na elaboração dos planos de ação bienais.

A execução dos planos de ação será financiada pela percentagem do Fundo de Garantia Automóvel afeta à segurança rodoviária, sem prejuízo da contribuição financeira proveniente dos orçamentos dos vários organismos da Administração Pública responsáveis pela definição e execução das ações e, ainda, de financiamentos provenientes de programas como o «Portugal 2020».

De acordo com as grandes opções do plano 2016-2019, o Governo, uma vez mais, se centra de forma prioritária no combate à sinistralidade rodoviária, não só pelo desenvolvimento do plano estratégico de segurança rodoviária já atrás mencionado, como também determinando e envolvendo a participação ativa da sociedade civil, com o objetivo de fortalecer a segurança rodoviária nacional.

Na verdade, e a partir da avaliação dos resultados alcançados nos últimos cinco anos, serão delineadas novas medidas no âmbito da prevenção, da sensibilização da população e da fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, sendo que, para tal, será implementada uma série de medidas tais como, a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO), mas também a designada «[carta por pontos](#)», e reforçada a sensibilização de iniciativas integradas, plurianuais com recurso a diferentes canais de comunicação.

O [projeto SINCRO](#) promoverá o cumprimento dos limites de velocidade legalmente estabelecidos e, conseqüentemente, o combate à prática de velocidades excessivas através da fiscalização contínua e automática da velocidade dos veículos em cada local de controlo. Este projeto traduz-se num sofisticado sistema telemático que constitui a infraestrutura física e tecnológica constituída pelos equipamentos de hardware, software e de telecomunicações que asseguram, a montante, e de forma automática a fase de deteção

da infração por excesso de velocidade, e a jusante pelo respetivo processamento administrativo o resultado daquela fiscalização.

Ainda no âmbito da cooperação com os municípios portugueses, será incrementada a elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária e agilizado o processo de contraordenações rodoviário de forma a diminuir os atrasos da sua vertente administrativa e, assim, permitir um instrumento verdadeiramente efetivo de combate aos comportamentos arriscados na estrada.

Neste contexto, e de acordo com o instituído nas prioridades do XXI Governo Constitucional, é de salientar o facto de, para além de uma forte aposta na promoção das campanhas de prevenção e sensibilização rodoviária, 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 atual programa governativo, encontra-se contemplada a criação de mecanismos legais de otimização do processamento de contraordenações rodoviárias.

A ANSR em termos de gestão do processo contraordenacional rodoviário manter-se-á focada, na aposta, já iniciada nas soluções de simplificação administrativa, mas também, legislativa que, por sua vez, permitam uma maior racionalização e criação de sinergias com outras áreas que efetivem a redução dos tempos processuais e que, conseqüentemente permitam a promoção de comportamentos mais adequados e seguros por parte dos cidadãos.

Com vista ao reforço da fiscalização, as forças de segurança continuarão a beneficiar de um programa de afetação de equipamentos para a segurança rodoviária

No que diretamente respeita ao processo de contraordenações rodoviárias, e naturalmente à missão da ANSR, a mesma continuará em 2016 a dar continuidade às várias soluções tecnológicas em curso de forma a se conseguir obter uma maior racionalização dos recursos humanos e materiais e, conseqüentemente, uma redução do tempo entre a data da infração e a data da decisão e da taxa de prescrição.

## 2.2 ATRIBUIÇÕES E ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA ANSR

A ANSR, entidade estatal criada em sequência de um alinhamento governativo da primeira década do presente século onde imperou como resultado da [Resolução de Conselho de Ministros n.º124/2005, de 4 de agosto](#), um Programa de Restruturação da Administração Central do Estado (PRACE), focado numa lógica criação de serviços administrativos mais fortes, coesos e focados, entre outras razões, na promoção da cidadania, no desenvolvimento económico e na maior qualidade dos serviços públicos, em prol a também maiores ganhos de eficiência, simplificação, racionalização e automatização dos serviços. Mas a ANSR surge também numa lógica de agência governamental, de resto como emanado das orientações da [Organização das Nações Unidas \(ONU\)](#) para a existência em cada país de uma entidade coordenadora de todas as políticas de segurança rodoviária.

Neste pressuposto a existência de uma agência governamental à semelhança da ANSR, é pois apontada como fator crítico de sucesso para a redução da sinistralidade rodoviária por praticamente todos os organismos internacionais que se dedicam ao acompanhamento destas matérias, nomeadamente a ONU, mas também pela [Organização Mundial de Saúde \(OMS\)](#), o [Banco Mundial \(BM\)](#) e a [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico \(OCDE\)](#).

No entanto e ao contrário das várias recomendações propostas por aquelas organizações, a ANSR pese embora seja uma agência pública especialmente dedicada às políticas de segurança rodoviária, não é dotada de recursos financeiros autónomos, o que acaba por limitar e/ou condicionar a esfera de atuação da sua nobre missão.

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

- ❖ 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;
- ❖ 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:

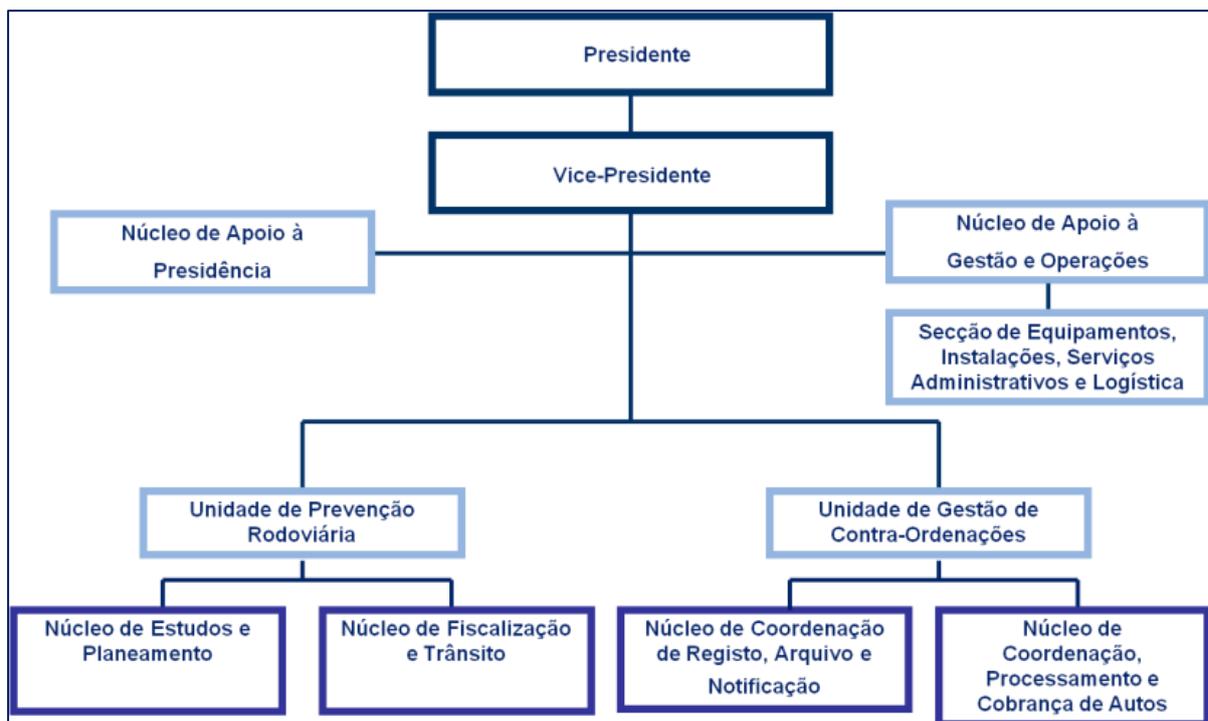


Figura 1 – Organograma da ANSR, 2016

<b>Mapa de Pessoal 2016</b>	
<b>Categoria Profissional</b>	<b>Nº de funcionários por categoria</b>
Dirigentes - direção superior	2
Dirigentes - direção intermédia	8
Especialista de Informática	2
Técnico Superior	59
Coordenador Técnico	1
Técnico de Informática	2
Assistente Técnico	40
Assistente Operacional	6
<b>Total</b>	<b>120</b>

Figura 2 – Mapa de Pessoal 2016

No quadro acima identifica-se por categoria profissional o nº de funcionários aprovados para o ano de 2016.

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

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

À UPR, compete:

- a) Coadjuvar o presidente da ANSR na definição de políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- b) Proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária, provenientes das diferentes fontes nacionais e internacionais;
- c) Realizar ou promover a realização de estudos sobre o comportamento dos utentes da via pública;

- d) Estudar e promover ações de sensibilização e de informação dos cidadãos em geral para as questões do trânsito e da segurança rodoviária;
- e) Promover a difusão de informação relativa a situações que afetem a fluidez do trânsito;
- f) Proceder à avaliação dos programas e ações desenvolvidos no domínio da segurança rodoviária;
- g) Elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular dos acidentes e da sinistralidade;
- h) Contribuir para a elaboração dos planos nacionais de segurança rodoviária bem como dos documentos estruturantes relacionados com a prevenção rodoviária;
- i) Promover a realização de estudos de legislação rodoviária e propor a sua atualização, bem como a adoção de outras medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- j) Estudar, propor ou desenvolver iniciativas visando a segurança rodoviária;
- l) 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;
- m) Apoiar a atuação do Observatório de Segurança Rodoviária através da execução dos estudos e análises necessários para a sua intervenção;
- n) Realizar auditorias de segurança rodoviária e sinalização;
- o) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária;
- p) Propor ao presidente da ANSR medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria rodoviária, nomeadamente através da elaboração de propostas de instruções técnicas;
- q) Aprovar o uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito.

A UPR compreende as seguintes duas unidades orgânicas flexíveis:

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

Ao NEP compete, designadamente:

- 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, designadamente:

- 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 UPR é dirigida por um diretor de unidade, cargo de direção intermédia de 1.º grau.

À UGCO compete:

- a) Assegurar o registo centralizado dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada;
- b) Assegurar o arquivo e gestão documental dos processos por contraordenações rodoviárias, bem como o acesso, preferencialmente sob forma digitalizada, das entidades envolvidas ao seu conteúdo;
- c) Assegurar a identificação e notificação dos arguidos no âmbito dos processos de contraordenações;
- d) Assegurar o processamento administrativo dos autos de contraordenações, incluindo a análise dos processos e a proposta de decisão das sanções a aplicar;
- e) Preparar a decisão, designadamente de aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no Código da Estrada e outra legislação aplicável;
- f) Apoiar as entidades judiciais na instrução e tramitação dos processos cíveis e criminais com origem em contraordenações rodoviárias;
- g) Monitorizar, analisar e reportar superiormente os indicadores de desempenho associados à gestão do processo contraordenacional;
- h) Elaborar e apresentar ao presidente da ANSR propostas de instruções técnicas e recomendações para as entidades fiscalizadoras e judiciais no sentido de maximizar a eficiência do processo e garantir os seus objetivos disciplinadores;
- i) Emitir instruções e esclarecimentos para os agentes das entidades fiscalizadoras que exerçam funções de atendimento e inquirição de testemunhas no âmbito de processos de contraordenação e coordenar o atendimento direto aos cidadãos no âmbito dos mesmos processos;

j) Assegurar a cobrança e a distribuição das receitas provenientes das coimas impostas, de acordo com as regras fixadas.

A UGCO compreende ainda as seguintes duas unidades orgânicas flexíveis:

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

Ao NCRAN, compete, designadamente:

- A 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.

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

A ANSR comporta ainda dois núcleos na dependência direta da Direção Superior:

- Núcleo de Apoio à Gestão e Operações (NAGO);
- Núcleo de Apoio à Presidência (NAP).

Ao NAGO, 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.

Ao NAP, compete, designadamente:

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

## 2.3 VETORES DE ATIVIDADE

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

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

## 2.4 MISSÃO, VISÃO E VALORES 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 perspectiva de médio/longo prazo plasmada nas [linhas estratégicas e no seu mapa estratégico para o triénio 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.

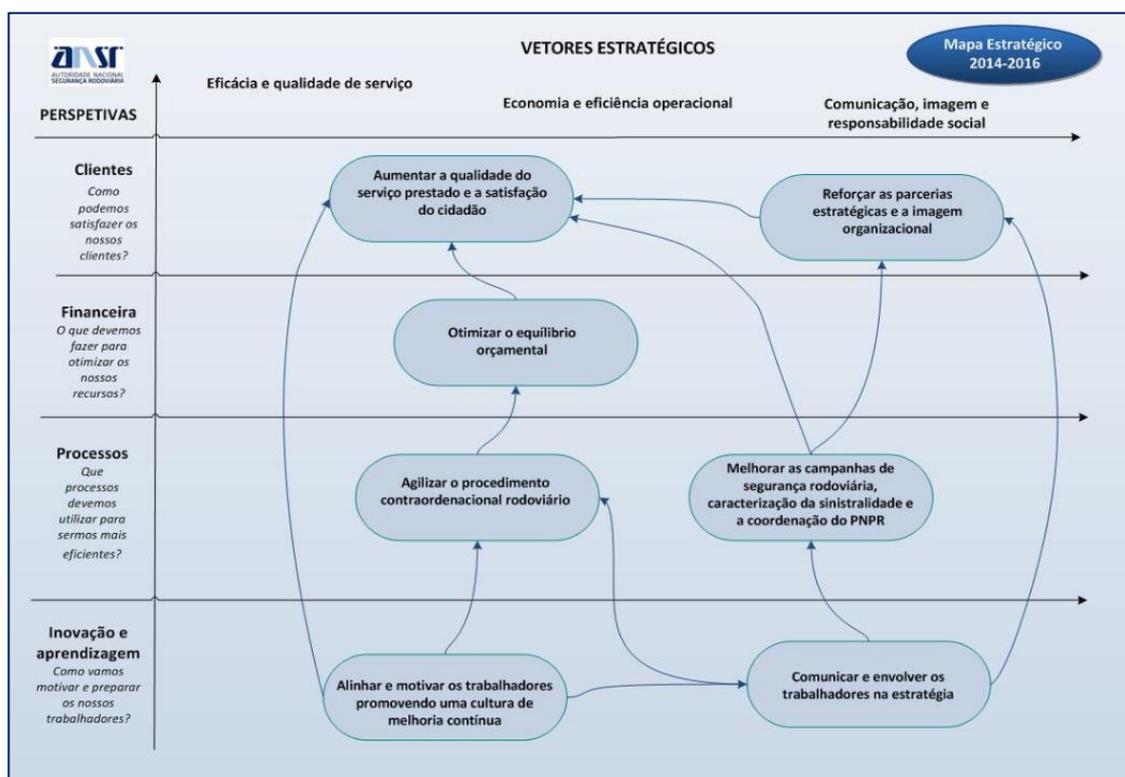


Figura 3 – Mapa Estratégico 2014-2016

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2016						Última atualização: 03/03/2016		
Ministério da Administração Interna								
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária								
Missão: Planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário								
Objetivos estratégicos (OE):								
OE 1 Aumentar a qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão								
OE 2 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 2015	Meta 2016	Concretização			Desvios		
			Resultado	Classificação				
			Superou	Atingiu	Não atingiu			
<b>EFICÁCIA</b>								
<b>OB 1</b>	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*	25%	30%				
	Peso 100%							
<b>EFICIÊNCIA</b>								
<b>OB 2</b>	Ponderação 50%							
Aumentar a taxa de decisão do número de autos de contraordenação	Ind 2	(nº de autos decididos/nº autos registados) x 100	85%	85%				
	Peso 100%							
<b>OB 3</b>	Ponderação 50%							
Assegurar o equilíbrio orçamental	Ind 3	(Receitas próprias - Despesas)**	N/A	≥ 500.000€				
	Peso 100%							
<b>Qualidade</b>								
<b>OB 4</b>	Ponderação 100%							
Aumentar o nível de satisfação do cidadão	Ind 4	(nº avaliações positivas no inquérito/nº avaliações realizadas no inquérito) x 100***	70%	72%				
	Peso 100%							
<b>Justificação para os desvios ...</b>								
<b>Explicitação da fórmula utilizada</b>								
* De acordo com a Comunicação da Comissão Europeia (2010) 389 final - Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária.								
** Não inclui saldos transitados ou despesas extra-orçamentais								
*** escala de 1 (mau) a 4 (muito bom)								
<b>Meios disponíveis</b>								
<b>Recursos Humanos</b>	<b>Pontuação</b>	<b>Planeados</b>	<b>Executados</b>			<b>Desvio</b>		
Dirigentes - Direção superior	20	40						
Dirigentes - Direção intermédia e Chefes de equipa	16	128						
Técnico Superior	12	708						
Especialista de Informática	12	24						
Coordenador Técnico	9	9						
Técnico de Informática	8	16						
Assistente Técnico	8	320						
Assistente Operacional	5	30						
TOTAL		1275						
<b>Orçamento (M€)</b>		<b>Estimado</b>	<b>Realizado</b>			<b>Desvio</b>		
Funcionamento		31.302.327,00						
PIDDAC		—						
<b>Peso na avaliação</b>	<b>Eficácia</b>	<b>Eficiência</b>	<b>Qualidade</b>					
	25%	50%	25%					
<b>Listagem das fontes de verificação</b>								
Indicador 1 - Relatório de Sinistralidade Rodoviária								
Indicador 2 - Sistema Informático de Gestão de Autos								
Indicador 3 - GeRFIP - Gestão de Recursos Financeiros								
Indicador 4 - Relatório de atividades da ANSR de 2015 e Relatório de Avaliação de Satisfação de Clientes de 2015								

Figura 4 – QUAR da ANSR, 2016

#### 4. OBJETIVOS OPERACIONAIS (OO)

Os objetivos operacionais definidos para 2016 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 – Assegurar o equilíbrio orçamental.

- **Qualidade**

OO 4 - Aumentar o nível de satisfação do cidadão.

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

No âmbito da sua política de gestão e na senda do plano estratégico desenvolvido para o triénio 2014-2016, que se seguiu à autoavaliação CAF (Common Assessment Framework) realizada em 2013, considerou-se que os objetivos estratégicos da ANSR se encontram devidamente alinhados com o QUAR de 2016, designadamente, através do aumento da qualidade do serviço prestado e a satisfação do cidadão<sup>1</sup>, o agilizar do procedimento contraordenacional rodoviário, a melhoria qualitativa das campanhas de segurança rodoviária, a caracterização da sinistralidade e a coordenação do PNPR e, ainda, o alinhar e motivar os trabalhadores promovendo uma cultura de melhoria contínua.

---

<sup>1</sup> De acordo com o último inquérito de satisfação do cidadão realizado em dezembro último, a ANSR atingiu um nível de satisfação de 74%, ou seja, um resultado acima da meta estabelecida em sede de QUAR para o ano de 2015.

## 5. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A ANSR durante o ano de 2016, continuará, sempre que possível, a desenvolver uma política de divulgação junto dos cidadãos e das entidades públicas e privadas com responsabilidades na matéria e/ou dedicadas ao setor dos transportes e da segurança rodoviária, contribuindo, uma vez mais, para a promoção de uma cultura de segurança rodoviária, de resto como já o vem fazendo desde há anos a esta parte.

O presente ano de 2016 constituirá mais um ano de esforço, dedicação e, previsivelmente de resultados relativamente animadores no que à segurança rodoviária respeita, pese embora, durante o último ano de 2015 se ter verificado uma menor diminuição da tendência decrescente que se vinha registando nos últimos anos. Ainda assim, 2015 registou em termos de vítimas mortais no local um número inferior ao registado no ano imediatamente transato com menos 4 vítimas mortais (-0,8%). No entanto, os acidentes rodoviários e os feridos graves registaram no ano de 2015 um ligeiro aumento (+2,5%) face ao ano de 2014. Os balanços e as análises poderão ser observados com um maior detalhe no exaustivo [anúário de segurança rodoviária](#) que se encontra no [site](#) da ANSR.

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

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

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

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

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 se observarmos a evolução da sinistralidade em Portugal face à média europeia, podemos afirmar que temos vindo a primar pela bitola dos melhores países da Europa e até conseguimos superar a média comunitária.

Em 2016 a ANSR focar-se-á não só nos seus objetivos operacionais como também incrementará parcerias com diversas entidades do setor no sentido de promover o aumento da segurança rodoviária nacional. Continuaremos apostados no combate a comportamentos erráticos, tais como o consumo do álcool aquando da prática da condução, das velocidades excessivas, do uso do telemóvel e/ou aparelhos radiofónicos, e também do não uso de cinto de segurança em especial nos bancos traseiros, da fadiga, entre outros.

Mas em 2016, continuaremos a envidar esforços e sinergias com os nossos parceiros públicos e de Ministério, designadamente com as forças policiais (GNR e PSP) que quotidianamente desenvolvem operações de fiscalização no terreno, e sem as quais, indubitavelmente a nossa missão não poderia ser cumprida. A ANSR não é uma entidade operacional, não tendo os meios, nem as atribuições das forças de segurança, mas ainda assim não deixa de ser a entidade com responsabilidades no planeamento e coordenação da política de segurança rodoviária nacional. Também neste contexto, consideramos que muito se tem feito no nosso país no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, que,

recorde-se tem sido ao longo das sucessivas legislaturas encarado como um desígnio governamental.

A redução da sinistralidade verificada nos últimos anos e que esperamos que se continue a verificar em 2016 é resultado de um amplo conjunto de fatores, tais como melhores infraestruturas rodoviárias, veículos automóveis mais seguros a nível da sua segurança passiva e ativa, um sistema de emergência cada vez mais eficiente, resultando num socorro mais rápido e eficaz, mas também pela existência de uma cada vez maior consciencialização por parte dos cidadãos no uso dos equipamentos de segurança que são cada vez mais utilizados, tais como os cintos de segurança, os capacetes de proteção e os sistemas de retenção de crianças, proporcionando assim uma muito maior proteção em caso de acidente rodoviário.

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

## 6. A ESTRATÉGIA 2014-2016

A ANSR desenvolveu um plano estratégico para o triénio 2014-2016, onde, à semelhança da já anteriormente desenvolvido 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. Os planos, devidamente alinhados com as preocupações governativas, definiram um conjunto de prioridades e decisões que devem orientar o desenvolvimento e a construção do futuro da ANSR, no sentido de melhor se poderem 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 processos, promover o alinhamento dos atores críticos e, finalmente medir os resultados de forma a possibilitar a tomada de decisões com oportunidade. A estratégia idealizada visou, entre outros aspetos, mitigar os pontos fracos e as ameaças entretanto detetadas, ao mesmo tempo que pretendeu alavancar os pontos fortes e as oportunidades identificadas.

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

Durante o presente ano de 2016, a ANSR desenvolverá o seu novo Plano estratégico para o triénio 2017-2019, o qual irá estar alinhado com a futura orgânica interna da organização e também com o PESR já atrás referido.

## 7. O ANO DE 2016

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

O [programa do XXI Governo Constitucional](#) considera prioritário a promoção da segurança rodoviária e a diminuição da sinistralidade, sendo que para tal o Governo irá proceder à atualização e desenvolvimento de uma estratégia nacional para a segurança rodoviária, a aplicar no período 2016-2020, mediante avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco no ambiente rodoviário. De acordo com aquele programa, o Governo irá, designadamente, incentivar todos os municípios portugueses a elaborar e aprovar os respetivos “*Planos Municipais de Segurança Rodoviária*”, instrumentos fundamentais da promoção da segurança rodoviária nas áreas dos aglomerados urbanos e ainda concretizar e alargar a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) já acima explicada.

A ANSR para o ano de 2016, uma vez mais, tem como preocupação fazer alinhar todas as suas orientações estratégicas e concomitantemente, projetos, objetivos e atividades tidas por mais relevantes com o enquadramento que presidiu às grandes linhas de orientação estratégica governamental constantes no programa de Governo.

Assim, e considerando que este programa revela uma especial atenção às estratégias de desenvolvimento económico e social e de consolidação das contas públicas, também este organismo do Estado se tem pautado, pauta-se e pautar-se-á sempre pelos mais altos princípios de gestão organizacional, devidamente enquadrados nas suas linhas de orientação estratégica assentes em vetores de eficiência, eficácia, e economia, e nas

quatro perspetivas do modelo do *Balanced Scorecard* de focalização pública, designadamente, de inovação e aprendizagem, processos, financeira e cidadãos.

Também se encontra prevista a melhoria da articulação e partilha de informação entre as todas as entidades com informação sobre os veículos ou os seus proprietários e condutores e as forças de segurança.

O reforço das medidas de sinalização de «pontos negros» e o aumentar das ações de auditoria e fiscalização das condições de segurança das vias rodoviárias também se encontra estipulado no programa de Governo.

Mas este programa prevê ainda para o período temporal considerado, o desenvolvimento de um “*Plano Nacional de Proteção da Circulação Pedonal e Combate aos Atropelamentos*” bem como a continuidade do desenvolvimento de campanhas de sensibilização mais eficazes contra comportamentos de risco no ambiente rodoviário e a concretização de um programa nacional de distribuição, a custo simbólico, de dispositivos descartáveis de controlo da alcoolemia em ambientes noturnos.

Para a prossecução destas medidas, importa à ANSR centrar-se no desenvolvimento de gestão interna dos serviços durante o ano de 2016, pois só com uma aposta decisiva nos vários procedimentos gestionários, inclusive alterando ou mudando alguns, será pois possível dar continuidade a um processo que tem vindo a ser paulatinamente melhorado, ajustado e afinado, tendo por objetivo último uma maior eficiência e eficácia desta organização.

Em termos económicos, 2016 constituirá um ano de dificuldades e constrangimentos, tornando-se necessário ao Governo em funções dar continuidade a um conjunto de medidas que pretendem reforçar a eficácia dos organismos públicos, designadamente, através de uma melhor racionalização da utilização de recursos materiais e humanos, reorganizando estruturas, aumentando a eficiência e reduzindo custos e, assim, consolidando um conjunto de alterações substantivas tendentes à melhoria da prestação do serviço público, ao qual a ANSR se encontra fortemente vinculada.

Durante o ano de 2016 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.

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.

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 2016, uma vez mais, procurar-se-á consolidar os bons resultados que têm vindo a ser alcançados nos últimos anos em matéria de sinistralidade rodoviária. Enquanto problema complexo de segurança e saúde públicas, de liberdade de circulação, de racionalidade económica e de desenvolvimento social, a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e solidário nas estradas. Neste particular, o PESR 2016-2019 assumirá certamente um papel fundamental.

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

No concernente à fiscalização dos comportamentos de risco, a ANSR apostou de forma decisiva para 2016 na consolidação do SINCRO, reforçando a importância da atividade fiscalizadora das forças de segurança em matéria de trânsito. Simultaneamente e durante o ano de 2016 serão promovidos 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)<sup>2</sup>, bem como e no âmbito da prevenção rodoviária propriamente dita, continuará a ser dada uma especial atenção ao lançamento de novas campanhas de segurança rodoviária que promovam a adoção de comportamentos mais cívicos na estrada. É pois neste desiderato que esta Autoridade faz no presente documento não só evidenciar alguns dos seus mais críticos projetos, como também fazer espelhar estes em conformidade com o desígnio governamental de recuperar uma postura de maior proximidade ao cidadão e de simplificação administrativa, de resto como evidenciado pela recuperação do programa governativo Simplex.

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

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

Em termos puramente de Gestão, pode-se mesmo afirmar que a ANSR conseguirá com a aplicação dos projetos aqui enunciados, um resultado líquido muito favorável aos custos de contexto do Estado, sempre alinhados com o objetivos máximo da organização que é cumprir e fazer cumprir a sua missão, contribuindo assim para a redução da sinistralidade

---

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

rodoviária em Portugal e defendendo, por conseguinte, um dos princípios basilares do Estado moderno que é a defesa da vida humana.

Importa agora procedermos ao elencar de alguns dos mais exemplares projetos em curso ou estipulados pela ANSR para o presente ano de 2016, pelo que poderíamos começar por qualquer um, pois todos são determinantes para o desígnio desta organização do Estado português. Na verdade, todos eles são críticos e complementares, sendo que nenhum deles poderá de forma isolada levar a cabo a missão final do organismo.

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

No ano imediatamente transato à elaboração do presente plano de atividades, a ANSR não só pôs em funcionamento um novo site, mais moderno, intuitivo e rico do ponto de vista da informação aí depositada, como também lançou o novo [Portal de Contraordenações Rodoviárias](#) devidamente integrado no site da organização.

Este novo portal com funcionalidades plenamente inseridas na lógica de modernização da administração pública e, por essa mesma razão, alinhadas com o próprio programa governativo SIMPLEX, tem por objetivo disponibilizar um canal privilegiado com o cidadão no âmbito das contraordenações de rodoviárias, permitindo a estes acederem *online* à informação atualizada sobre os seus processos de contraordenação, bem como, consultar o registo de infrações de condutor (RIC), e, também, procederem a um conjunto de operações relativos aos processos de contraordenação, tais como, apresentação de defesa e recursos, entre outras, tudo de uma forma rápida e ágil, e sem necessidade de se deslocarem fisicamente aos locais de atendimento.

Estas preocupações de aproximação ao cidadão através do uso assertivo das novas tecnologias e em especial das plataformas informáticas, assenta também numa lógica procedimental, que não só se deve ao facto de a ANSR ser uma das poucas entidades certificadas em qualidade através da norma NP EN ISO 9001:2008, mas principalmente por se tratar de uma entidade dotada de pessoas que verdadeiramente desejam, querem e

trabalham quotidianamente em prol da construção de uma organização melhor, mais forte e credível, catapultando-a para a vanguarda de um serviço que se quer de excelência no seio da administração pública portuguesa.

A este propósito é de frisar o facto de durante o presente ano de 2016, a ANSR ter já iniciado o processo integrado com a área da qualidade, de candidatura à certificação ambiental, designadamente a ISO14001:2015 prevista para inícios do segundo semestre do ano em curso.

O **Portal de Contraordenações** rodoviárias enquadra-se, como já acima referido, numa estratégia de modernização administrativa que visa dar resposta à crescente exigência dos cidadãos, cada vez mais informados e preocupados com a qualidade dos serviços públicos e dando assim corpo a um projeto que também visa poupar custos e recursos e, acima de tudo, promover a boa governança.

Importa contudo e em abono da verdade, ressaltar o facto de que, desde que a aplicação se encontra em produção, a ANSR tem registado alguns comentários críticos por parte de alguns cidadãos que apresentaram ter dificuldades no procedimento do registo, nomeadamente no “passo” informático de anexação dos ficheiros com a cópia dos documentos solicitados.

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

Um outro importante projeto é o de **“Atualização técnica de solução de gestão documental”** que, por sua vez, permitirá o tratamento dos documentos que constituem um processo de contraordenação rodoviária, rececionados na ANSR e que serão digitalizados no módulo de captura (kofax) e integrados automaticamente no sistema de

gestão documental da ANSR (SmartDOCS) e no sistema de gestão de autos (SIGA), bem como o tratamento dos autos de contraordenação, as devoluções sempre que haja necessidade efetiva de devolver documentos quer seja à entidade atuante, quer ao tribunal ou ao infrator e/ou emissor, e a integração automática de emails, permitindo assim o tratamento automático dos pedidos de infrator e comunicações diversas que chegam por *email*, bem como a efetivação de operações de controlo e gestão.

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

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

sejam a locação financeira (leasing), o ALD - Aluguer de Longa Duração, e por vezes, o *renting*, sendo comum a todos estes meios de financiamento o registo da propriedade em nome do locador.

Não sendo o condutor identificado no momento da infração são as entidades referidas no parágrafo anterior que são notificadas pelas entidades fiscalizadoras para procederem à identificação do condutor, as quais, nessa sequência, identificam o locatário. Posteriormente a empresa identificada (empresa de rent-a-car) procede à identificação do condutor. Todas estas notificações e respostas às mesmas, têm como objetivo último, identificar o condutor que praticou a contraordenação rodoviária, com vista ao levantamento do auto de contraordenação, acarretando morosidade em todo este processo, com o risco de ser ultrapassado o prazo concedido pela lei (15 dias úteis) para identificação do condutor e ainda, o facto de o auto ser instaurado à pessoa coletiva por não ter identificado o condutor dentro do aludido prazo legal, bem como pela contraordenação rodoviária que foi cometida e que está subjacente ao pedido de identificação do condutor, acrescendo ainda os elevados custos financeiros com todas estas notificações, quer para as entidades fiscalizadoras, quer para a ARAC.

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

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

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

Para cumprimento do disposto no citado art.º 169º-A do Código da Estrada, e com vista à desmaterialização do processo de contraordenação, a ANSR, considerando a Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2012, entende constituir uma oportunidade de desmaterialização, a utilização do Cartão do Cidadão pelos vários intervenientes nos processos de contraordenação rodoviárias já acima referidos. As vantagens da utilização do cartão do cidadão, alternativamente a outros sistemas, são nomeadamente, o facto de o seu período de validade ser de 5 anos e ainda a possibilidade da sua expansão aos vários funcionários e agentes intervenientes nas contraordenações, bem como outras atividades, potenciando assim a desmaterialização dos atos administrativos, incluindo os autos e notificações, já que se trata de um documento utilizado por uma grande percentagem de cidadãos. Também a possibilidade da sua utilização para múltiplos atos de uso profissional e civil, tais como o acesso a portais e outras plataformas integradas com o cartão do cidadão é de relevar no âmbito deste projeto.

Projeto importante no âmbito da simplificação/agilização intra-administração e promovido pela ANSR é o projeto relativo à construção de uma nova “**Base de Dados de Acidentes**” ora em desenvolvimento (2016) e que assenta na transferência eletrónica de Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) provenientes da força policial (GNR) e que permitirá garantir uma maior celeridade no apuramento dos dados da sinistralidade rodoviária com ganhos significativos na eficiência nos processos de trabalho, com maior e melhor aproveitamento de recursos e que contribui para uma Administração mais célere e eficaz.

O projeto relativo à criação de um **“Sistema Nacional de Participações de Acidentes Rodoviários”** enquadrado no âmbito da relação existente entre a Administração Pública e as Empresas, que conduzirá à desmaterialização total do processo no acesso às certidões, sendo que este sistema permitirá que os condutores acidentados e as companhias seguradoras possam aceder, de forma mais simples e rápida, a dados sobre sinistros. 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. 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.

Para 2016, a ANSR tem planeado também um projeto que se traduz na iniciativa de **“Simplificação da linguagem comunicacional”** (português claro) cuja finalidade é tornar mais perceptíveis as notificações das decisões administrativas dos processos de contraordenação rodoviária. Na realidade, e de acordo com os inquéritos de satisfação do cidadão realizados por esta autoridade no âmbito da ISO 9001:2008, verifica-se que as notificações não são bem compreendidas por grande parte dos cidadãos a quem se destinam, gerando inevitáveis mal-entendidos, dada a tecnicidade e complexidade da linguagem utilizada e, ainda, a forma como a informação é apresentada: letra muito pequena, texto muito compactado, distribuição temática da informação expressa, ausência de focos de atenção, entre outros.

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

Com a aplicação de tal projeto a ANSR poderá induzir uma significativa poupança de tempo e de recursos atualmente afetos ao esclarecimento de questões relacionadas com as

decisões dos processos de contraordenação rodoviária promovendo-se, deste modo, a eficiência, a economia e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

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

Cientes de que o investimento nos recursos tecnológicos, com a implementação de novas e mais avançadas soluções tecnológicas que permitam aumentar a eficiência organizacional, a promoção da transparência e a responsabilização do organismo, a ANSR não descuidará também o investimento no seu capital humano, primando por uma política de recursos humanos assente em critérios de quantidade e qualidade, e por essa razão, determinada a preencher o seu mapa de pessoal aprovado para o ano de 2016, com 120 pessoas, nas categorias de Técnicos Superiores (incluindo a carreira de Especialista de Informática), Assistentes Técnicos (incluindo a carreira de Técnico Informático) e Assistentes Operacionais.

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

Só assim, com um verdadeiro foco na formação, mas também nos valores e da ética dos seus agentes, conseguir-se-á não só a modernização do serviço, como também uma maior integridade no exercício das funções públicas, na cultura de serviço e, conseqüentemente, na eficácia do cumprimento da sua nobre missão.

Esta Autoridade é, e será sempre, uma casa onde se estimula a motivação dos seus trabalhadores, a humanização das relações de trabalho e a promoção de uma cultura de resultados, alavancando assim o nível de satisfação e realização profissional.

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

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

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

<b>FICHA DE PROGRAMA</b>	<b>ENCARGO</b>
<b>1. GESTÃO FINANCEIRA, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E APROVISIONAMENTO</b>	
1.1 SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE CONTROLO DE GESTÃO E EXECUÇÃO DE PROCESSOS FINANCEIROS	335.000 €
1.2 EXAMES DE ÁLCOOL E SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS (ART. 158.º, N.º 2 DO C.E.)	900.000 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>1.235.000 €</b>
<b>2. GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS</b>	
2.1 FORMAÇÃO PROFISSIONAL	25.000 €
2.2 DESLOCAÇÃO E REPRESENTAÇÃO DE SERVIÇOS	14.500 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>39.500 €</b>
<b>3. GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E GESTÃO OPERACIONAL DA FROTA AUTOMÓVEL</b>	
3.1 CONTACT CENTER	108.000 €
3.2 GESTÃO FROTA DA ANSR	51.174 €
3.3 BENS E SERVIÇOS RELATIVOS ÀS INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS, COMUNICAÇÕES E ECONOMATO	898.481 €
3.4 SERVIÇOS RELACIONADOS COM COMUNICAÇÕES	2.275.210 €
3.5 SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAL	56.000 €
<b>SUB-TOTAL:</b>	<b>3.388.865 €</b>
<b>TOTAL DO NAGO</b>	<b>4.663.365 €</b>

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

<b>FICHA DE PROGRAMA</b>	<b>ENCARGO</b>
<b>1. ASSESSORIA TÉCNICA E INSTALAÇÃO DO SINCRO</b>	
1.1 SINCRO - INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO) – (AQUISIÇÃO DE CINEMÓMETROS, CABINAS, OPERAÇÃO DO SISTEMA DE EVENTOS DE TRÂNSITO (SIGET), ALIMENTAÇÃO ELÉCTRICA DOS LCV E PLANO DE SEGURANÇA E SAÚDE	4.219.278 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>4.219.278 €</b>
<b>2. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO, INFORMAÇÃO E IMAGEM</b>	
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 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>25.566 €</b>
<b>3. ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES</b>	
3.1 ARRENDAMENTO DAS INSTALAÇÕES	661.134 €
3.2 ENCARGOS COM INSTALAÇÃO (Condomínio, Água, Gás e Eletricidade)	200.000 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>861.134 €</b>
<b>TOTAL DO NAP</b>	<b>5.105.978 €</b>

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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1. EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA</b>	
1.1.RECURSOS EDUCATIVOS DIGITAIS SOBRE EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA	84.132 €
1.2 FINANCIAMENTOS DE PROJETOS DO FGA	3.050.000 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>3.134.132 €</b>
<b>2. FISCALIZAÇÃO</b>	
2.1 EQUIPAMENTOS DE RASTREIO NA SALIVA P/ FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	110.000 €
2.2 AQUISIÇÃO DE KITS/BOLSAS PARA O TRANSPORTE DE AMOSTRAS BIOLÓGICAS DE SANGUE NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO DO ÁLCOOL E DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	15.000 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>125.000 €</b>
<b>3. SISTEMA INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>	
3.1 RECOLHA DE DADOS DA SINISTRALIDADE: ANTENAS E FICHAS DO INML E ENVIO DE BEAV'S	197.359 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>197.359 €</b>
<b>4. COMUNICAÇÃO</b>	
4.1 DIFUSÃO DE CAMPANHAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA	1.117.630 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>1.117.630 €</b>
<b>5. ESTUDOS NA ÁREA DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>	
5.1 ATUALIZAÇÃO DO CUSTO ECONÓMICO DE ACIDENTES EM PORTUGAL	50.000 €
5.2 DETERMINAÇÃO DAS ZONAS DE ACUMULAÇÃO DE ACIDENTES	75.000 €
5.3 MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO IMPATO DOS PMSR JÁ ELABORADOS	85.485 €
5.4 EXECUÇÃO DA PRIMEIRA CONTA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	25.051 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>235.536 €</b>
<b>TOTAL DA UPR</b>	<b>4.809.657 €</b>

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

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
<b>1. INSTRUÇÃO E DECISÃO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO</b>	
1.1 CUSTÓDIA, ARQUIVO E TRANSPORTE DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO	224.112 €
1.2 DESMATERIALIZAÇÃO DAS NOTIFICAÇÕES DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÃO	86.275 €
1.3 IMPRESSÃO DE NOTIFICAÇÕES NO ÂMBITO DOS PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	93.075 €
1.4 IMPLEMENTAÇÃO DA VIDEOCONFERÊNCIA – INQUIRição DE TESTEMUNHAS	360.824 €
1.5 SERVIÇOS DE TRADUÇÃO	7.000 €
1.6 SERVIÇO DE GESTÃO DE PROCESSOS DE CONTRAORDENAÇÃO	1.703.120 €
1.7 PROTOCOLO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CERTIFICAÇÃO ELECTRÓNICA	180.000 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>2.654.406</b>
<b>2. APOIO A OUTROS INTERVENIENTES NO SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES</b>	
2.1 GESTÃO E MANUTENÇÃO DO SIGA/SCOT	508.984 €
<b>SUB TOTAL:</b>	<b>508.984 €</b>
<b>TOTAL DA UGCO</b>	<b>3.163.390 €</b>

### V. ENCARGOS GERAIS DA ANSR

FICHA DE PROGRAMA	ENCARGO
DISTRIBUIÇÃO DE RECEITA	8.000.000 €
ENCARGOS COM O PESSOAL	3.107.308 €
RESERVA LEGAL	738.984 €
COMISSÕES BANCÁRIAS (TPA)	350.000 €
AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS MÓVEIS PORTATEIS	1.156.407 €
PROVISÃO FINANCEIRA PARA PROCESSOS JUDICIAIS DE EX-AVENÇADOS DA EXTINTA DGV	50.000 €
COMISSÕES BANCÁRIAS (CGD)	15.000 €
<b>TOTAL DE OUTROS CENTROS DE CUSTO</b>	<b>13.417.699 €</b>
<b>TOTAL DO ORÇAMENTO DA ANSR: 2016</b>	<b>31.302.327 €</b>

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



**OBRIGADO**

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

Em conformidade com o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, referente ao ano de 2016, 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 2016.

