

# PLANO DE ATIVIDADES

**2020**

### **Ficha Técnica**

PLANO DE ATIVIDADES 2020

### **Autoria**

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



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



(+351) 214 236 800



mail@ansr.pt

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

### **Conceção Técnica**

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

### **Data de Edição**

Julho 2020

### **Controlo de Versões**

n.º de versão	data	alteração
2	10.agosto.2020	Sugestões SGMAI

<b>ÍNDICE</b>	03
<b>NOTA INTRODUTÓRIA</b>	04
Características do Ambiente Interno e Externo	05
Principais Serviços Prestados e Partes Interessadas	08
A ANSR no seu contexto	10
Mecanismos de Participação	19
<b>ESTRATÉGIA E OBJETIVOS</b>	20
Análise <i>SWOT</i>	20
Orientações para o Setor	23
Orientações para a Organização	27
Alinhamento entre Objetivos Estratégicos e Programa do Governo	28
Objetivos Estratégicos	29
<b>OBJETIVOS, ATIVIDADES E RECURSOS</b>	33
Quadro de Avaliação e Responsabilização - QUAR	33
Alinhamento entre os Objetivos Estratégicos e as Grandes Opções do Plano 2020-2023	35
Alinhamento entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais	36
Atividades Previstas	41
Recursos Humanos e Financeiros	50
Formação	53
<b>ORÇAMENTO E RECEITA</b>	55
<b>MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA</b>	60
<b>CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DEPENDÊNCIAS</b>	62
<b>PUBLICIDADE INSTITUCIONAL</b>	64
<b>ANEXOS</b>	65
Lista de Acrónimos e Siglas	66
Tabela de Figuras e Tabela Quadros	67

## NOTA INTRODUTÓRIA

O Plano de Atividades constitui um relevante instrumento de gestão e é elaborado em conformidade com o previsto na Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, em conjugação com o estipulado no Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro.

No Plano de Atividades para 2020 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada por ANSR, reforça o compromisso com a sua missão, sendo este claramente percebido pelo processo interno de reestruturação orgânica que ocorreu na 2ª metade de 2019 e que se espera que em 2020 se venha a traduzir em:

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

No presente documento estão explícitas as orientações estratégicas e operacionais que a ANSR irá prosseguir no ano de 2020 e são apresentadas, de forma objetiva, as principais atividades, os objetivos, os respetivos indicadores e as metas que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos e operacionais que esta se propõe cumprir.

O Plano de Atividades 2020 integra uma breve caracterização das atribuições da ANSR, do ambiente interno e externo, a análise dos principais *stakeholders*, os aspetos mais relevantes no que respeita aos seus recursos humanos e financeiros, e resulta de uma dinâmica e inclusiva participação de todas as Unidades, Divisões e respetivos Núcleos.

Enquanto instrumento do ciclo anual de gestão, o Plano de Atividades 2020 desempenha um papel fundamental no planeamento, facilitando a identificação da necessidade de se proceder a ajustes face a condições impossíveis de prever pelo organismo no início do ano em curso, nunca deixando de ter presente os objetivos e metas traçados para esse exercício.

## 1.1. CARACTERÍSTICAS DO AMBIENTE INTERNO E EXTERNO

### 1.1.1. CONTEXTO POLÍTICO INTERNACIONAL

- Em 2016, os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030, proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU), entraram oficialmente em vigor, mobilizando esforços para acabar com todas as formas de pobreza, acabar com as desigualdades e combater as alterações climáticas. Dos 17 salientam-se dois por contribuírem para a segurança rodoviária: o ODS3 (Saúde e Bem-estar), que na sua Meta 8 propõe “Até 2020, reduzir pela metade as mortes e ferimentos globais por acidentes em estradas”; e o ODS11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) onde a Meta 2 propõe “Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”;
- No Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, a Comissão Europeia (CE) recomenda o assegurar de uma mobilidade sustentável para todos os cidadãos e a descarbonização dos transportes;
- Para o período 2021-2030, a União Europeia (UE) recomenda como ‘Próximas etapas para a «Visão Zero»’:
  - o reforço estratégico da “Visão Zero” no espaço europeu;
  - a aplicação e o desenvolvimento do sistema de transporte seguro;
  - a promoção da cooperação interinstitucional e o incentivo à participação em grupos de trabalho relacionados com a temática;
- A UE incentiva os fabricantes de veículos a torná-los mais seguros e a aplicar-lhes as tecnologias mais avançadas de segurança, nomeadamente através do lançamento de novos programas de avaliação e classificação automóvel constantes do Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos - Euro NCAP;
- A 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária, em fevereiro de 2020, reforça a importância de existir uma estratégia global para o setor da segurança rodoviária a ser levada a cabo durante a década 2021-2030. Esta conferência, recomendada pela Assembleia Geral da ONU e cofinanciada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), subordinada ao tema 'Alcançar os Objetivos Globais 2030' (“Achieving Global Goals 2030”), incentiva os Estados-Membros e os principais *stakeholders* em assumir o compromisso conjunto de zelar pela segurança e bem-estar dos cidadãos, nomeadamente enquanto utilizadores de veículos e de rodovias. Constitui-se como uma oportunidade para relacionar a segurança rodoviária aos desafios de desenvolvimento sustentável, em particular por intermédio da divulgação da Agenda Global de Segurança Rodoviária até 2030, na qual são definidas as 12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança Rodoviária.

### 1.1.2. CONTEXTO POLÍTICO NACIONAL

- Em início de novo ciclo legislativo, o XXII Governo Constitucional definiu quatro áreas para as quais estabeleceu Desafios Estratégicos (DE) a desenvolver nos próximos 4 anos: alterações climáticas, demografia, desigualdades e sociedade digital, da criatividade e da inovação;
- No âmbito do DE1 (alterações climáticas) o Governo deu ênfase às exigências do processo de transição energética, em especial nos modelos de circulação e mobilidade urbanas. Pretende descarbonizar o setor dos transportes, promover o transporte público urbano, facilitar a transição para a mobilidade elétrica e fomentar a mobilidade suave e os modos ativos de transporte, com vista à promoção de uma mobilidade sustentável;
- No âmbito da segurança interna nacional, o Governo assume a segurança rodoviária como desígnio nacional, propondo-se a:
  - concluir o PENSE 2020 e aprovar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseado no Sistema de Transporte Seguro (STS), em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária;
  - desenvolver em estreita articulação com as autarquias locais, planos e intervenções de mobilidade e segurança nas infraestruturas rodoviárias, integrando e compatibilizando os vários meios de transporte e utilizadores;
  - reforçar a fiscalização das condições de segurança das infraestruturas e das infrações por velocidade, através da expansão da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade;
  - desenvolver iniciativas para aumentar a eficiência no setor, nomeadamente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada (CE).<sup>1</sup>

### 1.1.3. CONTEXTO ECONÓMICO

Portugal encontra-se no ciclo de consolidação da recuperação económica e, em início de nova legislatura (XXII Governo Constitucional), será de esperar:

- O crescimento do PIB em 2% para 2019 e uma estimativa de crescimento de 1,7% para 2020;
- O aumento dos níveis de confiança dos portugueses, gerado pela diminuição da taxa de desemprego e o possível o aumento do consumo interno;
- O aumento da atividade económica no segmento da micromobilidade (bicicletas e trotinetes);
- A implementação do novo sistema tarifário lançado através do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), concretizada num apoio financeiro às autoridades de transportes das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e das 21 Comunidades Intermunicipais (CIM), veio potenciar a utilização dos transportes públicos;

<sup>1</sup> Fonte: Orçamento de Estado 2020 - Relatório de dezembro de 2019, 'Segurança Interna (Programas Orçamentais e Políticas Públicas Setoriais)', pág. 127.

- A Pandemia de Covid-19 irá ter um impacto económico e social que não é possível prever neste momento.

#### 1.1.4. CONTEXTO SOCIAL

- Mundialmente, a OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz, em virtude dos acidentes rodoviários roubarem a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano em todo o mundo e serem a causa de lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas, sendo a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, com idades entre os 5 e 29 anos. Neste sentido, propõe que sejam implementadas ações simultaneamente de âmbito nacional e local com o objetivo de reduzir as mortes e as lesões para metade e oferecer acesso a sistemas de transporte seguros acessíveis e sustentáveis para todos até 2030, rumo à consecução das metas 3.6 e 11.2 dos ODS;
- A Agenda Mundial de Desenvolvimento Sustentável da ONU, veio identificar a emergência de criação de novos modelos de ‘organização do espaço urbano’, as designadas ‘*smart cities*’ (cidades sustentáveis e/ou cidades inteligentes), que visam melhorar e aumentar a eficiência dos serviços municipais, dos edifícios, dos transportes públicos, do consumo energético, da redução de trânsito, incentivando o apoio às novas tecnologias, tendo como último fim a conectividade.<sup>2</sup>
- O aumento da dependência tecnológica potencia comportamentos de risco como a utilização de *gadgets* durante a condução (acidentes por distração foram responsáveis por 32% dos acontecimentos traumáticos nas autoestradas em 2018);<sup>3</sup>
- Verifica-se um aumento do número de turistas em Portugal, nos seis primeiros meses de 2019 as visitas ao país atingiram o marco de 12,1 milhões, previsões do *World Travel and Tourism Council* (WTTC), foi estimado um aumento turístico de 5,3% para Portugal em 2019 e a continuidade desse crescimento em 2020;<sup>4</sup>
- A aplicação de soluções tecnológicas em total conectividade está a criar um novo modelo de infraestruturas designadas de inteligentes (*smart roads*) em que será possível efetuar a monitorização, recolha de informação em tempo real e agir sobre esta “... *por exemplo, na monitorização do trânsito, das suas regras, e a reação instantânea aos acidentes, no controlo dos semáforos, nos lugares de estacionamento municipais, ou na determinação das melhores alternativas para os condutores em tempo real.*”<sup>1</sup>
- Possibilidade de financiamento europeu para projetos de inovação e implementação de tecnologias no domínio da segurança rodoviária;
- Existe uma proposta das instituições europeias com vista à obrigatoriedade de inclusão de 15 sistemas de assistência à condução nos veículos motorizados que os fabricantes de automóveis terão de respeitar a partir de 2022.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Fonte: CIDADES QUE PENSAM. Disponível em: <<http://smart-cities.pt/opiniao-entrevista/cidades-que-pensam1511/>>. Acesso em: 18.nov.2019

<sup>3</sup> Fonte: DISTRAÇÃO AO VOLANTE, INCLUINDO A PROVOCADA PELOS TELEMÓVEIS, CAUSOU 32% DOS ACIDENTE NAS AUTOESTRADAS EM 2018. Disponível em <<https://observador.pt/2019/10/11/distracao-ao-volante-incluindo-a-provocada-pelos-telemoveis-causou-32-dos-aciden-tes-nas-autoestradas-em-2018/>>. Acesso em: 18.nov.2019

<sup>4</sup> Fonte: PORTUGAL ESTÁ A TER O MAIOR CRESCIMENTO TURÍSTICO DA EUROPA. Disponível em <<https://expresso.pt/economia/2019-10-04-Portugal-esta-a-ter-o-maior-crecimento-turistico-da-Europa>>. Acesso em: 18.nov.2019

<sup>5</sup> Fonte: AS 15 NOVAS TECNOLOGIAS DE SEGURANÇA QUE O SEU CARRO TERÁ DE TER. Disponível em: <<http://www.circulaseguro.pt/instituicoes-e-legislacao/as-15-novas-tecnologias-de-seguranca-que-o-seu-carro-tera-de-ter>>. Acesso em: 18.nov.2019

### 1.1.5. CONTEXTO LEGAL

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

## 1.2. PRINCIPAIS SERVIÇOS PRESTADOS E PARTES INTERESSADAS

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

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

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

## 1.2.1. IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS *STAKEHOLDERS*

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

Em 2019 foi realizada uma consulta interna para a aferição da perceção do grau de poder/influência e interesse dos *stakeholders* na atividade desenvolvida pela ANSR. Com o contributo dos Diretores de Unidade, Chefes de Divisão e Coordenadores de Núcleo, num universo de 18 pessoas, foi possível identificar-se:

### PARCEIRO ESTRATÉGICO-CHAVE | Gerir em Proximidade

- **Dirigentes**
- **Tutela**  
Ministério da Administração Interna (MAI), Secretaria-Geral do MAI, Inspeção-Geral da Administração Interna
- **Entidades Fiscalizadoras**  
Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícias Municipais, Entidades Municipais equiparadas
- **Colaboradores**

### PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Satisfeitos

- **Cidadãos**

### PARCEIRO ESTRATÉGICO | Manter Informados

- **Entidades Judiciais**  
Ministério Público, Provedoria da Justiça
- **Fornecedores**
- **Entidades Gestoras de Infraestruturas**  
Autarquias Locais, Entidades Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional
- **Parceiros Públicos**  
Autoridade Nacional de Proteção Civil, Instituto de Mobilidade e Transportes, I.P., Instituto de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P., Direção Geral de Saúde, Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas de Justiça, I.P., Instituto dos Registos e do Notariado, I.P., entre outros.

### PARCEIRO ESTRATÉGICO | A Monitorizar

- **Parceiros Internacionais**  
ONU, OMS e UE
- **Associações e Organizações de Prevenção Rodoviária**
- **Comunicação Social**

### 1.3. A ANSR NO SEU CONTEXTO

“Transformar o nosso mundo: Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável”, a resolução da ONU que entrou em vigor a 1 de janeiro de 2016, definiu o caminho a ser tomado no sentido do desenvolvimento da Humanidade enquanto comunidade unida e em prol de um planeta mais sustentável.

Dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), aprovados por unanimidade pelos 193 Estados-membro, salientam-se dois, o ODS3 e o ODS11 por contribuírem para a segurança rodoviária:



#### ODS3 | SAÚDE E BEM-ESTAR

Meta 3.6: Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.



#### ODS11 | CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

Meta 11.3: Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (...)

Em continuidade com os ODS, foi criado um documento que reúne um conjunto de medidas a aplicar no âmbito da segurança rodoviária intitulado “Salvar VIDAS - Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito”, traduzido da versão original “*Save LIVES - A road safety technical package*”, documento que valida e recomenda o *Safe System Approach* (Sistema de Transporte Seguro) como ‘modelo padrão’ para a construção de um sistema de transporte seguro a ser adotado e ajustado à realidade de cada Estado-membro.

Alinhado com as recomendações, quer da ONU, quer da UE, através dos documentos ‘*Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*’ e ‘*EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”*’, está o plano de ação que Portugal tem vindo a desenvolver e se propõe continuar a executar nos próximos anos.

#### 1.3.1. MISSÃO, VISÃO, ATRIBUIÇÕES E VALORES

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

---

## MISSÃO

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

---

## VISÃO

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

---

## ATRIBUIÇÕES

Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;

Elaborar e monitorizar o plano nacional de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;

Promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;

Elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;

Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;

Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;

Contribuir financeiramente, em colaboração com a Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

---

**VALORES****COMPETÊNCIA**

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

**CREDIBILIDADE**

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

**COOPERAÇÃO**

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

**CIDADANIA**

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

### 1.3.2. ESTRUTURA ORGÂNICA

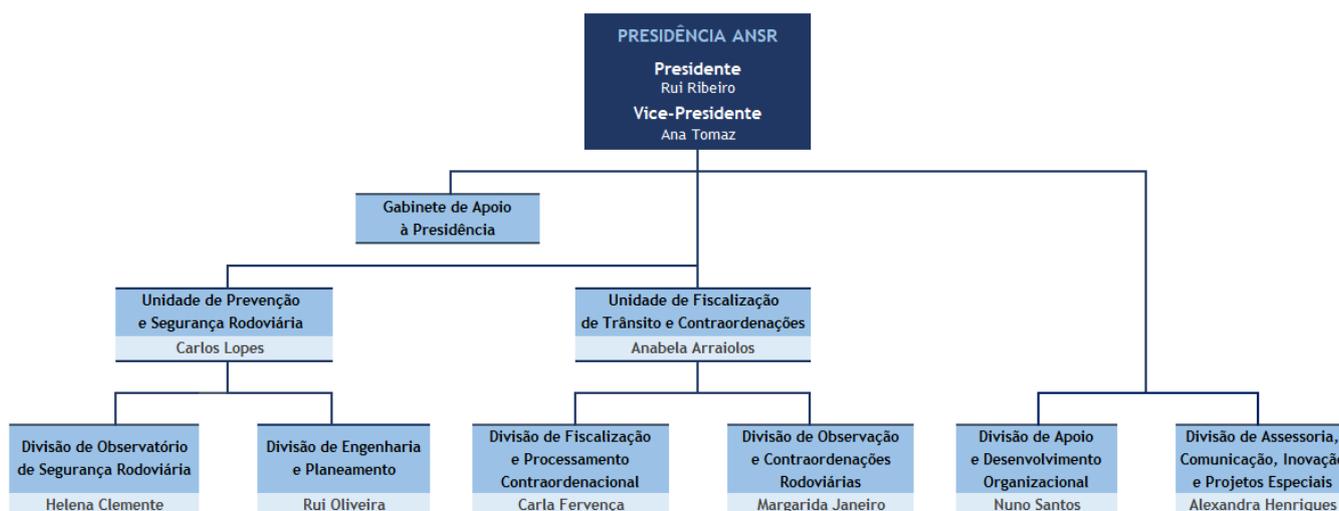
A ANSR foi criada, em 2006, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), tendo o Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, que aprovou a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna (MAI), definido a sua missão, as suas atribuições e direção.

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

Em 2019 houve alterações significativas ao nível da gestão de topo (Presidência e Vice-Presidência), o que marcou o início de um novo ciclo de liderança institucional e foi iniciado um novo processo de reestruturação interna.

Com o objetivo de adequar os serviços às suas necessidades de funcionamento e de otimização de recursos a atual estrutura organizacional, aprovada pelo Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, ficou definida da seguinte forma:

Figura 1. Organograma ANSR



### 1.3.3. UNIDADES ORGÂNICAS NUCLEARES

- UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA | UPSR

#### DIVISÃO DE OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | DOSE

NÚCLEOS	COMPETÊNCIAS:
<b>NÚCLEO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>	Recolher dados de segurança e fiscalização rodoviária;
	Analisar estatisticamente os dados de segurança e fiscalização rodoviária;
	Propor e implementar medidas de redução de sinistralidade e de promoção da segurança rodoviária;
	Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;
<b>NÚCLEO DE RECOLHA E ANÁLISE DE DADOS DE SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO</b>	Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.
	Desenvolver e manter um sistema de gestão de segurança rodoviária, incluindo todas as bases de dados necessárias;
	Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;
	Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.

Quadro 1. Listagem de competências da DOSE por Núcleo.

**DIVISÃO DE ENGENHARIA E PLANEAMENTO | DENP**

NÚCLEOS	COMPETÊNCIAS:
<p><b>NÚCLEO DE INSPEÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA E ANÁLISE DAS CAUSAS DOS ACIDENTES</b></p>	<p>Efetuar estudos e análises das causas e fatores intervenientes nos acidentes rodoviários e propor as necessárias medidas corretivas;</p>
	<p>Realizar inspeções no domínio rodoviário e emitir pareceres às entidades gestoras de via no domínio da segurança rodoviária;</p>
	<p>Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>
<p><b>NÚCLEO DE TELEMÁTICA APLICADA À FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO</b></p>	<p>Gerir o sistema nacional de controlo de velocidade;</p>
	<p>Promover a utilização de meios telemáticos na fiscalização do trânsito;</p>
	<p>Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>
<p><b>NÚCLEO DE PLANEAMENTO E PROJETOS E NORMALIZAÇÃO</b></p>	<p>Acompanhar estudos e planos de âmbito municipal e intermunicipal, no domínio da segurança rodoviária;</p>
	<p>Analisar e emitir pareceres sobre projetos e estudos das entidades gestoras de via no domínio da segurança rodoviária;</p>
	<p>Emitir instruções técnicas em matéria segurança rodoviária;</p>
	<p>Emitir pareceres e esclarecimentos sobre a utilização das vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões e veículos;</p>
	<p>Apoiar a DCIP nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>

Quadro 2. Listagem de competências da DENP por Núcleo.

● UNIDADE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES | UFTC

DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS | DOCO

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

Quadro 3. Listagem de competências da DOCO por Núcleo.

**DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO E PROCESSAMENTO CONTRAORDENACIONAL | DFTC**

NÚCLEOS	COMPETÊNCIAS:
<p><b>NÚCLEO DE PROCESSAMENTO DE CONTRAORDENAÇÕES</b></p>	<p>Assegurar a instrução dos processos de contraordenação cuja competência esteja cometida à ANSR, promovendo todas as diligências que se mostrem necessárias realizar, nomeadamente a inquirição de testemunhas, peritos ou consultores técnicos, bem como os recursos de impugnação administrativa;</p>
	<p>Proceder à difusão de orientações necessárias à uniformização dos critérios de decisão e da adequada tramitação dos processos de contraordenação rodoviária;</p>
	<p>Acompanhar o cumprimento das sanções aplicadas e realizar todas as diligências em caso de incumprimento;</p>
	<p>Acompanhar o cumprimento das ações de formação aplicada como condicionante da suspensão da execução da inibição de conduzir aplicada em processo contraordenacional rodoviário;</p>
	<p>Prestar apoio às entidades judiciais no âmbito de processos de natureza criminal e contraordenacional rodoviária;</p>
	<p>Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>
<p><b>NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO</b></p>	<p>Levantar e notificar os autos de contraordenação rodoviária cujas infrações foram verificadas com recurso a meios telemáticos de fiscalização automática;</p>
	<p>Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>
<p><b>NÚCLEO DE APOIO E ATENDIMENTO PRESENCIAL</b></p>	<p>Disponibilizar a consulta dos processos de contraordenação a quem para tal tiver legitimidade;</p>
	<p>Apoiar as entidades que asseguram o atendimento presencial ao cidadão no âmbito do processo contraordenacional;</p>
	<p>Apoiar a DCIP e a DOSE nas áreas da sua competência;</p>
	<p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>

Quadro 4. Listagem de competências da DFTC por Núcleo.

### 1.3.4. UNIDADES ORGÂNICAS FLEXÍVEIS

#### DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL | DADO

##### COMPETÊNCIAS

Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente e assegurar as funções de apoio técnico e administrativo à Presidência e às unidades orgânicas da ANSR nas seguintes áreas:

- Gestão de recursos humanos e formação;
- Gestão financeira e orçamento;
- Contratação pública;
- Patrimônio, instalações e logística;
- Informática;
- Planejamento, desenvolvimento organizacional, qualidade e conformidade;
- Segurança e saúde no trabalho;
- Apoio jurídico;
- Expediente e gestão de arquivo documental.

##### DADO | NÚCLEOS

Núcleo de Planejamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

Núcleo de Gestão de Recursos Humanos, Formação e Segurança e Saúde no Trabalho

Núcleo de Orçamento e Gestão Financeira

Núcleo de Contratação Pública

Núcleo de Patrimônio, Instalações e Logística

Núcleo de Informática

Núcleo de Apoio Jurídico

Núcleo de Expediente e Gestão de Arquivo Documental

Quadro 5. Listagem de competências da DADO

#### DIVISÃO DE ASSESSORIA, COMUNICAÇÃO, INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS | DCIP

NÚCLEOS	COMPETÊNCIAS:
<b>NÚCLEO DE INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS</b>	Promover a inovação e o desenvolvimento de projetos especiais no âmbito da missão e atribuições da ANSR;
	Coordenar, acompanhar e avaliar os projetos e trabalhos em execução na ANSR;
	Assegurar a transmissão às unidades orgânicas da ANSR da informação que se revele necessária à boa execução dos projetos em curso;

	<p>Organizar e manter uma base de dados atualizada com os projetos em curso na ANSR;</p> <p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>	
<b>NÚCLEO DE COMUNICAÇÃO E IMAGEM</b>	<p>Planear, conceber e executar o plano de comunicação interna, externa e de marketing da ANSR;</p> <p>Promover a imagem institucional da ANSR e a gestão dos conteúdos e canais de comunicação desta Autoridade, nomeadamente na Intranet, Portal das Contraordenações e redes sociais;</p> <p>Assegurar a organização e gestão das campanhas promovidas pela ANSR;</p> <p>Garantir a publicação do boletim informativo da ANSR;</p> <p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>	
	<p>Assegurar as atividades de comunicação e de relações públicas da ANSR, coordenando e acompanhando o relacionamento com o exterior e, em articulação com o Gabinete de Apoio à Presidência, com a imprensa;</p> <p>Assegurar a ligação com os parceiros externos da ANSR, em coordenação com o GAP, no âmbito da missão e atribuições desta Autoridade;</p> <p>Promover e acompanhar eventos de carácter técnico e científico, ações de difusão e divulgação técnica e outras iniciativas no âmbito da prevenção e segurança rodoviária, tanto a nível nacional como internacional;</p> <p>Assegurar a organização, logística e protocolo dos eventos promovidos pela ANSR;</p> <p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>	
	<p>Assegurar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos, designadamente através de canais próprios de comunicação e do Call Center desta Autoridade;</p> <p>Pronunciar-se, emitir pareceres e elaborar relatórios sobre quaisquer questões ou assuntos que lhe sejam submetidas pelo Presidente ou Vice-Presidente.</p>	

Quadro 6. Listagem de competências da DCIP

## 1.4. MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

Para a elaboração deste Plano de Atividades foram auscultadas as várias Unidades e Divisões que compõem atualmente a ANSR no sentido de se poder proceder à compilação dos principais objetivos para os quais concorrem cada uma delas. Procurou perceber-se quais os grandes desafios para o ano de 2020, quais os recursos que se preveem vir a ser necessários para a sua concretização e como cada Unidade e Divisão poderá efetuar a verificação dos resultados.

À parte disto, foram também solicitados contributos, por via de um questionário, de forma a possibilitar a identificação e análise de cada *stakeholder*, com vista a encetar as melhores estratégias que permitam o enriquecimento da relação e da cooperação, no intuito da adoção de atuações que permitam seguir na mesma direção.

Junto dos Diretores de Unidade, Chefes de Divisão e Coordenadores de Núcleo foi também solicitada a contribuição para o identificar de Pontos Fortes e Fracos da Organização, Oportunidades e Ameaças, que se possam relacionar com os anteriores, tendo em vista a elaboração de uma análise SWOT que reflita a visão global da Organização e que, de forma mais fidedigna e abrangente, possa dar indícios de por onde deverá a ANSR trilhar o seu caminho, que oportunidades não deverá deixar escapar, qual a melhor forma de fazer face aos seus Pontos Fracos e daí delinear o rumo mais acertado para a obtenção dos melhores resultados, procurando encetar os esforços mais adequados tendo em vista o seu alcance.



## ESTRATÉGIA E OBJETIVOS

### 2.1. ANÁLISE S.W.O.T.

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

#### ANÁLISE INTERNA

PONTOS FORTES (FORÇAS)	PONTOS FRACOS (FRAQUEZAS)
Reorganização orgânica interna	Centralização da informação nas chefias
Sistemas de informação geográfica avançados	Fraca comunicação interna
Ser uma autoridade	Baixa reputação institucional
Centralização da gestão das contraordenações	Burocracia excessiva
Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização	Reduzida monitorização das atividades
Creditação no sistema de gestão de qualidade (ISO 9001:2015)	Atraso na desmaterialização de procedimentos
<i>Expertise</i> na área de negócio	Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos
Orçamento constituído exclusivamente de receitas próprias	Resistência à mudança
Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária	Carência e/ou inadequação de ferramentas de apoio à gestão ( <i>Business Intelligence</i> )
Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias	Instalações e equipamentos insuficientes

Quadro 7. Análise SWOT - Listagem de Pontos Fortes e Fracos

## ANÁLISE EXTERNA

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
Aumento do n.º de eventos em que se enquadra a segurança rodoviária	Concorrência temática (prevenção rodoviária)
Visão zero disseminada pelos parceiros estratégicos	Sentimento de impunidade dos condutores (face à fraca eficácia dos sistemas contraordenacional e criminal)
Participação em grupos de trabalho nacionais e internacionais na área da segurança rodoviária	Falta de harmonização de procedimentos entre entidades
Acesso a fundos comunitários	Cativações orçamentais
Aposta nas soluções de Inteligência Artificial	Alterações políticas e legislativas suscetíveis de gerar instabilidade
Bases de dados que permitem o cruzamento de dados com várias origens	Falta de procedimentos na articulação com a SG-MAI no âmbito dos serviços partilhados
Reforço da cooperação internacional permitindo a partilha de boas práticas	Resistência à mudança e falta de cooperação por parte dos parceiros
Diversificação e maior imediatismo dos canais de comunicação	Conflitos de competências com outros organismos públicos
Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação	

Quadro 8. Análise SWOT - Listagem de Oportunidades e Ameaças

## MATRIZ SWOT

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

### ANÁLISE EXTERNA

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

Quadro 9. Matriz SWOT

Considerando os resultados obtidos e o caminho traçado até ao momento, verificámos que se mantém algumas fragilidades já anteriormente identificadas em anos anteriores, sobretudo no que se refere à escassez e dificuldade de recrutamento dos recursos humanos, natureza de serviço integrado (dependente da SGMAI no âmbito da partilha de serviços comuns).

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

## 2.2. ORIENTAÇÕES PARA O SETOR

### 2.2.1. CONTEXTO MUNDIAL

Em 2015, na sede da ONU, mais de 150 líderes mundiais adotaram uma nova agenda de desenvolvimento sustentável. A agenda é formada por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e respetivas 169 metas, devendo ser os mesmos implementados por todos os países do mundo durante os próximos 15 anos. Dois dos ODS concorrem especialmente para o setor da segurança rodoviária:

- **ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR | Meta 3.6**  
Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.
- **ODS11. TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS | Meta 11.2**  
Até 2030, proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, nomeadamente por intermédio da expansão do transporte público, com especial atenção às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas.<sup>6</sup>

Alinhada com os ODS, a OMS reforça a importância de uma política de segurança rodoviária eficaz, em virtude dos acidentes rodoviários roubarem a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano em todo o mundo e serem a causa de lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas, sendo a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, com idades compreendidas entre os 5 e 29 anos.<sup>7</sup> Neste sentido, a OMS propõe no documento 'Salvar Vidas - Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito', um pacote de medidas de segurança rodoviária a serem implementadas e ajustadas à realidade de cada país.

<sup>6</sup> Fontes: doc.: 'Save Lives - A road safety technical package' - WHO; [sustainabledevelopment.un.org/](https://sustainabledevelopment.un.org/)

<sup>7</sup> Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' - WHO

2020 será o ponto de partida para colocar em ação a Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030 e as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária, definidas na 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária<sup>8</sup>, em Estocolmo. Alinhadas com os 5 pilares do Sistema de Transporte Seguro, as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária visam sobretudo orientar os Estados-Membros no sentido de se estabelecer um compromisso mundial comum, tendo em vista o alcançar do grande objetivo estabelecido para 2030: a redução da sinistralidade rodoviária em 50%.

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

- **GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA | Metas 1 e 2**
  - Meta 1:** até 2020, estabelecer um plano de ação nacional multissetorial de segurança rodoviária, com metas e prazos determinados;
  - Meta 2:** até 2030, adesão de todos os países a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança rodoviária.
  
- **MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS MAIS SEGURAS | Metas 3 e 4**
  - Meta 3:** até 2030, todas as novas estradas deverão ser projetadas segundo padrões técnicos que considerem a segurança rodoviária para todos os utilizadores da rodovia ou atingir a classificação de três estrelas ou mais;
  - Meta 4:** até 2030, mais de 75% das viagens e/ou deslocações devem ser realizadas em rodovias que respeitem os padrões técnicos de segurança rodoviária para todos os utilizadores.
  
- **VEÍCULOS MAIS SEGUROS | Meta 5**
  - Meta 5:** até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos ou importados) e usados devem respeitar os padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, regulamentos técnicos globais, ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.
  
- **UTILIZADORES DAS RODOVIAS MAIS SEGUROS | Metas 6 a 11**
  - Meta 6:** Até 2030, reduzir para metade a proporção de veículos que circulem acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas com o excesso de velocidade;
  - Meta 7:** aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente os capacetes de proteção padronizados para cerca de 100%;
  - Meta 8:** Até 2030, aumentar a proporção de utilização de cintos de segurança por parte dos ocupantes de veículos ou de sistemas padrão de retenção para crianças em cerca de 100%;
  - Meta 9:** Até 2030, reduzir para metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados ao consumo de álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas;

<sup>8</sup> GATHERING OF MINISTERS DETERMINES ROAD SAFETY AGENDA TO 2030. Disponível em: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/ministerial-conference-2020/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ministerial-conference-2020/en/). Acesso em: 19.fev.2020

**Meta 10:** Até 2030, todos os países deverão legislar o uso ou proibição do uso de aparelhos radiofônicos, vulgarmente conhecidos por telemóveis/*smartphones*, durante o exercício da condução;

**Meta 11:** Até 2030, todos os países deverão regulamentar o tempo de condução e os períodos de descanso para motoristas profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional nesta área.

- **ASSISTÊNCIA MÉDICA APÓS-ACIDENTE | Meta 12**

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

### 2.2.2. CONTEXTO EUROPEU

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

Figura 2. Esquema do Sistema de Transporte Seguro



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

- as pessoas cometem erros que podem levar a acidentes;
- o corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões;
- a segurança é uma responsabilidade partilhada por quem planeia, constrói, gere e usa tanto as vias quanto os veículos, tais como a comunidade, os responsáveis políticos, os responsáveis pela gestão das vias, pela fiscalização, pelo socorro, etc.

Entende que o STS rodoviário deve:

- absorver as limitações físicas do ser humano;
- ser tolerante e autoexplicativo;
- absorver os erros de condutor.

Segundo o STS as soluções devem ser encontradas assentes nos quatro pilares:

- veículos;
- comportamentos;
- velocidades;
- infraestruturas.

Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro ou outros conseguirão acomodar essa falha de forma a evitar danos maiores.

Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas deverão contribuir para a diminuição desses erros e para o minimizar da gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de **estrada tolerante**, a que acomoda o erro humano, que tem em consideração a vulnerabilidade a as limitações físicas do corpo humano.

O STS tem bem certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem ser evitados.

Todas as pessoas têm o direito de fazer uso das estradas sem correrem o risco de se envolverem num acidente que possa vir a resultar em lesões graves ou fatais, ninguém deve pagar, por um erro de condução, com a própria vida.

Num sentido um pouco desviado do tradicional (que colocava o foco no fator humano e no seu comportamento), o STS coloca o foco nos outros dois intervenientes no sistema: o veículo e a infraestrutura. Para além do esforço em educação, campanhas de sensibilização e fiscalização, a boa gestão e planeamento de transportes e de infraestruturas seguras e tolerantes devem constituir a grande aposta para o alcance da visão 'zero' mortos nas estradas.

O grande avanço tecnológico nos veículos tem vindo a constituir-se como um grande contributo para a redução das vítimas nas estradas, assim, a infraestrutura deverá ser vista como o pilar primordial (no momento) a receber as maiores atenções e investimentos.

### 2.2.3. CONTEXTO NACIONAL

Em contexto de transição a nível mundial, o novo ciclo legislativo nacional estabelece novas prioridades a adotar, em convergência com a agenda mundial e com a política europeia, definindo as principais orientações estratégicas para o setor para os próximos quatro anos, conforme explanadas no Programa do XXII Governo Constitucional:

- Aprovar o Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030, atribuindo prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas, estabelecendo objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária;
- Estabelecer programas de segurança e de redução da sinistralidade rodoviária ao nível das entidades intermunicipais, sujeitos a avaliação regular por entidades independentes;
- Lançar um programa de intervenção rápida nas vias e no espaço rodoviário em áreas de concentração de acidentes e de coexistência de peões e veículos;
- Antecipar a vigência de regras europeias sobre segurança rodoviária e critérios ambientais aplicáveis à circulação rodoviária.<sup>9</sup>

Em conformidade com estes desígnios, o Relatório do Orçamento do Estado (ROE) para 2020 prevê a conclusão do PENSE 2020 e a aprovação do Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseado no Sistema de Transporte Seguro, em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária. Prevê também o desenvolvimento de planos e intervenções de mobilidade e segurança nas infraestruturas rodoviárias, integrando e compatibilizando os vários meios de transporte e utilizadores, em estreita articulação com as autarquias locais.

O ROE contempla ainda o reforço da fiscalização das condições de segurança das infraestruturas e das infrações por velocidade, através da expansão da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade, e o desenvolvimento de iniciativas com vista à melhoria da eficiência do sector, nomeadamente no que diz respeito ao levantamento das ocorrências dos acidentes rodoviários e na revisão do enquadramento jurídico do Código da Estrada.

## 2.3. ORIENTAÇÕES PARA A ORGANIZAÇÃO

Em Portugal, em 2018, contabilizaram-se 508 vítimas mortais<sup>10</sup>, tendo-se verificado que a maior subida em mortalidade rodoviária aconteceu entre peões (105 pessoas), sendo que metade tinha mais de 65 anos.

<sup>9</sup> Fonte: Programa do XXII Governo Constitucional

<sup>10</sup> Fonte: Relatório de sinistralidade Rodoviária 2018 - 24 horas, correspondendo aos óbitos registados no local do acidente ou no percurso até ao hospital.

Outros dados relativos a 2018 indicam-nos que 70% das ocorrências e 50% das vítimas mortais por acidente rodoviário ocorreram dentro das localidades, sendo a sua principal causa os atropelamentos.

Em 2019, 474 pessoas perderam a vida nas estradas portuguesas<sup>11</sup>, uma redução de 7% face a 2018, enquanto 2 278 pessoas sofreram ferimentos graves<sup>12</sup> no território continental. Ainda de referir que o impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal atinge os 2 mil milhões de euros<sup>13</sup>, sendo o impacto na vida pessoal e familiar incalculável.

Perspetivando o último ano de vigência do PENSE 2020, aprovado em Conselho de Ministros pela resolução n.º 85/2017, de 19 de junho, há indicadores que justificam o reforço no investimento na segurança rodoviária e o renovado impulso em termos de estratégia para o setor.

## **2.4. ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E O PROGRAMA DO GOVERNO**

2019 marcou o início de um novo ciclo de liderança na ANSR e de um profundo processo de reorganização da estrutura desta Autoridade, com a redefinição dos serviços, ajustando-os às necessidades de funcionamento, à otimização de recursos e potenciando a capacidade de ação e execução das atividades correntes e das iniciativas propostas neste Plano de Atividades.

A estratégia delineada para o quadriénio 2020-2023 concentra, de forma integral, as diferentes vertentes de atuação da ANSR e define os seguintes Objetivos Estratégicos (OE):

**OE1. REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE**

**OE2. AUMENTO DA EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS**

**OE3. AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

Os objetivos estratégicos agora propostos dão continuidade às orientações estratégicas e ações propostas pelo PENSE 2020, integrando as orientações expressas no atual programa governamental, expressando a missão primordial da ANSR.

A concentração da atividade em três objetivos estratégicos revela-se fundamental para a criação de bases sólidas que potenciem o desenvolvimento de iniciativas de trabalho que fortaleçam o combate à sinistralidade rodoviária e respondam, de forma eficiente, aos desafios estratégicos governamentais.

<sup>11</sup> Óbito ocorrido no local do acidente ou no percurso até ao hospital.

<sup>12</sup> Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.

<sup>13</sup> Fonte: “Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal” de Arlindo Alegre Donário e Ricardo Borges dos Santos (valores atualizados a 2019.)

## 2.5. OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

### OE1. REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE

A ANSR irá reforçar as iniciativas que promovam a fiscalização de Infraestruturas designadamente na elaboração e/ou participação em planos e intervenções de mobilidade e segurança em rodovias. Irá dar continuidade ao apoio na elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária, na realização de avaliações de lanços de estrada com maior concentração de acidentes e na promoção da classificação de segurança da rede rodoviária nacional e municipal.

Na persecução dos objetivos definidos no PENSE 2020, a ANSR pretende-se dar continuidade ao desenvolvimento de vários projetos que visam aumentar o conhecimento da sinistralidade e das suas causas, são eles:

- **SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIUAV)**, pretende-se um sistema de informação integrado e escalável que permita tornar mais eficientes os métodos atualmente utilizados ao longo de todo o processo inerente à obtenção, armazenamento, análise e disseminação de dados de sinistralidade, contribuindo fortemente para a modernização administrativa na AP. Será implementada uma plataforma comum de comunicação entre os vários intervenientes do processo de recolha, tratamento e análise de informação, permitindo superar as atuais dificuldades no que respeita à obtenção e acesso a dados para análise e informação estatística, bem como a realização de vários tipos de análise, incluindo análises preditivas, identificando a probabilidade de resultados futuros com base em dados históricos para uma melhor avaliação sobre situações futuras, suportando a tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária.

O projeto com uma duração estimada de dois anos, encontra-se em curso com a preparação e concretização de um concurso público internacional, que se prevê finalizar com a adjudicação dos serviços durante o ano de 2020.

- **SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA (SIVIG)**, é um projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade determinantes que possibilitem a ativação de medidas preventivas.
- **SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)**, este sistema constitui uma instância do GeoMAI, o Sistema de Informação Geográfica do MAI, para análise espacial dos acidentes viários. Tem como objetivo criar uma base de dados geográfica que permita a realização de análises espaciais da sinistralidade, de forma a aumentar o conhecimento dos eventos e adequar as medidas de prevenção às realidades locais.

- **PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CAVIAR)**, este projeto comporta o levantamento georreferenciado de um conjunto de atributos da totalidade da rede rodoviária nacional e municipal, devendo incluir: geometria, pavimento e sinalização e equipamentos. Tem como finalidade melhorar e aumentar o conhecimento efetivo da rede rodoviária, sustentado numa completa e fiável base de dados geográfica, sobre a qual será possível efetuar análises espaciais e temporais da sinistralidade rodoviária com maior precisão na localização de acidentes e melhor informação de contexto sobre a via.

Está ainda planeado o desenvolvimento de dois importantes projetos a nível nacional:

- **ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030**

Estando o PENSE 2020 no último ano de vigência, torna-se fundamental desenvolver a estratégia e plano de ação que visem a consolidação e continuidade das políticas de segurança rodoviária nacionais e o reforço no alinhamento com as diretivas europeias, nomeadamente, no desenvolvimento do STS. Nesta medida e, com o propósito último de redução de fatalidades e de feridos graves em 50% (período 2021-2030), a ANSR, enquanto entidade coordenadora, irá desenvolver este importante projeto a nível nacional, tendo por escopo garantir maior segurança para os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

- **EXPANSÃO SINCRO**

Em 2020, a ANSR focalizará esforços no sentido de dar continuidade a um projeto nacional estratégico, o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), através da execução da sua segunda fase, que consiste na sua ampliação, o que contribuirá para o reforço da capacidade fiscalizadora atualmente instalada e promoção da melhoria do nível de eficácia do sancionamento contraordenacional, desígnios políticos que têm vindo a ser defendidos e impulsionados nos últimos anos.

No mesmo sentido, a ANSR tem planeadas para 2020 várias campanhas de sensibilização vocacionadas para diferentes públicos-alvo, tendo como tema as principais causas de sinistralidade rodoviária. As campanhas de sensibilização de segurança rodoviária periódicas consistem em: 1. Campanha do Carnaval; 2. Campanha da Páscoa; 3. Campanha de Natal 2020; 4. Campanha de Ano Novo 2021.

## **OE2. AUMENTO DA EFICIÊNCIA NOS PROCESSOS**

No âmbito do presente plano, a ANSR prosseguirá esforços para a desmaterialização de processos de trabalho, dando especial enfoque à automatização dos mesmos por forma a aumentar ainda mais a eficiência e a eficácia organizacional, mormente a simplificação do processo contraordenacional, através da modernização dos sistemas de informação e melhoria administra-

tiva, concorrendo para a promoção de um serviço mais eficaz e determinante para o sucesso da concretização das políticas de segurança rodoviária nacionais.

A desmaterialização de procedimentos em operações de fiscalização rodoviária assume-se como um investimento e uma forte aposta na modernização e simplificação de processos, que produzirá efeitos francamente positivos nos índices de eficiência organizacional. Como tal, encontra-se em curso o desenvolvimento de vários projetos interdependentes e indutores de melhorias significativas, tais como:

- **SCoT+**

Ao nível dos sistemas TIC que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2020, dar-se-á continuidade ao desenvolvimento de uma nova aplicação tecnologicamente evoluída, designada de SCoT+. Prevê-se que esta aplicação seja indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR.

Pretende-se que o designado SCoT+ possibilite os seguintes desenvolvimentos:

A desmaterialização dos procedimentos do levantamento de autos de contraordenação;

- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da AMA;
- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- A Integração das soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

- **ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA (CE)**

Em alinhamento com o PENSE 2020, nomeadamente no objetivo estratégico 2 referente à melhoria da legislação, fiscalização e sancionamento, a ANSR irá desenvolver um projeto de alteração ao atual Código da Estrada, ajustando as suas regras e atualizando os seus textos face às constantes evoluções das características do trânsito, dos utentes da via pública, das soluções técnicas/tecnológicas e jurídicas que visam a promoção da segurança rodoviária e, visando também a simplificação no levantamento do auto de contraordenação e conseqüente processo administrativo contraordenacional.

- **PROJETO AUTO-ELETRÓNICO**

O projeto Auto Eletrónico é um projeto ambicioso, que a ANSR se encontra a desenvolver no âmbito das medidas *iSimplex* 2019-2020, que visa a simplificação do processo que envolve o levantamento do auto e a sua notificação ao infrator. Neste sentido, tendo como objetivo a desmaterialização da tramitação de autos de contraordenação, iremos desen-

volver esforços no desenvolvimento e evolução da aplicação informática SCoT, permitindo a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica de notificação do infrator. Prevê-se ainda a concretização de um projeto piloto na região de Lisboa, com a anuência das forças de segurança GNR e PSP.

### **OE3. AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

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

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

Para 2020, pretende-se assegurar uma maior ligação ao cidadão através de:

- Envolvimento da sociedade nas campanhas de segurança rodoviária;
- Renovação do website da ANSR;
- Dinamização das redes sociais;
- Capacitação do *call center*;
- Melhorias no Portal das Contraordenações Rodoviárias.



## OBJETIVOS, ATIVIDADES E RECURSOS

### 3.1. QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO (QUAR) 2020

 <b>REPÚBLICA PORTUGUESA</b> ADMINISTRAÇÃO INTERNA		<b>QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO</b>				 AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA	
versão: 10.02.2020*							
<b>MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA</b>							
<b>ENTIDADE</b>	<b>Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária</b>						
<b>MISSÃO</b>	Planeamento e coordenação nacional de apoio à política do governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.						
<b>VISÃO</b>	Zero. É o único número aceitável de vítimas na estrada.						
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>	<b>OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária</b>						
	<b>OE2. Aumento da Eficiência dos Processos</b>						
	<b>OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária</b>						
<b>OBJETIVOS OPERACIONAIS</b>							
<b>EFICÁCIA</b>						<b>Ponderação: 35%</b>	
<b>001 - Executar o plano de ação do PENSE 2020</b>						<b>Peso: 35%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i1 - Taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR Fórmula Cálculo: (somatório das taxas de execução de cada medida / n.º de medidas) x 100; Métrica: percentagem (%)	62%	85%	5 p.p.	100%			
<b>002 - Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária</b>						<b>Peso: 30%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i2 - Número de campanhas efetuadas Fórmula Cálculo: contagem das campanhas divulgadas; Métrica: número	18	18	2	100%			
<b>003 - Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública</b>						<b>Peso: 35%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i3 - Taxa de execução das medidas SIMPLEX Fórmula de Cálculo: [somatório das taxas de execução de cada medida / n.º de medidas inscritas] x 100; Métrica: percentagem (%)	n.a.	70%	10 p.p.	100%			
<b>EFICIÊNCIA</b>						<b>Ponderação: 35%</b>	
<b>004 - Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização</b>						<b>Peso: 30%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i4 - % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão Fórmula de Cálculo: [(Tempo médio entre registo no SIGA e decisão ANSR 2019 - Tempo médio entre registo no SIGA e decisão ANSR 2020) / Tempo médio entre registo no SIGA e decisão ANSR 2020] x 100; Métrica: percentagem (%)	365	15%	5%	100%			
<b>005 - Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação</b>						<b>Peso: 30%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i5 - Número de ações implementadas Fórmula de Cálculo: número de ações propostas - número de ações não implementadas; Métrica: número	n.a.	4	1	100%			
<b>006 - Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020</b>						<b>Peso: 20%</b>	
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio	
i6 - Taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020 Fórmula de Cálculo: [(somatório das poupanças realizadas em cada medida / 0,5% do orçamento) x 100]; Métrica: percentagem (%)	94,20%	100%	20 p.p.	100%			

\* Foram incluídos, a 14 de maio de 2020, dois novos Objetivos Operacionais (003 e 0010) decorrentes da publicação da Lei n.º 2/2020, de 31 de março.

007 - Melhorar a ligação ao cidadão					Peso: 20%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio				
i7 - Número de medidas implementadas para a melhoria de utilização do Portal das Contraordenações Fórmula de Cálculo: número de medidas propostas - número de medidas não implementadas; Métrica: número	n.a.	2	1	100%						
QUALIDADE					Ponderação: 30%					
008 - Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária					Peso: 30%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio				
i8 - Número de medidas implementadas Fórmula de Cálculo: número de medidas propostas - número de medidas não implementadas; Métrica: número	n.a.	3	1	100%						
009 - Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal					Peso: 35%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio				
i9 - Aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho (medido em dias) Fórmula de Cálculo: contagem dos dias úteis decorridos até a revisão do regulamento obter aprovação; Métrica: número (dias úteis)	n.a.	253 dias úteis	12 dias úteis	100%						
0010 - Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos					Peso: 35%					
indicador	Resultado 2019	Meta 2020	Tolerância	Peso	Taxa de Realização	Desvio				
i10 - Grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e email Formula de Cálculo: [(resultado do inquérito atendimento telefónico + resultado do inquérito email) / 2]; Métrica: percentagem (%)	n.a.	65%	15 p.p.	100%						
Objetivos Relevantes										
Os objetivos mais relevantes são: 001, 003, 005, 009 e 0010										
Relação entre Objetivos Estratégicos e Objetivos Operacionais										
OE/OO	001	002	003	004	005	006	007	008	009	0010
OE1	X	X		X				X		
OE2	X		X	X	X	X		X	X	X
OE3		X	X	X			X			
Recursos Humanos										
Designação	Pontuação	Planeado	Pontuação /Planeado	Realizado	Desvio					
Dirigentes - Direção de Topo	20	2	40							
Dirigentes - Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	128							
Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática)	12	110	1320							
Técnicos de informática	9	4	36							
Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos)	8	73	584							
Assistentes Operacionais	5	5	25							
Recursos Financeiros										
Agrupamento de Despesa	OE2020	Execução	Desvio							
Pessoal	4.805.093,00€									
Aquisição de Bens e Serviços	9.170.264,00€									
Juros e outros Encargos	1.500.000,00€									
Transferências correntes	15.170.000,00€									
Outras Despesas Correntes	1.558.699,00€									
Investimentos	5.000.000,00€									
<b>Total de Despesa</b>	<b>37.204.056,00€</b>									

Indicadores, Critério de Superação e Fontes de Verificação		
#	Critério de Superação	Fonte de Verificação
i1	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 90%.	• Monitorização do PENSE 2020
i2	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 20 campanhas realizadas.	• Website ANSR
i3	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 80%.	• Fichas de execução das medidas
i4	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 20%;	• SIGA
i5	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 5 medidas implementadas.	• SIGA
i6	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 120%.	• Gerfip, faturas e relatório de monitorização de atividades
i7	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 3 medidas implementadas.	• Backoffice Portal
i8	• OO superado, se resultado alcançado, for superior a 4 medidas implementadas.	• Base de Dados e outra documentação
i9	• OO superado, se resultado alcançado, for inferior a 241 dias úteis.	• Revisão do regulamento do horário de trabalho
i10	• OO superado, se resultado alcançado for superior a 80%.	• Relatórios de satisfação

### 3.2 ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2020-2023

As Grandes Opções do Plano (GOP) 2020-2023 do XXII Governo Constitucional contemplam a necessidade do desenvolvimento de medidas direcionadas para a melhoria da segurança rodoviária nacional, com especial enfoque nos fatores humanos e nas infraestruturas.

O objetivo **OO2. “Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária”** concorre particularmente para o melhorar da segurança tendo como foco os fatores humanos. Já no que diz respeito ao foco nas infraestruturas, o objetivo **OO1. “Executar o Plano de ação do PENSE 2020”** de tão abrangente, contempla claramente esta diretriz.

O cumprimento dos objetivos **OO4. “Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização”** e **OO8. “Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária”** contribuirão também para a melhoria da segurança rodoviária nacional e concorrem para a finalidade de estabelecer objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária, necessários para o futuro Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030.

Em estreita ligação com o estímulo a um equilíbrio entre a autonomia no trabalho e o direito ao desligamento, promovendo uma gestão equilibrada do tempo de trabalho e a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal no quadro do respeito pela soberania das pessoas na gestão do tempo preconizada nas referidas GOP, encontra-se incluído no QUAR da ANSR o objetivo **OO9. “Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal”**.

Já o objetivo 005. “Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação” surge na senda da orientação que estabelece como uma prioridade a desmaterialização de cada vez mais procedimentos administrativos.

Por fim, o objetivo 006. “Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020” encontra-se alinhado com o domínio transversal de intervenção das GOP 2020-2023 “Política orçamental estável e credível”.

### **3.3. ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS OPERACIONAIS**

O último ano ficou marcado, como já referido anteriormente, por um processo de reestruturação interna que levou à redefinição e ajustamento de serviços e otimização de recursos, na procura de um aprofundar do compromisso e sentido de missão para a qual esta Autoridade foi designada.

Neste sentido, os três objetivos estratégicos concentram o 'essencial' da ANSR e os objetivos operacionais, combinados entre si, pretendem responder de forma eficiente ao que se pretende alcançar em 2020:

#### **OE1. REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

001 - Executar o plano de ação do PENSE 2020

002 - Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária

004 - Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização

008 - Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária

#### **OE2. AUMENTO DA EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS**

001 - Executar o plano de ação do PENSE 2020

003 - Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública

004 - Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização

005 - Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação

006 - Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020

008 - Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária

009 - Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal

0010 - Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos

<b>OE3. AUMENTO DO RECONHECIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>
002 - Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária
003 - Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública
004 - Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização
007 - Melhorar a ligação cidadão

### 3.3.1. ALINHAMENTO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, OBJETIVOS OPERACIONAIS E UNIDADES/DIVISÕES ORGÂNICAS

Os objetivos estratégicos e respetivos objetivos operacionais expressam o empenho e compromisso da ANSR na missão que lhe é confiada, sendo fundamental o alinhamento e articulação estratégica a nível interno, a cooperação interdisciplinar e a necessária responsabilidade partilhada entre unidades orgânicas, divisões e núcleos na concretização dos objetivos definidos. Como tal, a relação entre os objetivos estratégicos e operacionais, as unidades e divisões orgânicas responsáveis pela execução dos OO é apresentada no quadro seguinte:

OBJETIVO OPERACIONAL		OBJETIVO ESTRATÉGICO	UO/DO RESPONSÁVEL
001	Executar o plano de ação do PENSE 2020	OE1   OE2	UPSR
002	Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária	OE1   OE3	DCIP
003	Contribuir para a modernização dos serviços da Administração Pública	OE2   OE3	DADO
004	Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização	OE1   OE2   OE3	UFTC
005	Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação	OE2	UFTC
006	Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020	OE2	DADO
007	Melhorar a ligação cidadão	OE3	DCIP
008	Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária	OE1   OE2	UPSR
009	Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal	OE2	DADO
0010	Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos	OE2	DCIP

Quadro 10. Listagem de Campanhas a desenvolver em simultâneo com operações de fiscalização

### 3.3.2. CONTEXTUALIZAÇÃO DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS

#### OBJETIVO OPERACIONAL 1

##### Executar o plano de ação do PENSE 2020

i1 - Taxa de execução do PENSE 2020 da responsabilidade da ANSR

Tendo a ANSR como missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria da segurança rodoviária, matéria cujo instrumento estratégico é o PENSE 2020, a execução das medidas da sua responsabilidade do correspondente plano de ação reveste-se da maior importância, não só porque constitui a forma direta de contribuir para a melhoria da segurança rodoviária, mas também porque estas representam 41% do número total de medidas.

#### OBJETIVO OPERACIONAL 2

##### Promover campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária

i2 - Número de campanhas efetuadas

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

Neste sentido, dar-se-á continuidade à divulgação de campanhas de sensibilização rodoviária, tendo em especial atenção a priorização da articulação dos conteúdos das mensagens às principais causas da sinistralidade e à dinamização da formação cívica nas escolas, passando entre outras iniciativas, pela divulgação do projeto da ANSR denominado “Júnior Seguro”.

#### OBJETIVO OPERACIONAL 3

##### Contribuir para a modernização dos Serviços da Administração Pública

i3 - Taxa de execução das medidas SIMPLEX

O programa SIMPLEX 2019-2020 tem como mote a inovação, refletindo-se esta na aposta no digital, no convite à partilha e à reutilização de recursos e na utilização de tecnologias emergentes como a inteligência artificial.

A ANSR não quis ficar de fora e tem a responsabilidade no desenvolvimento e implementação de várias medidas, e procurando dar cumprimento ao estipulado no art. 25º da Lei n.º 2/2020 de 31 de março (Lei do Orçamento do Estado), inscreve no seu QUAR este objetivo que assenta na aferição da taxa de execução dessas medidas.

**OBJETIVO OPERACIONAL 4****Assegurar a aplicação da lei e contribuir para a melhoria da fiscalização**

i4 - % de redução do prazo médio entre o registo da infração no SIGA e a emissão da decisão

Relativamente às contraordenações rodoviárias, consagra-se a continuidade na simplificação administrativa do processamento contraordenacional, desde o levantamento do auto de contraordenação à notificação da prática da infração efetuada pelas entidades fiscalizadoras, no intuito de se atingirem níveis mais elevados de eficiência e eficácia, e diminuição de custos de processamento. É procurado um reforço do efeito disciplinador da fiscalização e das sanções aplicadas, de forma a garantir a sua efetiva aplicação, passando pela minimização do tempo decorrido entre a infração e a aplicação das sanções, prevendo-se que por esta via se sinta uma mudança nos comportamentos dos condutores.

**OBJETIVO OPERACIONAL 5****Implementar melhorias nos procedimentos de desmaterialização do processo de contraordenação**

i5 - Número de ações implementadas

Atento o número de processos a instruir e decidir, é essencial a implementação de melhorias nos procedimentos de desmaterialização nos processos de contraordenação pois só assim é possível cumprir este objetivo, face à carência de recursos humanos.

**OBJETIVO OPERACIONAL 6****Implementar as medidas de eficiência orçamental incluídas na proposta de OE2020**

i6 - Taxa de execução das iniciativas incluídas na proposta de OE 2020

O Programa de Estabilidade em vigor para o período 2018-2022 veio reforçar a necessidade da aplicação de medidas de controlo da dívida pública, encontrando-se conexas a necessidade de prosseguir uma trajetória pautada pela rigorosa e sustentável execução do orçamento do estado. Consciente deste quadro económico nacional e atento a previsão de um cenário no qual persistirá a obrigatoriedade de manter o processo de consolidação orçamental, a ANSR, em alinhamento com essas políticas, e à semelhança do sucedido em 2019, apresenta as seguintes iniciativas para o assegurar da eficiência orçamental:

- Iniciativa associada a ganhos de eficiência na aquisição de bens e serviços: redução com as comunicações móveis em 4.000€;
- Iniciativa associada a otimização da gestão do património imobiliário, incluindo uso mais eficiente de espaço e eliminação de arrendamentos injustificadamente onerosos: redução dos custos da administração das instalações do edifício em 4.000€;

- Iniciativa de reforço da capacidade de serviços públicos responderem a pressões do lado da procura através de realocação interna de recursos humanos: desmaterialização das notificações de autos de contraordenação e respostas aos pedidos de identificação de condutor (PICs) no montante de 15.314€;
- Iniciativa de aumento da produtividade dos serviços, por exemplo por reconfiguração de processos e eliminação de atividades redundantes: implementação de iniciativas candidatas ao sistema de incentivos à eficiência da despesa pública com impacto de 50.000€;
- Identificação de medidas geradoras de recuperação de receitas próprias: Aumento da receita proveniente da rede nacional de radares - SINCRO, com impacto estimado de 1.000.000€.

### **OBJETIVO OPERACIONAL 7**

#### **Melhorar a ligação ao cidadão**

i7 - Número de medidas implementadas para a melhoria de utilização do Portal das Contraordenações

O foco na satisfação do cidadão é um desígnio que a ANSR mantém em constante observância e prossecução, sendo que, se considera absolutamente fundamental e prioritária a maximização da perceção da qualidade do serviço que o cidadão detém em resultado da sua interação com este organismo, mostrando-se determinante o investimento em medidas que simplifiquem e desburocratizem processos internos, que estimulem e reforcem a produtividade e eficiência, e que simultaneamente agilizem e introduzam melhorias qualitativas nas interações com o cidadão, nomeadamente, através do Portal das Contraordenações Rodoviárias.

### **OBJETIVO OPERACIONAL 8**

#### **Melhorar a qualidade da informação da sinistralidade rodoviária**

i8 - Número de medidas implementadas

O combate eficaz à sinistralidade rodoviária necessita de uma caracterização rigorosa dos acidentes de forma permitir uma formulação adequada de diagnóstica que, por sua vez, permita identificar as medidas mais eficazes para diminuir os fatores de risco. A premência em obter, a curto prazo, melhorias neste domínio determinou que este objetivo fosse selecionado na esteira dos vetores estratégicos estabelecidos no PENSE 2020.

### **OBJETIVO OPERACIONAL 9**

#### **Assegurar a conciliação da vida profissional com a vida pessoal**

i9 - Aprovação da revisão do regulamento do horário de trabalho (medido em dias)

A promoção da conciliação entre a vida profissional e a vida familiar está intrinsecamente ligada às políticas públicas da igualdade de género e do empoderamento da família.

A lei do orçamento do Estado para 2020, Lei n.º 2/2020, estipula no artigo 25.º, os objetivos a inscrever nos QUAR dos serviços públicos de forma a integrarem práticas de gestão eficiente e responsável, nomeadamente no que diz respeito à boa gestão dos trabalhadores.

A ANSR, procurando ir ao encontro da satisfação dos trabalhadores e melhorar a qualidade nas condições de trabalho, refletindo-se também numa maior motivação dos colaboradores, compromete-se a favorecer a conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar destes, nomeadamente através da revisão do regulamento do horário de trabalho em vigor.

#### **OBJETIVO OPERACIONAL 10**

##### **Melhorar o atendimento e esclarecimento não presencial aos cidadãos**

i10 - Grau de satisfação dos cidadãos: atendimento telefónico e email

A lei n.º 2/2020, de 31 de março, consagra ainda, no artigo 25.º, a necessidade de inclusão no QUAR dos organismos, de objetivos relacionados com a avaliação efetuada pelos cidadãos, em particular dos Serviços com atendimento ao público ou que prestem serviço direto a cidadãos e empresas.

A ANSR não efetua atendimento presencial, contudo são frequentes os contactos com o cidadão, em particular por telefone e email, pelo que é particularmente relevante auscultar a apreciação dos cidadãos face aos esclarecimentos e serviços prestados.

### **3.4. ATIVIDADES PREVISTAS**

Sendo a sinistralidade rodoviária, a nível mundial, a 1ª causa de morte em pessoas dos 5 aos 29 anos<sup>14</sup> e a 8ª causa de morte entre pessoas de todas as idades<sup>14</sup>, constituindo-se já como um problema de saúde pública, a prevenção e sensibilização rodoviária ganha particular importância na agenda de qualquer Estado moderno visto tornar-se imperativo o zelar pela garantia de segurança dos seus cidadãos.

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

Esta seção do plano de atividades será dedicada à elaboração de um breve enquadramento e desenvolvimento das atividades/projetos cujo impacto esperado nos resultados organizacionais e representatividade orçamental são mais relevantes.

#### **3.4.1. EXPANSÃO DO SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO)**

O SINCRO é um sistema telemático que tem por objetivo a deteção automática da infração por excesso de velocidade através da recolha e registo dos respetivos elementos de prova (fotografia

<sup>14</sup> Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' - WHO

do veículo com matrícula, local, data/hora velocidade, etc.) e, garantindo a sua confidencialidade, integridade e autenticidade, proceder automaticamente ao seu envio ao SCOT onde será levantado o respetivo auto e feita a notificação ao infrator, também esta de forma automática.

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

O SINCRO entrou em operação em meados de julho de 2017, tendo sido verificadas 177.745 infrações nesse mesmo ano e 291.698 infrações em 2018.

Neste sentido, consolidando os objetivos propostos no PENSE 2020, a ANSR pretende dar continuidade a este emblemático projeto investindo na expansão do sistema com o aumento da rede de locais de controlo de velocidade (LCV) e com a instalação das respetivas cabinas e cinemómetros-radar.

Atualmente o SINCRO, operado pela ANSR, contém 60 LCV e 40 cinemómetros-radar, prevendo-se para 2020 a ampliação da rede de LCV com a instalação de 50 novos locais. Destes 50 novos LCV, 30 executarão o controlo da velocidade instantânea e 20 o controlo da velocidade média.

### **3.4.2. PROJETOS SIUAV, SIVIG, SIGAV E CAVIAR**

Para a persecução dos objetivos definidos no PENSE 2020, e no âmbito da sua missão e atribuições, a ANSR pretende melhorar o conhecimento da sinistralidade rodoviária e das suas causas através da implementação de um projeto aprovado pelo SAMA 2020, sendo 56,95% do encargo suportado por fundos comunitários e o restante suportado pela ANSR. O referido projeto trata-se de:

- **SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIUAV)**

Consiste num sistema de informação integrado e escalável que permite tornar mais eficientes os métodos atualmente utilizados ao longo de todo o processo, inerentes à obtenção, armazenamento, análise e disseminação de dados de sinistralidade, contribuindo fortemente para a modernização administrativa na Administração Pública.

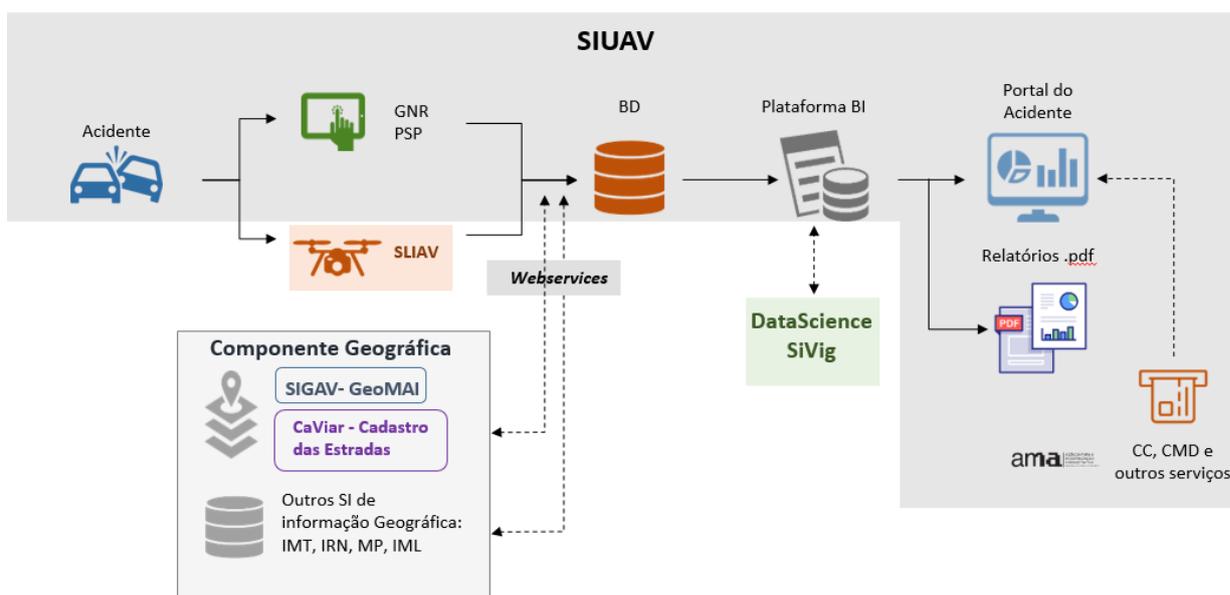
O projeto, com uma duração estimada de dois anos, prevê a preparação e concretização de um concurso público internacional, cuja finalização e adjudicação dos serviços se estima decorrer ainda durante o ano de 2020.

Complementarmente ao projeto SIUAV, a ANSR pretende implementar outros focados na vertente da análise espacial e da ciência de dados, tendo como objetivo tornar mais eficiente a obtenção de informação de suporte à tomada de decisão e criação de bases para as ações de prevenção na área da segurança rodoviária, nomeadamente:

- **SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA (SIVIG)**  
**Sistema na base da Medida iSIMPLEX #91: IA@Prevenção Rodoviária**  
Representa um projeto na esfera da ciência dos dados aplicada à área da sinistralidade rodoviária, baseado na criação de modelos robustos e preditivos, e na criação de alertas de alterações de padrões de sinistralidade. Considerando que a ocorrência de acidentes rodoviários não é totalmente aleatória, pretende-se com este projeto dotar a ANSR de um conhecimento facilmente acessível e atempado da previsibilidade de eventuais fenômenos de sinistralidade determinante para suportar as medidas preventivas.  
Inerente ao estudo dos dados, através da análise e tratamento dos registos das ocorrências de acidentes rodoviários na base de dados da ANSR, provenientes do preenchimento dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) pela PSP e GNR, o SIVIG permitirá também inferir a informação necessária para um melhor conhecimento das causas dos acidentes e assim implementar as medidas preventivas adequadas.
  
- **SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES VIÁRIOS (SIGAV)**  
O sistema constitui uma instância do GeoMAI, o Sistema de Informação Geográfica do MAI, para análise espacial dos acidentes viários. Tem como objetivo criar uma base de dados geográfica, sendo possível integrar ficheiros como fotografias, relatórios (PDF, Word, Excel) de intervenções, vídeos de levantamentos ou inspeções, entre outros, na área de atuação da ANSR.  
A instância do GeoMAI na ANSR usufruirá da informação geográfica base e de contexto que o GeoMAI possui, e fará uso da tecnologia ESRI, cujo licenciamento é assegurado pela SGMAI. As análises espaciais da sinistralidade rodoviária são determinantes para um maior conhecimento do fenómeno e, conseqüentemente, para um melhor adequar das medidas de prevenção da sinistralidade a realidades locais.  
Este projeto serve de suporte às ações previstas no PENSE 2020, esta base de dados geográfica potencia a operacionalização do projeto SIUAV, uma vez que a disponibilização de serviços de informação geográfica à PSP e GNR são um instrumento de melhoria no registo da informação das ocorrências de acidentes.
  
- **PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO (CaViar)**, este projeto comporta o levantamento georreferenciado de um conjunto de atributos da totalidade da rede rodoviária nacional e municipal, devendo incluir: geometria, pavimento e sinalização e equipamentos.  
Os três objetivos fundamentais consistem em:
  - Dotar a ANSR do conhecimento adequado da rede rodoviária de modo a que possa exercer as suas atribuições de fiscalização das infraestruturas, correlacionando as mesmas com os acidentes;

- Possuir uma base de dados (BD) geográfica da rede rodoviária que constituirá a base de dados preferencial do projeto SIGAV, sobre a qual será possível efetuar análises espaciais e temporais da sinistralidade;
- Fornecer serviços de informação geográfica contendo informação fiável sobre a rede rodoviária a outras entidades como a PSP e GNR, responsáveis pela recolha no local e disponibilização dos dados de acidentes à ANSR, garantindo maior precisão na localização dos mesmos e melhor informação de contexto sobre a via.

Figura 3. Modelo de Implementação dos Projetos SIGAV, SIUAV, SIVIG e CaVia



### 3.4.3. PLANOS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Reconhecendo a importância do poder autárquico como agente fundamental para a implementação de políticas locais visando a aplicação de ações definidas no PENSE 2020, a ANSR continuará a apoiar e a colaborar na missão das autarquias de elaboração dos respetivos planos municipais para a respetiva área geográfica.

Com a elaboração dos planos municipais pretende-se identificar um conjunto de necessidades sentidas por essas comunidades e garantir as condições necessárias para dar resposta às mesmas, assegurando o devido contributo para um objetivo local de desígnio nacional: a redução da sinistralidade rodoviária.

### 3.4.4. SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO | SCOT+

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

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

- A desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária;
- O recurso aos serviços disponibilizados pela plataforma de interoperabilidade da Agência para a Modernização Administrativa (AMA);
- O recurso a assinaturas digitais qualificadas com atributos profissionais com cartão de cidadão;
- A Integração de soluções GeoMAI para apoio à monitorização do plano nacional de fiscalização.

### 3.4.5. PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

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

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

Neste sentido, a ANSR tem vindo a desenvolver diligências junto aos parceiros estratégicos (em particular o IMT), de forma a simplificar o processo de validação de dados, sendo que, em 2020, irá concentrar os seus esforços no sentido de conseguir ultrapassar as dificuldades evidenciadas e implementar as medidas necessárias ao funcionamento ótimo desta plataforma com vista à melhoria da satisfação dos cidadãos.

### 3.4.6. CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

- **9 CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO A DECORRER EM SIMULTÂNEO COM AS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO** (previstas no Plano Nacional de Fiscalização 2020):

DATAS	DESIGNAÇÃO DA CAMPANHA	TEMA
14 e 15 de janeiro	"Atenção aos peões. Não atropeles os teus planos."	Atropelamentos
11 a 17 de fevereiro	"A conduzir, não uses o telemóvel."	Telemóvel

10 a 16 de março	"Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade."	Velocidade
7 a 13 de julho	"Duas ou quatro rodas, há espaço para todos."	Veículos de 2 rodas
18 a 24 de agosto	"Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas."	Álcool
8 a 14 de setembro	(A definir)	Dispositivos de segurança
13 a 19 de outubro	"Abranda o ritmo. Respeita os limites de velocidade."	Velocidade
24 e 25 de novembro	"Atenção aos peões. Não atropelas os teus planos."	Atropelamentos
10 a 14 de dezembro	"A conduzir, não uses o telemóvel"	Telemóvel

Quadro 11. Listagem de Campanhas a desenvolver em simultâneo com operações de fiscalização

● **5 CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA PERIÓDICAS**

DATAS	DESIGNAÇÃO DA CAMPANHA	PARCEIROS
10 de fevereiro	Campanha de Carnaval "Neste Carnaval, se beber não conduza"	IMT, IP, APCAP, Câmaras Municipais de Loulé, Mealhada, Ovar, Sines e Torres Vedras
7 a 13 de abril	Campanha da Páscoa "Tenha uma Páscoa por inteiro"	40 entidades
10 a 12 outubro	Campanha da Peregrinação a Fátima "Não surpreenda, nem se deixe surpreender"	GNR e PSP
dezembro	Campanha de Natal 2020	40 entidades
dezembro	Campanha de Ano Novo 2021	40 entidades

Quadro 12. Listagem de Campanhas periódicas

● **4 CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO JUNTO DOS JOVENS E CRIANÇAS**

DATAS	DESIGNAÇÃO DA CAMPANHA	TEMA
14 de fevereiro	Campanha dia dos namorados: "100% Cool é 0% de álcool ao volante."	Álcool
maio	Campanha Queima das Fitas: "Se bebeste, toma decisões inteligentes. Não conduzas."	Álcool
30 de maio a 1 de junho	Campanha Dia da Criança: "Aprende a circular em segurança."	Júnior Seguro
setembro	Campanha de Regresso às Aulas: "Aprende a circular em segurança."	Júnior Seguro

Quadro 13. Listagem de Campanhas a desenvolver junto dos jovens

- **4 CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM PARCERIA COM ENTIDADES**

DATAS	DESIGNAÇÃO DA CAMPANHA	PARCEIROS
10, 12 e 23, 27 de janeiro 10 a 24 de fevereiro	Campanha ‘Respeite quem trabalha na estrada’	ASCENDI, GNR, IMT, INEM, Liga dos Bombeiros Portugueses, PSP, GALP, PRIO e TSF
março	Zonas de coexistência e Zonas 30	Câmara Municipal de Lisboa
abril	Velocípedes	Câmara Municipal do Porto
setembro	EDWARD’S DAY - Dia Europeu Sem Mortes na Estrada	IMT, IP, APCAP

Quadro 14. Listagem de Campanhas a desenvolver em parceria

- **OUTRAS 4 CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

DATAS	DESIGNAÇÃO DA CAMPANHA
março	Campanha de divulgação do novo Regulamento de Sinalização de Trânsito
16 a 19 julho	Campanha Concentração de motociclistas de Faro “Duas ou quatro rodas, há espaço para todos”
A definir	Campanha Condutores idosos
A definir	Campanha Spot TV 1 minuto “Circular em Segurança”

Quadro 15. Listagem de outras Campanhas

Reconhecendo a importância da sensibilização rodoviária para a prevenção de comportamentos de risco, a ANSR tem planeada a realização de 26 campanhas durante o ano de 2020, no entanto e, face às medidas implementadas na sequência da pandemia de Covid 19, poderão existir algumas alterações e/ou condicionalismos à realização das mesmas.

### 3.4.7. ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

- **UNIDADE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

ATIVIDADES CORRENTES	UPSR	
	DOSE	DENP
Inspeções a vias públicas		x
Inspeções de ‘Pontos Negros’		x
Vistorias a novas estradas ou novos troços de via		x
Emissão de pareceres e instruções técnicas sobre a utilização de vias públicas		x
Elaboração de relatórios de execução e fiscalização do sistema SINCRO		x
Elaboração de relatórios estatísticos de sinistralidade rodoviária e fiscalização	x	

Manutenção da base de dados de acidentes rodoviários	x	
Produção de informação estatística no âmbito da sinistralidade rodoviária e da fiscalização	x	
Tratamento de pedidos de informação de segurança rodoviária	x	
Monitorização da execução das medidas e/ou ações promovidas no âmbito do PENSE 2020	x	
Desenvolvimento de sistemas/projetos que promovam a qualidade de informação na área da sinistralidade rodoviária	x	
Desenvolvimento de conteúdos de suporte à realização de iniciativas no âmbito da segurança rodoviária	x	
Participação nos grupos de trabalho europeus responsáveis pela base de dados dos (CARE) e Indicadores de Desempenho de SR (KPI)	x	

Quadro 16. Listagem de Atividades correntes da UPSR

● **UNIDADE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E CONTRAORDENAÇÕES**

ATIVIDADES CORRENTES	UFTC	
	DOCO	DFTC
Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de despacho de diligências de prova (inquirição de testemunhas, pedidos a entidades autuantes, pedidos de esclarecimento ao arguido, etc.)		x
Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de propostas de decisão no âmbito do processo administrativo dos autos		x
Atualização do Registo Individual de Condutor em SIGA (registo de decisões judiciais no âmbito de processos de contraordenação e processos crime: sentenças judiciais e injunções)		x
Elaboração de pedidos de informação a tribunal (via email) no âmbito do registo em SIGA de processos-crime		x
Organização dos processos de contraordenação e disponibilizar para consulta		x
Emissão de Certidões de Registo Individual de Condutor		x
Correção de anomalias de registo em autos de contraordenação	x	
Atualização/correção das fichas do condutor em SIGA (ex.: alterações de morada)		x
Unificação as fichas de condutor em SIGA		x
Instrução de processos no âmbito de cassação de carta		x
Resposta a pedidos de informação de entidades judiciais e entidades autuantes	x	
Atribuição ou renovação da credenciação de agentes de fiscalização	x	

Levantamento e notificação de autos de contraordenação do sistema SINCRO	x	
Aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito	x	
Atribuição códigos de entidade atuante		x
Acompanhamento do cumprimento das ações de formação aplicadas como condicionante da suspensão da execução da inibição de condução		x
Organização do processo para envio a tribunal no decorrer do incumprimento das sanções acessórias aplicadas		x
Preparação/emissão de certidões de dívida, quando se verifique que a coima ou as custas não foram pagas		x
Autorização de entidades formadoras	x	

Quadro 17. Listagem de Atividades correntes da UFTC

- **DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL E DIVISÃO DE ASSESSORIA, COMUNICAÇÃO, INOVAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS**

ATIVIDADES CORRENTES	DADO	DCIP
Apoio ao cidadão: atendimento telefónico		x
Apoio ao cidadão: gestão da conta geral de email - mail@ansr.pt		x
Elaboração do plano de formação	x	
Assegurar os procedimentos inerentes à cobrança e depósito de receitas provenientes das coimas	x	
Validação, controlo e emissão de faturas	x	
Realização de campanhas de informação e sensibilização rodoviária		x
Promoção de eventos de sensibilização rodoviária		x
Gestão de conteúdos redes sociais, intranet, site ANSR		x
Assessoria de comunicação: <i>clipping</i>		x
Coordenação da execução de projetos especiais		x
Coordenação do Portal de Contraordenações Rodoviárias		x
Entrada de expediente	x	
Saída de expediente	x	
Gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação	x	
Elaboração e controlo de cabimentos e compromissos	x	
Elaboração de processos de aquisição de bens e serviços	x	
Elaboração de processos de reconciliação bancária	x	
Requisição e utilização de veículos oficiais	x	

Controlo e gestão de Stocks de material de escritório	x	
Distribuição de material de economato	x	
Submissão de pedidos de parecer prévio na plataforma AMA	x	
Elaboração do Plano de Atividades e possíveis reformulações	x	
Elaboração do Relatório de Atividades e Autoavaliação	x	
Monitorização de objetivos e indicadores	x	
Monitorização da execução das medidas SIMPLEX	x	
Elaboração e acompanhamento do QUAR	x	
Apoio jurídico a projetos e atividades no âmbito da atividade da ANSR	x	

Quadro 18. Listagem de Atividades correntes da DADO e DCIP

### 3.4. RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS

#### 3.5.1. RECURSOS HUMANOS

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

Revisitando o diploma legal de criação da ANSR, no qual era preconizada a adoção de uma estrutura orgânica leve e ágil, o que na prática se traduziu ao longo destes anos na existência de mapas de pessoal com quantitativos limitados e uma necessidade organizacional de contratação de prestadores de serviços em regime de *outsourcing*, tanto nas áreas de negócio como nas de suporte.

O Programa do XXI Governo Constitucional previu a limitação do recurso a trabalho precário por parte de entidades públicas, estabelecendo uma política clara de eliminação progressiva do recurso a trabalho subcontratado e a programas de tipo ocupacional no setor público como forma de colmatar necessidades de longa duração para o funcionamento dos diferentes serviços públicos.

A Lei do Orçamento do Estado para 2017, no art.º 25, determinou a criação de um Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública e no Setor Empresarial do Estado - PREVPAP. A Portaria n.º 150/2017, de 3 de maio, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 331/2017, de 3 de novembro, estabeleceu os procedimentos da avaliação de situações a submeter ao PREVAP no âmbito da estratégia plurianual de combate à precariedade, prevista no artigo 19.º da Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, no artigo 25.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, e na Resolução do Conselho de Ministros n.º 32/2017, de 28 de fevereiro, criou as Comissões de Avaliação Bipartida (CAB), constituídas por representantes minis-

teriais, dos serviços e das associações sindicais. No caso da ANSR, a Comissão de Avaliação Bipartida do MAI reconheceu a existência de 92 vínculos que revestiam tais características, nestes termos, e após conclusão dos formalismos previstos na lei, em 2018 foi iniciada a integração destes vínculos com a abertura dos respetivos procedimentos concursais, levando à contratação de 13 assistentes técnicos e 6 técnicos superiores. No início de 2019, procedeu-se à conclusão do PREVPAP com a contratação de 32 assistentes técnicos e 37 técnicos superiores.

A integração destes novos trabalhadores conduziu inevitavelmente à realização de uma profunda análise, avaliação e reorganização internas relativamente à adequação da atual estrutura orgânica face ao redimensionamento expressivo do mapa de pessoal. Sendo certo que, a ANSR procurará, de forma continuada e consistente, explorar todas as oportunidades potenciadoras de melhorias no desempenho organizacional. Em 2020 é esperada a continuação dessa adequação dos recursos à estrutura orgânica, perspetivando-se um acréscimo de 29 postos de trabalho face a 2019, com incidência na carreira de Técnico Superior (+22), refletindo a necessidade de contratação de pessoal especializado, também se prevê a contratação de mais um especialista de informática, conforme se pode verificar no quadro abaixo:

CARREIRA/CATEGORIA	Nº DE POSTOS DE TRABALHO 2019	Nº DE POSTOS PREVISTOS 2020
Presidente	1	1
Vice-presidente	1	1
Diretor de Serviços	2	2
Chefe de Divisão	6	6
Especialista de Informática	2	3
Técnico Superior	85	107
Coordenador Técnico	1	4
Técnico de Informática	4	4
Assistente Técnico	66	69
Assistente Operacional	5	5
<b>TOTAL</b>	<b>173</b>	<b>202</b>

Quadro 19. Mapa de pessoal ANSR 2019 e previsto para 2020

### 3.5.2. RECURSOS FINANCEIROS

Para o ano de 2020, a ANSR estima arrecadar 94,2 milhões de euros, um aumento de 5% face ao ano anterior. Deste montante global, cerca de 53,6 milhões de euros (57%) são entregues ao Estado (33%) e a diversas entidades, nomeadamente às entidades fiscalizadoras, como as forças de segurança (22%) e ao fundo de modernização da justiça (2%). Os restantes 40,6 milhões de euros (43%), que representam um aumento de 10% face a 2019, são receitas da ANSR. Cerca de 93% são receitas próprias, resultantes do exercício da sua atividade e, cerca de 7% são subsídios provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020.

Para a sua atividade, a ANSR utiliza cerca de 20,5 milhões de euros (50% das suas receitas totais e 22% das receitas totais cobradas), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de infraestruturas e equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 13,3 milhões de euros (33% das receitas da ANSR), ao Estado cerca de 5,9 milhões de euros (14% das receitas da ANSR) e, às Entidades Municipais cerca de 850 mil euros (2% das receitas da ANSR).

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA ANSR	2019	2020	% RECEITAS COBRADAS	% RECEITAS ANSR	VARIAÇÃO 2020/2019
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	89 886 102	94 159 869	100%	-	5%
Receitas Cobradas Transferidas	52 980 381	53 600 600	57%	-	1%
Receitas Transferidas para o Estado <sup>15</sup>	30 992 985	31 355 807	33%	-	1%
Receitas Transferidas para a GNR <sup>15</sup>	12 999 704	-13 151 886	14%	-	1%
Receitas Transferidas para a PSP <sup>15</sup>	7 356 481	-7 442 600	8%	-	1%
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça <sup>16</sup>	1 631 210	-1 650 306	2%	-	1%
<b>Total de Receitas da ANSR</b>	<b>36 905 722</b>	<b>40 559 869</b>	<b>43%</b>	<b>100%</b>	<b>10%</b>
Receitas Próprias	36 650 534	37 666 823	40%	93%	3%
Receitas Cofinanciadas	255 188	2 893 046	3%	7%	1034%
Receitas Próprias ANSR transferidas	25 229 537	20 025 813	21%	49%	-21%
Transferências para MAI <sup>17</sup>	14 304 189	13 300 000	14%	33%	7%
Transferências para o Estado <sup>16</sup>	10 011 115	5 875 813	6%	14%	-41%
Transferências para Entidades Municipais <sup>18</sup>	914 233	850 000	1%	2%	-7%
<b>Total de Custos de funcionamento da ANSR</b>	<b>11 676 184</b>	<b>20 534 056</b>	<b>22%</b>	<b>50%</b>	<b>76%</b>

Quadro 20. Distribuição de Receita; valores em euros.

Atenta a emergência de saúde pública de âmbito internacional, declarada pela OMS em 30 de janeiro de 2020, à classificação da doença COVID-19, em 11 de março de 2020 como uma pandemia e à restrição da circulação rodoviária com a aplicação do estado de emergência em território nacional, no período compreendido entre 19 de março e 2 de maio, estima-se que venham a ocorrer um conjunto de consequências diretas e significativas nos indicadores de desempenho de atividades da ANSR, nomeadamente ao nível de receita, tendo-se verificado já no final de maio uma redução de 27% na receita proveniente de autos de contraordenação.

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

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

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

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

O total de custos de funcionamento da ANSR registam um acréscimo de 76% face a 2019, essencialmente devido a um conjunto de investimentos que visam não só aumentar a eficiência da organização e do processo contraordenacional, como é o caso do SCoT+, mas também a promoção da segurança rodoviária, através de um conjunto de sistemas de gestão da segurança rodoviária e da expansão do SINCRO, que a curto/médio prazo irão contribuir decisivamente para o aumento da receita proveniente de autos de contraordenação, com impacto significativo ao nível do aumento da receita do Estado, para além da redução da sinistralidade.

CUSTOS PARA FUNCIONAMENTO DA ANSR	PREVISÃO ORÇAMENTAL
01 - DESPESA DE PESSOAL	4 805 093
02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	9 170 264
06 - OUTRAS DESPESAS	1 558 699
07 - AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	5 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>20 534 056</b>

Quadro 21. Despesa alocada para funcionamento da ANSR. Valores em euros, nestes encargos não estão incluídos as transferências correntes e juros.

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

As necessidades orçamentais plasmadas no projeto de orçamento de despesa serão suportadas por financiamento nacional (receitas próprias) e financiamento europeu (FEDER e PT2020), nos montantes de 18.322.111 euros e de 2.211.945 euros, respetivamente.

No que respeita à aplicação dos fundos europeus, destaca-se a continuidade da execução de três importantes projetos para a monitorização, estatística e análise de eventos de sinistralidade: SLIIV e SIUAV, estando em fase inicial de implementação o sistema SIVIG.

### 3.6. FORMAÇÃO

O Plano de Formação da ANSR irá centrar-se em 2020 sobretudo na nova dinâmica do INA - Sistema de Incentivos à Inovação na Gestão.

A ANSR pretende desenvolver as competências necessárias aos seus colaboradores nas áreas de gestão e liderança, criatividade e desenho de serviços, competências ou indicadores e métricas de avaliação de projetos de inovação.

Eis, os três eixos em que o Plano de Formação deverá atuar:

PLANO DE FORMAÇÃO: 3 EIXOS DE ATUAÇÃO		
CAPACITAR	EXPERIMENTAR	RECONHECER

E, a proposta de cursos para o ano 2020:

PLANO DE FORMAÇÃO: CURSOS
Formação Pedagógica de Formadores
Inglês para reuniões em contexto profissional
Usar o Portal Base
Programa de Capacitação em Organização do Trabalho e do Tempo
Gestão do Tempo e da Energia
Cocriação de Soluções
Criatividade e Ideias
Conciliação da Vida Profissional/Pessoal/Familiar
Competências de Inovação
Governança e Práticas de Inovação
Tecnologias da Informação - TIC
Marketing Digital
Comunicação Digital
Microsoft Excel - Nível Avançado

Quadro 22. Listagem de cursos previstos no Plano de Formação 2020



## ORÇAMENTO E RECEITA

### 4.1. ORÇAMENTO DA ANSR 2020

PROG	MED	FUNC	CLASS. ECONÓMICA	DESPESA	FONTES DE FINANCIAMENTO							TOTAL DESPESAS	
					RECEITAS DE IMPOSTOS	RECEITAS PRÓPRIAS	TRANSFERÊNCIAS AP	FEDER	FUNDO COESÃO	FSE	FEOGA		OUTRAS
008				SEGURANÇA INTERNA									
	009			SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO									
			01	DESPESAS COM O PESSOAL									
			01.01	REMUNERAÇÕES CERTAS E PERMANENTES									
			01.01.03	PESSOAL DOS QUADROS - REGIME DE FUNÇÃO PÚBLICA									
		1031	01.01.03.A0	PESSOAL DOS QUADROS - REGIME DE FUNÇÃO PÚBLICA		2 910 963						2 910 963	
			01.01.08	PESSOAL AGUARDANDO APOSENTAÇÃO		12 800						12 800	
			01.01.09	PESSOAL EM QUALQUER OUTRA SITUAÇÃO		157 483						157 483	
			01.01.10	GRATIFICAÇÕES		3 849						3 849	
			01.01.11	REPRESENTAÇÃO		37 836						37 836	
			01.01.13	SUBSÍDIO DE REFEIÇÃO		219 651						219 651	
			01.01.14	SUBSÍDIO DE FÉRIAS E DE NATAL									
			01.01.14.SF	SUBSÍDIO DE FÉRIAS		255 704						255 704	
			01.01.14.SN	SUBSÍDIO DE NATAL		255 704						255 704	
			01.02	ABONOS VARIÁVEIS OU EVENTUAIS									
			01.02.02	HORAS EXTRAORDINÁRIAS		37 749						37 749	
			01.02.04	AJUDAS DE CUSTO		4 200						4 200	
			01.02.12	INDEMNIZAÇÕES POR CESSAÇÃO DE FUNÇÕES		10 000						10 000	
			01.02.14	OUTROS ABONOS EM NUMERÁRIO OU ESPÉCIE		5 000						5 000	
			01.03	SEGURANÇA SOCIAL									
			01.03.03	SUBSÍDIO FAMILIAR A CRIANÇAS E JOVENS		10 894						10 894	
			01.03.05	CONTRIBUIÇÕES PARA A SEGURANÇA SOCIAL									
			01.03.05.A0	CAIXA GERAL DE APOSENTAÇÕES								527 551	
			01.03.05.A0.A0	CAIXA GERAL DE APOSENTAÇÕES		527 551						355 709	
			01.03.05.A0.B0	SEGURANÇA SOCIAL		355 709							
				<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 01</b>		<b>4 805 093</b>						<b>4 805 093</b>	
			02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES									
			02.01	AQUISIÇÃO DE BENS									
			02.01.02	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		33 000						33 000	
			02.01.04	LIMPEZA E HIGIENE		5 000						5 000	
			02.01.07	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS		1 500						1 500	

PROG.	MED	FUNC	CLASSE ECONÓMICA	DESPESA	FONTES DE FINANCIAMENTO							TOTAL DESPESAS	
					RECEITAS DE IMPOSTOS	RECEITAS PRÓPRIAS	TRANSFERÊNCIAS AP	FEDER	FUNDO COESÃO	FSE	FEOGA		OUTRAS
008				SEGURANÇA INTERNA									
	009			SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO									
			02.01.08	MATERIAL DE ESCRITÓRIO									
			02.01.08.A0	PAPEL		20 010							20 010
			02.01.08.B0	CONSUMÍVEIS DE IMPRESSÃO		15 420							15 420
			02.01.08.C0	OUTROS		34 204							34 204
			02.01.15	PRÊMIOS, CONDECORAÇÕES E OFERTAS		6 500							6 500
			02.01.18	LIVROS E DOCUMENTAÇÃO TÉCNICA		3 500							3 500
			02.01.21	OUTROS BENS		58 200							58 200
			02.02	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS									
			02.02.01	ENCARGOS DAS INSTALAÇÕES									
			02.02.01.B0	ENCARGOS DAS INSTALAÇÕES - OUTROS		190 080							190 080
			02.02.02	LIMPEZA E HIGIENE		51 000							51 000
			02.02.03	CONSERVAÇÃO DE BENS		56 700							56 700
			02.02.04	LOCAÇÃO DE EDIFÍCIOS									
			02.02.04.C0	OUTROS		930 000							930 000
			02.02.05	LOCAÇÃO DE MATERIAL DE INFORMÁTICA									
			02.02.05.A0	HARDWARE INFORMÁTICO		28 000							28 000
			02.02.06	LOCAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE		9 500							9 500
			02.02.08	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS		430							430
			02.02.09	COMUNICAÇÕES									
			02.02.09.B0	COMUNICAÇÕES FIXAS DE DADOS		10 000							10 000
			02.02.09.C0	COMUNICAÇÕES FIXAS DE VOZ		11 000							11 000
			02.02.09.D0	COMUNICAÇÕES MÓVEIS		50 000							50 000
			02.02.09.F0	OUTROS SERVIÇOS DE COMUNICAÇÕES		2 532 200							2 532 200
			02.02.10	TRANSPORTES		70 300							70 300
			02.02.11	REPRESENTAÇÃO DOS SERVIÇOS		3 000							3 000
			02.02.12	SEGUROS									
			02.02.12.B0	OUTRAS		2 500							2 500
			02.02.13	DESLOCAÇÕES E ESTADAS									
			02.02.14	ESTUDOS, PARECERES PROJETOS E CONSULTADORIA									
			02.02.14.A0	SERVIÇOS DE NATUREZA INFORMÁTICA		293 799		388 662					682 451
			02.02.14.B0	SERVIÇOS DE NATUREZA JURÍDICA		8 600							8 600
			02.02.14.D0	OUTROS		528 708							528 708
			02.02.15	FORMAÇÃO									
			02.02.15.A0	TÉCNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO - TIC		19 000							19 000
			02.02.15.B0	OUTRAS		61 000							61 000
			02.02.16	SEMINÁRIOS EXPOSIÇÕES E SIMILARES		10 000							10 000
			02.02.17	PUBLICIDADE									
			02.02.17.A0	PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA		3 000							3 000
			02.02.17.B0	PUBLICIDADE INSTITUCIONAL									

PROG.	MED	FUNC	CLASSE ECONÓMICA	DESPESA	FONTES DE FINANCIAMENTO							TOTAL DESPESAS			
					RECEITAS DE IMPOSTOS	RECEITAS PRÓPRIAS	TRANSFERÊNCIAS AP	FEDER	FUNDO COESÃO	FSE	FEOGA		OUTRAS		
008	009			SEGURANÇA INTERNA											
				SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO											
			02.02.17.B0.A0	EM TERRITÓRIO NACIONAL		875 000							875 000		
			02.02.18	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA		14 000							14 000		
			02.02.19	ASSISTÊNCIA TÉCNICA											
			02.02.19.A0	EQUIPAMENTO INFORMÁTICO - HARDWARE											
			02.02.19.A0.A0	IMPRESSORAS/FOTOCOPIADORAS/SCANNER		10 000							10 000		
			02.02.19.B0	SOFTWARE INFORMÁTICO		42 636							42 636		
			02.02.19.C0	OUTROS		532 450							532 450		
			02.02.20	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS											
			02.02.20.A0	SERVIÇOS DE NATUREZA INFORMÁTICA											
			02.02.20.A0.B0	CONTRATOS DE IMPRESSÃO		418 000							418 000		
			02.02.20.A0.C0	OUTROS		225 146							225 146		
			02.02.20.B0	PAGAMENTOS A ESPAP, I.P.		65 564							65 564		
			02.02.E0	OUTROS		1 079 247							1 079 247		
			02.02.22	SERVIÇOS DE SAÚDE											
			02.02.22.H0	OUTROS		4 646							4 646		
			02.02.23	OUTROS SERVIÇOS DE SAÚDE											
			02.02.23.B0	VERIFICAÇÃO MÉDICA - JUNTA MÉDICA E VERIFICAÇÃO DE DOENÇA		6 000							6 000		
			02.02.25	OUTROS SERVIÇOS		6 362							6 362		
			<b>SUBTOTAL DO AGRUPAMENTO 02</b>					<b>8 486 202</b>	<b>388 662</b>					<b>8 874 864</b>	
			008	084	1031		SEGURANÇA INTERNA								
							SIMPLEX+								
02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES														
02.02	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS														
02.02.14	ESTUDOS, PARECERES, PROJETOS E CONSULTADORIA														
02.02.14.D0	OUTROS					95 400							95 400		
02.02.17	PUBLICIDADE														
02.02.17.B0	PUBLICIDADE INSTITUCIONAL														
07.01.10.A0.B0	EM TERRITÓRIO NACIONAL					200 000							200 000		
<b>SUBTOTAL DO AGRUPAMENTO 02</b>						<b>295 400</b>					<b>295 400</b>				
<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 02</b>						<b>8 781 602</b>	<b>388 662</b>				<b>9 170 264</b>				
		06				OUTRAS DESPESAS CORRENTES									
		06.02				DIVERSAS									
		06.02.01	IMPOSTOS E TAXAS		600 000						600 000				
		06.02.03	OUTRAS												
		06.02.03.R0	RESERVA		958 699						958 699				
<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 06</b>					<b>1 558 699</b>					<b>1 558 699</b>					

PROG.	MED	FUNC	CLASSE ECONÓMICA	DESPESA	FONTES DE FINANCIAMENTO							TOTAL DESPESAS		
					RECEITAS DE IMPOSTOS	RECEITAS PRÓPRIAS	TRANSFERÊNCIAS AP	FEDER	FUNDO COESÃO	FSE	FEOGA		OUTRAS	
008	009			SEGURANÇA INTERNA										
				SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO										
				07 AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL										
				07.01 INVESTIMENTOS										
				07.01.07 EQUIPAMENTO DE INFORMÁTICA										
				07.01.07.A0 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO										
				07.01.07.A0.A0 HARDWARE DE COMUNICAÇÕES			949 418						949 418	
				07.01.08 SOFTWARE INFORMÁTICO										
				07.01.08.A0 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO										
				07.01.08.A0.A0 SOFTWARE DE COMUNICAÇÕES			1 184 849		1 652 433				2 837 282	
				07.01.09 EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO										
				07.01.09.A0 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO										
				07.01.09.A0.A0 HARDWARE DE COMUNICAÇÕES			20 000							
				07.01.09.A0.B0 OUTROS			12 300							
				07.01.10 EQUIPAMENTO BÁSICO										
				07.01.10.A0 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO										
				07.01.10.A0.B0 OUTROS			20 000							
				<b>SUBTOTAL DO AGRUPAMENTO 07</b>					<b>2 186 567</b>	<b>1 652 433</b>				<b>3 839 000</b>
				008	084			SEGURANÇA INTERNA						
SIMPLEX+														
07 AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL														
07.01 INVESTIMENTOS														
07.01.08 SOFTWARE INFORMÁTICO														
07.01.08.A0 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO														
07.01.08.A0.A0 SOFTWARE COMUNICAÇÕES			990 150						170 850			1 161 000		
<b>SUBTOTAL DO AGRUPAMENTO 07</b>								<b>990 150</b>	<b>170 850</b>			<b>1 161 000</b>		
<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 07</b>								<b>3 176 717</b>	<b>1 823 283</b>			<b>5 000 000</b>		
<b>TOTAL DOS AGRUPAMENTOS (01+02+06+07)</b>								<b>18 322 111</b>	<b>2 211 945</b>			<b>20 534 056</b>		
008	009			SEGURANÇA INTERNA										
				SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO										
				03 JUROS E OUTROS ENCARGOS										
				03.05 OUTROS JUROS										
				03.05.02 OUTROS										
				03.05.02.J0 JUROS DE MORA			1 500 000					1 500 000		
				<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 03</b>					<b>1 500 000</b>				<b>1 500 000</b>	
				04 TRANSFERÊNCIAS CORRENTES										
				04.03 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL										
				04.03.01 ESTADO										
				04.03.01.19 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL										
				04.03.01.19.50 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - ESTADO - SG-MAI			13 300 000					13 300 000		
				04.05 ADMINISTRAÇÃO LOCAL										
				04.05.01 CONTINENTE										

PROG.	MED	FUNC	CLASSE ECONÓMICA	DESPESA	FONTES DE FINANCIAMENTO							TOTAL DESPESAS	
					RECEITAS DE IMPOSTOS	RECEITAS PRÓPRIAS	TRANSFERÊNCIAS AP	FEDER	FUNDO COESÃO	FSE	FEOGA		OUTRAS
008				SEGURANÇA INTERNA									
	009			SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO									
			04.05.01.B0	MUNICÍPIOS									
			04.05.01.B0.K1	NORTE		150 000							150 000
			04.05.01.B0.K2	CENTRO		150 000							150 000
			04.05.01.B0.K3	LISBOA		380 000							380 000
			04.05.01.B0.K5	ALENTEJO		70 000							70 000
			04.05.01.F0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES - EMPRESAS MUNICIPAIS		100 000							100 000
			04.08	FAMÍLIAS									
			04.08..02	OUTRAS		1 000 000							1 000 000
			04.08.02.B0	RESTO DO MUNDO									
			04.09	RESTO DO MUNDO - PAÍSES TERCEIROS E ORG. INTERNACIONAIS		20 000							20 000
<b>TOTAL DO AGRUPAMENTO 04</b>						<b>15 170 000</b>							<b>15 170 000</b>
<b>TOTAL DOS AGRUPAMENTOS (03+04)</b>						<b>16 670 000</b>							<b>16 670 500</b>
<b>TOTAL DO CAPÍTULO</b>					<b>44 073 504</b>	<b>34 992 111</b>		<b>2 211 945</b>					<b>81 277 560</b>

## 4.2. RECEITA ANSR 2020

RECEITA ANSR POR FONTE DE FINANCIAMENTO	PLANEADO
123 - RECEITA PRÓPRIA	37 666 823
161/168 - RECEITA COFINANCIADA	681 101
SUB-TOTAL RECEITA PRÓPRIA	38 347 924
211/218/288/212 - RECEITA COMUNITÁRIA EU/FEDER/PT2020	1 558 699
TOTAL DE RECEITA	40 559 869
RECEITAS DISTRIBUIDAS PROVENIENTE DE AUTOS DE CONTRAORDENAÇÕES	53 600 000
RECEITA COBRADA ANSR	94 159 869

Quadro 23. Receita ANSR por fonte de financiamento. Valores em euros.



## MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública tem-se evidenciado nos últimos anos como um importante objetivo estratégico dos sucessivos Governos, verificando-se uma crescente preocupação em agilizar as estruturas dos organismos, desburocratizar e simplificar procedimentos, estimular e reforçar a aposta nas tecnologias e aproximar o serviço público dos cidadãos. Depois do *Simplex+*, surge na 2ª metade de 2019 o *iSimplex*, um novo programa *Simplex* mais focado na inovação, que visa a aposta no digital, que convida à partilha e reutilização de recursos e que fomenta a utilização de tecnologias emergentes, como a inteligência artificial.

Neste sentido, em 2020 a ANSR propõe-se dar continuidade e desenvolver, quatro medidas de modernização administrativa, obedecendo aos princípios da desburocratização, qualidade e inovação.

### 5.1. MEDIDAS iSIMPLEX 2019/20

#### Medida #91 | IA & PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

<b>DESCRIÇÃO</b>	<p>Desenvolver um sistema de vigilância da sinistralidade rodoviária através de modelos de análise de dados que permitam conhecer e prever a sinistralidade rodoviária corrigida em função de fatores externos (por exemplo, condições meteorológicas, luminosidade, tráfego) e que sejam capazes de apresentar, no final de cada mês:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● o número de acidentes graves a 30 dias;</li> <li>● as zonas de acumulação de acidentes.</li> </ul> <p>O sistema de vigilância deverá promover a deteção semiautomática de alterações significativas dos padrões de sinistralidade rodoviária (designadamente, localização, padrões temporais, configuração e tipologia e impacto social dos acidentes).</p>
<b>DATA DE CONCLUSÃO</b>	4T2021
<b>RESPONSÁVEL</b>	UPSR

Quadro 24. Breve descritivo medida iSimplex - IA & Prevenção Rodoviária

### Medida #87 | CAMPANHA DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

<b>DESCRIÇÃO</b>	Promover ações de sensibilização e prevenir comportamentos de sinistralidade rodoviária, testando modalidades diversas, para contextos diferentes, por forma a avaliar o impacto de cada solução, designadamente incluindo nos passeios de transeuntes mensagens de sensibilização que evitem atropelamentos.
<b>DATA DE CONCLUSÃO</b>	3T2020
<b>RESPONSÁVEL</b>	DCIP

Quadro 25. Breve descritivo da medida iSimplex - Campanha de Prevenção Rodoviária

### Medida #61 | AUTO ELETRÓNICO

<b>DESCRIÇÃO</b>	Desmaterializar a tramitação de autos de contraordenação, permitindo, designadamente, a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica da notificação do infrator.
<b>DATA DE CONCLUSÃO</b>	3T2020
<b>RESPONSÁVEL</b>	UFTC

Quadro 26. Breve descritivo da medida iSimplex - Auto Eletrónico

### Medida #32 | COMUNICAÇÃO AUTOMÁTICA DE PONTOS NA CONDUÇÃO

<b>DESCRIÇÃO</b>	Estabelecer um sistema de comunicação e interoperabilidade automática entre a ANSR e o IMT sobre os pontos dos condutores.
<b>DATA DE CONCLUSÃO</b>	1T2020
<b>RESPONSÁVEL</b>	UFTC

Quadro 27. Breve descritivo da medida iSimplex - Comunicação Automática de Pontos na Condução



## CONTRIBUIÇÃO PARA A REDUÇÃO DOS COMPORTAMENTOS ADITIVOS E DAS DEPENDÊNCIAS

A contribuição da ANSR para a redução dos comportamentos aditivos e das dependências tem a sua expressão no âmbito da fiscalização rodoviária, tendo como objetivo último a redução da sinistralidade rodoviária.

Os comportamentos aditivos têm forte impacto nos reflexos e perceção do condutor, diminuindo em muito a sua acuidade e capacidade de reagir, sendo muitas vezes o grande responsável pela sinistralidade rodoviária. Desta forma e tendo em mente a visão de chegar a zero mortos nas estradas portuguesas, a ANSR aposta na sensibilização para a adoção de comportamentos mais seguros, passando esses também pela abstinência no consumo de substâncias passíveis de alterar a perceção e os tempos de resposta no ato da condução.

Neste sentido, para além das campanhas de sensibilização que se preveem realizar no decorrer de 2020 e que visam o alertar para a adoção de comportamentos responsáveis, passando estes também pelo não consumo de álcool e de outras substâncias psicotrópicas quando planeada está a deslocação ao volante de um veículo, também o foco no controlo e fiscalização para a deteção dessas substâncias constitui uma das prioridades da atividade da ANSR, esperando-se que ao se desincentivar o consumo dessas substâncias nestas circunstâncias em concreto (condução) o mesmo passe a acontecer face a outras circunstâncias, logo contribuindo para a diminuição de comportamentos aditivos e dependências num contexto generalizado.

A condução sob influência de substâncias psicoativas é um dos comportamentos que compromete a segurança rodoviária. O projeto *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* (DRUID) concluiu que Portugal apresenta a quarta maior prevalência de qualquer substância psicoativa, superior à média dos condutores dos 13 países europeus incluídos no estudo, que é de 7,4%. De acordo com dados do projeto DRUID, o risco de morte ou ferimento grave é 1 a 30 vezes maior em condutores sob a influência de drogas, comparativamente a condutores que não consumiram qualquer substância.

Vários estudos mostram que conduzir sob o efeito de substâncias psicoativas ilícitas pode afetar a condução de várias maneiras: tempos de reação mais lentos, comportamento errático e agressivo, fadiga, dificuldades de concentração e até quadros mais graves como crises de pânico, tremores, tonturas ou paranoia. Os efeitos das substâncias psicoativas ao nível do sistema nervoso central levam à diminuição de capacidades essenciais para uma condução segura.

A análise da legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicoativas e a proposta de eventuais alterações é uma das medidas inseridas no PENSE 2020 - medida A3.12., fazendo parte do objetivo estratégico 1 “Melhorar a gestão da segurança rodoviária”.

Atenta a evolução da ciência e a existência de outros métodos, para além do teste sanguíneo, que permitem a deteção da presença e confirmação de substâncias psicotrópicas nos condutores, foi criado um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, através do Despacho n.º 9543/2019, de 3 de outubro de 2019.

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

Não existe ainda previsão para a conclusão dos trabalhos, que desembocarão na publicação da referida alteração legislativa, contudo 2020 será o ano em que ocorrerá o grosso da sua preparação.





## **PUBLICIDADE INSTITUCIONAL**

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

Para 2020 a ANSR tem planeada a realização de quatro campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária nestes moldes:

- **CAMPANHA DA PÁSCOA**  
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da Páscoa.
- **CAMPANHA CIRCULAR EM SEGURANÇA**  
Conselhos de segurança rodoviária transmitidos por figuras públicas.
- **CAMPANHA DE NATAL 2020**  
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia.
- **CAMPANHA DE ANO NOVO 2021**  
Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da passagem de ano.

Encontram-se planeadas ainda outras ações e campanhas, contudo essas deverão ser divulgadas por outros meios, não onerosos, tal como canais digitais e redes sociais.

# ANEXOS



**LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS**

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

SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
SIUAV	Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação
SIVIG	Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária
SLIAV	Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários
UE	União Europeia
UFTC	Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações
UPSR	Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária
WTTC	<i>World Travel and Tourism Council</i>

### TABELA DE FIGURAS

Figura 1. Organograma ANSR	13
Figura 2. Esquema do Sistema de Transporte Seguro	25
Figura 3. Modelo de Implementação dos Projetos SIGAV, SIUAV, SIVIG e CAVIAR	44

### TABELA DE QUADROS

Quadro 1. Listagem de competências da DOSE por Núcleo	13
Quadro 2. Listagem de competências da DENP por Núcleo	14
Quadro 3. Listagem de competências da DOCO por Núcleo	15
Quadro 4. Listagem de competências da DFTC por Núcleo	16
Quadro 5. Listagem de competências da DADO	17
Quadro 6. Listagem de competências da DCIP por Núcleo	17
Quadro 7. Análise SWOT - Pontos Fortes e Pontos Fracos	20
Quadro 8. Análise SWOT - Oportunidades e Ameaças	21
Quadro 9. Matriz SWOT	22
Quadro 10. Listagem de objetivos operacionais e alinhamento com objetivos estratégicos e unidades/divisões orgânicas	37
Quadro 11. Listagem de Campanhas a desenvolver em simultâneo com a fiscalização	45
Quadro 12. Listagem de Campanhas Periódicas	46
Quadro 13. Listagem de Campanhas a desenvolver junto dos jovens	46
Quadro 14. Listagem de Campanhas a desenvolver em parceria	47
Quadro 15. Listagem de outras Campanhas	47

Quadro 16. Listagem de Atividades Correntes da UPSR	47
Quadro 17. Listagem de Atividades Correntes da UFTC	48
Quadro 18. Listagem de Atividades Correntes da DADO e DCIP	48
Quadro 19. Mapa de Pessoal ANSR 2019 e previsto para 2020	51
Quadro 20. Distribuição da Receita ANSR	52
Quadro 21. Despesa alocada para funcionamento da ANSR	53
Quadro 22. Listagem de cursos previstos no Plano de Formação 2020	54
Quadro 23. Receita ANSR por fonte de financiamento	59
Quadro 24. Breve Descritivo medidas iSimplex - IA & Prevenção Rodoviária	60
Quadro 25. Breve Descritivo medidas iSimplex - Campanha de Prevenção Rodoviária	61
Quadro 26. Breve Descritivo medidas iSimplex - Auto Eletrónico	61
Quadro 27. Breve Descritivo medidas iSimplex - Com. Automática de Pontos na Condução	61

# JÚNIOR SEGURO

Portal de  
Contraordenações  
Rodoviárias



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

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

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



AUTORIDADE NACIONAL  
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em conformidade com o decreto-lei n.º 183/96, de 27 de setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a lei n.º 66-B/2007 - SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) - da ANSR, referente ao ano de 2020, nos termos estabelecidos.

O presente documento tem como finalidade, apresentar de forma sumária, a visão, missão, valores institucionais, bem como as orientações estratégicas e o conjunto de objetivos, projetos e atividades, relevantes, que se prevê serem desenvolvidas no ano de 2020.